



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

ISSN 1400-5719

Rapport RL 2005:18

Olycka med flygplanet OY-KIS vid Farstorps gård, M län, den 1 maj 2004

Dnr L-09/04

SHK undersöker olyckor och tillbud från säkerhetssynpunkt. Syftet med undersökningarna är att liknande händelser ska 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

2005-08-23

L-09/04

Luftfartsstyrelsen

601 73 NORRKÖPING

Rapport RL 2005:18

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 1 maj 2004 vid Farstorps gård, M län, med ett flygplan med registreringsbe-
teckningen OY-KIS.

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

Åsa Kastman Heuman

Sakari Havbrandt

Dan Åkerman

Bilaga 1

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

Rapport RL 2005:18

L-09/04

Rapporten färdigställd 2005-08-23

<i>Luftfartyg; registrering, typ</i>	OY-KIS, YAK-52
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Experiment, gällande tillfälligt flygtillstånd
<i>Ägare/innehavare</i>	Enskild ägo
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2004-05-01, kl. 18.05 i dagsljus <i>Anm.: All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)</i>
<i>Plats</i>	Farstorps gård, M län, (pos. 5555N 01315E; 92 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: ostlig vind 15 knop, god sikt, inga moln, temp./daggpunkt +16/+2 °C, QNH 1008 hPa
<i>Antal ombord; besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	1
<i>Personskador</i>	Lindriga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Skador på kraftledning, staket och vegetation. Obetydlig miljöpåverkan
<i>Föraren:</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 53 år, CPL
<i>Total flygtid</i>	2 407 timmar, varav 84 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	70 timmar, varav 3 timmar på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	53, varav 4 på typen

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 1 maj 2004 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbeteckningen OY-KIS inträffat vid Farstorps gård, M län, samma dag kl. 18.05.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Åsa Kastman Heuman, ordförande, Sakari Havbrandt, operativ utredningschef och Dan Åkerman, teknisk utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsstyrelsen genom Magnus Axelson.

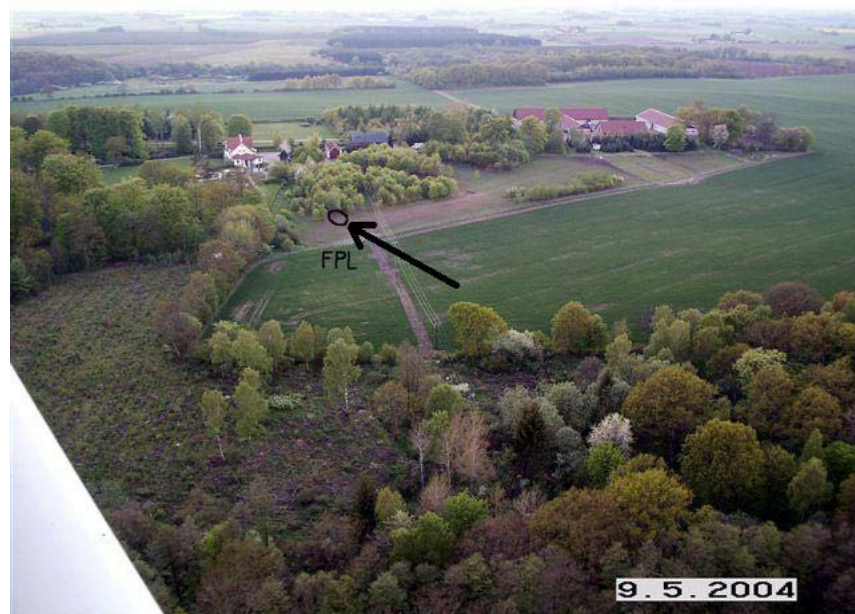
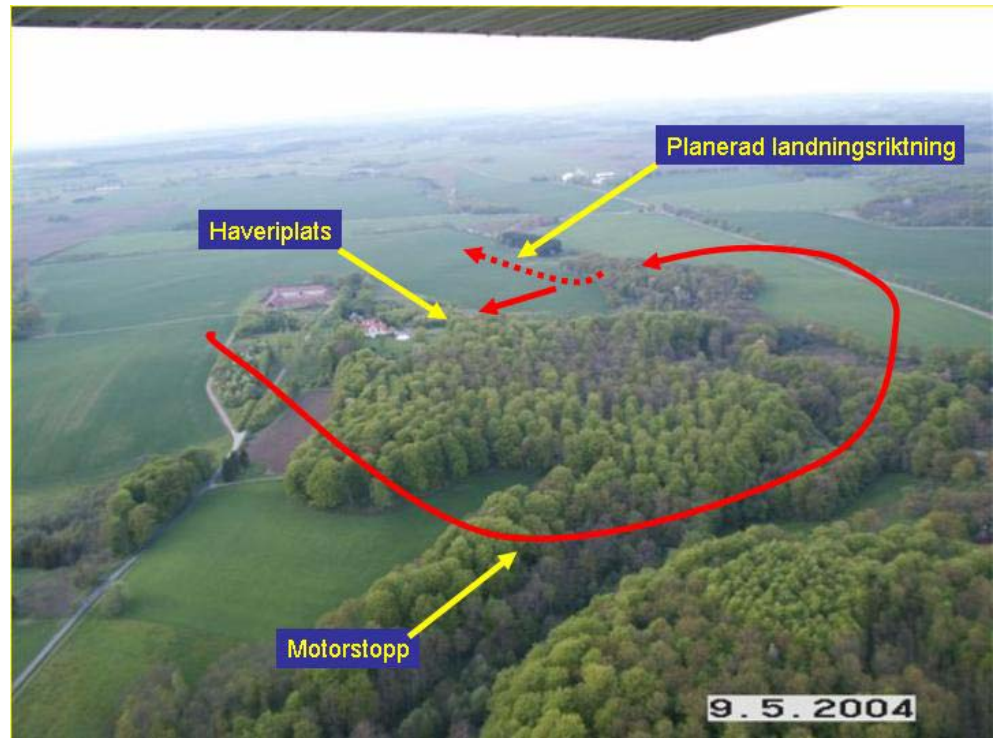
Händelseförlopp m.m.

