



ISSN 1400-5719

Rapport RL 2001:33

*Olycka med flygplanet SE-YVS
i Kornhult, N län, den 27 juni 2001*

Dnr L-035/01

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

Statens haverikommission (SHK) Board of Accident Investigation

Postadress/Postal address
P.O. Box 12538
SE-102 29 Stockholm Sweden

Besöksadress/Visitors
Wennerbergsgatan 10
Stockholm

Telefon/Phone
Nat 08-441 38 20
Int +46 8 441 38 20

Fax/Facsimile
Nat 08 441 38 21
Int +46 8 441 38 21

E-mail/Internet
info@havkom.se
www.havkom.se

2001-10-29

L-035/01

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2001:33

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 27 juni 2001, i Kornhult, N län, med ett ultralätt flygplan med registreringsbeteckningen SE-YVS.

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

Ann-Louise Eksborg

Henrik Elinder

Rapport RL 2001:33

L-035/01

Rapporten färdigställd 2001-10-29

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-YVS , Ikarus C42
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Ultralätt, gällande flygtillstånd
<i>Ägare/Innehavare</i>	Enskild ägo
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2001-06-27, kl. 21.15 i dagsljus. <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Kornhult, N län, (pos. 5626N 01322E; ca 100 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind svag sydlig < 5 knop, sikt > 10 km, inga moln under 5000 fot, temp./daggpunkt +20 /+12 °C, QNH 1014 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Begränsade
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i>ålder, certifikat</i>	34 år, UL
<i>total flygtid</i>	53 timmar, samtliga på typen
<i>flygtid senaste 90 dagarna</i>	13 timmar
<i>antal landningar</i>	38
<i>senaste 90 dagarna</i>	

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 28 juni 2001 om att en olycka med ett ultralätt flygplan med registreringsbeteckningen SE-YVS inträffat i Kornhult, N län, den 27 juni 2001 kl. 21.15.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Ann-Louise Eksborg, ordförande, och Henrik Elinder, utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Gun Ström.

Händelseförlopp m.m.

Föraren startade med flygplanet tillsammans med en passagerare från Falkenberg/Morup flygplats för att flyga till Fagerhult flygplats. Flygplans-typen är högvingad och försedd med noshjul. Den har plats för två personer sittande sida vid sida i en täckt kabin.

Efter ungefär 45 minuters flygning, när flygplanet befann sig på ca 900 fots (ca 274 meter) höjd över marken, började det att lukta bränt och rök kom in i kabinen. De ombordvarande lyckades inte lokalisera varifrån röken kom. Efter några minuter upphörde strömförsörjningen till instrument och radio. Föraren valde då att landa på ett närbeläget fält. Fältet var ungefär 200 meter långt och under utrullningen åkte flygplanet in i en trädunge vid fältets borte ände. De ombordvarande skadades inte men skador uppstod på bl.a. flygplanets nosställ och propeller.

Vid den tekniska undersökningen av flygplanet konstaterades att en inre kortslutning uppstått i flygplanets batteri som därigenom hade smält

samman. Batteriet är av typ "NC-Sinterzellen-Akku" och medföljde vid leverans av flygplanet. Batteriet består av 20 Ni – Cd uppladdningsbara 0,6 V celler som lösts samman i serie till ett 12 V batteri och bakats in i ett plasthölje. Det är monterat på en hållare placerad i kabinens bakre del. Något annat tekniskt fel på flygplanets elsystem har inte hittats.

Enligt importören av flygplanstypen har ett liknande kortslutningsfall inträffat vid ett tidigare tillfälle. Med anledning av dessa båda händelser har denna typ av batteri nu bytts ut på berörda flygplan och ersatts med batterier av annan typ.

Utlåtande

Allt tyder på att det var överhettningen i batteriet som orsakade den lukt och rök som uppstod i kabinen under flygningen. Batteritypen är mycket kompakt. Orsaken till den interna överhettningen har inte kunnat fastställas med säkerhet. Den kan ha berott på ett tillverkningsfel som orsakat för stort internt motstånd med hög värmeutveckling som följd. Batteriet kan också ha varit underdimensionerat för att driva flygplanets elsystem. Den aktuella kortslutningen kan ha föregåtts av en successiv försämring av batteriets kondition som inte har varit möjlig att se från utsidan. Kortslutningen förorsakade att flygplanets strömförsörjning upphörde.

Olyckan orsakades av att föraren till följd av det uppkomna elfelet tvingades att nödlanda på ett kort fält.