

ISSN 1400-5719

Rapport C 1997:47

**Olycka med flygplanet SE-YSG
den 12 mars 1997
påVängsö flygplats, D län**

L-17/97

1997-12-04

L-17/97

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1997: 47

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en olycka som inträffade den 12 mars 1997 på Väingsö flygplats, D län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-YSG.

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

Olle Lundström

Monica J Wismar

Henrik Elinder

Innehåll

	SAMMANFATTNING	4
1	FAKTAREDOVISNING	6
1.1	Redogörelse för händelseförloppet	6
1.2	Personskador	6
1.3	Skador på luftfartyget	6
1.4	Andra skador	6
1.5	Besättningen	6
1.6	Luftfartyget	7
1.7	Meteorologisk information	7
1.8	Navigationshjälpmedel	7
1.9	Radiokommunikationer	8
1.10	Flygfältsdata	8
1.11	Färd- och ljudregistratorer	8
1.12	Olycksplats och luftfartygsvrak	8
1.12.1	<i>Olycksplatsen</i>	8
1.12.2	<i>Luftfartygsvraket</i>	8
1.13	Medicinsk information	8
1.14	Brand	9
1.15	Överlevnadsaspekter	9
1.16	Särskilda prov och undersökningar	9
1.17	Företagets organisation och ledning	9
2	ANALYS	9
3	UTLÅTANDE	10
3.1	Undersökningsresultat	10
3.2	Orsaker till olyckan	10
4	REKOMMENDATIONER	10

Rapport C 1997:47

L-17/97

Rapporten färdigställd 1997-12-04

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-YSG , Lamco EuroCub Mk1 912 UL
<i>Ägare/innehavare</i>	Swedish Ultraflyers
	Box 166, 194 23 Upplands Väsby
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1997-03-12 ca kl. 13.00 i dagsljus
	<i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk normaltid (SNT) = UTC + 1 timme
<i>Plats</i>	Vängsö flygplats, D län, (pos 5906N 1713E; 17 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Stockholm/Skavsta flygplats kl. 12.50: Vind 250°/12 knop, sikt >10 km, inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt +10/+1 °C, QNH 1024 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	-
<i>Personskador</i>	Föraren omkom
<i>Skador på luftfartyget</i>	Totalhaveri
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	60 år, UL
<i>Förarens totala flygtid</i>	Ca 70 timmar, varav ca 60 timmar på typen

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 12 mars 1997 om att en olycka med ett ultralätt flygplan med registreringsbeteckningen SE-YSG inträffat på Vängsö flygplats, D län, samma dag ca kl. 13.00.

Olyckan har undersökts av SHK som företräts av Olle Lundström, ordförande, Monica J Wismar, operativ utredningschef, och Henrik Elinder, teknisk utredningschef.

SHK har biträttts av Lars Laurell som medicinsk expert.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

Syftet med SHK:s undersökningar är uteslutande att förebygga framtida olyckor och tillbud.

SAMMANFATTNING

Föraren avsåg att träna start och landning på Vängsö flygplats. Ett vittne såg flygplanet i luften över fältets nordöstra del. Där omväxlande steg, sjönk och svängde det på låg höjd. Hon tyckte att det betedde sig konstigt och inte flög i de banor kring fältet som hon var van att se flygplan göra. Efter att ha observerat flygplanet under knappt två minuter såg hon hur flygplanets nos plötsligt riktades nedåt, varefter flygplanet dök i brant vinkel och försvann bakom en trädunge.

Flygplanet slog i marken drygt 200 meter sydost om bana 21.

Något tekniskt fel på flygplanet har inte konstaterats.

Olyckan orsakades sannolikt av att föraren under flygningen drabbades av en akut lungblödning vilket medförde att han förlorade kontrollen över flygplanet.

Rekommendationer

Inga.

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Föraren startade på förmiddagen den 12 mars 1997 från Stockholm/Frölunda flygplats och flög till Väingsö flygplats. Enligt bekanta till honom avsåg han att där träna start och landning. Föraren i ett annat flygplan på Väingsö flygplats såg honom landa där på bana 21 ca kl. 12.30. Dessförinnan hade de haft radiokontakt med varandra och den andre föraren hade då inte uppfattat något onormalt.

