



ISSN 1400-5719

Slutrapport RL 2013:04

**Olycka den 14 juli 2012
med motorsegelflygplanet SE-UJO
på Stöde flygfält, Västernorrlands län.**

Diariernr L-71/12
2013-02-05

För SHK:s del står det var och en fritt att, med angivande av källan,
för publicering eller annat ändamål använda allt material i denna rapport.

Rapporten finns även på vår webbplats: www.havkom.se


Transportstyrelsen,
Sjö- och luftfartsavdelningen


Slutrapport RL 2013:04

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en händelse som inträffade den 14 juli 2012 på Stöde flygfält, Västernorrlands län, med ett motorsegelflygplan med registreringsbeteckningen SE-UJO.

Haverikommissionen överlämnar härmed enligt förordningen (EU) nr 996/2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart slutrapport över undersökningen.

På haverikommissionens vägnar


Jonas Bäckstrand
Ordförande


Sakari Havbrandt
Utredningsledare

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 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.

Utredningen

SHK underrättades den 14 juli 2012 om att ett tillbud med ett motorsegelflygplan med registreringsbeteckningen SE-UJO inträffat på Stöde flygfält, Västernorrlands län, samma dag kl. 14.40.

Händelsen har undersökts av SHK som företrätts av Jonas Bäckstrand, ordförande, och Sakari Havbrandt, utredningsledare.

Haverikommissionen har biträtts av Jonas Mähler som operativ expert.

Undersökningen har följts av Transportstyrelsen genom Margareta Andersson.

Slutrapport RL 2013:04

<i>Luffartyg: registrering, typ</i>	SE-UJO, Aeromot AMT 200
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, luftvärdighetsbevis med gällande granskningsbevis (ARC)
<i>Ägare:</i>	Enskild ägo
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2012-07-14, kl. 14.40 i dagsljus. Anm: All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Stöde flygfält, Västernorrlands län, (pos 6224N 01632E; 57 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Skolflygning
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: västlig vind 5 knop, sikt >10 km, 3-4/8 med bas 5000 fot, temp. +22 °C.
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga, ingen miljöpåverkan
<i>Instruktören:</i>	
<i>Ålder, certifikat</i>	29 år, S-certifikat
<i>Total flygtid</i>	213 timmar, varav 9 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	58 timmar, varav 9 timmar på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	116, varav 25 på typen
<i>Eleven:</i>	
<i>Ålder, certifikat</i>	51 år, S-certifikat
<i>Total flygtid</i>	198 timmar, varav 3 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	7 timmar, varav 3 timmar på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	21, varav 10 på typen

Händelseförlopp

Avsikten med flygningen var att genomföra fortsatt typinflygning i dubbelkommando på den aktuella motorseglaren. Starten skedde på Midlanda flygplats kl 12.55 med landning på Stöde flygfält kl 14.10. Efter en kort paus på Stöde återupptogs typinflygningen.

Föraren taxade ut och ställde upp på bana 26, ca 50 m framför ett segelflygplan som vid tidpunkten stod uppställt i början av bana 26 i väntan på flygbogsering.

Besättningen gick igenom checklistan och startade därefter. Efter en stunds markrullning kom flygplanet svagt ur kurs till vänster, varvid eleven gav höger sidroder för att korrigera detta. Även segelflygläraren har uppgett att han gav höger sidroder, dock hjälpte detta inte, vilket medförde att vänster vinge klippte av ett buskage vid vänstra bankanten. Uppbromsningen av buskaget ökade giren åt vänster varefter vänster vinge tog i det höga gräset vid banans kant och bromsade vingen ytterligare, vilket resulterade i en kraftig gir åt vänster.

Landstället slogs av i samband med rotationen och propellerbladen slogs av vid kontakten med marken.

Besättningen, som var oskadd kunde själv lämna motorseglaren.

Flygfältsdata

Flygfältet Stöde finns beskrivet i KSAB:s Svenska flygfält. Flygfältet har en gräs-bana i riktning 080/260 grader med benämning 08/26, en längd av 720 meter och bredd på 30 meter. Flygfältet undersöktes två dagar efter olyckan och det noterades då att det fanns högt gräs och buskage på fältets bägge sidor.

Vittnen har uppgett att gräset på flygfältet var långt och oklippt på olycksdagen.

Vidare uppmättes bredden till 23,5 meter på den del av flygfältet där motorsegla-ren havererade.



Bild över Stöde flygfält med avståndsmått.

- A *Ett segelflygplan uppställt i väntan på bogsering.*
- B *Inflyttad startplats, ca 50 m enligt besättningen.*
- C *Första islagpunkt, vänster vinge kapade buskar vid sidan av banan.*
- D *Andra islagpunkt, vänster vinge gick ner i långt gräs vid sidan av banan.*
- E *Flygplanet efter groundloop.*



Bild på avklippt buskage vid punkten C.

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:123) anger att stråkbredden ska vara minst 30 m för den här typen av flygplatser. Segelflygförbundets regler ställer högre krav. I Segelflyghandboken (artikel 405) anges att där segelflygverksamhet bedrivs ska banan vara minst 30 meter bred. Utanför banan ska det finnas ett landningsbart område som sträcker sig 10 meter från banans sidor.

Luftfartyget

Luftfartyget har en spännvidd på 17,5 meter. På vänster vinge fanns tydliga märken efter kontakt med gräs och buskage. Luftfartyget fick omfattande skador på landställ, kroppens undersida och propeller.



Bild på motorseglaren med kapell efter händelsen (vingarna infällda, vingarnas yttre delar är vikta över de inre delarna).

Utlåtande

Starten genomfördes på ett gräsfält som hade en bredd på en del av fältet som underskred både Transportstyrelsens och Segelflyghandbokens föreskrifter samt den i KSAB:s Svenska flygfälts publicerade bredden för flygfältet.

Det hade växt upp buskage och gräset var även långt på fältområdet.

Då bredden på flygfältet endast var 23,5 meter vid platsen för olyckan och spännvidden på motorseglaren 17,5 meter var marginalen till fältkanten liten. Detta kan förklara att elevens och segelflyglärorens försök att korrigera girstörningen inte lyckades då vänster vinge sannolikt redan hade kontakt med buskage och högt gräs.

Orsaksfaktorer:

- Höga buskar och högt gräs fanns i anslutning till banan.
- Flygfältet hade en avsmalnande del som underskred såväl publicerad som föreskriven bredd.
- Startplatsen var olämplig för luftfartygstypen med avseende på tillgänglig bredd och det höga gräset.

Rekommendationer

Inga.