



Haveri med segelflygplanet SE-TSB, 2005-06-10, Dnr L-17/05

Statens haverikommission har beslutat att olyckan skall utredas enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor och överlåter åt Segelflygförbundet att göra utredningen.

Fakta

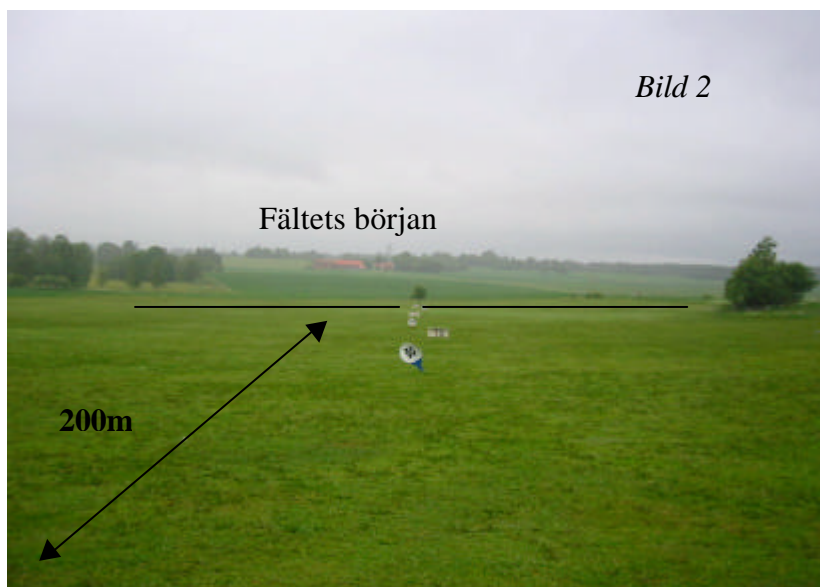
| | |
|----------------------------|--|
| Luftfartyg | SE-TSB, SF 25C Falke |
| Tid | 2005-06-10, kl 17.55 |
| Plats | Båsenberga kursgård, N59.03 E15.54 |
| Typ av flygning | Provlektion |
| Väder | Moln 7/8, molnbas 200-250m, Vind 040°/15-20kt |
| Antal ombord | 2 |
| Personskador | Förare: lindriga, Passagerare: allvarliga |
| Skador på segelflygplanet | Omfattande |
| Övriga skador | Inga |
| Förarens: | |
| Ålder, certifikat | 61år, S+SEL |
| Flygtid totalt | 1521h |
| Flygtid med segelflygplan | 1521h |
| Flygtid senaste 90 dagarna | 9.45h |
| Flygtid senaste 30 dagarna | 8.0h |
| Flygtid på typen | 239h |

Händelseförlopp

Föraren hade avtalat tid med passageraren för en provlektion i segelflyg som skulle genomföras på kvällen den 10 juni vid flygfältet i Katrineholm. Flygningen var av föraren planlagd så att starten skulle ske i Katrineholm och landningen på Båsenberga kursgårds golfbana belägen ca: 20km väster om Katrineholm. Flygningen var en provlektion som passageraren fått i födelsedagspresent och landningen skulle därför ske vid Båsenberga där en fest skulle hållas för passageraren senare på kvällen. Föraren hade innan aktuellt datum rekognoserat landningsplatsen och bedömt fältet som tillräckligt för start och landning. Landningen vid Båsenberga skulle ske på golfklubbens träningsbana som har en längd på ca 200m från en tänkt bantröskel och en bredd av ca 100-130m (*bild 1, vy från tröskel*)



Landningsriktningen och flygplanets final är mot kursgården på bild 1. Fältytan var en jämn vall som lutade uppför några grader. Gräsytan var vid tillfället våt efter regn. Vid flygningen till Båsenberga konstaterade föraren att vädret var marginellt på sina håll med varierande molnbas, regnskurar och byig vind med turbulens på låg höjd. Vid framkomsten till Båsenberga påbörjade föraren omgående en tänkt medvindslinje. Vindriktningen bedömde föraren vara den samma som vid startplatsen i Katrineholm, byig och turbulent så föraren planerade för en lång final då inflygningen kunde ske fritt från hinder över fält som låg i linje med finalen och tänkt landningsplats. (se bild 2 ,vy från kursgården)



Föraren gjorde en normal inflygning men upplevde på finalen att flygplanet inte sjönk tillräckligt mycket trots fullt utfällda luftbromsar. Resultatet blev att den tänkta sättningspunkten passerades med för hög höjd och fart. Föraren insåg då att det inte skulle kunna gå att landa och samtidigt få stopp på flygplanet inom befintligt område.

