



ISSN 1400-5719

Rapport RL 2003:14

***Olycka med det ultralätta flygplanet SE-YLL
Norr om Ljungby/Feringe flygplats, G län,
den 28 september 2002***

Dnr L-084/02

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

2003-04-08

L-084/02

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport RL 2003:14

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 28 september 2002, norr om Ljungby/Feringe flygplats, G län, med ett ultralätt flygplan med registreringsbeteckningen SE-YLL.

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

Lena Svenaeus

Sakari Havbrandt

Bilaga 1

Utdrag ur cert.reg. beträffande föraren (endast till Luftfartsverket)

Rapport RL 2003:14

L-084/02

Rapporten färdigställd 2003-04-08

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-YLL, Super Koala
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Ultralätt, gällande flygtillstånd
<i>Ägare/innehavare</i>	I enskild ägo
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2002-09-28, kl. 18.15 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Norr om Ljungby/Feringe flygplats, G län, (pos 5657N 01355E; 164 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind väst < 5 knop, god sikt, inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt+10/+8 °C, QNH 1020 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Föraren:</i>	
<i> Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 57 år, UL-certifikat
<i> Total flygtid</i>	156 timmar, varav 58 timmar på typen
<i> Flygtid senaste 90 dagarna</i>	14 timmar, allt på typen
<i> Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	22

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 28 september 2002 om att en olycka med ett ultralätt flygplan med registreringsbeteckningen SE-YLL inträffat norr om Ljungby/Feringe flygplats, G län, samma dag kl. 18.15.

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

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Daniel Hummerdal.

Händelseförlopp m.m.

Föraren planerade att göra en lokal flygning Feringe - Lagan - Vittaryd - Feringe. Han beräknade flygtiden till ungefär 35 minuter. Genom att i flygplanets loggbok kontrollera hur mycket som flugits sedan föregående tankning bedömde han att det fanns bränsle för 1 timme och 10 minuters flygning. Föraren vidtog inga andra åtgärder för att fastställa vilken bränslemängd som fanns ombord. Flygplanets bränslemätare hade tidigare demonterats, då dess funktion ej var ändamålsenlig.

Föraren inledde flygningen enligt planen men när flygplanet befann sig på ungefär 2000 fots höjd över havsnivån över Vittaryd, som ligger ungefär 3 km norr om flygplatsen, stannade motorn. Föraren såg inga lämpliga nödlandningsfält i området varför han försökte nå flygplatsen genom att glidflyga. Under glidflygningen gjorde han tre misslyckade försök att starta motorn. När han närmade sig inflygningsljusen för bana 19, insåg han att han inte skulle nå fram. Han ansatte då en landning på en stenig teg vid sidan av inflygningsljusen och kom precis över ett stenröse. Farten hade dock

blivit för låg, vilket ledde till att flygplanet sjönk igenom och slog ned hårt på huvudhjulen. Landstället gav vika och flygplanet hasade på buken ett tiotal meter, varefter det tippade över på rygg och stannade. Föraren, som var oskadd, kunde själv lämna vraket.

Föraren har angett, att han sannolikt utförde delar av glidflygningen med för hög fart, vilket ledde till att flygplanets glidförmåga blev försämrad.

Det konstaterades direkt efter olyckan att flygplanets bränsletank var tom.

Efter flygningen upptäckte föraren att det i loggboken fanns en notering om en flygning, som han försummat att ta med i beräkningen när han försökte fastställa bränslemängden före flygningen.

BCL-D 3.3 7.1.1 d) lyder:

Förare av ultralätt flygplan får inte påbörja flygning förrän han har förvärvat sig om att: flygplanets bränsleförråd är tillräckligt för den avsedda flygningen med hänsyn taget till sträckvindar, andra meteorologiska förhållanden samt reserv erforderlig på grund av förseningar, annan trafik mm.

BCL-D 3.3 4.1.1 d) lyder:

Ultralätt flygplan skall vid flygning vara försett med följande utrustning. Bränslemängdmätare eller möjlighet att under flygning observera kvarvarande utnyttjad bränslemängd.

Utlåtande

SHK anser att metoden att uteslutande lita till loggboksanteckningar för att fastställa vilken bränslemängd som finns ombord inte är tillfyllest. Faktorer såsom bränslestöld, läckage eller felaktiga noteringar i loggboken kan medföra att det är mindre bränsle kvar än vad loggboksanteckningarna ger vid handen.

Vidare konstaterar SHK att Luftfartyget inte var luftvärdigt eftersom bränslemätaren var demonterad.

Olyckan orsakades av att föraren inte på ett säkert sätt såg till att han hade tillräckligt bränsleförråd för den planerade flygningen. Bidragande har varit att det saknades acceptabla system för att fastställa bränslemängden ombord.

Rekommendationer

Inga.