



Rapport EAA 2007:004

Olycka med flygplanet SE-LYH Vängsö flygplats, ESSZ 2007-09-27

Dnr: EAA 2007:004

EAA Sverige

Postadress/Postal address
Hägerstalund
SE-164 74 Kista Sweden

Besöksadress/Visitors
EAA kansli
Barkarby flygfält
Hägerstalund

Telefon/Phone
Nat 08-752 75 85
Int +46 8 752 75 85

Fax/Facsimile
Nat 08-751 98 16
Int +46 8 751 9816

E-mail Internet
kansliet@eaa.se
www.eaa.se

Innehåll

Sammanfattning	3
Förslag till åtgärder	4
1 FAKTAREDOVISNING.....	5
1.1 Redogörelse för händelseförloppet.....	5
1.2 Personskador.....	5
1.3 Skador på luftfartyget	5
1.4 Andra skador	5
1.5 Besättningen	5
1.5.1 Befälhavaren	5
1.6 Luftfartyget	5
1.7 Meteorologisk information.....	6
1.8 Navigationshjälpmedel	6
1.9 Radiokommunikationer	6
1.10 Flygfältsdata.....	6
1.11 Olycksplats	7
1.11.1 Olycksplatsen.....	7
1.11.2 Luftfartyget.....	7
1.12 Medicinsk information	7
1.13 Brand	7
1.14 Överlevnadsaspekter	7
1.15 Särskilda prov och undersökningar	7
2 ANALYS	7
3 UTLÅTANDE	8
3.1 Undersökningsresultat	8
3.2 Orsaker till olyckan	8
4 FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER	8
5 BILDER FRÅN HAVERIPLATSEN	9

Rapport RL 2007:004

Luftfartyg: registrering, typ	SE-LYH, SAAB Safir 91D
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Experiment/Gällande flygtillstånd
<i>Ägare</i>	I enskild ägo
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2007-09-27, kl 15:00 cirka.
<i>Plats</i>	ESSZ, Väingsö flygplats
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Vind 280°/4 kt, CAVOK
<i>Antal ombord: besättning</i>	2
<i>Personskador</i>	Allvarliga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Omfattande
<i>Andra skador</i>	
<i>Föraren</i>	
<i>Kön, ålder, certifikat</i>	Man, 66 år, gällande A-certifikat
<i>Total flygtid</i>	478 timmar, varav 150 på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	48 timmar
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	60 st.
<i>Dagarna</i>	
<i>Co-pilot</i>	Man, 68 år, gällande A-certifikat
<i>Total flytid</i>	3 970 timmar
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	60 timmar

EAA Sverige har utrett olyckan, som inträffade vid Väingsö flygplats, med flygplanet SE-LYH.haveriLYH
EAA har vid utredningen företrätts av Staffan Ekström.

Sammanfattning

Olycka med flygplanet SE-LYH inträffade när flygplanet efter landning sk. studs och gå bana 33, åter startade ut över Nyckelsjön. Vid sjökanten på 50 fots höjd, inträffade plötsligt motorstopp, på grund av att bensinen tagit helt slut i höger vingtank. Nödlandning ansattes med sväng till vänster för att undvika att hamna för långt ut i sjön, planet ställade på cirka 15 fots höjd och slog i vattnet med låg nos utan att lyda roder.

Primär orsak till olyckan var att piloten litade på en felaktig bränslemängdsmätare, och därför gjorde studs och gå på tom tank.

EAA Sverige

Postadress/Postal address
Hägerstalund
SE-164 74 Kista Sweden

Besöksadress/Visitors
EAA kansli
Barkarby flygfält

Telefon/Phone
Nat 08-752 75 85
Int +46 8 752 75 85

Fax/Facsimile
Nat 08-751 98 16
Int +46 8 751 9816

E-mail Internet
kansliet@eaa.se
www.eaa.se

Förslag till åtgärder

Utredaren föreslår att i EAA:s medlemstidning informera om:

En repetition av tidigare påpekanden av problem med bränslesystem. Detta med anledning av flera haverier under 2007 är relaterade till bränslesystem.

- Att vid daglig tillsyn även kontrollera bränslemängden med pejlsticka alternativt kontrollera optiskt att tanken har tillräckligt med bränsle. Om detta ej är möjligt, (t.ex. på grund av starkt lutande tankar) montera in en extra nivåvakt som larmar när bränslemängden går ned under en bestämd nivå. Saknas möjligheten att kontrollera bränslemängden på ett andra säkert sätt så är det bara att före start fylla på den bränslemängd som den planerade flygningen kommer att förbruka.
- Kontroll av att bränslemängdsmätarna visar rätt kan lämpligen ske vid tankning.
- Förgasarisproblemet.
- Kontroll av att bränslesystemet är tätt samt har väl åtdragna nipplar –anslutningar och tät filterkopp o.s.v.
- Kontroll av att alla dräneringskranar är helt täta och ej står och droppar.

