

1998-10-05

L-40/98

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

### **Rapport C 1998:37**

---

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 15 maj 1998, i Kiruna, BD län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-XPO.

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

Sven-Erik Sigfridsson

Monica J Wismar

Henrik Elinder

Jan Mansfeld

---

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	<b>SE-XPO</b> , Murphy Rebel, amatörbyggt Flygplanet var försett med skidor av ägarens egen konstruktion vilka godkännts av Luftfartsverket.
<i>Ägare/Innehavare</i>	Jan Ludvigsson, Ängsvägen 15, 981 38 Kiruna
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1998-05-15, kl. 14.23 i dagsljus <i>Ann:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Kiruna, BD län, (pos 6749N 2021E; ca 460 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Kiruna flygplats kl. 13.50: Vind 060° /2 knop, sikt > 10 km, inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt +8/+4 °C, QNH 1024 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>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	50 år, A
<i>Förarens totala flygtid</i>	407 timmar, varav 129 timmar på typen
<i>Förarens flygtid de senaste 90 dagarna</i>	15 timmar, samtliga på typen
<i>Antal landningar de senaste 90 dagarna</i>	36, samtliga på typen

---

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företräts av S-E Sigfridsson, ordförande, Monica J Wismar, operativ utredningschef, Henrik Elinder teknisk utredningschef, och Jan Mansfeld, utredningschef för räddningstjänst.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

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.

### Händelseförlopp m.m.

Under en flygning från Målitjaure till Kiruna råkade flygplanet ut för turbulens varvid två gummiamortisörer och en säkerhetsvajer fästa vid högerskidans spets brast. Skidan kom därefter att hänga lodrätt med spetsen riktad nedåt under flygningen.

När flygplanet närmade sig Kiruna flygplats informerade föraren flygledaren om situationen. Flygledaren larmade chefen för räddningstjänsten på flygplatsen som satte igång åtgärder för att möjliggöra för flygplanet att nödlanda på en gräsyta direkt väster om bana 03. På förfrågan från flygledaren hur mycket

bränsle som fanns ombord meddelade föraren ”Jag har bränsle för en timme kanske...”. Efter att ha fått detta besked beslutade räddningsledaren att även larma den kommunala räddningstjänsten. Föraren uppmanades att inte landa förrän samtliga räddningsstyrkor kommit på plats. Han meddelade inget akut behov att landa utan låg kvar i ett utdraget trafikvarv i väntan på landningstillstånd.

Ungefär 20 minuter efter det att föraren hade informerat flygledaren om sin bränslesituation meddelade han att motorn hade stannat. Flygplanet låg då så långt bort från banan att han var tvungen att nödlanda på en vattensjuk myr sydväst om flygplatsområdet. Flygplanet tog mark med låg fart. Höger landställ bröts loss och strukturskador uppstod på flygplanet. De ombordvarande skadades inte och kunde själva ta sig ur flygplanet.

När föraren meddelade om motorstoppet hade räddningsstyrkorna samlats vid tröskeln till bana 03 och höll på att planera räddningsinsatsen. Efter ungefär 20 minuter hade räddningspersonal nått fram till haveriplatsen.

Efter olyckan var den kvarvarande användbara bränslemängden i flygplanet ca 9 liter. Brottet på höger skidas amortisörer orsakades av en felaktigt utförd ”tagling”. Vajerbrottet orsakades av att en felaktig vajertyp använts.

### **Utlåtande**

Enligt föraren hade flygplanet bränsle kvar för knappt en timmes flygning och flygplatspersonalen uppfattade det som att föraren inte var i behov av att landa snarast. Även om goda räddningsresurser redan fanns tillgängliga på flygplatsen är det - med tanke på den osäkra utgången av landningen - förstärkt att räddningsledaren under rådande omständigheter beslutade att även tillkalla den kommunala räddningstjänsten. Efter olyckan har föraren meddelat att han upplevde att förberedelserna på marken tog lång tid och att han önskade landa tidigare. Någon information om detta lämnade han dock inte till flygledaren.

Motorstoppet orsakades sannolikt av att den kvarvarande användbara bränslemängden var så liten att luft kom in i bränslesystemet. Att detta inträffade redan efter 20 minuter, vilket tvingade föraren att nödlanda utanför flygplatsområdet, får tillskrivas förarens missbedömning av tillgänglig bränslereserv. Om kommunikationen mellan föraren och markpersonalen hade varit tydligare hade möjligen beslut tagits om en tidigare nödlandning som då kunnat ske på den planerade nödlandningsplatsen.

Olyckan orsakades av motorstopp till följd av bränslebrist. Bidragande till att skador uppstod på flygplanet var att både amortisörer och säkerhetsvajer till höger skida var felaktigt tillverkade och brast under flygningen.