Ett vittne, som omkring kl. 13.00 befann sig drygt en kilometer sydost om flygfältet, såg flygplanet i luften över fältets nordöstra del. Där omväxlande steg, sjönk och svängde det på låg höjd. Hon tyckte att det betedde sig konstigt och inte flög i de banor kring fältet som hon var van att se flygplan göra. Efter att ha observerat flygplanet under knappt två minuter såg hon hur flygplanets nos plötsligt riktades nedåt och flygplanet försvann i brant vinkel nedåt bakom en trädunge.

Flygplanet slog i marken drygt 200 meter sydost om bana 21.

Olyckan inträffade ca kl. 13.00 i position 5906N 1713E; 17 m över havet.

1.2 Personskador

	<i>Besättning</i>	<i>Passagerare</i>	<i>Övriga</i>	<i>Totalt</i>
Omkomna	1	-	-	1
Allvarligt skadade	-	-	-	-
Lindrigt skadade	-	-	-	-
Inga skador	-	-	-	-
Totalt	1	-	-	1

1.3 Skador på luftfartyget

Totalhaveri

1.4 Andra skador

Inga

1.5 Besättningen

Föraren var 60 år och hade gällande UL-certifikat.

Hans totala flygtid var ca 70 timmar varav ca 60 timmar på typen.

Inflygning på typen gjordes 1995.

Senaste PFT (periodisk flygträning) genomfördes 1996-04-09.

1.6 Luffartyget

1.6.1 Allmänt

<i>Ägare/innehavare:</i>	Swedish Ultraflyers Box 166, 194 23 Upplands Väsby
<i>Typ:</i>	Lamco EuroCub Mk1 912 UL
<i>Serienummer:</i>	CAH-005
<i>Tillverkningsår:</i>	1995
<i>Flygvikt:</i>	Max tillåten 450 kg, aktuell ca 380 kg
<i>Tyngdpunktsläge:</i>	Inom tillåtna gränser
<i>Motorfabrikat:</i>	Rotax Bombardier
<i>Motormodell:</i>	Rotax 912 UL
<i>Antal motorer:</i>	1
<i>Bränsle som tankats före händelsen:</i>	91/96 UL
<i>Total gångtid:</i>	831 timmar
<i>Gångtid efter senaste periodiska tillsyn:</i>	25 timmar
<i>Motorgångtid sedan ny:</i>	831 timmar
<i>Propellergångtid sedan ny:</i>	831 timmar

Flygplanet hade gällande luftvärdighetsbevis.

1.6.2 Flygplanstypen

Flygplanstypen är ultralätt (UL) och manövreras helt med roderstyrning (Klass B).

Den är högvingad och försedd med sporrhjul. Förare och passagerare sitter sida vid sida. Vingbelastningen är låg och typen anses ha mycket ”snälla” stall- och vikningsegenskaper.

1.7 Meteorologisk information

Stockholm/Skavsta flygplats kl. 12.50:

Vind 250°/12 knop, sikt >10 km, inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt +10/+1 °C, QNH 1024 hPa.

Väderinformation inhämtat kl. 13.00 från automatstationen Floda belägen 5903N 1624E: Vind 230°/14 knop, sikt 26 km, inga moln uppgifter, temp./daggpunkt +8/+1 °C, QNH 1021 hPa.

Vittnen i närheten av Väingsö flygplats har uppgivit att det vid tiden för olyckan rådde byig och frisk vind från väster. Ett vittne boende i Gnesta, ca 9 km från flygplatsen, hade ungefär samtidigt på sin privata vindmätare avläst medelvindstyrkan till 10 m/s och upp till 14 m/s i byarna.

1.8 Navigationshjälpmedel

Inte aktuellt

1.9 Radiokommunikationer

Inget nödmeddelande har uppfattats från föraren.

1.10 Flygfältsdata

Vängsö flygplats (ESSZ) hade status enligt KSAB Svenska flygfält.

1.11 Färd- och ljudregistratorer

Fanns inte. Erfordrades inte.

1.12 Olycksplats och luftfartygsvrak

1.12.1 *Olycksplatsen*

Flygplanet slog ner inom flygplatsområdet och ungefär 10 meter framför en tälthangar.

1.12.2 *Luftfartygsvraket*

Flygplanets framparti var kraftigt komprimerat. Motorn var delvis nertryckt i marken. Skadorna på vingarnas framkanter var symmetriska och tyder på att flygplanet gått ner i marken med 70-80° dykvinkel.

