



STATENS HAVERIKOMMISSION (SHK)
BOARD OF ACCIDENT INVESTIGATION

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport C 1990:82
Luftfartshändelse 1990-04-13
Örebro flygplats, T län
Ärende SE-UEX 20/90

INNEHÅLL

RAPPORT C 1990:82

Rubrikerna har numrerats enligt den uppställning som rekommenderas av Internatinal Civil Aviation Organization (ICAO). Rubriker som inte återfinns i texten har streck i stället för sidhänvisning.

	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	8
1.9 Radiokommunikationer	8
1.10 Flygfältsdata	8
1.11 Färd- och ljudregistratorer	8
1.12 Haveriplats och luftfartygvrak	8
1.12.1 Haveriplatsen	8
1.12.2 Luftfartygvraket	-
1.13 Medicinsk information	8
1.14 Brand	9
1.15 Överlevnadsmöjligheter	9
1.16 Särskilda prov och undersökningar	9
1.17 Övrigt	-
2 ANALYS	9
3 SLUTSATSER	10
3.1 Undersökningsresultat	10
3.2 Sannolik haveriorsak	10
4 REKOMMENDATIONER	10

BILAGA

- 1 Utdrag ur cert reg beträffande föraren (endast till luftfartsverket)

Anmärkning

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



STATENS HAVERIKOMMISSION

Datum

1990-11-30

Ärendebeteckning

SE-UEX 20/90

Luftfartsverket

Rapport C 1990:82

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en luftfartshändelse som inträffade den 13 april 1990 på Örebro flygplats, T län, med luftfartyget SE-UEX.

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

K-E Andersson

Nils Benker

SAMMANFATTNING AV RAPPORT C 1990:82
Ärende SE-UEx 20/90

Luftfartyg typ:	Schempp-Hirth DISCUS b
Tidpunkt för händelsen:	1990-04-13 kl 16.30
Plats:	Örebro flygplats, T län
Typ av flygning:	Typinflygning
Väder:	Vind 210 ⁰ /3-5 knop, sikt 10 km, moln 2/8 cu och ac 7-800 m
Antal ombord:	1
Personskador:	Omkommen
Skador på luftfartyget	Totalhaveri
Förarens ålder, certifikat	56 år, A och S-certifikat
Förarens flygtid:	Ca 424 timmar, varav på typen ca 10 minuter

Under en typinflygning förlorade föraren kontrollen över segelflygplanet som slog i marken varvid föraren omkom.

Orsaken till haveriet har ej med säkerhet kunnat fastställas men det torde sannolikt ha berott på att föraren på grund av sjukdom drabbats av fysisk oförmåga att manövrera flygplanet.

INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 13 april 1990 om att ett segelflygplan med registreringsbeteckningen SE-UEX havererat på Örebro flygplats samma dag kl 16.30.

Händelsen har utretts av SHK som företräts av K-E Andersson, ordförande, samt Nils Benker, utredningschef.

SHK har biträts av Lars Laurell som medicinsk expert.

SHK har biträts av KSAK genom Anders Blom.

SHK har sammanträtt

<u>Dag</u>	<u>Plats</u>	<u>Närvarande</u>
1990-10-23	SHK	Andersson, Benker, Laurell, Blom

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Föraren som även var segelflyglärare, skulle göra en typinflygning på Discus b. Enligt uppgift var det hans första start för året i segelflygplan. Efter det att han fått information om segelflygplanet satte han sig i för start. Då fallskärmen passade dåligt (den klämde över bröstet) klev han ur för att justera den. Samtidigt fick han en hostattack. Efter ca 30 min startade han. Eftersom piloten var flyglärare och således behörig att själv svara för inflygningen var det ingen som följde hans flygning utöver startfasen som var utan anmärkning. Flygplanet bogserades upp i lugnt väder och med jämnt stig till 700 m där föraren i segelflygplanet kopplade ur. Därefter har ingen observerat flygplanet förrän det var nere på ca 2-300 m höjd. Det befann sig då ca 1 km öster om fältet. Plötsligt började flygplanet dyka mot fältet i ca 45° vinkel och i en svag sväng. Strax efter att flygplanet försvunnit bakom den skogsridå som avgränsar fältet hördes en kraftig smäll från området. Tillskyndande personer kunde konstatera att flygplanet slagit i marken och att föraren satt kvar i vraket död.

1.2 Personskador

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

1.3 Skador på luftfartyget

Totalhaveri.

1.4 Andra skador

Mindre skador på träd vid nedslagsplatsen.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 56 år och hade formellt 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	0	0	0	423
Denna typ	0	0	0	0

Senaste PFT (periodisk flygträning) genomfördes 1988-04-18.

Motorflygtid: Totalt 357 timmar.

1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Örebro Segelflygklubb, Örebro flygplats, 705 90 ÖREBRO

Luftfartyget

Typ:	Schempp-Hirth DISCUS b
Serienummer:	156
Tillverkningsår:	1987
Flygvikt:	Max tillåten 525 kg, aktuell 340 kg
Aktuellt tyngdpunktsläge:	Inom tillåtet område
Total gångtid (luftfartyget):	623 timmar
Gångtid efter senaste periodisk tillsyn:	0,5 timmar

Luftfartyget hade gällande luftvärdighetsbevis.

