

ISSN 1400-5719

---

## **Rapport RL 2000:55**

***Olycka med flygplanet SE-XRY  
vid Sorunda, D län, den 5 augusti 2000***

**Dnr L-074/00**

---

SHK undersöker olyckor och tillbud från säkerhetssynpunkt. Syftet med undersökningarna är att liknande händelser skall undvikas i framtiden. SHK:s undersökningar syftar däremot inte till att fördela skuld eller ansvar.

Det står var och en fritt att, med angivande av källan, för publicering eller annat ändamål använda allt material i denna rapport.

Rapporten finns även på vår webbplats: [www.havkom.se](http://www.havkom.se)

2000-12-21

L-074/00

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

**Rapport RL 2000:55**

---

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 5 augusti 2000, vid Sorunda, D län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-XRY.

Enligt 14 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor överlämnas härmed en rapport över undersökningen.

S-E Sigfridsson

Monica J Wismar

Henrik Elinder

## Rapport RL 2000:55

**L-074/00**

Rapporten färdigställd 2000-12-21

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	<b>SE-XRY</b> , Fisher Celebrity
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Experiment, gällande flygutprovningstillstånd
<i>Ägare/Innehavare</i>	Enskild ägo
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2000-08-05, ca kl. 16.30 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Sorunda, D län, (pos 5910N 1749E; ca 20 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys kl. 16.30: vind sydvästlig 10 knop, sikt >10 km, moln mängd 3-4/8 med bas 3 000 - 5 000 fot, temp./daggpunkt +19/+13 °C, QNH 1015 hPa.
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	-
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Begränsad skada på gröda
<i>Föraren:</i>	
<i>ålder, certifikat</i>	40 år, PPL (amerikanskt) och elevtillstånd
<i>total flygtid</i>	76 timmar, varav 8,5 timmar på typen
<i>flygtid senaste 90 dagarna</i>	9 timmar, varav 8,5 timmar på typen
<i>antal landningar</i>	37, varav 29 på typen
<i>senaste 90 dagarna</i>	

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 5 augusti 2000 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbe teckningen SE-XRY inträffat vid Sorunda, D län, samma dag ca kl. 16.30.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Sven-Erik Sigfridsson, ordförande, Monica J Wismar, operativ utredningschef, och Henrik Elinder, teknisk utredningschef.

SHK har biträtts av Dan Åkerman som teknisk expert.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Max Danielsson.

### Händelseförlopp m.m.

Föraren startade från Stockholm/Tullinge flygplats för en flygning över Södertörn där flygplanet skulle fotograferas från luften. När han efter ca 30 minuters flygning var på väg tillbaka till Tullinge stannade plötsligt motorn. Flygplanet befann sig då på ungefär 1 500 fots höjd över marken. Han gjorde en 180 graders sväng för att kunna landa i sydlig riktning mot vinden och valde ut ett fält som han bedömde vara lämpligt för en nödlandning. Under inflygningen mot fältet gjorde han flera försök att återstarta motorn och när han kopplade på förgasarfövärmningen startade den. Han avbröt då inflygningen, stängde reflexmässigt av fövärmningen och började att stiga. Kort därefter stannade motorn igen.

Föraren hade då ingen möjlighet att landa på det tidigare valda fältet utan nödlandade på en åker bevuxen med ungefär 50 cm hög raps. Sättningen skedde i låg fart och med högt nosläge men efter ca 10 meters rullning i den höga grödan gjorde flygplanet en s.k. ground-loop åt höger.

Föraren klarade sig oskadd men flygplanet fick omfattande skador på landställ och vänster undervinge.

Flygplanstypen är dubbeldäckad och försedd med sporrhjul. Den har plats för två personer sittande öppet i tandem. Bränsletanken är placerad bakom motorns brandskott och bränslet förs till motorns förgasare med hjälp av självtryck. Vid marschfart är bränsleförbrukningen ca 18 l/h. Motorns förgasare är relativt fritt placerad under motorn. Det aktuella flygplanet är amatörbyggt och genomgick vid tillfället flygutprovning.

På olycksplatsen tömdes ca fem liter bränsle ur bränsletanken. Något bränsleläckage kunde inte konstateras. Efter bärgningen av flygplanet kontrollkördes motorn och befanns fungera utan anmärkning. Vid praktiska prov, som gjordes med fem liter bränsle i tanken, uppmättes vid förgasaren ett flöde om ca 60 l/h vid normala anfallsvinklar på flygplanet.

Föraren erhöll ett amerikanskt privatflygarcertifikat den 31 juli 1982 och flög med detta till år 1985 då han gjorde ett uppehåll i sin flygning. År 1999 genomförde han några träningspass med lärare innan han gjorde en ny uppflygning i USA den 3 mars 2000. Sedan den 14 december 1998 hade han ett elevtillstånd för skolning till svenskt A- och AH-certifikat som gällde t.o.m. den 28 februari 2002. Medical Certificate Third Class utfärdades den 10 februari 2000 i Sverige.

