



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

ISSN 1400-5719

Slutrapport RL 2012:02

**Olycka med flygplanet SE-KDP
på Vårgårda flygplats, Västra Götalands län, den 6 mars
2011**

Diariern L-15/11
2012-01-17

Det står 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

<i>Postadress/postal address</i>	<i>Besöksadress/Visitors</i>	<i>Telefon/Phone</i>	<i>Fax/Facsimile</i>	<i>E-post/E-mail</i>	<i>Internet</i>
P.O. Box 12538 SE-102 29 Stockholm Sweden	Sveavägen 151 Stockholm	+46 8 508 862 00	+46 8 508 862 90	info@havkom.se	www.havkom.se



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

Transportstyrelsen
Luftfartsavdelningen
601 73 NORRKÖPING

Slutrapport RL 2012:02

Statens haverikommission har undersökt en olycka som inträffade den 6 mars 2011, på Vårgårda flygplats, Västra Götalands län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-KDP.

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

På haverikommissionens vägnar

Göran Rosvall
Ordförande

Nicolas Seger
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 ska utmynna i svaret 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.

Utredning av luftfartshändelser regleras i huvudsak av förordningen (EU) nr 996/2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart. Utredningen genomförs i enlighet med Chicagokonventionens Annex 13.

Utredningen

SHK underrättades den 6 mars 2010 om att en olycka med ett luftfartyg med registreringsbeteckningen SE-KDP inträffat på Vårgårda flygplats, Västra Götalands län, samma dag kl.10.06.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Göran Rosvall, ordförande, Sakari Havbrandt utredningschef, t.o.m. den 14 augusti 2011 och därefter Nicolas Seger.

SHK har biträtts av Henrik Svensson som teknisk expert samt av Liselotte Yregård som medicinsk expert.

Undersökningen har följts av Transportstyrelsen genom Barbro Holmqvist.

Slutrapport RL 2012:02

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-KDP, Cessna 172
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, luftvärdighets bevis med gällande granskningsbevis
<i>Ägare</i>	Alingsås flygklubb
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2011-03-06, kl. 10.06 i dagsljus Anm. All tidsangivelse avser svensk normaltid (UTC + 1 timme)
<i>Plats</i>	Värgårda flygplats, Västra Götalands län, (pos 580224N 124718E; 100 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Frivilliga Flygkåren, övning
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind nord till nordväst 8-12 knop, sikt >10 km, molnfritt, temp./daggpunkt -1/-10 °C, QNH 1027 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>spanare</i>	1
<i>Personskador</i>	Föraren allvarligt skadad
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Befälhavaren:</i>	
<i>Ålder, certifikat</i>	60 år, PPL (A)
<i>Total flygtid</i>	1 500 timmar, varav 1 000 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	10 timmar, varav 5 timmar på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	19, varav 15 på typen
<i>Spanaren:</i>	
<i>Ålder, certifikat</i>	54 år, PPL (A)

Händelseförlopp m.m.

