



**Statens haverikommission**  
Swedish Accident Investigation Board

ISSN 1400-5719

## ***Rapport RL 2009:07***

### **Olycka med motorsegelflygplanet SE-UAP vid Lycksele flygplats AC län, den 25 juli 2008**

Dnr L-19/08

SHK undersöker olyckor och tillbud från säkerhetssynpunkt. Syftet med undersökningarna är att liknande händelser skall undvikas i framtiden. SHK:s undersökningar syftar däremot inte till att fördela skuld eller ansvar.

Det står var och en fritt att, med angivande av källan, för publicering eller annat ändamål använda allt material i denna rapport.

Rapporten finns även på vår webbplats: [www.havkom.se](http://www.havkom.se)



Transportstyrelsen

601 73 NORRKÖPING

### **Rapport RL 2009:07**

---

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 25 juli 2008 vid Lycksele Flygplats, Västerbottens län, med ett motorsegelflygplan med registreringsbeteckningen SE-UAP.

Statens haverikommission överlämnar härmed enligt 14 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor en rapport över undersökningen.

Göran Rosvall

Sakari Havbrandt

<b>1</b>	<b>FAKTAREDOVISNING</b> .....	<b>5</b>
1.1	Redogörelse för händelseförloppet .....	5
1.2	Personskador .....	5
1.3	Skador på luftfartyget .....	5
1.4	Andra skador .....	6
1.5	Besättningen .....	6
1.5.1	Föraren .....	6
1.6	Luftfartyget .....	6
1.7	Meteorologisk information.....	6
1.8	Navigationshjälpmedel.....	6
1.9	Radiokommunikationer .....	7
1.10	Flygfältsdata.....	7
1.11	Färd- och ljudregistratorer .....	7
1.12	Olycksplats och luftfartygsvrak .....	7
1.12.1	Olycksplatsen .....	7
1.12.2	Luftfartygsvraket .....	8
1.13	Medicinsk information .....	8
1.14	Brand.....	8
1.15	Överlevnadsaspekter .....	9
1.15.1	Allmänt .....	9
1.15.2	Räddningsinsatsen .....	9
1.16	Särskilda prov och undersökningar .....	9
1.17	Företagets organisation och ledning .....	9
1.18	Övrigt.....	9
1.18.1	Jämställdhetsfrågor .....	9
1.18.2	Miljöaspekter .....	9
<b>2</b>	<b>ANALYS</b> .....	<b>9</b>
2.1	Operativ analys .....	9
2.2	Medicinsk analys .....	10
2.3	Samlad bedömning .....	10
<b>3</b>	<b>UTLÅTANDE</b> .....	<b>10</b>
3.1	Slutsatser.....	10
3.2	Orsaker till olyckan.....	10
<b>4</b>	<b>REKOMMENDATIONER</b> .....	<b>10</b>

## Rapport RL 2009:07

L-19/08

Rapporten färdigställd 2009-05-19

Luftfartyg; registrering, typ	SE-UAP, Scheibe SF 25B Falke
Klass/luftvärdighet	Normal/gällande luftvärdighetsbevis
Ägare	I enskild ägo
Tidpunkt för händelsen	2008-07-25, kl. 10.40 i dagsljus (Anm.: All tidsangivelse avser svensk sommartid, UTC + 2timmar)
Plats	Ca 200 meter före bana 32 Lycksele flygplats, AC län Pos. 6432,3N 01843,7 E; 215 m över havet
Typ av flygning	Privat
Väder	Enligt SMHI:s analys: vind 290 <sup>0</sup> /9 knop, god sikt, inga moln under 5000 fot, temp./dagpunkt +21/+13 °C, QNH 1018 hPa
Antal ombord; besättning	1
Personskador	Föraren omkom
Skador på luftfartyget	Totalhaveri
Andra skador	Inga, ingen miljöpåverkan
Föraren:	
Kön, ålder, certifikat	Man, 72 år, A-certifikat med TMG behörighet
Total flygtid	1470 timmar, motorflygtid 156 timmar segelflygtid varav 5 timmar på typen
Flygtid senaste 90 dagarna	6 timmar, varav 4,5 timmar på typen
Antal landningar senaste 90 dagarna	6 varav 5 på typen

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 25 juli 2008 om att en olycka med ett motorsegelflygplan med registreringsbeteckningen SE-UAP inträffat vid Lycksele flygplats, AC län, samma dag kl.10:40.

Olyckan har undersökts av SHK som företräts av Göran Rosvall, ordförande och Sakari Havbrandt, utredningschef.

