



STATENS HAVERIKOMMISSION

Arvidenr

SHK
BIBLIOTEKET

UTREDNINGSRAPPORT

HAVERI

SE-YBS, ULTRALÄTT LAZAIR, TVÅMOTORIGT

KARLSTADS FLYGPLATS

14 AUGUSTI 1983

SE-YBS 53/83

MARS 1984

ORDFÖRANDE
UTREDNINGSCHEFGöran Steen
Åge RöedTILL UTREDNINGEN KNUTNA
EXPERTER OCH SAKKUNNIGA

Thure Hansson

SAMMANTRÄDEN

1983-03-07 i Stockholm

Närvarande Steen, Röed och Hansson samt representanter
för luftfartsverket och EAA.

LUFTFARTYGET

Ultralätt Lazair, tvåmotorigt

REGISTRERING

SE-YBS

ÄGARE

K S R Cato, Källgatan 24 B, 671 00 Arvika

BRUKARE

Ägare

BESÄTTNING En

N A Nilsson, Värmlandsg 3 C, 652 22 Karlstad
S A Larsson, Stenhagsg 1, 653 41 Karlstad

PASSAGERARE

-

HAVERIPLATS

ca 800 m E Karlstad flygplats S LÄN
(59° 21' 35" N, 13° 28' 08")

DATUM OCH TIDPUNKT

1983-08-14 kl 1415 SST

SAMMANFATTNING

Under anflygning för landning på Karlstads flygplats tog bränslet slut och motorerna stoppade. Vid försök att nödlanda ca 800 m öster om flygplatsen tvingades föraren pressa flygplanet under en kraftledning och havererade i ett busk- och vassbeväxt område i Klarälvens deltasystem intill länsväg 553.

1.1 REDOGÖRELSE FÖR FLYGNINGEN

Se sidan 3.

1.2 PERSONSKADOR

Inga.

1.3 SKADOR PÅ LUFTFARTYGET

Betydande.

1.4 ANDRA SKADOR

Inga.

1.5 BESÄTTNING

Föraren var vid haveritillfället 34 år. Han innehade giltigt S-certifikat och behörighet för segelflygning IMC. Han hade 1982-10-10--11-21 genomgått typinflygning på Lazair med en flygtid av 1,08 timmar samt 2,0 timmar övrig tid samt avlagt muntligt teoriprov med godkänt resultat.

FLYGTID

	24 timmar	30 dagar	90 dagar	totalt
Alla typer (segelflyg)			15	91
Denna typ			12	17

1.6 LUFTFARTYGET

Se sidan 3.

1.7 VÄDER

Vind 230⁰/6 kts, sikt > 10 km, moln 4/8, temp + 17⁰ C.

1.8 NAVIGATIONSHJÄLPMEDEL

Ej aktuellt.

1.9 RADIOKOMMUNIKATION

Ej aktuellt.

1.10 FLYGFÄLTDATA

Ej relevant.

1.11 FÄRDREGISTRATOR

Erfordras ej.

1.12 HAVERIPLATS OCH FLYGPLANVRÅK

1.12.1 Haveriplats
Busk- och vassbevuxet område i Klarälvens delta intill länsväg 553 ca 800 m öster om flygplatsen.
1.12.2 Flygplanvråk
Se sidan 4.

1.13 MEDICINSKA DATA

Ej aktuellt.

1.14 BRAND

Brand utbröt ej.

1.15 ÖVERLEVNADSMÖJLIGHETER

Goda.

1.16 SÄRSKILDA PROV OCH
UNDERSÖKNINGAR

--

1.17 ÖVRIGT

Se sidan 4.

1.18 SÄRSKILD UNDERSÖKNINGSMETOD

--

2. ANALYS

Se sidan 5.

3. SLUTSATSER

Se sidan 6.

4. REKOMMENDATIONER

Inga.

5. BILAGA

Reg utdrag betr föraren
(endast med originalrapporten till luftf verket)

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för flygningen

Föraren hade under en timmes tid gjort en nöjesflygning och var på hemväg när motorerna stannade på grund av bränslebrist omkring 800 meter öster om flygplatsen. Flyghöjden var då ca 100 meter och han bedömde att han med rådande vind inte skulle nå fram till fältet.

Han beslöt därför nödlanda på ett mindre vassbevuxet område söder om Klarälven, som på grund av synlig sandyta bedömdes mindre sumpig än övriga tillgängliga alternativ. Han svängde mot det valda området. Under denna sväng förlorades oväntat mycket höjd och han blev tvungen att ansätta landningen i medvind samtidigt som han pressade sig under en kraftledning. Under denna manöver kolliderade höger vinge med en buske, flygplanet svängde runt ca 180° åt höger och havererade.

