



STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)
BOARD OF ACCIDENT INVESTIGATION

SHK
BROJENET

Rapport C 1990:62
Luftfartshändelse 1989-05-27
Björnön, ca 8 km Ö Johannisberg
flygplats, Västerås, U län
Ärende SE-SYL 32/89

INNEHÅLL

RAPPORT C 1990:62

	Sid
Skrivelse till luftfartsverket	3
SAMMANFATTNING	5
INLEDNING	6
1 FAKTAREDOVISNING	7
1.1 Redogörelse för händelseförloppet	7
1.2 Personskador	7
1.3 Skador på luftfartyget	7
1.4 Andra skador	7
1.5 Besättningen	7
1.6 Luftfartyget	7
1.7 Meteorologisk information	8
1.8 Navigationshjälpmedel	-
1.9 Radiokommunikationer	8
1.10 Flygfältsdata	-
1.11 Färd- och ljudregistratorer	-
1.12 Haveriplats och luftfartygsvrak	8
1.12.1 Haveriplatsen	8
1.12.2 Luftfartygsvraket	8
1.13 Medicinsk information	8
1.14 Brand	-
1.15 Överlevnadsmöjligheter	-
1.16 Särskilda prov och undersökningar	-
1.17 Övrigt	8
2 ANALYS	8
3 SLUTSATSER	9
3.1 Undersökningsresultat	9
3.2 Sannolik haveriorsak	9
4 REKOMMENDATIONER	-
5 ÖVRIGT	-

BILAGOR

1	Utdrag ur cert reg beträffande föraren (endast till luftfartsverket)
2	Karta över området
3	Skiss över flygvägar
4	Vittnesberättelser
5	Fotografier

Anmärkning

All tidsangivelse i rapporten avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar



Luftfartsverket

Rapport C 1990:62

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en luftfartshändelse som inträffade den 27 maj 1989 kl 1445 på Björnön, ca 8 km Ö om Johannisbergs flygplats, Västerås, U län, med luftfartyget SE-SYL.

SHK får härmed enligt 121 § luftfartsförordningen (1986:171) överlämna rapport över undersökningen.

Olaf Forssberg

Lennart Ringqvist

SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT C 1990:62
Ärende SE-SYL 32/89

Luftfartyg typ:	Schleicher, K8B
Tidpunkt för händelsen:	1989-05-27 kl 1445
Plats:	Björnö, Johannisberg flygplats, Västerås, U län
Typ av flygning:	Allmän flygträning
Väder:	Vind: växlande, 2-4 knop Moln: cu 5/8, 1500 m bas Sikt: mer än 10 km
Antal ombord:	1
Personskador:	Lindriga
Skador på luftfartyget	Totalhaveri
Förarens ålder, certifikat	28 år, A + S
Förarens flygtid:	33 timmar segelflyg 300 timmar motor

Föraren startade från Johannisbergs flygplats. Efter att ha flugit termik i ca en timme kom föraren ned på låg höjd i närheten av Björnö, ca 9 km från Johannisberg. På en dålig termikanslutning blev höjden allt lägre och föraren beslutade sig för att utföra en utlandning på ett mindre fält på Björnö. Vid insvängning mot finalen i en brant sväng på låg höjd sjönk flygplanet kraftigt varvid vänster vinge tog i marken och flygplanet roterade runt och slog ned mot bryggor som var upplagda på strandkanten. Flygplanet totalförstördes och föraren erhölet mindre skrapsår.

INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades 1989-05-29 om att ett luftfartyg med registreringsbeteckningen SE-SYL havererat på Björnön, ca 8 km Ö om Johannisberg flygplats, Västerås, U län, 1989-05-27 kl 1445.

Händelsen har utretts av SHK som företrätts av Olof Forssberg, ordförande, och Lennart Ringqvist, teknisk utredningschef.

SHK har biträtts av KSAK genom Torleif Hiort, som sammanställt rapporten.

SHK har sammanträtt

<u>Dag</u>	<u>Plats</u>	<u>Närvarande</u>
1989-11-16	SHKs kansli	Forssberg, Ringqvist, KSAKs flygsäkerhetsmän samt Klas-Göran Bask, luftfarts- inspektionen

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Föraren startade från Johannisbergs flygplats för att utföra en termikflygning. Efter att ha tagit sig upp i termiken väster om fältet följde föraren en molngata österut mot Hässlö. Efter ett tag blev termiken sämre och på ca 500 m höjd insåg föraren att han skulle få svårt att nå tillbaka till flygfältet. Han fortsatte ytterligare ett tag med att flyga i svag termik men till slut blev höjden så låg att han beslutade sig för att landa på Björnön.

