

1995-01-26

L-16/94

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

### **Rapport C 1995:2**

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en olycka som inträffade den 29 mars 1994 i Pirtivuopio, BD län, med ett segelflygplan med registreringsbeteckningen OH 821.

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

Olle Lundström

Nils Benker

Claes Jernow

## Rapport C 1995:2

L-16/94

Rapporten färdigställd 1995-01-26

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	<b>OH 821</b> , Ventus C/17,6
<i>Ägare/innehavare</i>	Eino Kostamoinen, Pekka Teljamo, Kari Lautala
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1994-03-29, kl. 14.19 under dager. <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Pirttivuopio, Kiruna, BD län Pos 6751N 1910E. H.ö.h. 468 m.
<i>Typ av flygning</i>	Allmän flygträning
<i>Väder</i>	Vind 140□-170□/10-15 knop, sikt>10 km, moln 4/8 stratocumulus bas 600 m, temp -1□C, QNH 991 hPa.
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Trädskador
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	51 år, finskt S-certifikat
<i>Förarens totala flygtid</i>	303 timmar, varav på typen 10 timmar
<i>Förarens flygtid/antal land- ningar senaste 90 dagar</i>	1 timme/2 landningar

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Olle Lundström, ordförande, Nils Benker, utredningschef och Claes Jernow, sakkunnig.

SHK har biträtts av segelflygförbundet KSAK genom Åke Carlsson.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Carl Olsson.

### Händelseförlopp m.m.

Föraren startade från ett plogat isstråk 09/27 på sjön Paittasjärvi. Därefter utförde han vågflygning. Det innebar att han utnyttjade vågbildningen över fjällterrängens läsida i syfte att få höjdvinst. Han nådde ca 6700 meters flyghöjd. Efter ungefär två timmars flygning avsåg han landa på stråk 27. Han angjorde nedflygningssektorn över sjön och rapporterade att molntäckes- höjden var 650 m QFE. Han upplevde turbulens och nedsvep och avläste på variometern en sjunkhastighet av 2 - 4 m/s. Han gick därför redan på 450 - 400 meters höjd in på höger medvindslinje med klaffläge 1 och flygplanet trimmat för inflygningsfarten.

I början av landningsvarvet blev nedsvepet kraftigare. Det tvingade föraren att föra fram spaken för att inte segelflygplanet skulle överstegras. Höjden

förlorades snabbt och han konstaterade att det inte skulle gå att nå stråket, varför han fällde in hjulet. Han fällde ut full klaff och gjorde en upptagning till överstegrat läge. Strax därefter slog den högra vingpetsen i en björk. Flygplanet girade ca 90° åt höger och stannade efter ungefär 7 m i djup snö.

### **Utlåtande**

Enligt SMHI:s analys av väderförhållandena tyder förekomsten av lenticularismoln i området på att även lävågor och rotoror funnits. Segelflygplanet har sannolikt hamnat i en rotor som varit kraftigare än föraren kunnat förutse varför han inte nådde avsedd landningsplats.

Föraren har under rådande förhållanden inte kunnat förhindra olyckan.

### **Rekommendationer**

Inga.