Flygplanet hade före starten tankats med 6 liter bensin. Föraren uppger att normal förbrukning är ca 4,5 - 5 liter/timme. På grund av tilltagande motvind tog återflygningen längre tid än beräknat. Flygplanet saknar bränslemätare.

1.6 Luftfartyget

Luftfartyget var ett ensitsigt, tvåmotorigt ultralätt flygplan, typ Lazair, tillverkat år 1982 (byggsats) av Ultralight Inc, Ontario, Canada, tillverkningsnummer 01-198. Det innehade amatörbyggnadstillstånd utfärdat av luftfartsinspektionen, Östra distriktskontoret, giltigt till 1986-12-31 samt flygutprovningstillstånd vars giltighet utgått 1983-04-30 och inte förnyats.

Motorerna var av fabrikat Partner, 6 Hp, tillverkningsnummer 198 A respektive 198 B och propellrarna av typ Lazair (enkla utan spinner), tillverkningsnummer 198 A respektive 198 B.

Flygplan och motorer hade en total gångtid av 74 timmar varav 3 timmar efter översyn.

1.12.2 Flygplanvrak

Vid haveriet slogs nospartiet sönder, motorbockarna deformerades och slets loss och vingens framkant och huvudbalkar deformerades vid motorbockarnas fästen. Båda propellrarna bröts. Rotsprygel och tvärsprygel samt vingplåt på undersidan intill höger vingrot skadades. Bakkantsrör på höger vinge samt en vingstötta böjdes.

1.17 Övrigt

En av ägarna hade muntligen bett EAA:s kontrollant ordna förnyande av flygutprovningstillståndet, som gällde till 1983-04-30. Tillståndet som utfärdats för en tidigare ägare skulle dessutom överföras på de nya ägarna. För förnyande krävs enligt BCL-M 5.4 skriftlig underhållsrapport från ägaren samt besiktning av EAA:s kontrollant.

Under väntan på att underhållsrapport och begäran om besiktning skulle komma in glömdes ägarnas begäran bort. Förhållandet observerades på EAA först efter haveriet.

2 ANALYS

Föraren var behörig att flyga flygplanet. Han hade genomgått typinflygning och hade ca 17 timmar på aktuell flygplantyp. Härutöver hade han segelflygcertifikat och får anses tillräckligt rutinerad för den flygning han utförde.

Flygplanets flygutprovningstillstånd hade på grund av missförstånd mellan flygplanets ägare och EAA inte förnyats. Flygplanet saknade följaktligen gällande flygutprovningstillstånd vid haveriet och var därför formellt sett inte luftvärdigt. Det torde emellertid ha motsvarat luftvärdighetskraven enligt de anvisningar som utfärdats av EAA, Chapter 222.

Flygplanets vikt och tyngdpunktsläge låg inom tillåtna värden. Ingenting tyder på att något tekniskt fel inträffat som påverkat haveriförloppet.

Föraren har under sista delen av anflygningen mot Karlstads flygplats råkat ut för motorstopp till följd av bränslebrist. Han säger att han kontrollerat bränslemängden men anser att han felbedömt denna samtidigt som en tilltagande motvind medfört att anflygningen till flygplatsen tog längre tid än han räknat med.

När motorstoppet inträffade befann sig flygplanet på låg höjd över ett busk- och vassbevuxet deltaområde. Föraren hade försatt sig i en situation där en kontrollerad nödlandning på lämpligt fält inte var möjlig.

3 SLUTSATSER

3.1 Sammanfattning av undersökningsresultat

- o Föraren var behörig att utföra flygningen.
- o Flygutprovningstillståndets giltighet hade gått ut och det hade inte förnyats.
- o Något tekniskt fel fanns inte på flygplanet.
- o Motorerna stannade på grund av bränslebrist.
- o Föraren hade en motvind av ca 6 kts.
- o Vid nödlandningen tvingades föraren dyka under en kraftledning och kolliderade härvid med en buske och havererade.

3.2 Sannolik haveriorsak

Föraren har efter motorstopp på grund av bränslebrist nödlandat i ett busk- och vassbevuxet område intill Klarälven. Vid nödlandningen kolliderade flygplanet med en buske, slog runt och fick betydande skador.

Bidragande orsaker till haveriet har varit dålig planering av flygningen och bristande bränsleuppföljning.



Göran Steen



Åge Röed