



Slutrapport RL 2015:01

Olycka vid Bösslinge, Uppsala län den 15 juni 2014 med segelflygplanet SE-TSM av modellen PIK-20B, opererat av en privatperson.

Diariernr L-73/14

2015-01-13

SHK undersöker olyckor och tillbud från säkerhetssynpunkt: Syftet med undersökningarna är att liknande händelser ska undvikas i framtiden. SHK:s undersökningar 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 Sjöden/Försvarmakten

Allmänna utgångspunkter och avgränsningar

Statens haverikommission (SHK) är en statlig myndighet som har till uppgift att undersöka olyckor och tillbud till olyckor i syfte att förbättra säkerheten. SHK:s olycksundersökningar syftar till att så långt som möjligt klarlägga såväl händelseförlopp och orsak till händelsen som skador och effekter i övrigt. En undersökning ska ge underlag för beslut som har som mål att förebygga att en liknande händelse inträffar igen eller att begränsa effekten av en sådan händelse. Samtidigt ska undersökningen 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 olycksundersökningar 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 undersökning. 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 undersökningen 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 15 juni 2014 om att en olycka med ett segelflygplan med registreringsbeteckningen SE-TSM inträffat vid Bösslinge, Uppsala län, samma dag klockan 13.35.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Jonas Bäckstrand, ordförande, Sakari Havbrandt, utredningsledare och Urban Kjellberg, utredare räddningstjänst.

Haverikommissionen har biträtts av Lars Jonsson som operativ expert.

Som ackrediterad representant för Olycksutredningscentralen i Finland har Tii-Maria Siitonen deltagit.

Som rådgivare för Transportstyrelsen har Magnus Axelsson deltagit.

Följande organisationer har notifierats: Olycksutredningscentralen i Finland, Europeiska byrån för luftfartsäkerhet (EASA), EU-kommissionen och Transportstyrelsen.

Slutrapport RL 2015:01

Registrering, typ	SE-TSM, PIK 20B
Klass, luftvärdighet	Normal, luftvärdighetsbevis och gällande granskningsbevis (ARC) ¹
Tidpunkt för händelsen	2014-06-15, klockan 13.35 i dagsljus
Plats	Bösslinge, Uppsala län, (pos 5951N, 01634E, 34 meter över havet)
Typ av flygning	Sträckflygning
Väder	Enligt SMHI:s analys: Växlande vind, 5 knop, sikt >20 km, Inga moln under 5 000 fot, temperatur /daggpunkt +21°C/+3°C, QNH 1016 hPa
Antal ombord:	1
Personskador	Allvarligt skadad
Skador på luftfartyget	Betydande
Andra skador	Inga, ingen miljöpåverkan
Föraren:	65 år, segelflygcertifikat
Ålder, certifikat	
Total flygtid	531 timmar, varav 370 timmar på typen
Flygtid senaste 90 dagarna	35 timmar, allt på typen
Antal landningar senaste 90 dagarna	22

Summary in English

The pilot attempted to fly to the home base Uppsala/Sundbro airfield after an aborted cross country flight.

The altitude became so low that an out-landing was necessary. He selected a field and began the landing circuit in the shape of a 360 degree turn at 125 m above ground level.

Data from the on-board GPS-logger showed that the landing happened in 15 km/h tailwind.

The glider collided with a bridge at the far end of the field and the pilot suffered serious injuries including fractures on one femur and his pelvis.

The accident was caused by the late commencement of the out-landing, due to this the landing couldn't be performed with sufficient precision.

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

Faktaredovisning

Flygningen var en planerad sträckflygning i området nordväst om Uppsala/Sundbro flygfält i riktning mot Karbenning. Vädret var inledningsvis relativt svagt med avseende på uppvindar, med en molnbas på ca 1 000 meter. Efterhand blev förutsättningarna bättre med en molnbas på 2 000 meter.