SHK har biträtts av Torleif Hiort som teknisk/operativ expert och av Liselotte Yregård som medicinsk expert.

Undersökningen har följts av Transportstyrelsen genom Margareta Andersson.

### Sammanfattning

Föraren startade från Lycksele flygplats för en kortare flygning i omgivningen. Efter ungefär 20 minuters flygning återvände han för landning och gjorde en normal inflygning fram till finalen. Han anmälde att han låg på final till trafikledningen, varefter flygplanet plötsligt övergick i en brant dykning ned i vattnet ca 200 meter före banan. Nedslaget blev våldsamt.

Föraren omkom vid olyckan. Den rättsmedicinska undersökningen visade att hade en lindrig kranskärlsförkalkning med diffus bindvävsinlagring i hjärtmuskulaturen. En hjärtsjukdom som bedöms kunnat bidra till händelseförloppet.

Den operativa och medicinska analysen sammantaget indikerar att föraren sannolikt förlorade medvetandet på finalen.

Olyckan orsakades sannolikt av att föraren helt eller delvis förlorade medvetandet på kort final.

### Rekommendationer

Inga.

# 1 FAKTAREDOVISNING

## 1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Föraren startade från Lycksele flygplats för en kortare flygning i omgivningen. Efter ungefär 20 minuters flygning återvände han för landning och gjorde en normal inflygning fram till finalen. Han anmälde att han låg på final till trafikledningen, varefter flygplanet plötsligt övergick i en brant dykning ned i vattnet ca 200 meter före banan. Nedslaget blev våldsamt.

Några vittnen till olyckan tog sig till vraket inom några minuter och kunde få ut föraren. Räddningstjänsten anlände efter sju minuter och gjorde återupplivningsförsök, men förarens liv stod inte att rädda.

Vid haveriplatsen fanns populära badställen. Därför fanns det många vittnen till händelsen. Från vittnesförhören framkom tydligt att:

- Motorn gick hela tiden fram till haveriet.
- Inflygningen såg normal ut.
- Efter att ha "vinglat till" dök flygplanet plötsligt rakt ned i vattnet.
- Ingen tendens till upptagning eller tecken på andra manövreringsförsök har noterats under dykningen.

Ett vittne som såg föraren strax före nedslaget uppgav att "det såg ut som om han sov".

Olyckan inträffade i position 6432,3 N 01843,7 E, 215 m över havet.

## 1.2 Personskador

	Besättning	Passagerare	Övriga	Totalt
Omkomna	1	–	–	1
Allvarligt skadade	–	–	–	–
Lindrigt skadade	–	–	–	–
Inga skador	–	–	–	–
Totalt	1	–	–	1

Föraren omkom vid olyckan. Den rättsmedicinska undersökningen visar att han utsattes för trubbigt och skarpt våld mot huvudet, att han ådrog sig en stor särskada under hakan samt ett flertal ytliga hud- och vävnadsskador spridda över kroppen. Han ådrog sig inte några skador på inre organ eller på skelettet.

Några allvarliga skador, uppkomna vid ett överfall föraren utsattes för några veckor innan haveriet, hittades inte vid den rättsmedicinska undersökningen.

Föraren hade en lindrig kranskärlsförkalkning med diffus bindvävsinlagring i hjärtmuskulaturen. En hjärtsjukdom som bedöms kunnat bidra till händelseförloppet.

Vid rättskemisk analys påvisades paracetamol (smärtstillande medicin) motsvarande normal dos.

Skadorna som uppkom vid olyckan bedömdes inte vara livshotande, utan döden orsakades sannolikt av drunkning.

## 1.3 Skador på luftfartyget

Totalhaveri.

## 1.4 Andra skador

Inga.

## 1.5 Besättningen

### 1.5.1 Föraren

Föraren var vid tillfället 72 år och hade gällande motor- och segelflygcertifikat.

Flygtid (timmar)			
Senaste	24 timmar	90 dagar	Totalt
Alla typer	0,5	6	1626
Aktuell typ	0,5	5	5

Antal landningar aktuell typ senaste 90 dagarna: 5.  
Inflygning på typen gjordes 2007.