Föraren har uppgett att han flög in över fältet på ca 200-250 meters höjd i riktning mot baslinjen under det att han rekognoscerade fältet. För att kunna rekognoscera fältet på ett bra sätt minskade föraren höjden under överflygningen. Efter att ha passerat fältet konstaterade föraren att höjden var för låg varför han svängde brant tillbaka mot fältet. I svängen sjönk flygplanet kraftigt varvid vänster vinge tog i bryggor som var uppbyggda på land och flygplanet roterade 180° och kolliderade därefter med marken.

1.2 Personskador

	<u>Besättning</u>	<u>Passagerare</u>	<u>Övriga</u>	<u>Totalt</u>
Omkomna				
Allvarligt skadade				
Lindrigt skadade	1			1
Inga skador				
Totalt	1			1

1.3 Skador på luftfartyget

Totalhaveri.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 28 år och hade gällande A- och S-certifikat.

<u>Segelflygtid</u> <u>(timmar/starter) senaste</u>	<u>3 dagar</u>	<u>30 dagar</u>	<u>90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Alla typer	1.45/8	1.45/8		31/72
Denna typ		1/3		9/17
Motorflygplan				298/866

1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Västerås segelflygklubb

Luftfartyget

Typ:	Schleicher K8B
Serienummer:	8305
Tillverkningsår:	1964
Flygvikt:	Max tillåten 310 kg, aktuell 295 kg
Aktuellt tyngdpunktsläge:	Inom tillåtet område

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis. URB daterad 1989-03-26.

1.7 Meteorologisk information

Vind växlande, 2-4 knop. Sikt > 10 km. Moln 5/8 cu med bas 2000 m. Marktemperatur + 18° C.

1.9 Radiokommunikationer

Dubbelriktad radiokommunikation var upprättad med markstationen på Johannisbergs flygplats.

1.12 Haveriplats och luftfartygsvrak1.12.1 Haveriplatsen

Position: 59° 30' N 16° 38' E

Haveriplats: Ca 8 km Ö Johannisbergs flygplats, Västerås. Utelandningsplatsen, som ligger ca 8 km öster om Johannisbergs flygplats har en längd av ca 250 m och tillgänglig bredd av 50 m. Omgivande terräng består av skog och sjö.

1.12.2 Luftfartygsvraket

Efter haveriet stannade flygplanet i normalläge.

Skador: Brott på vänster vinge, mindre skador på höger vinge. Större delen av kroppen kraftigt deformerad. Mindre skador på stabilator och fena.

1.13 Medicinsk information

Föraren erhöll mindre skrubbsår vid haveriet.

1.17 Övrigt

Vitnesuppgifter, se bilaga 4.

2 ANALYS

Ett flertal vittnen som befann sig på den tänkta landningsplatsen har uppgett att flygplanet kom på låg höjd, ca 5-10 m, med kurs ut mot vattnet. Därefter gjorde flygplanet "en mycket brant och sjunkande sväng".

Den troliga flygvägen bedöms vara den som vittnena uppger, vilket visar att föraren har gjort en 180-graders sväng för att komma in på finalen. Det innebär att han avbröt flygningen allt för sent och fick för kort tid för att utföra landningen.