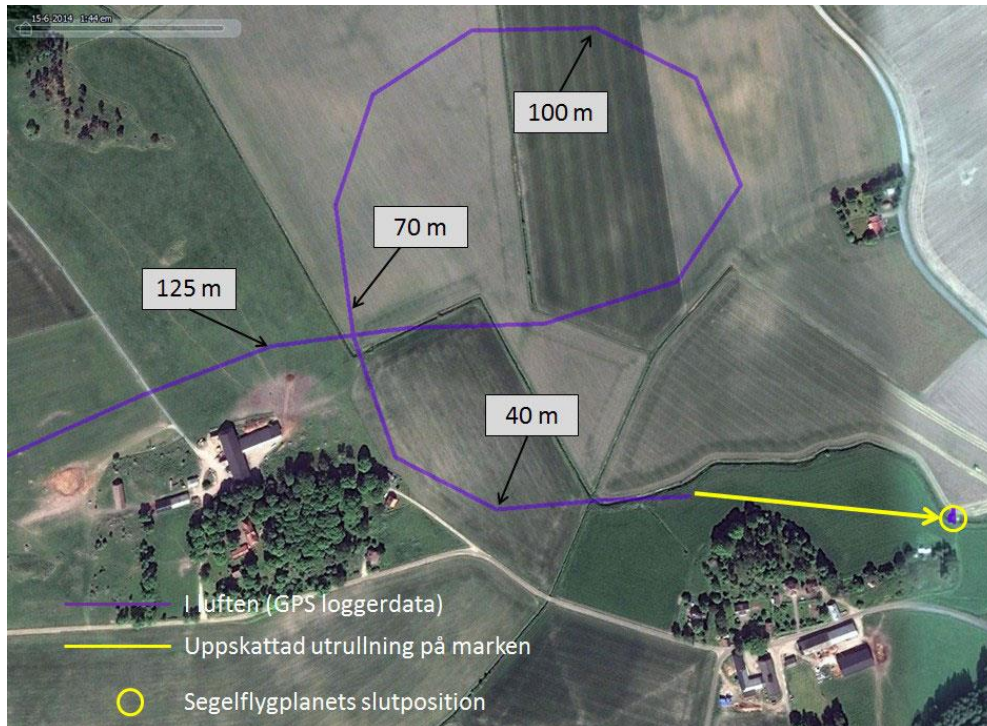
Söder om Sala blev vädret sämre och föraren beslutade sig för att avbryta sträckflygningen och flyga hem mot Sundbro. Efter en lång glidflygning ner till en höjd av 700 meter hittade föraren termik och steg till 1 150 meter. Avståndet till hemmafältet var då omkring 30 km. Föraren fortsatte glidflygningen, men då ingen termik hittades blev till sist höjden så låg att en utelandning blev nödvändig.

Föraren valde ut ett fält i färdriktningen som såg lämpligt ut och påbörjade landningen. Landningsvarvet blev en långdragen 360° sväng i vänstervarv som påbörjades på 125 meters höjd. Under svängen till finalen var höjden ungefär 50 meter.

På finalen korrigerade föraren kursen åt höger eftersom fältet böjde av. Parallellt med fältet löpte ett stort dräneringsdike som föraren flög över på finalen.

Sättningspunkten kom att hamna en bit in på fältet och avståndet till diket var då ungefär 300 meter. Under utrullningen träffade flygplanet en vägbro belägen i diket som sammanband landningsplatsen och ett fält intill.

Flygningen registrerades av en medhavd GPS-logger som bl.a. visade att det råde medvind på finalen med en vindstyrka på 15 km/h. Flygbanan enligt loggern kan ses i figur 1 nedan.



Figur 1. Utelandningsfältet med händelseförlopp. Foto Google Earth™

Föraren blev allvarligt skadad med bl.a. lårbensbrott och bäckenfrakturer och minns ingenting från landningens slutfas.

Larm om olyckan inkom till SOS Alarm från en privatperson. Räddningsenheter från Uppsala Brandförsvaret och en ambulans larmades ut. En ambulanshelikopter, som händelsevis passerade området, var som första enhet framme på olycksplatsen ungefär tolv minuter efter besvarat 112-samtal. Från SOS Alarm informerades också sjö- och flygräddningscentralen om haveriet.

Räddningstjänsten stabiliserade och säkrade flygplanet som hängde instabilt på en bro. Patienten togs omhand och var införd till sjukhuset ungefär en timme efter larmet.



Figur 2. Segelflygplanet flyttat från vägbron efter olyckan. Foto Richard Sohlberg.

Utlåtande

Fältet är till sin längd tillräckligt för utlandning. Att fältet böjde av och att ett stort dike omgärdade fältet med ett avsmalnande skogsparti på mitten gjorde det till ett svårare landningsalternativ än andra fält intill.

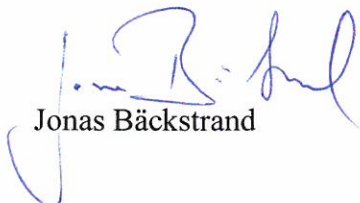
Vinden var vid landningen västlig med vindstyrka 15 km/h vilket bidrog till en längre landningssträcka. Det låga landningsvarvet och en kursändring på final störde sannolikt också föraren och medförde minskad precision i flygningen och bedömningen av dikets läge.

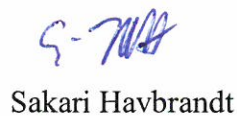
Olyckan orsakades av att utlandningen påbörjades i ett sent skede av flygningen, vilket medförde att landningen inte kunde ske med erforderlig precision.

Rekommendationer

Inga

På haverikommissionens vägnar


Jonas Bäckstrand


Sakari Havbrandt