

Åreudens

SHK
BIBLIOTEKET

H A V E R I

SE-YAY typ Quicksilver MK2

Drättinge, Huskvarna

1983-07-06

UTREDNINGSRAPPORT SE-YAY 32/83

Mars 1985



STATENS HAVERIKOMMISSION

UTREDNINGSRAPPORT

angående haveri

vid Drättinge, Huskvarna, F län

FLYGPLANTYP	Ultralätt Qvicksilver MK2
REGISTRERING	SE-YAY
ÄGARE	Ragges Vindsurfing & Entreprenad, Drättinge, 561 46 Huskvarna
BESÄTTNING, antal	1
PASSAGERARE, antal	1
PLATSEN FÖR HAVERIET	Lat 57° 50' N Long 14° 20' E
TIDPUNKT FÖR HAVERIET	1983-07-06 kl 2045

All tidsangivelse i rapporten avser
Svensk sommartid (SST) = GMT + 2 timmar

Datum för rapportens undertecknande: 1985-03-29

INNEHÅLL		sid
	SAMMANFATTNING	
	INLEDNING	1
1	FAKTAREDOVISNING	2
1.1	Redogörelse för flygningen	2
1.2	Personskador	2
1.3	Skador på luftfartyget	2
1.4	Andra skador	2
1.5	Besättningen	2
1.6	Luftfartyget	2
1.7	Väder	3
1.8	Navigationshjälpmedel	3
1.9	Radiokommunikation	3
1.10	Flygfältsdata	3
1.11	Färdregistrator	3
1.12	Haveriplats och flygplanvrak	3
1.13	Medicinska data	3
1.14	Brand	3
1.15	Överlevnadsmöjligheter	4
1.16	Särskilda prov och undersökningar	4
1.17	Övrigt	4
2	ANALYS	4
3	SLUTSATSER	5
3.1	Sammanfattning av undersökningsresultat	5
3.2	Haveriorsak	5
4	REKOMMENDATIONER	5

BILAGA

Cert utdrag betr föraren (endast till luftfartsverket)

Anmärkning: Haverianmälan med uppgifter för data-bearbetning har ingivits direkt till luftfartsverket.

SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT SE-YAY 32/83

Luftfartyg typ:	Quicksilver MK 2, ultralätt
Haveriplats, datum:	Drättinge, F län, 1983-07-06
Typ av flygning:	Nöjesflygning
Antal ombord:	2 personer
Personskador:	Passageraren allvarligt skadad
Skador på luftfartyget:	Betydande
Förarens ålder, certifikat,	27 år, UL-cert

Under stigning efter start fick flygplanet motorstörningar, stallade och dök i marken.

Föraren har använt en varmare typ av tändstift än som rekommenderas i instruktionsboken för flygplantypen. Detta har tydligen fungerat när flygplanet var lastat med endast en förare. När flygplanet lastades med två personer ökade kravet på hög motoreffekt vid start och stigning. Därmed överhettades sannolikt det varma tändstiftet så, att för tidig tändning (glödtändning, pre-ignition) erhöles med motorstörning och effektförlust som resultat.

Haveriet visar vådan av att använda annan typ av tändstift än som rekommenderas i flygplantypens instruktionsbok.

INLEDNING

Den 6 juli 1983 havererade flygplanet SE-YAY efter start från ett åkerfält i Drättinge. Passageraren skadades allvarligt. Flygplanet fick omfattande skador.

Händelsen har utretts av statens haverikommission (SHK) som har företräts av hovrättsrådet Hans Gullberg, ordförande, och civilingenjör Åge Röed, utredningschef. Som expert har medverkat byrådirektör P-Å Insulander, luftfartsverket.

SHK har sammanträtt

närvarande

1985-03-11

Gullberg, Röed, Insulander

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för flygningen

Vid flygning den 6 juli 1983 kl 2045 med flygplanet SE-YAY från ett gräsfält i Drättinge uppträdde motorstörningar i form av förgasarsmällor under start och stigning till 30 fots höjd över fältet. Motoreffekten avtog därefter, flygplanet stallade och slog i marken. Föraren har uppgivit att han vid tillfället använde varmare tändstift än som rekommenderats i handboken för flygplantypen. Enligt föraren ger sådana tändstift bättre prestanda vid ensamflygning.

1.2 Personskador

Föraren inga skador. Passageraren allvarliga skador.

1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande.

1.4 Andra skador.

Inga.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 27 år och innehade giltigt UL-certifikat. Uppgifter om flygtid ej tillgängliga.

1.6 Luftfartyget

Ultralätt av typ Quicksilver MK2. Teknisk undersökning har ej utförts.

1.7 Väder

Ej av betydelse.

1.8 Navigationshjälpmedel

Inga.

1.9 Radiokommunikation

Ingen.

1.10 Flygfältsdata

Gräsbevuxen åker ca 300 m x 50-250 m, som av flygplanets ägare används som start- och landningsplats.

1.11 Färdregistrator

Ej aktuellt.

1.12 Haveriplats och flygplansvrak

Haveriplats = startfältet. - Skador på landningsställ, infästningarm för säten, kingpost, vajrar till stabilisator, propeller och vingklaffar.

1.13 Medicinska data

Förutom skrubbsår ådrog sig passageraren en kot- eller diskskada i ryggraden. Sjukskriven t o m november 1983 enligt uppgift av föraren.

1.14 Brand

Brand utbröt ej.

1.15 Överlevnadsmöjligheter

Ej aktuellt.

1.16 Särskilda prov och undersökningar

Inga.

1.17 Övrigt

Enligt uppgift har man haft vissa problem med kylning av motorn. Denna är tvåcylindrig med cylindrarna placerade i rad och kyls av en fläkt placerad framför främre cylindern. Därigenom kyls den främre cylindern tillräckligt medan den bakre cylindern tenderar att bli för varm.

2 ANALYS

Föraren har använt en varmare typ av tändstift än som rekommenderas i instruktionsboken för flygplanstypen. Detta har tydligen fungerat när flygplanet var lastat med endast förare.

När flygplanet lastades med två personer ökade kravet på hög motoreffekt vid start och stigning. Därmed överhettades sannolikt det varma tändstiftet så, att för tidig tändning (glödtändning, pre-ignition) erhöles.

Resultatet blev en motorstörning med effektförlust i samband med start/lättning. Snabb nössänkning i samband med motorstörningen kunde möjligen ha förhindrat stall och möjliggjort en kontrollerad nödlandning.

3 SLUTSATSER

3.1 Sammanfattning av undersökningsresultat

- a) Föraren var behörig att utföra flygningen.
- b) Flygplanet var luftvärdigt.
- c) Flygplanet havererade efter motorstörningar.

3.2 Haveriorsak

Under stigning efter lättning uppstod motorstörningar som fick flygplanet att ställa och dyka i marken.

Bidragande orsaker

- o Olämpliga tändstift.
- o För sen övergång i plané vid motorstörning.

4 REKOMMENDATIONER

Information till förare av ultralätta flygplan om vådan av att använda annan typ av tändstift än som rekommenderas i respektive flygplanstyps instruktionsbok.

Hans Gullberg

Åge Röed

