

1996-12-10

L-29/96

Luftfartsverket

601 79 NORRKÖPING

Rapport C 1996:43

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en olycka som inträffade den 8 juni 1996 vid Karlskoga flygplats, T län, med ett segelflygplan med registreringsbeteckningen SE-THB.

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

Sven-Erik Sigfridsson

Monica J Wismar

Claes Jernow

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-THB , Scheibe Bergfalke III
<i>Ägare/innehavare</i>	Karlskoga segelflygklubb Box 201, 691 31, Karlskoga
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1996-06-08, kl. 14.45 i dagsljus <i>Ann:</i> All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar
<i>Plats</i>	Björkborns industriområde, 2 km ONO Karlskoga flygplats, T län (pos 5921N 1505E; 122 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Provlektion
<i>Väder</i>	Vind 120-220°/20-60 km/h (kallfronts- passage), sikt 1-40 km, 1/8 cu bas ca 1 000m, 8/8 cb bas ca 100m, fuktdis, lokalt kraftigt regn, temp +20°C, QNH 1014 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>elev</i>	1
<i>Personskador</i>	Föraren allvarliga, eleven lindriga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Totalhaveri
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	43 år, S, segelflyglärobehörighet
<i>Förarens totala flygtid</i>	2 374 timmar, varav ca 800 timmar på typen
<i>Förarens flygtid/antal land- ningar senaste 90 dagar</i>	30 timmar/56 landningar, varav 11,5 timmar/31 landningar på typen

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av, Sven-Erik Sigfridsson, ordförande, Monica J Wismar, utredningschef, och Claes Jernow, sakkunnig.

SHK har biträtts av KSAK genom Sakari Havbrandt.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

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

Händelseförlopp m.m.

Flygningen skulle vara en provlektion i luftrummet över Karlskoga. Läraren avsåg att efter flygbogsering till ca 850 meters höjd genomföra flygningen innan en kallfront, som närmade sig västerifrån, väntades nå flygplatsen. Före bogserstarten bedömde han att detta skulle ske först 20 - 30 minuter senare.

I ett tidigt skede av bogseringen, som skedde mot rådande vindriktning, upptäckte han att fronten närmade sig snabbare än förväntat. Han kopplade ur på ca 450 meters höjd och svängde till kurs mot flygplatsen för att snarast glidflyga dit - en ca fyra km lång sträcka.

I samband med kallfronten hade vinden vänt och vindhastigheten ökat. Läraren ökade farten till ca 130 km/h men upplevde ändå att planet knappt rörde sig

framåt. För att komma under låga moln (bas ca 100 m), som det regnade ur, tvingades han fälla ut luftbromsarna. Efter höjdminskningen insåg han att flyghöjden var för låg för att i den kraftiga motvinden kunna nå flygplatsen, som inte syntes i regndiset.

Läraren upptäckte en liten öppen plats på Nobelverkens industriområde och svängde upp i medvind för att försöka landa där. I slutfasen av landningen, när höjden var under ”trädkoppshöjd”, tog farten slut. Segelflygplanet sjönk igenom och slog ned hårt i planflyktsattityd.

Kabinen förblev i stort sett intakt. Samtliga fastbindningsremmar hade använts och var intakta. Läraren ådrog sig allvarliga ryggsador. Eleven undkom med lindriga skador.

När kallfronten passerade Karlskoga flygplats vände vinden och ökade i hastighet. Erfarna segelflygare, som fanns på platsen, upplevde att väderförsämringen kom betydligt snabbare än förväntat. De bedömde att vindhastigheten uppgick till 40-50 knop (75 - 90 km/h). Bogserföraren valde att flyga till Örebro för landning på grund av väderförsämringen.

Utlåtande

Kallfrontens rörelsehastighet underskattades av såväl läraren som de andra segelflygarna på platsen. De överraskades dessutom av den ovanligt kraftiga väderförsämring som frontpassagen medförde.

När läraren kopplade ur var hans avsikt att omedelbart återvända till startplatsen och landa. Han insåg för sent att det var omöjligt på grund av den osedvanligt höga motvindshastigheten. De låga molnen inverkar också på möjligheterna att nå fältet.

I den uppkomna situationen var den forcerade landning läraren ansatte det bästa alternativet. Genomsjunkningen i slutfasen berodde sannolikt på att höjden var mycket låg efter avslutad finalsväng och att de yttre fartreferenserna blev missvisande i den starka medvinden.

Rekommendationer

Inga.