1.7 Meteorologisk information

Vind 210⁰/3-5 knop, sikt 10 km, 2/8 cu och ac bas 7-800 m.

1.8 Navigationshjälpmedel

Inga.

1.9 Radiokommunikationer

Upprättad med segelflygklubben.

1.10 Flygfältsdata

Örebro flygplats har en asfaltsbana 01-19, 1833 m x 45 m, samt ett segelflygstråk 36-18, 1050 m x 100 m öster om startbanan, gräs.

1.11 Färd- och ljudregistratorer

Ej tillämpligt.

1.12 Haveriplats och luftfartygvrak

Pos 5914N 1503E. Haveriplatsen är belägen ca 300 m öster om segelflygstråket i terräng bestående av träd och kalhygge.

På haveriplatsen kunde konstateras att flygplanet med hög fart kolliderat med två granar varvid vingarna separerat från kroppen. Kroppen hade slagit i marken 10 m längre fram men sedan fortsatt ca 75 m där den anträffades liggande på sidan.

1.13 Medicinsk information

Föraren genomgick senaste allmänna läkarundersökning 1990-02-08 utan anmärkning och utan annan medicinsk begränsning än krav på att ha läsglasögon tillgängliga under flygning.

Vid företagen medicinsk utredning har emellertid framkommit att föraren sedan år 1982 lidit av "kronisk ischemisk hjärtsjukdom med angina pectoris", en sjukdom som enligt BCL utgör ett absolut hinder för innehav av flygcertifikat. Den medicinska utredningen visar vidare att vid de allmänna läkarundersökningar föraren genomgått under tiden från 1984, vederbörande läkare på grund av förarens undanhållande av väsentliga anamnestiska uppgifter och med de krav som då gällde saknat underlag för en korrekt bedömning av förarens hälsotillstånd.

Vid fullständig dödsorsaksundersökning av förarens döda kropp har bl a konstaterats följande.

Tecken förelåg på trubbigt våld mot huvud och bål av sådan omfattning att det kan fastställas att föraren omkommit omedelbart vid haveriet. Härutöver kunde konstateras en kraftig förkalkning av hjärtats kranskärlsådror och diffus bindvävsinlagring i hjärtmuskulaturen med tecken till äldre hjärtinfarkt.

Vid mikroskopisk undersökning av hjärtmuskulaturen ses inga helt säkra tecken på färsk s k ischemisk hjärtmuskulaturskada och i preparat från hjärna inga tecken på färsk s k anoxisk hjärncellsskada. Vid rättskemisk undersökning har ethylalkohol eller läkemedel ej påvisats.

SHKs medicinske expert har på grundval av den medicinska utredningen anfört:

"Även om det vid obduktionen ej med säkerhet har kunnat fastslås huruvida hans hjärtsjukdom varit den bakomliggande orsaken till haveriet eller ej, kan det med hänsyn till haveriförlopp och vad som framkommit vid den medicinska utredningen inte uteslutas att E. drabbats av plötslig fysisk oförmåga att manövrera flygplanet".

1.14 Brand

Ej tillämpligt.

1.15 Överlevnadsmöjligheter

Inga.

ELT

Ej installerad.

1.16 Särskilda prov och undersökningar

Teknisk undersökning av vraket har utförts vid Segelflygskolan Ålleberg. Inget har framkommit som tyder på att segelflygplanet haft något fel som kan ha inverkat på händelseförloppet.

2 ANALYS

Händelseförloppet tyder på att föraren i vart fall i slutskedet av flygningen tappat kontrollen över flygplanet. Ingenting talar för att detta berott på något tekniskt fel. Att föraren medvetet skulle göra en så kraftig dykning som var fallet utan försök till upptagning förefaller osannolikt.

Med tanke på vad som framkommit om förarens allvarliga medicinska åkomma kan inte uteslutas utan förefaller snarare sannolikt att hans uppenbarligen nedsatta hälsotillstånd under flygningen akut försämrats i sådan grad att han förlorat kontrollen över flygningen, även om resultatet av dödsorsaksundersökningen ej ger något säkert stöd härför.

3 SLUTSATSER

3.1 Undersökningsresultat

- a) Föraren innehade formellt giltigt flygcertifikat men måste ha varit medveten om att han led av sådan sjukdom som enligt BCL utgör hinder för den tjänst certifikatet berättigar till.
- b) Luftfartyget var luftvärdigt.
- c) Luftfartyget hade genomgått föreskrivet underhåll och något tekniskt fel som kunnat bidra till haveriet har inte konstaterats.
- d) Flygningen som var förarens första för året var typinflygning på Discus b.

3.2 Sannolik haveriorsak

Orsaken till haveriet har ej med säkerhet kunnat fastställas men det torde sannolikt ha föranletts av att föraren på grund av sjukdom drabbats av fysisk oförmåga att manövrera flygplanet.

4 REKOMMENDATIONER

Inga.