



ISSN 1400-5719

---

## **Rapport RL 2002:06**

***Olycka med det ultralätta flygplanet SE-YLK  
vid Stavaviken, Åkersberga AB län,  
den 26 juni 2001***

**Dnr L-034/01**

---

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](http://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

2002-03-05

L-034/01

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

**Rapport RL 2002:06**

---

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 26 juni 2001, i Stavaviken, Åkersberga, AB län, med ett ultralätt flygplan med registreringsbeteckningen SE-YLK.

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

Lena Svenaeus

Sakari Havbrandt

## Rapport RL 2002:06

L-034/01

Rapporten färdigställd 2002-03-05

---

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-YLK, Fisher Super Koala
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Ultralätt klass B, gällande flygtillstånd
<i>Ägare/innehavare</i>	I enskild ägo
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2001-06-26, kl. 12.30 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2)
<i>Plats</i>	Stavaviken, Åkersberga, AB län, (pos 5930N 01815E; 2 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind nordväst ca 5–10 knop, sikt > 10 km, 2–6/8 cumulonimbus med bas 3 000–5 000 fot, temp./daggpunkt +25/+10 °C, QNH 1014 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>Personskador</i>	Lindriga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i>Ålder, certifikat</i>	47 år, A-certifikat
<i>Total flygtid</i>	107 timmar, varav 37 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	18 timmar, varav 15 timmar på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	56, varav 53 på typen

---

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 26 juni 2001 om att en olycka med ett ultralätt flygplan med registreringsbeteckningen SE-YLK inträffat i Stavaviken, Åkersberga, AB län, samma dag kl. 12.30.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Lena Svenaeus, ordförande, och Sakari Havbrandt, operativ utredningschef.

SHK har biträtts av Staffan Ekström som teknisk expert.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Gun Ström.

### Händelseförlopp m.m.

Föraren övade start och landning vid Lidberga flygplats. Han startade på bana 14 och svängde vänster ut över en närliggande insjö. På 100 m höjd reducerade han motorns varvtal till 5 400 rpm. Han svängde sedan till kurs 180 grader och på 120 m höjd hördes ett kraftigt slammer varefter motorn stannade. Föraren förde fram styrspaken och beslutade sig för att nödlanda på vattnet rakt fram och i medvind. Sättningen i vattnet skedde med högt nosläge och med ungefär 55 km/h i indikerad fart. När landstället fick kontakt med vattnet bromsades luftfartyget upp kraftigt och tippade framåt varvid vindrutan och motorkåpan skadades. Luftfartyget blev flytande rättvänt med nosen i vattnet och stjärtpartiet i luften.

Föraren kunde själv ta sig ut och fick omedelbart hjälp av en man som stod på stranden och hade tillgång till en roddbåt.

Den tekniska undersökningen visade att vevaxeln hade brustit vid svänghjulet. Ett identiskt brott på vevaxeln hade skett på samma motor 50 drift-

timmar tidigare. Vid det tillfället hade motorn en total drifttid på 20 timmar. Motortillverkaren har uppgivit att man är medveten om problemet och av den anledningen, för ungefär tre år sedan, infört en förstärkning på berörd axel. Tillverkaren har dock ej, trots upprepade förfrågningar, angett hur förstärkningen kan identifieras eller om och i så fall hur den är tillkännagiven för brukarna. Förstärkningen var okänd för tillsynskontoret för UL-flyget.

Med anledning av denna olycka har tillsynskontoret för UL-flyget gett ut ett luftvärdighetsdirektiv (TMU-O 27) för den aktuella flygmotortypen (Hirth 2705-R05). Direktivet föreskriver att motorn ej får brukas förrän problemet med vevaxelns svaghet är löst på ett tillfredställande sätt.

### **Utlåtande**

Det faktum att vevaxelbrott inträffat två gånger på samma typ av vevaxel under 70 timmars drifttid tyder på att axeln är felkonstruerad. Det är anmärkningsvärt att svagheten uppenbarligen varit känd av tillverkaren och att denne trots detta inte har informerat brukarna och myndigheterna om problemet.

Olyckan orsakades av att motorns vevaxel var felkonstruerad och brast under flygning.