



STATENS HAVERIKOMMISSION

Arvids

SHK
BIBLIOTEKET

U T R E D N I N G S R A P P O R T

HAVERI

SE-YEB, TYP WEEDHOPPER JC 24B (ULTRALÄTT FLYGPLAN)

VID VÅNGA GÅRD, SKÄRBLACKA

1 AUGUSTI 1982

SE-YEB 23/82

OKTOBER 1982

ORDFÖRANDE
UTREDNINGSCHEFG Steen
Å RöedTILL UTREDNINGEN KNUTNA
EXPERTER OCH SAKKUNNIGA

T Hansson

SAMMANTRÄDEN

1982-09-24 i Stockholm

LUFTFARTYGET

(ultralätt flygplan)

REGISTRERING

SE-YEB

ÄGARE

Anders Ragnarsson, Torpa gård, Vånga
617 00 Skärblacka

BRUKARE

föraren

BESÄTTNING

1

PASSAGERARE

-

HAVERIPLATS

Vånga gård, Skärblacka

LÄN E

DATUM OCH TIDPUNKT *)

1982-08-01 kl 2055 lokal tid

SAMMANFATTNING

Föraren beslöt trots att han saknade behörighet efter flera markövningar att "göra en sväng" då han tyckte det verkade lätt att flyga. Efter lättningen flög han rakt fram på låg höjd mot en skogsridå i startriktningen vid gårdets slut. När han lyfte flygplanet över flyghindret sjönk farten. För att återvinna denna sköt han fram spaken. För sent observerade han en korsande ledning vars stolpar var försedda med staglinor och kunde inte undvika att kollidera med en staglina. Vid kollisionen stegrade sig flygplanet. Ramhuvudet i motorinstallationen bröts av p g a kraftiga propellervibrationer och flygplanet totalhavererade vid nedslaget. Föraren ådrog sig ryggsador och omhändertogs omedelbart samt fördes till sjukhus.

1.1 REDOGÖRELSE FÖR FLYGNINGEN

Se sidan 3.

1.2 PERSONSKADOR

Föraren erhöll ryggsador.

1.3 SKADOR PÅ LUFTFARTYGET

Totalhaveri.

1.4 ANDRA SKADOR

-

1.5 BESÄTTNING

Föraren var vid haveritillfället 21 år. Han hade ingen flygutbildning och var inte behörig att föra flygplanet.

FLYGTID

	24 timmar	30 dagar	90 dagar	totalt
Alla typer				
Denna typ				

1.6 LUFTFARTYGET

Flygplanet var en ultralätt Weedhopper, JC 24B, som hade inköpts i byggsats (självbygge). Det hade monterats av ägaren biträdd av en granne, som var flygutbildad. Flygplanet hade 1982-07-15 besiktigats av en besiktningsman från EAA (Experimental Aircraft Association) som bedömde luftfartyget luftvärdigt samt meddelade att tillfälligt flygtillstånd skulle komma att utfärdas. Tillfälligt flygtillstånd gällande för tiden 1982-08-01--31 hade utfärdats av luftfartsinspektionen 1982-07-26. Flygplanet hade utöver haveridagen även flugits 1982-07-30 av ett antal personer med behörighet.

1.7 VÄDER

Vädret klart. Sikten god.

1.8 NAVIGATIONSHJÄLPMEDEL

-

1.9 RADIOKOMMUNIKATION

-

1.10 FLYGFÄLTDATA

Se sidan 3.

1.11 FÄRDREGISTRATOR

-

1.12 HAVERIPLATS OCH FLYGPLANVRÅK

Se sidan 3.

1.13 MEDICINSKA DATA

Föraren omhändertogs omedelbart av personer som sett haveriet och fördes till sjukhus. Han klagade över svåra ryggsmärter men var under hela räddningsförloppet vid medvetande.

1.14 BRAND

Utbröt ej.

1.15 ÖVERLEVNADSMÖJLIGHETER

Se sidan 4.

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

Se sidan 7.

5. BILAGA (endast bilagd
originalrapport till
luftfartsverket)

Utsagor av hörda personer

*) ALLA TIDER I DENNA RAPPORT ÄR OM EJ ANNAT ANGES GMT.

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för flygningen

Föraren hade haveridagen övat markkörning och bl a "lyft noshjulet", men han hade inte försökt flyga bl a beroende på att hans medhjälpare vid flygplansbygget avrått honom eftersom han saknade utbildning. På kvällen blev han emellertid ensam då de som flugit flygplanet tillfälligt åkt hem och han tog då flygplanet och lät det lyfta ett par meter för att "känna på det". Han tyckte att allting verkade enkelt och beslöt att göra en sväng. Han drog på, lättade och flög på låg höjd längs gårdet. I slutet på gårdet fanns några träd som han måste "hissa rätt kraftigt" för att komma över. Härvid sjönk farten och han måste skjuta fram spaken för att återvinna den. Han upptäckte då en ledning parallellt med flygriktningen, som han "höll ögonen på", men upptäckte inte en annan korsande ledning förrän i samma ögonblick som kollisionen skedde. Propellern slog i ledningens staglina och flygplanet störtade från ca 6-7 meters höjd och totalhavererade.

1.10 Flygfältdata

Ett gårde (slagen klövervall) intill Torp gård utnyttjades som start- och landningsplats. En större kraftledning löpte parallellt med startriktningen. En mindre kraftledning i samma riktning något avvinklad och stagad som löpte i startriktningens bortre del påverkade områdets hinderfrihet.