3 SLUTSATSER

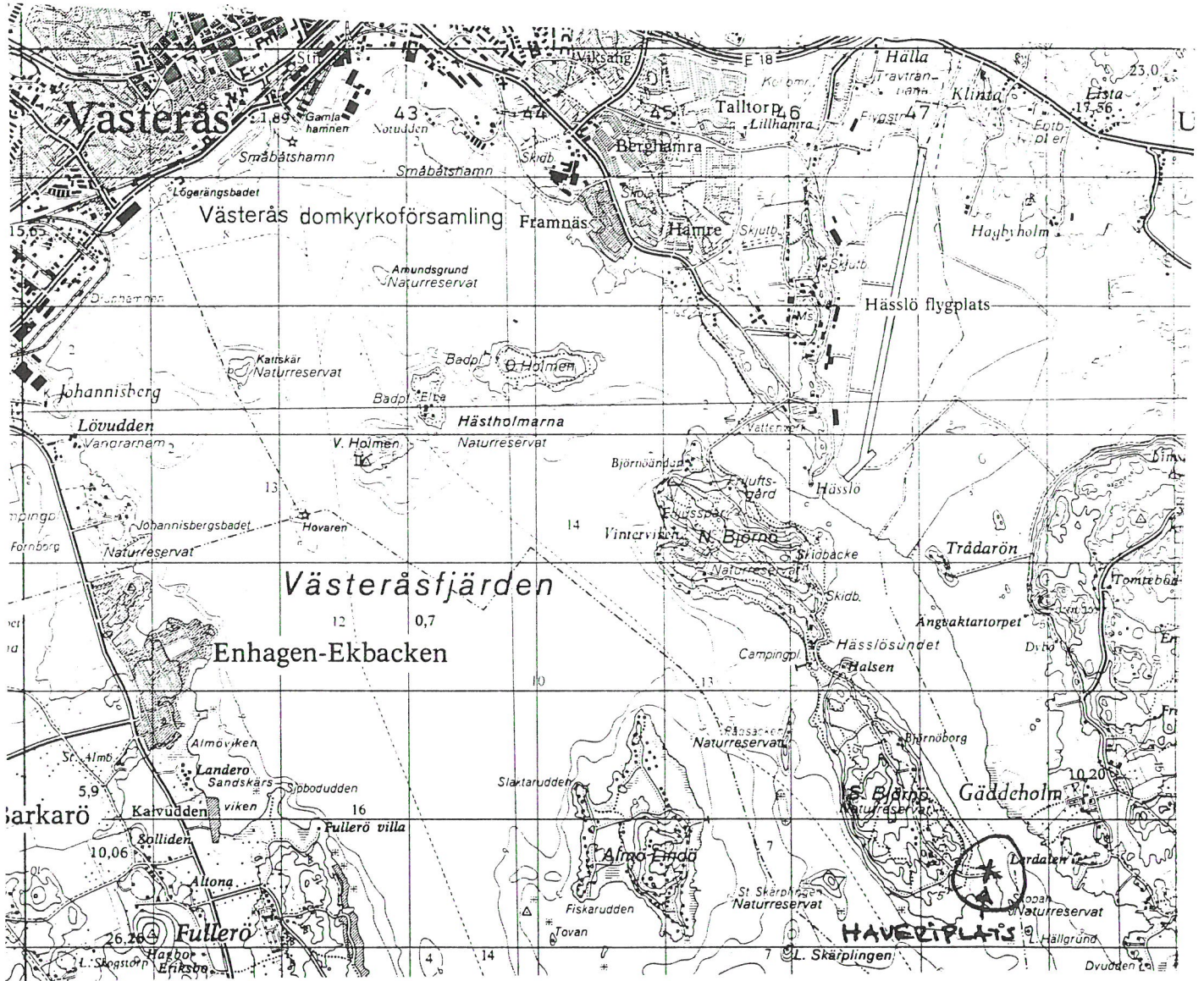
3.1 Undersökningsresultat

- a) Föraren var behörig att utföra flygningen.
- b) Luftfartyget var luftvärdigt.
- c) Flygplanet var väl underhållet och något tekniskt fel, som kan ha bidragit till haveriet, har inte konstaterats.
- d) Föraren har inte planerat landningen enligt KSAKs anvisningar.
- e) Föraren har vid överflygningen av fältet mot baslinjen medvetet minskat höjden till ca 5-10 m och därefter gjort en upptagning och sväng in på final.

