

ISSN 1400-5719

Rapport C 1996:29

**Olycka med flygplanet SE-GVK
den 29 juli 1995**

i Lilla Menlösa, Hasslöv, N län

L-54/95

1996-09-12

L-54/95

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1996: 29

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en olycka som inträffade den 29 juli 1995 i Lilla Menlösa, Hasslöv, N län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-GVK.

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

Olle Lundström

Monica J Wismar

Henrik Elinder

Innehåll

	SAMMANFATTNING	4
1	FAKTAREDOVISNING	6
1.1	Redogörelse för händelseförloppet	6
1.2	Personskador	6
1.3	Skador på luftfartyget	6
1.4	Andra skador	6
1.5	Besättningen	6
1.6	Luftfartyget	7
1.7	Meteorologisk information	7
1.8	Navigationshjälpmedel	7
1.9	Radiokommunikationer	7
1.10	Flygfältsdata	7
1.11	Färd- och ljudregistratorer	7
1.12	Olycksplats och luftfartygsvrak	8
1.12.1	<i>Olycksplatsen</i>	8
1.12.2	<i>Luftfartygsvraket</i>	8
1.13	Medicinsk information	8
1.14	Brand	8
1.15	Överlevnadsaspekter	8
1.16	Särskilda prov och undersökningar	8
1.16.1	<i>Teknisk undersökning</i>	8
1.16.2	<i>Tekniskt underhåll</i>	8
1.17	Företagets organisation och ledning	8
1.18	Övrigt	9
1.18.1	<i>Förarens person</i>	9
1.18.2	<i>Förarens flygutbildning</i>	9
1.18.3	<i>Bestämmelser för flygning med flygplan</i>	9
2	ANALYS	9
2.1	Flygningen	9
2.2	Human factor	10
3	UTLÅTANDE	10
3.1	Undersökningsresultat	10
3.2	Orsaker till olyckan	10
4	REKOMMENDATIONER	10
BILAGA		
1	Utdrag ur cert.reg. beträffande föraren (endast till Luftfartsverket)	

Rapport C 1996:29

L-54/95

Rapporten färdigställd 1996-09-12

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-GVK , Piper PA-28-151
<i>Ägare/innehavare</i>	Ängelholms flygklubb Ängelholms-Helsingborgs flygplats, 262 00 Ängelholm
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1995-07-29 ca kl. 13.45 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Lilla Menlösa, Hasslöv, N län, (pos 5625N 1303E, ca 25 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Ängelholms flygplats kl.13.50: Vind 150°/5 knop varierande 070-200°, sikt > 10 km, inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt +25/+13°C, QNH 1022 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	-
<i>Personskador</i>	Föraren omkom
<i>Skador på luftfartyget</i>	Totalhaveri
<i>Andra skador</i>	Begränsade skador på gröda
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	29 år, A
<i>Förarens totala flygtid</i>	Ca 46 timmar, samtliga på typen
<i>Förarens flygtid/antal landningar senaste 90 dagar</i>	Ca 24 timmar/ca 22 landningar samtliga på typen

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 29 juli 1995 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-GVK inträffat i Lilla Menlösa, Hasslöv, N län, samma dag ca kl. 13.45.

Olyckan har undersökts av SHK som företräts av Olle Lundström, ordförande, Nils Benker, operativ utredningschef t.o.m. den 31 oktober 1995, Monica J Wismar, operativ utredningschef därefter, samt Henrik Elinder, teknisk utredningschef.

SHK har biträts av Nils Benker som flygoperativ expert fr.o.m. den 1 november 1995, Lars Laurell som flygmedicinsk expert och Kristina Pollack som flygpsykologisk expert.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

Syftet med SHK:s undersökningar är uteslutande att förebygga framtida olyckor och tillbud.