Föraren avsåg att tillsammans med en passagerare göra en flygning från Eslövs flygplats till Simmelsberga flygplats.

Föraren har slutligen lämnat följande berättelse. Han flög först till Farstorps gård där han hade en bekant. Föraren utförde en del av sitt uppvisningsprogram, som består av konstflygmanövrer, över gården på 1 500 fots höjd. När han avslutat konstflygningen gick han ner till 800 fots höjd på sydostlig kurs och då slutade motorn att ge dragkraft. Efter det att han genomfört nödchecklistan och antagit den föreskrivna farten av 160 km/h svängde han tillbaks mot gården för att nödlända på en åker som han tidigare använt som start- och landningsplats. Han kom in mot åkern på låg höjd över ett skogsparti och avsåg att göra en högersväng för att komma in i åkerns längdriktning. När han skulle påbörja svängen upptäckte han en kraftledning framför sig. Han höjde nosen för att komma över den, men flygplanet kom att överstegras och sjönk in under ledningen och slog ner med hög nos och utan sidlutning. Efter nedslaget åkte flygplanet genom ett stängsel och in i en snårskog. Föraren har uppgett att han inte fällde ut

landningsstället och klaffen p.g.a. att han inte ville öka luftmotståndet eftersom inflygningen blev låg.

De ombordvarande fick endast lindriga skador och kunde själva lämna vraket.



Passageraren, som innehade förarcertifikat för ultralätta flygplan, har ingen klar bild över vad som hade hänt.

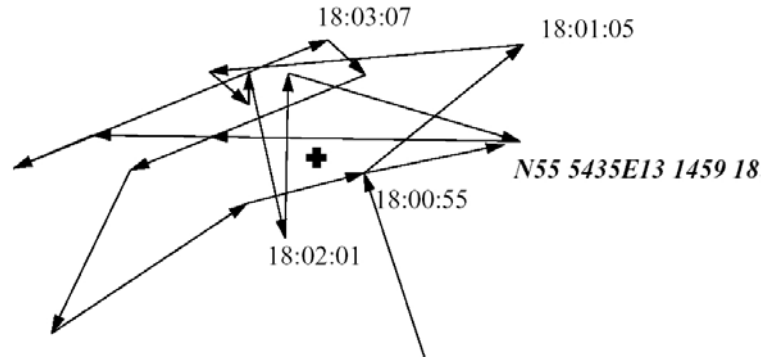
Ett vittne på marken såg endast delar av händelseförloppet.

Flygplanet var inte slutligt registrerat men det hade ett tillfälligt flygtillstånd¹ som avsåg en flygning från Litauen till Danmark med två namngivna danska medborgare som förare. Tillståndet var utfärdat av den danska luft-

¹ Flygtillstånd: Tillstånd som ges tillfälligt eller permanent när förutsättningarna för att utställa ett normalt luftvärdighetsbevis saknas.

fartsmyndigheten. Med hänvisning till att det tidigare hade funnits flygtillstånd utan särskilda begränsningar på flygplansindividen har föraren angett att han endast kontrollerat datumet på det gällande flygtillståndet, då han förutsatt att texten var identisk med de tidigare flygtillstånden.

Från den militära underrättelse- och säkerhetstjänsten har nedanstående radarplott erhållits. Bilden visar flygningen över Farstorps gård. Olycksplatsen är markerad med ett kryss. Radarregistreringen innehåller inte någon uppgift om flyghöjd. Enligt radartekniker som SHK varit i kontakt med kan radarplottar ha ett fel på upp till några hundra meter.