## 1.6 Luftfartyget

Luftfartyget	
Tillverkare	Scheibe Flugzeugbau
Typ	SF25 B Falke
Serienummer	46122
Tillverkningsår	1970
Flygvikt	Max tillåten flygvikt 555 kg, aktuell 404 kg
Tyngdpunktsläge	Inom tillåtet område
Total gångtid	2821 timmar
Gångtid efter senaste periodiska tillsyn	3 timmar

<i>Motor</i>	
Motorfabrikat	Pieper Motoren Bau
Motormodell	Stark-Stom 1500/X2
Antal motorer	1
Motor	
Total gångtid, timmar	1197

<i>Propeller</i>	
Propellerfabrikat	Hoffman HO11J-150B 70L
Propellergångtid efter grundöversyn	219 timmar

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis.

## 1.7 Meteorologisk information

Enligt trafikledningen:

Vind 290°/9 knop, god sikt, inga moln under 5000 fot, temp./daggpunkt +21/+13 °C, QNH 1018 hPa.

## 1.8 Navigationshjälpmedel

Inte aktuellt.

## 1.9 Radiokommunikationer

Föraren meddelade medvindslinjen och flygledaren begärde att han skulle meddela final. Föraren meddelade att han låg på final. Trafikledaren bekräftade och meddelade banan fri. Därefter upphörde kontakten med föraren.

## 1.10 Flygfältsdata

Flygplatsen hade status enligt AIP<sup>1</sup>-Sverige/Sweden.

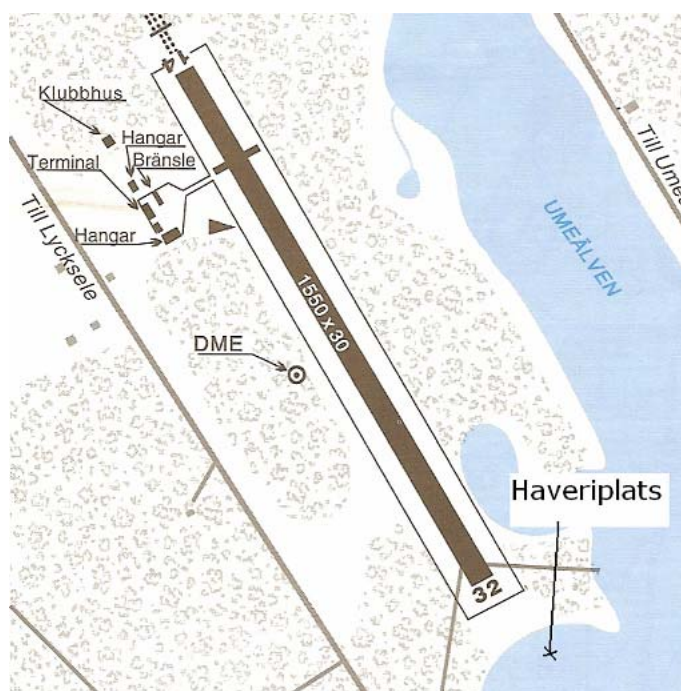
## 1.11 Färd- och ljudregistratorer

Inte aktuellt.

## 1.12 Olycksplats och luftfartygsvrak

### 1.12.1 Olycksplatsen

Olycksplatsen, en del av Umeälvens vatten, är belägen ca 200 meter före banända 32 på Lycksele flygplats.



**Karta över haveriområdet**

<sup>1</sup> AIP – Aeronautical Information Publication

### 1.12.2 Luffartygsvraket

Flygplanet blev flytande i vattnet med främre delen under vattnet. Nospartiet var tryckt uppåt ca 30 grader. Motorsegelflygplanet bärgades och undersöktes av SHK dagen efter olyckan. Propellern var krossad. Främre delen av vingarna hade stora skador. Bakre delen av flygplanet hade mindre skador. Alla roderkopplingar, vingkopplingar samt stabilisatorkopplingar var intakta.

En stor del av vingskadorna hade uppstått då privatpersoner som räddade föraren ur vraket trampade sönder delar av vingarna.



**Flygplanet efter haveriet**



**Bilden visar nospartiet**

### 1.13 Medicinsk information

Föraren hade genomgått föreskrivna läkarundersökningar med godkända resultat. Den hjärtsjukdom som konstaterades vid obduktionen var inte tidigare känd.

Några veckor före haveriet blev han överfallen i sitt hem och fick i samband med detta slag mot huvudet och ansiktet. Han uppsökte sjukvård akut, på uppmaning av polisen, för behandling av sårskador i ansiktet. Föraren uppgav inte vid detta tillfälle att han hade fått några ytterligare skador.

Enligt vad SHK erfarit var föraren emellertid tagen av det inträffade, upplevde obehag inför risken att bli överfallen igen, var påfallande trött, besvärades av huvudvärk samt upplevdes, av människor i hans närhet, som att han blivit stundtals något förvirrad.

