

ISSN 1400-5719

Slutrapport RL 2013:18

**Olycka den 24 juni 2013
med motorsegelflygplanet SE-UDA vid Huggenäs,
Värmlands län.**

Diariernr L-78/13
2013-11-13

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.

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



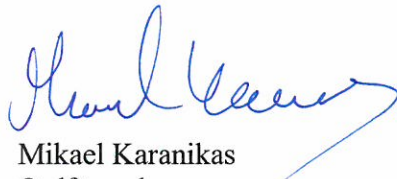
Transportstyrelsen
Sjö- och luftfartsavdelningen

Slutrapport RL 2013:18


Statens haverikommission (SHK) har undersökt en händelse som inträffade den 24 juni 2013 vid Huggenäs, i Värmlands län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-UDA.

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

På haverikommissionens vägnar



Mikael Karanikas
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 24 juni 2013 om att en olycka med ett motorsegelflygplan med registreringsbeteckningen SE-UDA inträffat vid Huggenäs, i Värmlands län.

Händelsen har undersökts av SHK som företräts av Mikael Karanikas, ordförande, och Sakari Havbrandt, utredningsledare.

Haverikommissionen har biträtts av Henrik Svensson och Richard Jonsson som operativa experter.

Undersökningen har följts av Transportstyrelsen genom Margareta Andersson.

Slutrapport RL 2013:18

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-UDA, Super Dimona
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, luftvärdighetsbevis med gällande granskningsbevis (ARC)
<i>Ägare:</i>	Säffle Flygklubb
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2013-06-24, kl. 15.30 i dagsljus. Anm: All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Intill Huggenäs kyrka, Värmlands län, (pos 6908N 01300E; 50 meter över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: Vind 190 grader 7 knop, sikt >10 km, 3/8 med bas 2500 meter, temp. +19 °C.
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga, ingen miljöpåverkan
<i>Föraren:</i>	
<i>Ålder, certifikat</i>	65 år, S-certifikat
<i>Total flygtid</i>	245 timmar, varav 150 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	3,6 timmar, allt på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	10

Händelseförlopp

Avsikten med flygningen var att flyga från Karlstads flygplats till Säffle flygplats.

Starten skedde kl 15.05. Föraren fick klarering mot Säffle 2000 meter ”minus”. Piloten avsåg att efter start stiga till 2000 meter och därefter segelflyga mot Säffle med avslagen motor.

Under segelflygningen mot Säffle fick föraren inte kontakt med termiken utan sjönk med 2-3 m/s. På 500-600 meters höjd uppfattade han att Säffle flygplats inte kunde nås, varför han påbörjade motorstart.

Startförsöket misslyckades och ett fält för utlandning valdes intill Huggenäs kyrka. Utlandningen genomfördes med avstängd motor och mot vinden.

Efter utlandningen kände föraren tidspress att komma tillbaka till Säffle för att överlämna flygplanet till nästa person som bokat sig för flygning. Han satt kvar i motorsegelflygplanet och gjorde ett nytt försök att starta motorn, denna gång med choke, varvid motorn startade direkt. Föraren upplevde att motorn fungerade utan anmärkning och att fältet var tillräckligt långt för start.

Fältet lutade 5-10 grader och hade lågt till halvlångt gräs.
Föraren taxade till en ny startpunkt, där han bedömde att tillgänglig startsträcka med hänsyn till vindriktning och fältets lutning skulle vara tillräckligt.

Under startförloppet uppfattade han att flygplanets kurs inte överensstämde med den avsedda, varvid han ansatte höger sidroder. Detta medförde att flygplanet girade till höger.

Vänster hjul studsade till på en ”jordpuckel”, varefter han upplevde att flygplanet rullade lättare genom gräset. Kort därefter tog höger vinge i marken och en groundloop skedde.

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

Föraren, som var oskadd, kunde själva lämna flygplanet.

Utelandningsfältet

Fältets storlek var ungefär 180 x 140 meter och på diagonalen 240 meter¹ (i riktning gul pil nedan). Fältet undersöktes dagen efter olyckan och det noterades då att det fanns flera ojämnheter och stenar i varierande storlek. Grödans höjd varierade från 10 cm vid startpunkten till 30 cm där olyckan inträffade.

