

1998-06-18

L-89/97

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1998:22

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en olycka som inträffade den 15 oktober 1997 på Ludvika flygplats, W län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-YSH.

SHK överlämnar härmed enligt 14 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor en rapport över undersökningen.

Olle Lundström

Henrik Elinder

Monica J Wismar

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-YSH , Jodel D 18, UL utrustad med en konverterad VW-motor av typ 1835D
<i>Ägare/Innehavare</i>	Per-Olov Gustavsson, Jägarliden 1, 771 42 Ludvika
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1997-10-15, ca kl. 13.00 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Ludvika flygplats, W län, (pos 6005N 1504E; 272 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	SMHI:s väderanalys för Ludvika flygplats kl. 13.00: vind nordlig 10 knop, sikt > 30 km, brutet molntäcke på 2 000-3 000 fot, temp./daggpunkt +4°/+1° C, QNH 1012 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Begränsade markskador
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	57 år, UL
<i>Förarens totala flygtid</i>	122 timmar, varav 5,5 timmar på typen
<i>Förarens flygtid/antal landningar senaste 90 dagar</i>	27,5 timmar/okänt antal landningar, varav 5,5 timmar/19 landningar på typen

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Olle Lundström, ordförande, Monica J Wismar, operativ utredningschef och Henrik Elinder, teknisk utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask. Syftet med SHK:s undersökningar är uteslutande att förebygga framtida olyckor och tillbud.

Händelseförlopp m.m.

Föraren startade med flygplanet omkring kl. 11.30 från Ludvika flygplats och utförde under ca 45 minuter allmän flygräning inklusive fem stycken s.k. ”studs och gå”. Med sig hade han en passagerare, som också innehade flygcertifikat. Efter ungefär 30 minuters kaffepaus startade de åter för att göra ”studs och gå”. Start och landning skedde på bana 01 som är ett grässtråk väster om flygplatsens 820 meter långa asfaltbana. När flygplanet efter den första ”studs” kommit upp på ca fem meters höjd började motorn att hacka med kraftigt reducerad motoreffekt som följde. Föraren insåg att han inte kunde landa och

stanna flygplanet på den korta sträcka av stråket som var kvar och som därefter följdes av skogsmark med inslag av sten. Han svängde därför snett åt höger för att kunna utnyttja flygplatsens bredd diagonalt. Efter svängen och sedan den 30 meter breda asfaltbanan passerats vek sig flygplanet rakt fram och slog i marken varefter det välte runt på rygg. De ombordvarande skadades inte och kunde, dock med vissa besvär, själva ta sig ut. Flygplanet fick omfattande skador.

Enligt föraren hade flygplanet genomgått föreskriven översyn i september 1997. Före tankningen på förmiddagen hade han själv gjort daglig tillsyn med bl.a. dränering av bränsletanken.

Flygplansmotorn har undersökts på auktoriserad verkstad. Vid undersökningen framkom att motorstörningen sannolikt orsakades av att förgasarflottörens nålventil hade hängt sig i stängt läge. Detta kan bl.a. orsakas av föroreningar i bränslet och vid undersökningen noterades små mängder icke-metalliska föroreningar i bränsletankens silfinger, i bränslefiltret på brandskottet samt i nålventilens inloppsfilter. I undersökningens resultatet påpekas att även tillverkningsfel och/eller slitage kan medföra att nålventilen kärvar.

Utlåtande

Olyckan orsakades av bortfall av motoreffekt, sannolikt på grund av att förgasarflottörens nålventil av okänd anledning hängt sig i stängt läge.