Dygnet innan olyckan inträffade var föraren onormalt trött, sov 9 timmar natten före haveriet. På morgonen dagen för haveriet besvärades föraren av huvudvärk, mot vilken han tog huvudvärkstabletter, något som han annars gjorde mycket sällan.

### 1.14 Brand

Uppstod inte.



## 1.15 Överlevnadsaspekter

### 1.15.1 Allmänt

Samtliga fastbindningsremmar användes och förblev intakta. Räddningstjänsten var snabbt på plats och försökte återuppliva föraren med hjärt-lungräddning. Försöken var dock resultatlösa.

### 1.15.2 Räddningsinsatsen

SOS Alarm larmades kl. 10.44. Räddningstjänsten larmades kl.10.47. Räddningstjänsten var på plats 7 minuter efter larmet.

Föraren räddades ur vraket av privatpersoner som var på plats minuter efter att haveriet inträffat. Därefter påbörjade räddningspersonal återupplivningsförsök på land.

## 1.16 Särskilda prov och undersökningar

Inga.

## 1.17 Företagets organisation och ledning

Inte aktuellt.

## 1.18 Övrigt

### 1.18.1 Jämställdhetsfrågor

Den aktuella händelsen har också undersökts utifrån ett jämställdhetsperspektiv, dvs. mot bakgrund av frågan om det finns omständigheter som tyder på att den aktuella händelsen eller dess effekter orsakats eller påverkats av att berörda kvinnor och män inte har samma möjligheter, rättigheter och skyldigheter i olika avseenden. Några sådana omständigheter har dock inte hittats.

### 1.18.2 Miljöaspekter

Ev. utsläpp av olja och bensin från vraket undersöktes direkt efter nedslaget och det gjordes bedömningen att det inte behövdes vidtagas några speciella åtgärder. Inga utsläpp kunde konstateras.

## 2 ANALYS

### 2.1 Operativ analys

De samstämmiga vittnesuppgifterna visar att händelseförloppet är entydigt klarlagt. Flygningen förflöt normalt fram till kort final då flygplanet dök i vattnet. Orsaken till en sådan dykning kan vara ett tekniskt fel, t. ex. en fel-funktion i höjdrodersystemet. Den tekniska undersökningen har dock inte påvisat några tekniska fel som kan förklara olyckan.

Händelseförloppet kan inte heller förklaras av en kortvarig störning eller uppmärksamhet då det fanns relativt gott om tid att rätta upp flygplanet ur dykningen. Med den aktuella förarens erfarenhet hade det krävts mycket litet av hans kapacitet för att komma ur dykningen. Vittnena har inte heller

sett någon tendens till upptagning eller andra manövreringsförsök efter det att dykningen inleddes.

## 2.2 Medicinsk analys

Några veckor före haveriet utsattes föraren för ett överfall i hemmet, efter vilket hans fysiska och psykiska hälsotillstånd var nedsatt. Dagen då haveriet inträffade besvärades han av trötthet samt huvudvärk, mot vilken han tog huvudvärkstabletter.

Vid den rättsmedicinska undersökningen framkom det att föraren hade en hjärtsjukdom. Vid denna typ av hjärtsjukdom kan det förekomma ökad risk att drabbas av rubbningar av hjärtrytmen. Detta kan leda till att allmäntillståndet akut försämras samt risk för medvetslöshet

Dessa omständigheter gör att det inte kan uteslutas att förarens allmäntillstånd akut försämrades under slutet av flygningen, i sådan grad, att han blev inkapaciterad.

Föraren ådrog sig inga dödliga skador i samband med haveriet. Sannolikt levde han efter flygplanets nedslag i vattnet för att därefter drunkna.

## 2.3 Samlad bedömning

Den operativa och medicinska analysen sammantaget indikerar att föraren sannolikt förlorade medvetandet på finalen.

# 3 UTLÅTANDE

## 3.1 Slutsatser

- Föraren hade behörighet att utföra flygningen.
- Flygplanet hade gällande luftvärdighetsbevis.
- Inga tekniska fel på flygplanet har konstaterats.
- Föraren hade en hjärtsjukdom.
- Föraren var sannolikt fysiskt och psykiskt påverkad av ett överfall några veckor före flygningen.
- Händelseförloppet tyder på att föraren blev inkapaciterad.

## 3.2 Orsaker till olyckan

Olyckan orsakades sannolikt av att föraren helt eller delvis förlorade medvetandet på kort final.

# 4 REKOMMENDATIONER

Inga.