I det läget ger föraren full gas, stiger och svänger till höger för att undvika husen i landningsriktningen. Föraren uppger att flygplanet efter sväng steg dåligt och farten var låg.



Vittnesuppgifter på marken vid landningsplatsen uppger att inflygningen såg ut att ske med hög fart och att flygplanet var långt inne över fältet innan det försökte stiga igen.

Föraren uppger att han överraskades av träd (*se bild 3*) vid försöket att stiga ner mot sjön och att höjden och farten i det läget var alldeles för låg för att kunna undvika träden/trädridån som är ca 5-8m höga. Flygplanet träffade träden och rollade samtidigt runt på rygg med en avslutande rotation på 180° innan nedslaget i sjön. Nedslagsplatsen är belägen ca: 15-20m längre ut i vattnet än flygplanets läge på bild 4 visar.



Vid nedslaget hamnade föraren och passageraren under vattenytan. Föraren kunde själv lossa på sitt säkerhetsbälte och få huvudet ovanför vattenytan, men passageraren satt fastklämd med kroppen och med huvudet under vattenytan. Personer som väntade på passageraren vid golfbanan rusade ner till sjön och lyckades snabbt lyfta vraket ur vattnet och dra in det mot stranden och samtidigt hålla flygplanets kabin ovanför vattenytan (*se bild 5*) vilket möjliggjorde att även passagerarens huvud kom fritt i väntan på att räddningstjänsten skulle anlända. Föraren och passageraren omhändertogs därefter och fördes till sjukhus för vård.

Sannolik haveriorsak

Det kan konstateras att förutsättningarna för en lyckad landning på det aktuella fältet inte var särskilt goda, och även under de mest gynnsamma omständigheter torde fältet anses som olämpligt för start och landning. Detta beroende på fältets längd och lutning, men i huvudsak på att det är omgärdat av hinder och hög terräng i samtliga riktningar utom från den aktuella landningsriktningen. Vid landningen passerades den tänkta sättningspunkten på för hög höjd och med för hög fart. När föraren beslutade att avbryta landningen fanns ingen annan utväg än att dra på full gas, stiga och samtidigt försöka svänga brant åt höger för att undvika hus och hinder i landningsriktningen. Höjden och farten var sedan för låg för att kunna undvika träd i utflygningsriktningen.

Bidragande orsaker

- Föraren uppger att han var angelägen om att kunna genomföra flygningen enligt fastställd planering. Samtidigt tyckte han att vädret inte var särskilt lämpligt för en provlektion men valde utifrån egna krav på sig själv att genomföra flygningen.

- Förarens oro över flygningen styrks också av passageraren som uppger att föraren under hela flygningen till Båsenberga verkade stressad över vädret och väldigt angelägen om att påskynda flygningen.
- Vid framkomsten till Båsenberga uppger föraren att han antog att vindriktningen skulle vara densamma som på hemmafältet i Katrineholm och påbörjade omgående en medvindslinje utan att försöka konstatera hur vindriktningen var på platsen. Detta hade varit var fullt möjligt genom att det fanns väl synliga flaggor vid kursgården. Landningen genomfördes i en byig och turbulent sida –medvind.
- Förarens begränsade erfarenhet av utelandingar med segelflygplan.
- Föraren gjorde avsteg i från Segelflyghandboken (SHB) med avseende på skolflygning. Flygningen/provlektionen är en avvikelse från Segelflyghandboken som anger grundkraven på en segelflygskola samt kraven på en flygplats där segelflygutbildning får bedrivas (SHB artikel 235 och 405). Den aktuella kursgården Båsenberga är ingen godkänd plats för segelflygutbildning.

Segelflygförbundets rekommendationer

- Att Segelflygförbundet ålägger aktuell förening att se över sin utbildningsverksamhet och vidta nödvändiga åtgärder som säkerställer skolflygningen i föreningen. Vidtagna åtgärder ska dokumenteras och redovisas för Segelflygförbundet vid en verksamhetskontroll.
- Segelflygförbundet bör samtidigt i en allmän information påtala för landets segelflygklubbar betydelsen av att följa de regler och rutiner som finns för skolflygning i (SHB). Detta med särskild tyngdpunkt på de provlektioner/kortkurser som idag är så vanligt förekommande i form av presenter i samband med födelsedagar och bröllop mm.

Eskilstuna 2005-09-12

Lars Jonsson
Flygsäkerhetsman