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Enligt pilotens redogörelse:

Flygplanet startade från Vängsö flygplats. cirka 15:00 för en kortare rundflygning lokalt. Indikerat bränsle ombord vänster tank 45 liter, höger tank 35 liter, totalt 80 liter Avgas 100 LL. Detta räcker normalt till 1 timmes flygning och 45 minuters reserv. Den cirka 20 minuter långa flygningen genomfördes med vänster tank inkopplad fram till landningsvarvet där skifte till höger tank blev aktuell på grund av indikation på att där fanns mest bränsle. Beslut togs därefter att utföra ytterligare en landning varför man initierade en studs och gå. Direkt efter start fälldes landstället in och när planet befann sig vid sjökanten av Nyckelsjön höjd 50 fot, stannade planets motor. När motorn stannade efter studs och gå kunde jag ej tänka mig bränslebrist, inga hostningar, känslan var som om magneterna slogs av, nå väl ingen tid fanns för åtgärder annat än nödlandning. Nödlandning försvärades av att en vänstersväng utfördes (för att nödlandningen ej skulle ske mitt i sjön). Propellern vindmillade och bromsade kraftigt planets fart så att det ej lydde roder vid upptagning utan dök i det grunda vattnet med låg nos. Piloterna som ådragit sig olika kraftiga ryggskador, kunde klättra ur planet och i en tillskyndande båt och fördes till land för transport till sjukhus. Pilotens dåliga ursäkt är att han litade på bränslemängdsmätarna.”

1.2 Personskador

	<i>Besättning</i>	<i>Passagerare</i>	<i>Övriga</i>	<i>Totalt</i>
Omkomna	–	–	–	–
Allvarligt skadade	2	–	–	–
Lindrigt skadade	–	–	–	–
Inga skador	–	–	–	–
Totalt	2	–	–	2

1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande.

1.4 Andra skador

Inga miljöskador uppstod.

1.5 Besättningen

1.5.1 Befälhavaren

Befälhavaren, man, var vid tillfället 66 år och hade gällande A-certifikat.

<i>Flygtid (timmar)</i>			
<i>senaste</i>	<i>24 timmar</i>	<i>90 dagar</i>	<i>Totalt</i>
Alla typer	0	48	478
Aktuell typ	0	35	150

Antal landningar senaste 90 dagarna: 60 st.

1.6 Luftfartyget

EAA Sverige

Postadress/Postal address
Hägerstalund
SE-164 74 Kista Sweden

Besöksadress/Visitors
EAA kansli
Barkarby flygfält

Telefon/Phone
Nat 08-752 75 85
Int +46 8 752 75 85

Fax/Facsimile
Nat 08-751 98 16
Int +46 8 751 9816

E-mail Internet
kansliet@eaa.se
www.eaa.se

Luftfartyget	
<i>Tillverkare</i>	SAAB Sverige
<i>Typ</i>	SAAB Safir 91D
<i>Serienummer</i>	91470-1327
<i>Tillverkningsår</i>	1965
<i>Flygvikt</i>	Cirka 1050 kg, max tillåten 1205 kg.
<i>Tyngdpunktsläge</i>	Inom gällande gränsvärden
<i>Total gångtid</i>	3073 timmar
<i>Antal cykler</i>	-
<i>Gångtid efter senaste periodiska tillsyn</i>	20 timmar
<i>Bränslemängd före flygningen</i>	45 liter i vänster tank 35 liter i höger tank, enligt tankmätaren

MOTOR	
<i>Motorfabrikat</i>	LYCOMING
<i>Motormodell</i>	O-360 A1A
<i>Antal motorer</i>	1
<i>Total gångtid</i>	3073 timmar
<i>Gångtid efter grundöversyn</i>	76 timmar

PROPELLER	
<i>Propeller</i>	Hartzell HC-92ZK-8D/8447A-12A
<i>Propeller gångtid</i>	76 timmar

Kort historik beträffande bränslemängdsmätarna, är att innan planet flögs hem från Österrike hösten 2006, konstaterades att mätarna var fladdriga. Kontroll av bränslemängdsmätarna utfördes i Österrike. Mätarna har fungerat klanderfritt fram till haveritillfället.

Luftfartyget hade gällande flygtillstånd.

1.7 Meteorologisk information

Vind 280/4 kt, CAVOK

1.8 Navigationshjälpmedel

Inte aktuellt.

1.9 Radiokommunikationer

Inte aktuellt. Piloten valde att koncentrera sig på att nödlanda.

1.10 Flygfältsdata

ESSZ, Väingsö flygplats.