SAMMANFATTNING

Föraren startade från Ängelholms flygplats för en lokal flygning. Ett vittne som körde bil norrut på väg E6 såg flygplanet vid två tillfällen. Båda gångerna reagerade vittnet på att flygplanet flög ovanligt lågt samtidigt som det tycktes utföra någon form av avancerad flygning. Andra vittnen som observerat flygplanet

i ungefär samma område uppfattade det som ett besprutningsplan i arbete. Nästa rapporterade observation av flygplanet gjordes av flera vittnen vid Lilla Menlösa. Flygplanet kom söder ifrån på låg höjd och passerade ett hus på en bedömd höjd av ca fem meter över taket. Det korsade länsväg 115 på ungefär samma låga höjd och svängde med mycket kraftig sidolutning runt en trädbevuxen åkerholme. I svängen förlorade flygplanet höjd, varvid höger vinge tog i marken och flygplanet voltade på en åker. Flygplanet blev liggande totalhavererat invid kanten till länsväg 115.

Olyckan orsakades av att föraren inte förmådde korrigera höjdförlusten i samband med en brant sväng på låg höjd. Bidragande till olyckan var förarens bristande flygdisciplin, bl.a. genom att underskrida gällande minimihöjd.

Rekommendationer

Inga.

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Föraren startade från Ängelholms flygplats kl. 13.31 för en lokal flygning. Han rapporterade till tornet några minuter senare att han lämnade kontrollzonen via Karup på 1 000 fot höjd. Ett vittne som körde bil norrut på väg E6 såg flygplanet vid två tillfällen. Första gången passerade det bilen söder om Östra Karup i nordlig riktning och nästa iakttagelse gjordes i ett område mellan Skottorp och Skummeslöv. Vid båda tillfällena reagerade vittnet på att flygplanet flög ovanligt lågt samtidigt som det tycktes utföra någon form av avancerad flygning. Andra vittnen observerade flygplanet vid Pråmhuset, väster om Skottorp. De uppfattade det som ett besprutningsplan i arbete. Från en uppskattad höjd av 40 m steg planet kraftigt som om föraren påbörjade en looping, planade ut horisontellt, sjönk sedan till lägre höjd och flög vidare i nordostlig riktning. Nästa rapporterade observation av flygplanet gjordes av flera vittnen vid Lilla Menlösa. Flygplanet kom söder ifrån på låg höjd och passerade ett hus på en bedömd höjd av ca fem meter över taket. Det korsade länsväg 115 på ungefär samma låga höjd och svängde med mycket kraftig sidolutning runt en trädbevuxen åkerholme. I svängen förlorade flygplanet höjd, varvid höger vinge tog i marken och flygplanet voltade på en åker. Flygplanet blev liggande totalhavererat invid kanten till länsväg 115.

Olyckan inträffade den 29 juli 1995 i position 5625N 1303E; ca 25 m över havet i dagsljus.

1.2 Personskador

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

1.3 Skador på luftfartyget

Totalhaveri.

1.4 Andra skador

Begränsade skador på gröda.

1.5 Besättningen

Föraren var 29 år och hade gällande A-certifikat sedan 1995-07-24.

Flygtid (timmar),

<i>senaste</i>	<i>24 timmar</i>	<i>90 dagar</i>	<i>Totalt</i>
Alla typer	ca 1	ca 24	ca 46
Denna typ	ca 1	ca 24	ca 46

Antal landningar aktuell typ senaste 90 dagarna: ca 22
Första flygktionen med flygplanet gjordes 1994-10-09.

1.6 Luffartyget

<i>Ägare/innehavare:</i>	Ängelholms flygklubb Ängelholms-Helsingborgs flygplats, 262 00 Ängelholm
<i>Typ:</i>	Piper PA-28-151
<i>Serienummer:</i>	28-7715115
<i>Tillverkningsår:</i>	1976
<i>Flygvikt:</i>	Max tillåten 1 055 kg, aktuell ca 800 kg
<i>Tyngdpunktsläge:</i>	Inom tillåtna gränser
<i>Motorfabrikat:</i>	Textron Lycoming
<i>Motormodell:</i>	O-320-E3D
<i>Antal motorer:</i>	1
<i>Bränsle som tankats före händelsen:</i>	Avgas 100LL
<i>Total gångtid:</i>	9 147 timmar
<i>Gångtid efter senaste periodiska tillsyn:</i>	49 timmar
<i>Motorgångtid efter grundöversyn:</i>	1 719 timmar
<i>Propellergångtid efter grundöversyn:</i>	342 timmar
<i>Propellerfabrikat:</i>	Sensenich

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis.