1.12 Haveriplats och flygplanvrak

Haveriplatsen ligger på ett gårde intill Torp gård, Vånga, Skärblacka. Det område som användes som start- och landningsplats utgöres av en slagen klövervall. Parallellt med vald startriktning fanns en större kraftledning. En mindre kraftledning i samma riktning var i startriktningens bortre del avvinklad och stagad samt påverkade i denna del av området hinderfriheten i startriktningen liksom ett trädparti som delvis skymde denna ledning.

Flygplanet blev totalhavererat. Motor med installation slets bort från flygplanskroppen som slogs av. Föraren blev delvis fastklämd i vraket som måste demonteras för att lösgöra honom.

1.15 Överlevnadsmöjligheter

Överlevnadsmöjligheterna bedöms ha varit goda. Kollisionen med staglinan har skett på ca 5 meters höjd och med en uppskattad fart av ca 25 miles/hour. Farten torde ha dämpats något när propellern träffade staglinan och flygplanet förlorade motorn.

2 ANALYS

Ingenting har framkommit som tyder på tekniska fel eller felfunktioner hos flygplanet som kunnat påverka haveriförloppet. Flygplanet hade flugits utan anmärkning av behörig personal omedelbart före den flygning som ledde till haveriet. Av förarens berättelse framgår att motorn haft full dragkraft intill kollisionsögonblicket.

Förarens iakttagelser rörande flygningens förlopp och omständigheterna i samband med kollisionen med staglinan bestyrks av ögonvittnen. Föraren har efter att ha passerat den skogsridå som utgjorde flyghinder i start- och landningsområdets förlängning överraskats av en korsande ledning som han inte kände till och inte kunde undvika. Förarens bristande utbildning kan ha medverkat till att skogsridån inte undvikits exempelvis genom sväng innan ridån nåddes.

Flygplanet besiktigades 1982-07-15 av EAA:s besiktningsman. Vid besiktningen noterades 17 anmärkningar, som krävde åtgärd på flygmaterielen. Senaste tidpunkt för åtgärd angavs på besiktningsrapporten med frasen "inom 30 dagar" dvs senast 1982-08-15. Besiktningsmannen har enligt besiktningsrapport bedömt luftfartyget luftvärdigt. Av rapporten framgår att noterade anmärkningar skulle vara åtgärdade senast inom 30 dagar. Däremot framgår inte om åtgärdandet utgör villkor för flygplanets luftvärdighet.

Det utfärdade tillfälliga flygtillståndet (Nr 2 SE-YEB) gällde för tiden 1982-08-01--31. Som allmänna villkor för tillstånd angavs bl a att luftfartyget skulle vara märkt med nationalitets- och registreringsbeteckning. Som särskilda villkor hänvisades till BCL-D 3.3.

Av utredningen framgår att de anmärkningar som framkommit vid besiktningstillfället endast delvis åtgärdats före haveriet. Det framgår vidare att föraren ansåg att man fått 30 dagar på sig att åtgärda anmärkningarna och att man fick flyga under tiden. Denna uppfattning synes delad av en av instruktörerna, som ansåg att "alla papper var klara".

Slutligen önskar kommissionen framhålla följande.

Föraren har sökt men ej lyckats komma med i en utbildningskurs för att få erforderlig behörighet att föra ultralätta flygplan.

Haveriet understryker de flygsäkerhetsproblem som uppstått genom att ultralätta flygplan kommit in på den svenska marknaden. Flygplanen är relativt billiga, relativt enkla att sätta ihop och erfordrar inga egentliga flygfält.

Mot bakgrund härav och det stora intresse som visats för denna flygsport och den okontrollerbara snabba utveckling som sker på området, är det synnerligen angeläget att luftfartsmyndigheten snarast tar initiativ till att i samråd med berörda intressenter såsom EAA, KSAK och försäljare av ultralätta flygplan överlägga om uppkomna flygsäkerhetsproblem och åtgärder för att söka förhindra haverier inom området.

3 SLUTSATSER

3.1 Undersökningsresultat

- o Föraren hade ingen utbildning och var inte behörig att flyga flygplanet.
- o Flygplanet var inte luftvärdigt eftersom noterade anmärkningar enligt besiktningsrapport inte åtgärdats (villkor enligt tillfälligt flygtillstånd).
- o Föraren visste inte att det fanns flera ledningar intill det gärde som användes och överraskades av detta flyghinder.
- o Flygplanet hade flugits av behörig personal (instruktör m fl) innan flygtillståndet var giltigt och med vetskapen om att besiktningsrapportens anmärkningar inte åtgärdats.
- o Flygplanet hade flugits oregistrerat av behörig personal.

3.2 Sannolik haveriorsak

Haveriet har orsakats av kollision med flyghinder.

Bidragande till haveriet har varit förarens bristande utbildning samt bristande uppmärksamhet på flyghindersituationen vid start- och landningsplatsen.


4 REKOMMENDATIONER

1.

Besiktningssrapport bör formuleras så att det klart framgår om flygplanet får flygas under den tid som anmärkningarna åtgärdas eller om åtgärdande utgör villkor för flygplanets luftvärdighet.

2.

Luftfartsmyndigheten bör initiera överläggningar med berörda intressenter om uppkomna flygsäkerhetsproblem vid flygning och underhåll av ultralätta flygplan samt ev åtgärder i haveriförebyggande syfte.



G Steen



A Röed