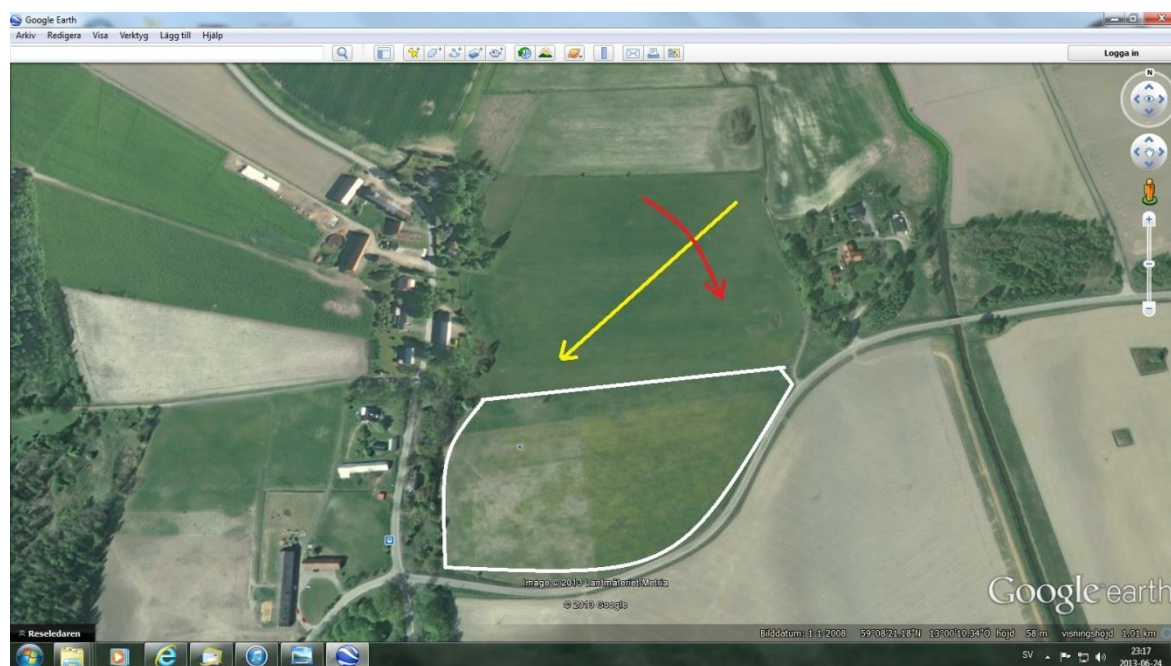


Bild över Huggenäs från Google earth

Gul pil Markerar hur utelandningen och utrullning skedde.
Röd pil Markerar startpunkten och svängd startlinje.

¹ De angivna måtten är stegade av flera personer och kontrollerade för storleksordning genom Google earth.



Bild på hjulspår från starten, notera att flygplanet vridit sig 180 grader mot ursprunglig startriktning. Foto Johan Lund.

Luffartyget

Följande uppgifter är hämtade ur motorsegelflygplanet flyghandbok:

Stallfart	78 km/h
Min flygfart	86 km/h
Startrullsträcka	182 m
Startsträcka vid 15m hinder	274 m

Uppgifterna om startprestanda gäller vid start från hårdgjord bana och med maximalt tillåten flygvikt.



Bild på motorseglaren efter händelsen. Foto Johan Lund.

Utlåtande

I efterhand kan man konstatera att fältet var för kort för en säker start även om hela fältlängden hade utnyttjats. Vidare var markbeskaffenheten och lutningen sådan att en säker start inte kunde göras.

Det faktum att föraren inte steg ur flygplanet för att rekognosera fältet tyder på att han kände behov att snabbt lösa den uppkomna situationen. Vidare utnyttjades inte hela den tillgängliga fältlängden, vilket också kan tyda på att startförsöket utfördes under stress.

Orsaksfaktorer:

- Fältet rekognoserades inte på ett ändamålsenligt sätt före startförsöket.
- Den tillgängliga startsträckan var otillräcklig.
- Startplatsen var olämplig med avseende på markbeskaffenhet och lutning.

Rekommendationer

Inga.