



STATENS HAVERIKOMMISSION

Arvidenr

SHK
BIBLIOTEKET

UTREDNINGSRAPPORT

HAVERI

FLYGPLAN TYP SOCATA

MOSKOSEL/SUDESJAUR

28 AUGUSTI 1983

SE-ERU 60/83

MARS 1984

ORDFÖRANDE UTREDNINGSCHEF	G Steen A Röed	TILL UTREDNINGEN KNUTNA EXPERTER OCH SAKKUNNIGA	P O Olsson															
SAMMANTRÄDEN 1983-10-20 i Stockholm		Steen, Röed och Olsson närvarande																
LUFTFARTYGET ÄGARE BESÄTTNING HAVERIPLATS	Ingemar Nordberg, Kedjegatan 39, 943 34 Piteå 1 Moskosel/Suddesjaur 65 55 N 19 05 0 LÄN BD	REGISTRERING BRUKARE PASSAGERARE DATUM OCH TIDPUNKT	SE-ERU Ägaren - 1983-08-28 kl 1730 svensk lokal tid															
SAMMANFATTNING Under stigning vid "touch and go" -övning erhölls motorstörning. Inkopplad tank visade 0. Tank skiftades, men motorn gick inte rent. En 90° sväng gjordes på låg höjd för landning tvärs stråket. Höger vinge slog i två mindre träd. Flygplanet kanade med vänster vinge in i skogen.																		
1.1 REDOGÖRELSE FÖR FLYGNINGEN Se sidan 3.	1.2 PERSONSKADOR Inga.	1.3 SKADOR PÅ LUFTFARTYGET Betydande. Se närmare sid 3.	1.4 ANDRA SKADOR Ringa skador på mindre träd.															
1.5 BESÄTTNING Föraren som var 39 år hade giltigt A-certifikat gällande till 1985-01-31. 22 veckor sedan senaste PFT.																		
<table border="1"> <thead> <tr> <th>FLYGTID</th> <th>24 timmar</th> <th>30 dagar</th> <th>90 dagar</th> <th>totalt</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Alla typer</td> <td></td> <td></td> <td>58</td> <td>596</td> </tr> <tr> <td>Denna typ</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>170</td> </tr> </tbody> </table> <p>Nio timmars flygtid sedan senaste sömn.</p>				FLYGTID	24 timmar	30 dagar	90 dagar	totalt	Alla typer			58	596	Denna typ				170
FLYGTID	24 timmar	30 dagar	90 dagar	totalt														
Alla typer			58	596														
Denna typ				170														
1.6 LUFTFARTYGET Socata, modell MS 880B, serienummer 1267, tillverkningsår 1968. Motorfabrikat Continental R/R, motormodell 0-200-A. En motor. Gångtid efter grundöversyn 1 219 timmar. Flygplanets totala gångtid 941 timmar. Gångtid efter senaste periodiska tillsyn 17 timmar. Propeller gångtid efter grundöversyn 269 timmar. Brukbar bränslemängd 96 liter. Bränsleförbrukning ca 20 l/h.																		
1.7 VÄDER CAVOK Vind V - NV cirka 15 knt.	1.8 NAVIGATIONSHJÄLPMEDEL --		1.9 RADIOKOMMUNIKATION Förbindelse med ESPA. Blindsändning ESUV.															
1.10 FLYGFÄLTDATA	1.11 FÄRDREGISTRATOR	1.12 HAVERIPLATS OCH FLYGPLANVRAK Mosose1/Suddesjaur; se punkt 1.1 sidan 3. Ingen teknisk undersökning av vraket gjord då det inte fanns skäl att misstänka något tekniskt fel.																
1.13 MEDICINSKA DATA --	1.14 BRAND Utbröt ej.	1.15 ÖVERLEVNADSMÖJLIGHETER Goda.																
1.16 SÄRSKILDA PROV OCH UNDERSÖKNINGAR --	1.17 ÖVRIGT --	1.18 SÄRSKILD UNDERSÖKNINGSMETOD --																
2. ANALYS Se sidan 3.	3. SLUTSATSER Se sidan 4.																	
4. REKOMMENDATIONER Förare bör skriftligen påminnas om att uppföljning av bränslemängd är en absolut grundläggande säkerhetsregel vid flygning.			5. BILAGA Cert utdrag betr föraren (endast bilagt original- rapport till luftfartsverket)															

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för flygningen

Flygningen, som var en navigeringsflygning, startade från ESUV Alvsbyn enligt VFR färdplan kl 1645. På Moskosel/Suddesjaur gräsfält stråk 35 övades "touch and go landing".

Under stigning erhöjls motorstörning på ca 200 ft beroende på att inkopplad bränsletank var nästan tom. Tank skiftades, men motorn gick inte rent. Föraren svängde 90⁰ och återvände till fältet och planerade att landa norr om och parallellt med stråk 05.

För låg flyghöjd och fart gjorde att flygplanetets högra vinge kolliderade med två träd. Flygplanet vred sig ca 45⁰ och kanade med vänster vinge in i skogen strax väster om flygfältet. Under utrullningen slog föraren av tändningen och bromsade.

1.3 Skador på flygplanet

Flygplanet fick betydande skador. Båda vingarna blev helt demolerade. Vänster stabilisatorspets skadades. Flygplankroppen fick skador vid vinginfästning samt veck i skalplåten.

2 ANALYS

På grund av förarens bristande uppföljning av kvarvarande bränslemängd i inkopplad tank har flygplanet efter 45 minuters flygning fått motorstörning under stigning efter "touch and go" -landning. På grund av luft i bränslesystemet har inkoppling av alternativ tank inte återställt dragkraften i tid för att undvika en nödlandning.

Otillräcklig höjd och fart omöjliggjorde återflygning till startstråket. Försök att återvända till startbanan med för låg fart/höjd efter motorstörning/motorstopp medför också stor risk för stall och därmed okontrollerad kollision med marken.

Förarens bristande kontroll av sitt bränsle försatte honom i en mycket farlig situation.

3 SLUTSATSER

3.1 Sammanfattning av undersökningsresultat

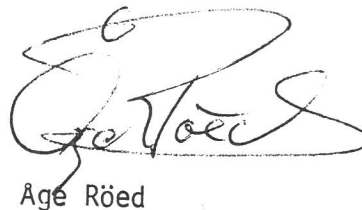
- a) Föraren var behörig att utföra flygningen.
- b) Flygplanet var luftvärdigt.
- c) Det finns inga skäl att misstänka något tekniskt fel och därför har vraket inte undersökts.
- d) Motorstörning erhöles under stigning efter "touch and go"-landning på grund av bränslebrist i tillkopplad tank.
- e) Inkoppling av alternativ tank återställde inte dragkraften i tid för att förhindra nödlandning.
- f) Under försök att återvända till startstråket kolliderade flygplanet med skog.

3.2 Sannolik haveriorsak

Motorstörning på grund av bränslebrist på ca 200 ft har tvingat föraren att nödlanda. Föraren bedömde bästa sättet vara att försöka återvända i stället för att landa rakt framåt in i skogen. För låg höjd och fart gjorde att flygplanet kolliderade med trädtoppar och havererade.

Bidragande orsak till haveriet har varit bristande uppföljning av kvarvarande bränslemängd i aktuell tank.


Göran Steen


Age Röed