

Rapport C 1993:64

Ärende L-35/93

Rapporten färdigställd 1993-10-29

<i>Luftfartyg; registrering och typ</i>	SE-KMS, Z 142 L
<i>Tid</i>	1993-06 03, kl 12.43
<i>Plats</i>	Oxelösunds järnverk, D län (pos 5841N 1707E)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Vind 315°/16 knop, CAVOK, temp/dp +12/+0, QNH 1012 hPa Höjdvind Visby-Oxelösund på FL 50: 315°/30 knop
<i>Antal ombord</i>	<i>Besättning: 1 Passagerare: -</i>
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Övriga skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	59 år, A + BH
<i>Förarens totala flygtid</i>	8384 timmar, varav på typen 6 timmar

Händelsen har utretts av Statens haverikommission (SHK; Olof Forssberg, ordförande, Henrik Elinder, utredningschef). Utredningen har följts av Luftfartsverket genom Roland Nilsson.

Händelseförlopp m.m.

Föraren hade dagen före haveriet flugit flygplanet från Nyköping till Visby. Flygningen tog 47 minuter och före starten fanns ca 95 liter bränsle ombord. Följande dag avsåg föraren att flyga tillbaka till Nyköping. Flygplanet tankades inte i Visby. Vid uttaxningen för start hade föraren problem med bromssystemet som föranledde honom att återvända till stationsområdet efter att ha taxat flygplanet på marken i "säkert tio minuter". Efter att ha kommit tillrätta med bromsproblemet startade han mot Nyköping. När flygplanet nått fastlandet och föraren hade visuell kontakt med Stockholm/Skavsta-fältet, ca 47 minuter efter start, stannade motorn. Föraren meddelade sin belägenhet för Östgöta kontroll och ansatte en nödlandning på en åker strax norr om Oxelösunds järnverk. Sättningen kom att ske i ett dike som korsar åkern varvid huvudställen bröts loss och skador uppstod i flygplanets underdel. Föraren kunde själv lämna flygplanet.

ELT aktiverades inte.

Föraren har efter haveriet uppgivit att flygningen tog längre tid än han beräknat och att varningslampan för låg bränslenivå hade tänts vid slutet av flygningen. Något tekniska fel på flygplanet hade han inte märkt under flygningen utan han trodde att motorstoppet berodde på bränslebrist.

Vid den tekniska undersökningen efter haveriet befanns bränsletankar och bränslesystem vara tömda på bränsle. Något tecken på bränsleläckage har inte konstateras.

Normal bränsleförbrukning vid 75% motoreffekt är ca 45–60 liter/tim beroende på utmagring av bränsleluftblandningen. Flygningarna till och från Visby tog totalt ca 1,6 timmar. Bränsleförbrukningen vid dessa två flygningar samt vid den extra markkörningen på Visby flygplats kan beräknas till ungefär den bränslemängd som fanns ombord i flygplanet vid starten från Nyköping.

Utlåtande

Haveriet orsakades av brister i förarens bränsleplanering vilket resulterade i motorstopp under flygning. I samband med nödlandningen slog flygplanet ner i ett dike och skadades.