Stängslet som flygplanet kanade igenom bestod av ett ståltrådsnät. På vingarnas översida finns staketets ruttmönster inbucklat i plåten.

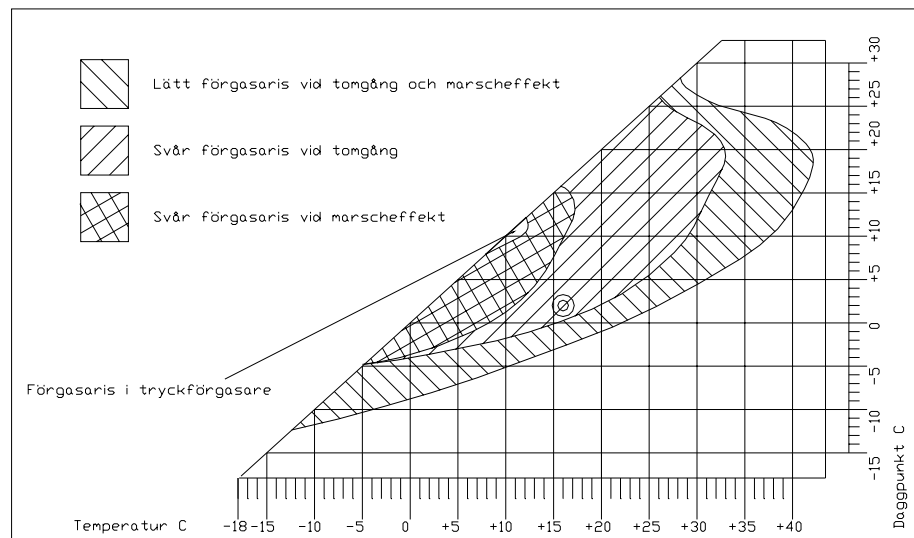
Samtliga tre propellerblad, som är tillverkade av trä, var avbrutna vid navet. Bladen var helt sönderdelade i små flisor. De största bitarna var någon decimeter stora.

Propellertillverkaren har genom att studera bilder på propellernavet uppgett att motorn måste ha roterat vid nedslaget, men kan inte avgöra om den gett effekt eller vindmillat.

Motorn har demonterats och dess hjälpapparater har undersökts och provkörts i de fall det varit möjligt. Något onormalt har härvid inte kunnat iakttas.

Flygplanets bränslesystem har undersökts och har såvitt SHK kan se fungerat som avsett och lämnat bränsle till motorn.

Aktuell temperatur och daggpunkt var $16^{\circ}/2^{\circ}$, inritat i diagrammet nedan.



Flygplanet är utrustat med en tryckförgasare av typ AK-14P som enligt motorfabrikanten ska matas med inloppsluft varmare än + 10 °C för att undvika isbildning.

En sökning hos NTSB (National Transport Safety Board, USA) och AAIB (Air Accident Investigation Branch, UK) visade att några händelser liknade denna olycka inträffat och att man i samtliga fall utom ett inte kunnat fastställa någon orsak. I det fallet fann man en spricka i förgasarhuset där inkommande bränsleledning är monterad. Motsvarande anslutning var på OY-KIS sönderslagen vid haveriet.

Utlåtande

SHK har inte funnit några tekniska brister som kan förklara att ett motorstopp inträffade. Det är emellertid möjligt att tillfälliga störningar som inte lämnar några spår kan inträffa. Det faktum att flera andra olyckor med oförklarliga motorstörningar inträffat stöder denna möjlighet.

Med den ytterlufttemperatur och daggpunkt som rådde vid tillfället är det inte sannolikt att förgasaris var orsak till motorstoppet.

Det kan synas anmärkningsvärt att föraren inte landade på de stora fälten öster om olycksplatsen. Förarens förklaring att han valde fältet vid Farsatorps gård beroende på att han tidigare använt det som start- och landningsplats får anses vara trovärdig. Det är väl känt att förare i nödlägen gärna återvänder till kända platser såsom exempelvis flygplatser istället för att landa på kanske mer lämpliga okända platser.

Propellerns sönderdelning skulle normalt sett tyda på att motorn gav stor effekt vid nedslaget. Vid det aktuella fallet passerade propellern roterande genom ett nätstängsel, vilket kan förklara dess utseende.

SHK har, genom att bedöma retardationen vid de olika faserna efter markkontakt, beräknat flygplanets fart vid nedslaget. Farten torde ligga mellan 120 och 200 km/h. Med en noggrannare beräkning och analys skulle spännvidden på resultatet kunna minskas något. Osäkerheten i många parametrar, exempelvis staketets energiupptagningsförmåga, medför att en vidare analys inte är meningsfull.

SHK har inte funnit tillräckliga fakta för att kunna göra en säker analys av händelseförlopp och orsak till olyckan.