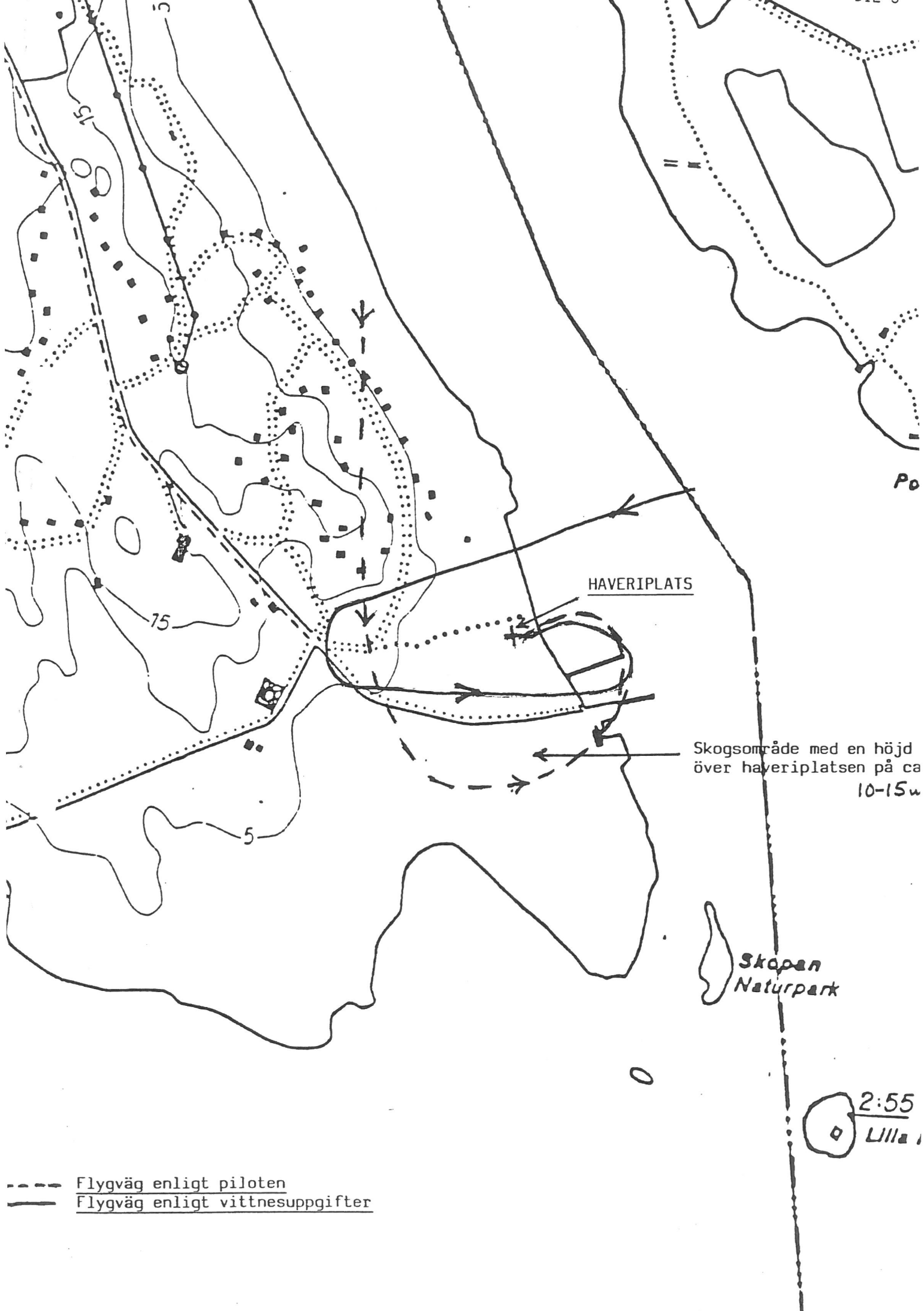
3.2 Sannolik haveriorsak

Segelflygplanet havererade på grund av att flygplanet, vid sväng på låg höjd, överstegrades och vänster vingspets tog i marken. Bidragande faktorer har varit:

- Föraren har inte planerat landningen enligt KSAKs gällande rekommendationer.
- Föraren har missbedömt flygplanets prestanda.



Karta över haveriområdet



- - - - - Flygväg enligt piloten
 ————— Flygväg enligt vittnesuppgifter

Vittnesberättelse:
Krister Lennqvist
Skallbergsgatan 10D
722 21 Västerås
021-117281

Jag satt tillsammans med min bror och ett gäng mitt på fältet ovanför bryggorna.

Jag såg flygplanet lite då och då och jag tyckte det flög lite lågt för jag tänkte att det når nog inte fram till Johannesberg utan det går nog till Hälla.

Sedan fick jag se flygplanet ute över vattnet bakom oss. Sedan kom det in över oss och jag såg att piloten vinkade.

Jag skulle gissa att han var på ca 20 m, ja på ungefär höghushöjd. Han flög förbi oss upp mot campingen och plötsligt svängde han tillbaka mot sjön och jag undrade var han skulle ta vägen. Han passerade på ca 5-6 meters höjd ner mot sjön och han sjönk väldigt snabbt. Jag såg att han passerade mellan oss och skogen ungefär över fotbollsplanen.

Jag blev rädd för att vi hade barnvagnen stående ner vid sjön så jag sprang dit för att få bort den.

Jag såg honom svänga snabbt mellan träden.

Sedan såg jag bara hur flygplanet slog runt vid bryggorna.

Jag sprang fram till honom och han verkade ha klarat sig bra. Vi sade åt honom att lägga sig ned.

Uppläst och godkänt

Vittnesberättelse:
Göran Lennqvist
Luktärtsvägen 16
722 43 Västerås
021-332910

Vi var ett gäng människor som satt mitt ute på fältet där han förmodligen hade tänkt att landa. Jag såg flygplanet ligga och cirkla söder om oss. Ett tag kom det in över oss men så försvann det i riktning mot Hässlö.

Sedan kom det tillbaka från sjön och flög över oss. Strax innan campingen, skulle jag tro, så svängde det och flög tillbaka mot sjön. Jag skulle gissa att höjden var ca 10-15 meter. Ja, det var i varje fall inte över träden utan en bra bit under topparna. Det såg ut som det tog fart.

Sedan flög han ut över bryggorna och svängde sedan kraftigt men innan han kom runt började han att sjunka kraftigt.

Sedan såg jag hur vänster vinge tog i bryggan och så haverade det. Jag sprang fram och en av grabbarna sprang upp till campingen och larmade ambulans.

Vi sade åt piloten att lägga sig ned och vänta på ambulans.

Uppläst och godkänt