1.7 Meteorologisk information

Ängelholms flygplats kl.13.50: Vind 150°/5 knop varierande 070-200°, sikt >10 km, inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt +25/+13°C, QNH 1022 hPa.

1.8 Navigationshjälpmedel

Inte aktuellt.

1.9 Radiokommunikationer

Förutom förarens radiokommunikation med Ängelholmstornet i samband med starten och utpasseringen via Karup, har ingen radiotrafik med föraren kommit till SHK:s kännedom.

1.10 Flygfältsdata

Inte aktuellt.

1.11 Färd- och ljudregistratorer

Fanns inte. Erforderades inte.

1.12 Olycksplats och luftfartygsvrak

1.12.1 *Olycksplatsen*

Flygplanet slog ner på en av flera plana och vidsträckta åkrar i området. Åkern var vid tillfället bevuxen med ca en halv meter hög säd. Skador i marken och delar från flygplanet visar att den slutliga kursen var ungefär 220°. Nedslagsvinkeln var flack och flygplanet hade mycket kraftig högerlutning. Först slog höger vingpets i marken och sedan flygplanets nosparti. Efter att därefter ha voltat runt stoppades flygplanet upp mot en vägbank, drygt 50 meter från den första nedslagspunkten. Det låg då i rättvänt läge.

1.12.2 *Luftfartygsvraket*

Flygplanet var efter nedslaget kraftigt demolerat. Båda vingarna var skadade och hade separerat från flygplanskroppen. Kabin delen var krossad och bakkroppen knäckt. Delar från flygplanet låg utspridda inom en ca 50 meter lång och 2 - 4 meter bred haverigata.

1.13 Medicinsk information

Ingenting har framkommit som tyder på att förarens fysiska eller psykiska kondition var nedsatt före flygningen.

1.14 Brand

Brand uppstod inte.

1.15 Överlevnadsaspekter

Den rättsmedicinska undersökningen har angivit att föraren omkom omedelbart på grund av de skullskador som han åsamkades vid nedslaget.

Flygplanets nödsändare (ELT) aktiverades vid nedslaget och stängdes av av polisen.

1.16 Särskilda prov och undersökningar

1.16.1 *Teknisk undersökning*

En undersökning av flygplanet gjordes på haveriplatsen. Bränsle fanns kvar i båda vingtankarna. Ingenting onormalt konstaterades i motorreglagens inställningar eller på de flyginstrument som var möjliga att besiktiga. Klaffens läge har inte varit möjligt att bestämma. Motorns tändstift var i god kondition. Kraftiga slagskador i framkanten på ett av propellerbladen tyder på att motoreffekten var hög vid nedslaget.

1.16.2 *Tekniskt underhåll*

Enligt den tekniska dokumentationen hade flygplanet underhållits enligt gällande föreskrifter.

1.17 **Företagets organisation och ledning**

Inte aktuellt.

1.18 **Övrigt**

1.18.1 *Förarens person*

Vid SHK:s samtal med klubbmedlemmar, flyglärare samt elever vid Ängelholms flygklubb har framkommit att de flesta inte var närmare bekant med föraren. Han hade allmänt uppfattats som relativt stillsam och tystlåten och han vistades på klubben enbart i samband med sina lektioner.

Han drev en egen rörelse och var ansedd som en mycket duglig yrkesman. Han har enligt en bekant beskrivits som orädd och redan som barn visade han prov på att gärna vilja pröva sina gränser. Det han då företog sig i olika avseenden var inte alltid väl övervägt eller planerat.

1.18.2 *Förarens flygutbildning*

Han påbörjade utbildningen vid Ängelholms flygklubb i oktober 1994 i en grupp om tio elever. Utbildningen genomfördes av fem flyglärare, som alternerade mellan eleverna. Majoriteten av flyglärarna hade en lång och gedigen erfarenhet av att utbilda blivande professionella piloter. Av lärarna bedömdes föraren som en lugn och följsam person med en påtaglig fallenhet för flygning. Något anmärkningsvärt beträffande honom hade de inte noterat. Hans uppflygning för A-certifikat var väl godkänd.

