



Slutrapport RL 2018:10

Olycka på Skövde flygplats den 26 juli 2018 med segelflygplanet SE-SKF av modellen GROB G 103 C "TWIN III", opererat av en privatperson.

Diariernr L-94/18

2018-12-06

SHK utreder olyckor och tillbud från säkerhetssynpunkt: Syftet med utredningarna är att liknande händelser ska undvikas i framtiden. SHK:s utredningar syftar däremot inte till att fördela skuld eller ansvar, vare sig straffrättsligt, civilrättsligt eller förvaltningsrättsligt.

Rapporten finns även på SHK:s webbplats: www.havkom.se

ISSN 1400-5719

Illustrationer i SHK:s rapporter skyddas av upphovsrätt. I den mån inte annat anges är SHK upphovsrättsinnehavare.

Med undantag för SHK:s logotyp, samt figurer, bilder eller kartor till vilka någon annan än SHK äger upphovsrätten, tillhandahålls rapporten under licensen Creative Commons Erkännande 2.5 Sverige. Det innebär att den får kopieras, spridas och bearbetas under förutsättning att det anges att SHK är upphovsrättsinnehavare. Det kan t.ex. ske genom att vid användning av materialet ange ”Källa: Statens haverikommission”.



I den mån det i anslutning till figurer, bilder, kartor eller annat material i rapporten anges att någon annan är upphovsrättsinnehavare, krävs dennes tillstånd för återanvändning av materialet.

Omslagets bild tre – Foto: Anders Sjärdén/Försvarmakten.

Allmänna utgångspunkter och avgränsningar

Statens haverikommission (SHK) är en statlig myndighet som har till uppgift att utreda olyckor och tillbud till olyckor i syfte att förbättra säkerheten. SHK:s utredningar syftar till att så långt som möjligt klarlägga såväl händelseförlopp och orsak till händelsen som skador och effekter i övrigt. En utredning ska ge underlag för beslut som har som mål att förebygga att en liknande händelse inträffar i framtiden eller att begränsa effekten av en sådan händelse. Samtidigt ska utredningen ge underlag för en bedömning av de insatser som samhällets räddningstjänst har gjort i samband med händelsen och, om det finns skäl för det, för förbättringar av räddningstjänsten.

SHK:s utredningar syftar till att ge svar på tre frågor: *Vad hände? Varför hände det? Hur undviks att en liknande händelse inträffar?*

SHK har inga tillsynsuppgifter och har heller inte någon uppgift när det gäller att fördela skuld eller ansvar eller rörande frågor om skadestånd. Det medför att ansvars- och skuldfrågorna varken undersöks eller beskrivs i samband med en utredning. Frågor om skuld, ansvar och skadestånd handläggs i stället inom rättsväsendet eller av t.ex. försäkringsbolag.

I SHK:s uppdrag ingår inte heller att vid sidan av den del av utredningen som behandlar räddningsinsatsen undersöka hur personer förda till sjukhus blivit behandlade där. Inte heller utreds samhällets aktiviteter i form av socialt omhändertagande eller krishantering efter händelsen.

Utredningar av luftfartshändelser regleras i huvudsak av förordningen (EU) nr 996/2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och lagen (1990:712) om undersökning av olyckor. Utredningarna genomförs i enlighet med Chicagokonventionens Annex 13.

Utredningen

SHK underrättades den 28 juli 2018 om att en olycka med ett segelflygplan med registreringsbeteckningen SE-SKF inträffat på Skövde flygplats, Västra Götalands län, den 26 juli klockan 14.25.

Olyckan har utretts av SHK som företrätts av Jonas Bäckstrand, ordförande, och Nicolas Seger, utredningsledare.

Som rådgivare för Transportstyrelsen har Magnus Axelsson deltagit.

Följande organisationer har notifierats: Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA), EU-kommissionen, den tyska säkerhetsutredningsmyndigheten BFU (Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung) och Transportstyrelsen.

Utredningsmaterialet

Intervjuer har genomförts med piloten.

Slutrapport RL 2018:10

Luffartyg:	
Registrering, typ	SE-SKF, Grob G103
Modell	GROB G 103 C "TWIN III"
Klass, luftvärdighet	Normal, luftvärdighetsbevis och gällande granskningsbevis (ARC) ¹
Serienummer	36014
Ägare	Skövde Flygklubb
Tidpunkt för händelsen	26 juli 2018, klockan 14.25 i dagsljus Anmärkning: all tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC ² + 2 timmar)
Plats	Skövde flygplats, Västra Götalands län, (position 5827.4N 1358.4E, 99 meter över havet)
Typ av flygning	Privat
Väder	Enligt SMHI:s analys: vind omkring syd, 5–10 knop, sikt >10 km, inga moln under 5 000 fot, temperatur/daggpunkt +29/+6 °C, QNH ³ 1019 hPa
Antal ombord:	1
Besättning	1
Passagerare	Inga
Personskador	Inga
Skador på luftfartyget	Betydande
Andra skador	Inga
Piloten:	
Ålder, certifikat	47 år, LAPL(S) ⁴
Total flygtid	88 timmar, varav 29 timmar på typen
Flygtid senaste 90 dagarna	29 timmar, varav 11 timmar på typen
Antal landningar senaste 90 dagarna	27, varav 15 på typen

¹ ARC (Airworthiness Review Certificate) – granskningsbevis avseende luftvärdighet.