1.13 Medicinsk information

Föraren omkom omedelbart vid markkollisionen.

Vid den läkarundersökning som föraren genomgick år 1995 för erhållande av elevtillstånd för förare av ultralätt flygplan framkom att han sedan ungdomsåren led av en kronisk lungsjukdom. Med anledning härav begärde Luftfartsverket ett utlåtande av verkets medicinska konsult för bedömning av hans lämplighet att inneha begärt certifikat. I ett utlåtande anförde denne att ”med hänsyn till uppnådd ålder samt den omständighet att sjukdomen kan vara medfödd får sjukdomsförloppet bedömas vara gynnsamt. Någon risk för plötslig inkapacitering synes inte föreligga” varför han ”uppfyller de hälsokrav som gäller för privatflygarcertifikat”.

Enligt uppgifter från förarens hustru hade han dagarna före olyckan varit trött och nedgången med ökande och besvärliga upphostningar på morgnarna. Vidare har uppgivits att han för några år sedan haft en lungblödning av sådan omfattning att det vid det vårdtillfället gavs blodtransfusion.

Vid obduktionen påträffades i struphuvudet, liksom i luftstrupen och i luft-rörsgrenar till främre-övre och till bakre-nedre delarna av lungorna, en del svart-röda blodmassor. Med beaktande härav, förarens sjukdomshistoria samt att han omkom omedelbart vid haveriet anser SHK:s medicinske expert att föraren kan ha drabbats av en lungblödning/blodupphostning (hemoptys) under flygningen före haveriet.

1.14 Brand

Brand uppstod inte.

1.15 Överlevnadsaspekter

Förarkabinen demolerades vid nedslaget mot marken och föraren omkom omedelbart.

Nödsändare fanns inte och erfordras inte.

1.16 Särskilda prov och undersökningar

Flygplanet undersöktes på haveriplatsen. Ingenting framkom som tyder på att något tekniskt fel har förekommit som kan ha påverkat händelseförloppet.

Bränsletanken var sprucken och bränsle hade runnit ur på marken. Propellern hade delvis arbetat sig ner i marken och framkantskador hade uppstått på propellerbladen, vilket talar för att motorn gav effekt vid nedslaget.

1.17 Företagets organisation och ledning

Inte aktuellt.

2 ANALYS

Avsikten med flygningen var allmän flygträning med bl.a. start- och landning på ett främmande fält. Fram till den första landningen på Vängsö, då föraren hade radiokontakt med föraren i ett annat flygplan på fältet, synes flygningen ha gått utan större problem.

Vad som hände därefter, under de följande start- och landningsövningarna har inte gått att fastställa. Något tekniskt fel på flygplanet har inte konstaterats. De onormala manövrer som ett vittne såg flygplanet göra strax före haveriet kan i och för sig ha berott på att flygningen blev extra ”vinglig” till följd av den byiga vind som rådde. Ultralätta flygplan är vanligtvis mer vindkänsliga än normalklassade flygplan. Föraren kan då i samband med en extra stark vindby ha tappat kontrollen över flygplanet som därefter vek sig på låg höjd. Flygplanstypens goda stall- och vikningsegenskaper talar emellertid emot ett sådant plötsligt händelseförlopp som slutade med en nästan vertikal dykning mot marken.

Förarens kroniska lungsjukdom, obduktionsfynden samt de onormala manövrerna talar i stället för att han under flygningen drabbades av en akut lungblödning.

Enligt SHK:s medicinske expert skulle en lungblödning/blodupphostning kunna ha varit så besvärande så att föraren inte förmått fullfölja flygningen.

3 UTLÅTANDE

3.1 Undersökningsresultat

- a) Föraren hade behörighet att utföra flygningen.
- b) Flygplanet hade gällande luftvärdighetsbevis.
- c) Något tekniskt fel har inte konstaterats på flygplanet.
- d) Vinden var frisk och byig.
- e) Föraren hade sedan ungdomen en kronisk lungsjukdom.
- f) Vid förarens ansökan om flygcertifikat beaktades lungsjukdomen av LFI.
- g) En del svartröda blodmassor återfanns i förarens luftvägar.

3.2 Orsaker till olyckan

Olyckan orsakades sannolikt av att föraren under flygningen drabbades av en akut lungblödning vilket medförde att han förlorade kontrollen över flygplanet.

4 REKOMMENDATIONER

Inga.