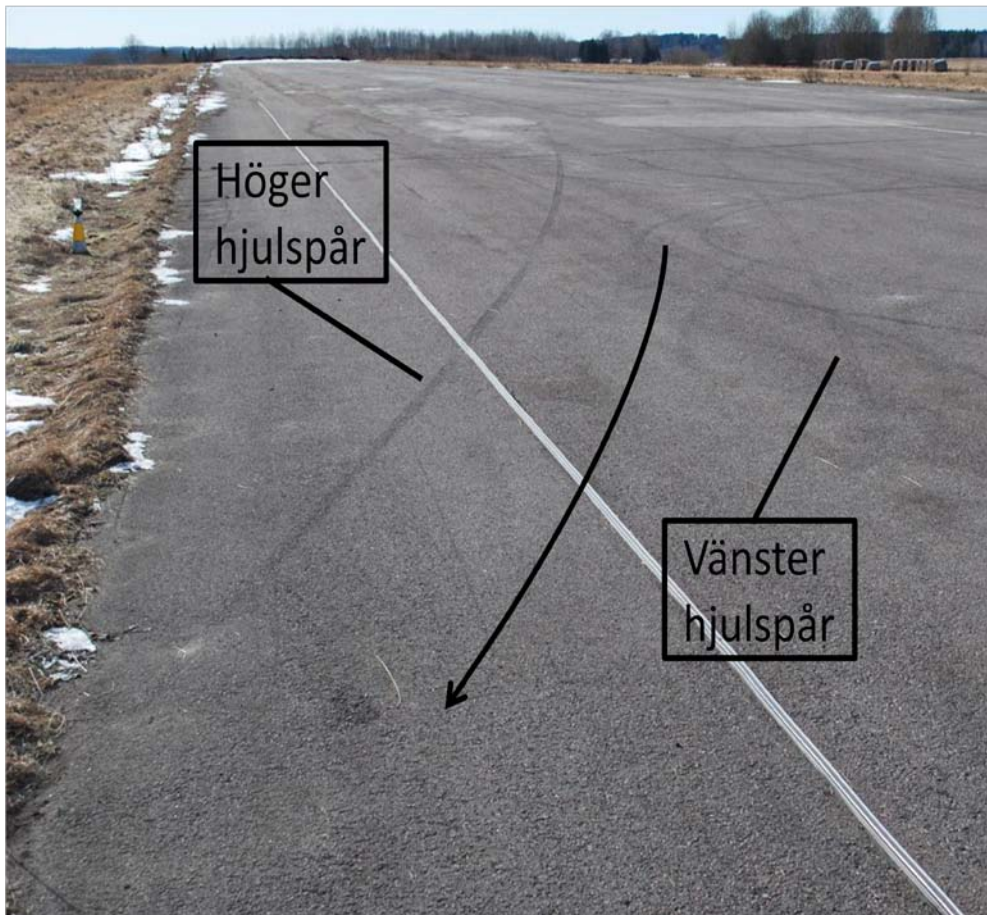
Flygningen var en övning inom ramen för Friviliga Flygkårens verksamhet. Besättningen, som bestod av befälhavaren och en spanare, startade flygningen i Borås och flög till Värgårda efter att ha övat landningar på den isbelagda sjön Mjörn. Avsikten var att träna precisionslandningar med påföljande starter på Värgårda flygplats.

Inflygningen till bana 04 var normal. Landningen skedde fem till tio meter efter den avsedda sättningspunkten och utrullningen var normal. Föraren drog på fullgas, tog in klaffen och stängde av förvärmningen till förgasaren i avsikt att starta. Plötsligt girade flygplanet åt höger. Föraren försökte lätta genom att ta styrspaken bakåt och korrigera giren men flygplanet fortsatte åt höger medan nosen drogs nedåt. Gasen drogs av till tomgång, flygplanet fortsatte över en stubbåker och stannade i ett dike. Båda ombordvarande kunde ta sig ut ur flygplanet på egen hand och ringa efter hjälp.

Föraren ådrog sig kotkompression på en kota i brösttryggraden.



Figur 1. Olycksplatsen.



Figur 2. Bild tagen motsatt färdriktningen visar att höger hjulspår är kraftigare än vänster hjulspår.

Räddningsinsatsen

Via 112 samtal fick SOS-centralen i Göteborg uppgift om flyghaveriet på Värgårda flygplats. Ett samtal kom in från föraren kl. 10.09 den aktuella dagen och innehöll bl.a. uppgift om flygplanet, haveriplatsen, att de båda som varit ombord hade tagit sig ur flygplanet och hade ont i ryggen. Flygräddningen vid

JRCC¹ kopplades in i pågående samtal. SOS-centralen larmade brandstationerna i Vårgårda och Alingsås samt två ambulanser och polisen. Första enhet från räddningstjänsten i Vårgårda var framme på haveriplatsen ca elva minuter efter besvarat 112 samtal. De båda skadade togs om hand av räddnings- och sjukvårdspersonalen och transporterades med ambulans till Alingsås lasarett. Räddningstjänsten stoppade ett begränsat läckage av bränsle från flygplanet.

Teknisk undersökning

SHK utförde en teknisk undersökning på båda huvudhjulen samt på höger broms. Ingenting har framkommit som tyder på att några felfunktioner fanns före olyckan. Kontroll utfördes även av noshjulet utan att något onormalt kunde upptäckas.

Medicinsk undersökning

Med anledning av att föraren tidigare hade genomgått en fotoperation har SHK genomfört en medicinsk undersökning med avseende på funktionen hos förarens höger fot. Ingenting har framkommit som tyder på att den tidigare operationen har haft någon inverkan på olyckan.

Utlåtande

Vid en högergir är trycket högre på vänster hjul än på höger hjul. Om man förutsätter att hjulen var obromsade och rullade fritt torde det hjulet med högst tryck ge det kraftigaste spåret. I figur två framgår det att höger hjul lämnat ett kraftigare spår vilket leder till att höger hjul sannolikt varit bromsat eller låst under giren.

SHK har inte kunnat fastställa orsaken till att höger broms varit ansatt.

Rekommendationer

Inga.

¹ JRCC: Joint Rescue Coordination Centre