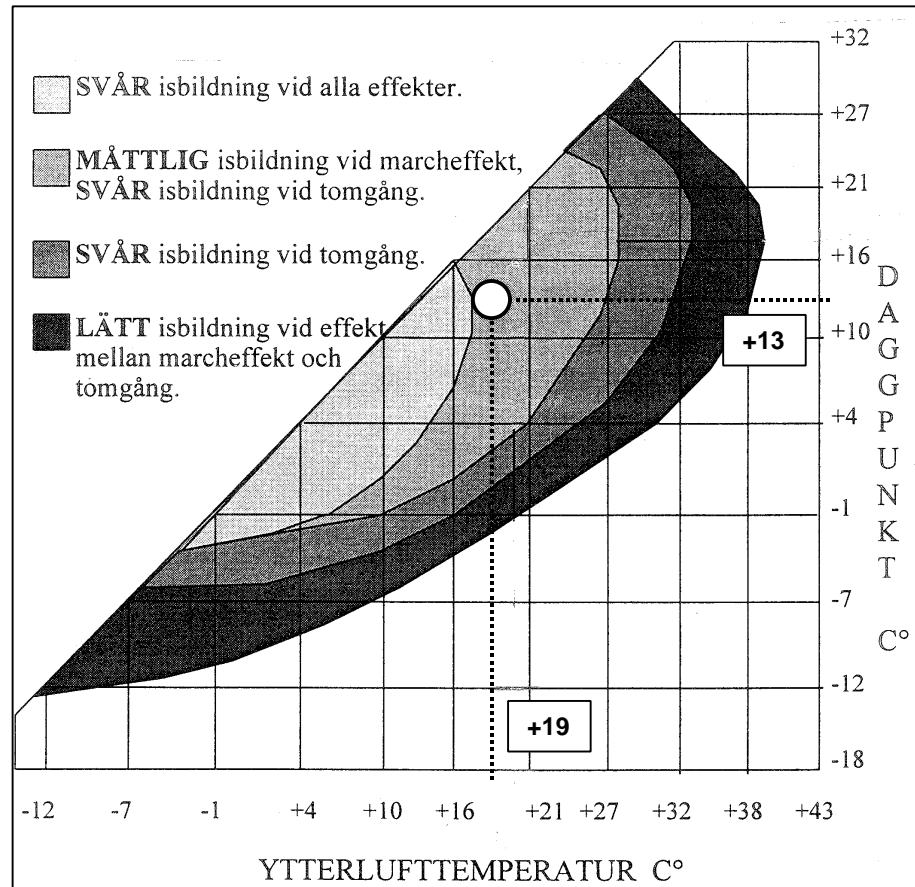
Sedan den 1 januari 2000 gäller enligt BCL-C 1.7 särskilda regler för certifikat som är utfärdat av en stat som inte är en fullvärdig JAA-stat. Förare med ett sådant certifikat får flyga svenskregistrerade luftfartyg i Sverige under högst 12 månader under förutsättning att detta först anmälts till Luftfartsverket. Någon sådan anmälan hade inte inkommit till Luftfartsverket.

Föraren har uppgett att han varit i kontakt med Luftfartsverkets certifikatkontor och blivit informerad om att han kunde flyga på sitt amerikanska certifikat under ett år. Något krav på särskild anmälan för detta nämndes inte.

### Utlåtande

Något tekniskt fel på flygplanet eller motorn, som kan förklara motorstoppet, har inte hittats. Även om bränslemarginalen för flygningen måste anses ha varit liten visar gjorda prov att självtrycket, med endast fem liter bränsle kvar i tanken, var tillräckligt för att ge erforderligt bränsleflöde till motorn.

I nedanstående diagram, som anger risken för förgasaris, har aktuell lufttemperatur och daggpunkt lagts in. Ur diagrammet framgår att det vid tillfället rädde risk för måttlig isbildning vid marscheffekt och svår isbildning vid tomgång.



Allt talar därför för att motorstoppet orsakades av att förgasaris bildades under flygningen. Det förklarar också varför motorn startade när föraren kopplade på förvärmningen och åter stannade när han sedan stängde av den. Föraren har efter händelsen uppgivit att han inte var medveten om att förgasaris kan bildas vid så hög ytterlufttemperatur som i det aktuella fallet.

Föraren var kvalificerad att genomföra flygningen. Att han vid tillfället inte hade den formella behörigheten berodde uppenbarligen på ett missförstånd mellan föraren och Luftfartsverket vad gäller giltigheten av certifikat som är utfärdat av en stat som inte är en fullvärdig JAA-stat.

Olyckan orsakades sannolikt av att motorn stannade under flygningen till följd av förgasaris.

### Rekommendationer

Inga.