En av eleverna, som under utbildningen hade lite mer kontakt med föraren än de övriga, uppgav att denne redan efter sin första längre ensamflygning hade berättat att han inte hade flugit den sträcka som han anmodats att göra. Han sade sig i stället ”gjort några svängar” på annat håll. Den uppgiften kom dock aldrig till någon lärares kännedom.

Efter uppflygningen för A-certifikatet genomförde föraren två flygningar innan den nu aktuella. Det har framkommit att dessa flygningar skedde på ett likartat sätt som den sistnämnda flygningen och dessutom med passagerare.

1.18.3 *Bestämmelser för civil luftfart*

Enligt Bestämmelser för Civil Luftfart (BCL-T 4.4) får flygning enligt de visuella flygreglerna (VFR) inte genomföras

”a) över tätbebyggd del av samhälle eller över större folksamling på lägre höjd än

1 000 fot (300 m) över högsta hinder inom en radie av 600 m från luftfartyget,

b) på annan plats än vad som anges i mom 4.4 a) på lägre höjd än 500 fot (150 m) över marken (vatten).”

Undantag får göras endast när det är nödvändigt för start eller landning eller när särskilt tillstånd har lämnats av Luftfartsverket.

Något tillstånd att underskrida minimiflyghöjden hade i detta fall inte lämnats av Luftfartsverket.

2 ANALYS

2.1 Flygningen

Inga tekniska fel eller brister på flygplanet har kunnat konstateras.

Vittnenas iakttagelser av flygningen visar entydigt att den skedde i strid mot BCL:s regler i sådan omfattning att den måste karaktäriseras som s.k. ”busflygning”, någonting som föraren uppenbarligen också tidigare ägnat sig åt.

När flygplanet, efter att ha passerat tätt över huset i Lilla Menlösa, på fortsatt låg flyghöjd svängde åt höger med mycket kraftig sidolutning förmådde inte föraren att korrigera för den höjdförlust som manövern medförde. Höger vinge kolliderade därför med marken. Den bristande höjdkorrigeringen torde främst kunna tillskrivas förarens bristande flygerfarenhet.

2.2 Human factor

Det sätt varpå föraren utförde sina ensamflygningar utan lärarövervakning och efter certifikatuppflygningen ger en bild av hans person som är rakt motsatt den som flyglärarna erhållit. SHK har därför lagt stor vikt vid att söka utröna om det under utbildningen ändå kan ha förekommit något i hans sätt eller beteende som skulle kunna utgöra tecken på den del av hans personlighet, som kommit till uttryck vid hans flygningar utan lärare. Något sådant tecken förefaller dock inte ha observerats av någon lärare. En bidragande orsak därtill kan vara att flyglärare som utbildar blivande professionella förare förutsätter att eleven har en specificerad personlighetsprofil som är lämpad för flygförare och därför inte ägnar denna fråga någon speciell uppmärksamhet.

Där flygutbildningen är upplagd så att frekvent byte av flyglärare sker, får den enskilde läraren mindre möjlighet att komma närmare eleven som person. Det kan medföra att detaljer i elevens beteende, som kan tyda på olämplighet som förare, inte registreras.

3 UTLÅTANDE

3.1 Undersökningsresultat

- a) Föraren hade behörighet att utföra flygningen.
- b) Flygplanet hade gällande luftvärdighetsbevis.
- c) Flygningen hade karaktär av ”busflygning”.
- d) Flygplanet framfördes under lägsta tillåtna flyghöjd.
- e) Under brant högersväng på låg höjd kolliderade höger vinge med marken.
- f) Något tekniskt fel har inte hittats på flygplanet.

3.2 Orsaker till olyckan

Olyckan orsakades av att föraren inte förmådde korrigera höjdförlusten i samband med en brant sväng på låg höjd. Bidragande till olyckan var förarens bristande flygdisciplin, bl.a. genom att underskrida gällande minimihöjd.

4 REKOMMENDATIONER

Inga.