Grässtråk 33 som slutar vid Nyckelsjön

1.11 Olycksplats

1.11.1 Olycksplatsen

Olycksplatsen är belägen cirka 200 m väster stråk 33 i Nyckelsjön

1.11.2 Luftfartyget

Primärskada:

Flygplanet har hårt slagit i vatten och träffade en grynna under vattenytan, vattendjupet var cirka 2 dm vid vingens framkant.

1.12 Medicinsk information

Inte ingenting har framkommit som tyder på att pilotens psykiska eller fysiska kondition har varit nedsatt före eller under flygningen. Båda piloterna fick kotkroppsfrakturer i ländrygg, samt bröstbensfrakturer. De fördes till sjukhus där de behandlades konservativt med korsett och har efter en månad, respektive 14 dagar, lämnat sjukhusen med god prognos att bli helt återställda. Planets starka konstruktion under förarplatserna och med landstället infällt har troligen förhindrat att piloternas skador blivit mer omfattande. Båda piloterna är efter fyra månader helt besvärslösa.

1.13 Brand

Utbröt ej. (Motorn var varm vid nedslaget och bränsleläckage uppstod inte.)

1.14 Överlevnadsaspekter

Hela kabinen var relativt intakt, fyrpunktsbälte användes. Piloterna kunde själva ta sig ut ur flygplanet. En tillskyndande roddbåt med polska gästarbetare, som också larmade 112, förde piloterna i land. ELT utlöstes vilken uppfattades av räddningshelikopter på väg norrut från Nyköping varför hjälp snabbt kom till platsen. Ambulans med personal kom också snabbt till platsen, varvid piloten, som bedömdes svårast skadad, fördes med helikopter till Huddinge sjukhus och den andre piloten med ambulans till Eskilstuna sjukhus.

Piloten kunde själv ringa anhörig som följde med till sjukhus, där polis anlände och med godkänt resultat kontrollerade nykterheten.

1.15 Särskilda prov och undersökningar

Vid inspektion av bränsletankarna efter haveriet konstaterades att höger tank var inkopplad och tom. Hela bränslesystemet från höger tank till förgasaren var torrt.

2 ANALYS

Det faktum att piloten har uppgivit att han har litat på bränslemängdsmätarna tyder på att okulär kontroll av bränslemängden i tankarna, ej gjordes vid den dagliga tillsynen före flygning.

Piloten har inte kunnat ge någon förklaring till varför han så blint litade på bränslemängdsmätarna.

Piloten valde att svänga cirka 60° vänster efter motorstoppet, för att nödlända på grunt vatten nära stranden. Med den position och höjd som flygplanet hade var det ett förstäeligt beslut.

3 UTLÅTANDE

3.1 Undersökningsresultat

- Föraren hade behörighet att utföra flygningen
- Flygplanet hade gällande flygtillstånd
- Flygplanet hade en felvisande bränslemängdsmätare för höger vingtank.
- Efter det hårda haverinedslaget visade bränslemängdsmätaren tom högertank vid haveriundersökningen.

3.2 Orsaker till olyckan

Olyckan orsakades av att bränslemängden ej fastställdes på ett säkert sätt före start.

4 Förslag till åtgärder

Utredaren föreslår att i EAA:s medlemstidning informera om:

En repetition av tidigare påpekanden av problem med bränslesystem. Detta med anledning av flera haverier under 2007 är relaterade till bränslesystem.

- Att vid daglig tillsyn även kontrollera bränslemängden med pejlsticka alternativt kontrollera optiskt att tanken har tillräckligt med bränsle. Om detta ej är möjligt (t.ex. på grund av starkt lutande tankar) montera in en extra nivåvakt som larmar när bränslemängden går ned under en bestämd nivå. Saknas möjligheten att kontrollera bränslemängden på ett andra säkert sätt så är det bara att före start fylla på den bränslemängd som den planerade flygningen kommer att förbruka +reserv.
- Kontroll av att bränslemängdsmätarna visar rätt kan lämpligen ske vid tankning.
- Förgasarisproblemet.
- Kontroll av att bränslesystemet är tätt samt har väl åtdragna nipplar –anslutningar och tät filterkopp o.s.v.
- Kontroll av att alla dräneringskranar är helt täta och ej står och droppar.

5 Bilder från haveriplatsen



EAA Sverige

Postadress/Postal address
Hägerstalund
SE-164 74 Kista Sweden

Besöksadress/Visitors
EAA kansli
Barkarby flygfält

Telefon/Phone
Nat 08-752 75 85
Int +46 8 752 75 85

Fax/Facsimile
Nat 08-751 98 16
Int +46 8 751 9816

E-mail Internet
kansliet@eaa.se
www.eaa.se