² UTC (Coordinated Universal Time) – referens för angivelse av tid världen över.

³ QNH anger det atmosfäriska trycket vid havsytans medelnivå.

⁴ LAPL(S) (Light Aircraft Pilot License Sailplane) – certifikat för lätta luftfartyg (Segelflygplan).

SUMMARY IN ENGLISH

The accident occurred at Skövde airport during landing and involved a sailplane of the model GROB G 103 C "TWIN III".

After a normal initial final approach, the pilot extended the airbrakes too much and maintained that setting, which meant that the sailplane descended too low. Furthermore, he lowered the nose to maintain airspeed. The pilot discovered that there were no margins left to pass over an obstacle consisting of small trees, which made him stressed. He then used the airbrakes in the wrong direction, which increased the sink rate.

The right wing hit the trees on short final, which caused a hard landing on the nose wheel followed by a sideways slid.

The pilot did not receive any injuries but there was substantial damage on the sailplane.

The conditions for the flight were good with clear skies and light winds.

The pilot has not been able to explain why he extended the air brakes too much and maintained this setting. He has also said that the handling of the air brake was not according to instructions he received during school flights.

The fact that the pilot felt stress when there were no altitude margins left may be the reason that the air brake lever was accidentally used in the wrong direction, which in turn caused the right wing to hit the trees. This in turn led to a disturbance in yaw that most likely caused the hard landing and sideways slid.

The cause of the accident was the way of use of the sailplane's air brakes during the approach.

Safety recommendations

None.

Faktaredovisning

Olyckan inträffade i samband med landning i sydlig riktning med ett segelflygplan på gräsbanan benämnd stråk 19 på Skövde flygplats. Banans mått är 1 000 x 100 meter. Piloten, som var ensam ombord, har berättat att han i början av finalen låg på ungefär 80 meters höjd.

Haverikommissionen har tagit del av information från flygplanets registreringsutrustning. Den visar att 845 meter från sättningspunkten låg flygplanet 80 meter över flygplatsen, vilket motsvarar en glidbana på 1:10,5. Detta innebär att flygplanet sjunker 1 meter på en horisontell sträcka av 10,5 meter. Flygplansmodellen har ett glidtal på ungefär 1:36.

Piloten har vidare berättat att han tog ut för mycket luftbroms och bibehöll detta utslag. Detta medförde att flygplanet sjönk för mycket. Dessutom sänkte piloten nosen för att inte farten skulle bli för låg. Han upptäckte då att han inte hade några höjdmarginaler kvar för att passera över en skogsridå bestående av små träd, vilket gjorde honom stressad. Han använde därefter luftbromsreglaget åt fel håll, vilket ledde till att flygplanet sjönk ytterligare, varvid den högra vingen kom i kontakt med trädtopparna strax före banan.

Landningen blev hård med noshjulet först, varefter flygplanet kanade sidledes innan det stannade. Piloten kunde själv lämna flygplanet och var oskadd. Flygplanet fick betydande skador på bakkroppen (se figur 2) och på nos- och huvudhjul.



Figur 1 och 2. Flygplanet efter olyckan med skador på bakkroppen. (Foto: Skövde flygklubb).

Piloten har inte kunnat förklara varför han tog ut för mycket luftbroms och bibehöll detta utslag. Han har även berättat att hanteringen av luftbromsen inte motsvarade vad han hade blivit lärd under sin utbildning.

Efter olyckan har piloten på eget initiativ tagit flera flygktioner med segelflyglärare bl.a. för att förbättra sitt sätt att hantera luftbromsen under inflygning och landning.

Utlåtande

Förutsättningarna för flygningen var goda med klart och molnfritt väder. Vinden var svag och låg i stråkets riktning. Stråkets mått medger goda marginaler för start och landning. Pilotens erfarenhet bestod av nära 200 flygningar fördelat på 88 timmars flygtid. De senaste 90 dagarna hade piloten flugit 15 flygningar fördelat på 11 timmar med den aktuella flygplanstypen.

Den initiala höjden på finalen var 80 meter på 845 meters avstånd från sättningspunkten. Det innebar att flygplanet befann sig på en ideal glidbana för inflygningen.

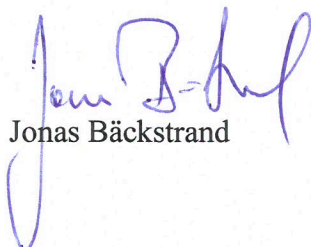
Att piloten blev stressad när det inte fanns några höjdmarginaler kvar kan vara anledningen till att luftbromsreglaget av misstag användes åt fel håll, vilket i sin tur ledde till att den högra vingen kom i kontakt med trädkropparna. Detta ledde till en girstörning och var sannolikt en orsak till att sättningen blev hård och att flygplanet sedan kanade åt sidan.

Olyckan orsakades av det sätt segelflygplanets luftbroms hanterades på under inflygningen.

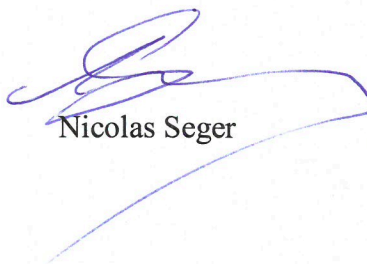
Säkerhetsrekommendationer

Inga.

På haverikommissionens vägnar



Jonas Bäckstrand



Nicolas Seger