



Slutrapport RL 2015:02

**Olycka vid Hössna, Västra Götalands län
den 2 augusti 2014 med segelflygplanet
SE-UUT av modellen PIK-20D, opererad
av en privatperson.**

Diariernr L-100/14

2015-03-03

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 Sjödén/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 2 augusti 2014 om att en olycka med ett segelflygplan med registreringsbeteckningen SE-UUT inträffat vid Hössna, Västra Götalands län, samma dag klockan 18.00.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Hans Ytterberg, ordförande och Sakari Havbrandt, utredningsledare.

Haverikommissionen har biträtts av Henrik Svensson som operativ expert.

Som rådgivare för Transportstyrelsen har Bernt Kolm deltagit.

Följande organisationer har notifierats: Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO), Europeiska byrån för luftfartsäkerhet (EASA), EU-kommissionen och Transportstyrelsen.

Slutrapport RL 2015:02

Luffartyg:	
Registrering, modell	SE-UUT, PIK-20D
Klass, luftvärdighet	Normal, luftvärdighetsbevis och gällande granskningsbevis (ARC) ¹
Serienummer	20624
Ägare	I privat ägo
Tidpunkt för händelsen	2 augusti 2014, klockan 18.00 i dagsljus Anmärkning: all tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC ² + 2 timmar)
Plats	Hössna, Västra Götalands län, (position 5749N 01331E, 20 meter över havet)
Typ av flygning	Sträckflygning
Väder	Enligt SMHI:s analys: Sydostlig vind 13 knop, sikt > 10 km, inga moln under 5 000 fot, temperatur/daggpunkt +24/+10 °C, QNH ³ 1015 hPa
Antal ombord:	1
Personskador	Inga.
Skador på luftfartyget	Betydande
Andra skador	Neddriven elledning
Föraren:	
Ålder, certifikat	23 år, Segelflygarcertifikat
Total flygtid	358 timmar, varav 56 timmar på typen
Flygtid senaste 90 dagarna	80 timmar, varav 24 timmar på typen
Antal landningar senaste 90 dagarna	54, varav 9 på typen

SUMMARY IN ENGLISH

The flight took off from Falköping airport to attempt a 132 km long cross-country flight with two turn points. After the first turn point the thermals got weaker and the altitude decreased.

A suitable field was selected and an out-landing was commenced. Shortly before touch-down the glider collided with a power line which hit the canopy and the wing and finally ripped off the stabilizer. The glider hit the ground with the nose first and rolled a further 150-200 meters before stopping.

The pilot was not injured.

The poles for the power line were hidden by a house and a tree. See picture 2.

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.

The wires of the power line are nearly impossible to detect from the air which means that it is necessary to see the poles in order to be certain to avoid the power lines.

The accident was caused by the fact that the power lines were hard to detect due to the hidden poles.

Faktaredovisning

Avsikten med flygningen var att träna sträckflygning inför ett nordiskt mästerskap för juniorer. Föraren startade från Falköpings flygplats för att flyga en bana som hade två brytpunkter och en distans av 132 km. Första brytpunkten i Sandhem rundades och på väg till den andra brytpunkten upplevde föraren att uppvindarna blev sämre.

Flyghöjden blev lägre varvid föraren började leta efter en lämplig åker för eventuell utelandning. Han valde en slagen vall och började planera landningen. Han hittade lite svaga uppvindar och kunde stiga några meter, dock var höjdtillskottet för litet för att kunna ta sig vidare.

Han valde därför att genomföra utelandningen. Föraren upplevde att fältet var ganska kort i landningsriktningen och lade upp en lång medvindslinje för att genom en lång final kunna göra en bra höjdbedömning. Vidare har han uppgett att han kände att inflygningen var stabil, med korrekt flygfart och bra höjdhållning.

Strax före sättningen noterade föraren flera elledningar som gick över fältet, tvärs landningsriktningen. Ett ögonblick senare kolliderade segelflygplanet med den undre ledningen.

Ledningen tog i huvan och vingen varefter den fastande i stabilisatorn som slets av. Föraren upplevde en smäll och ett smattrande ljud varefter segelflygplanet slog i marken med nosen före. Flygplanet studsade upp och landade igen och rullade sedan 150-200 meter innan det stannade med en gir på 90 grader.

Föraren som var oskadd kunde själv lämna segelflygplanet.

Elledningarnas trästolpar stod, sett ifrån inflygningsriktningen, skymda av ett hus och ett träd. Se figur 2.

Föraren har uppgett att han vid rekognoseringen av fältet på låg höjd före landningen letade efter hinder i åkern som t.ex. stenar, kraftledningar, elstolpar etc. utan att hitta något.



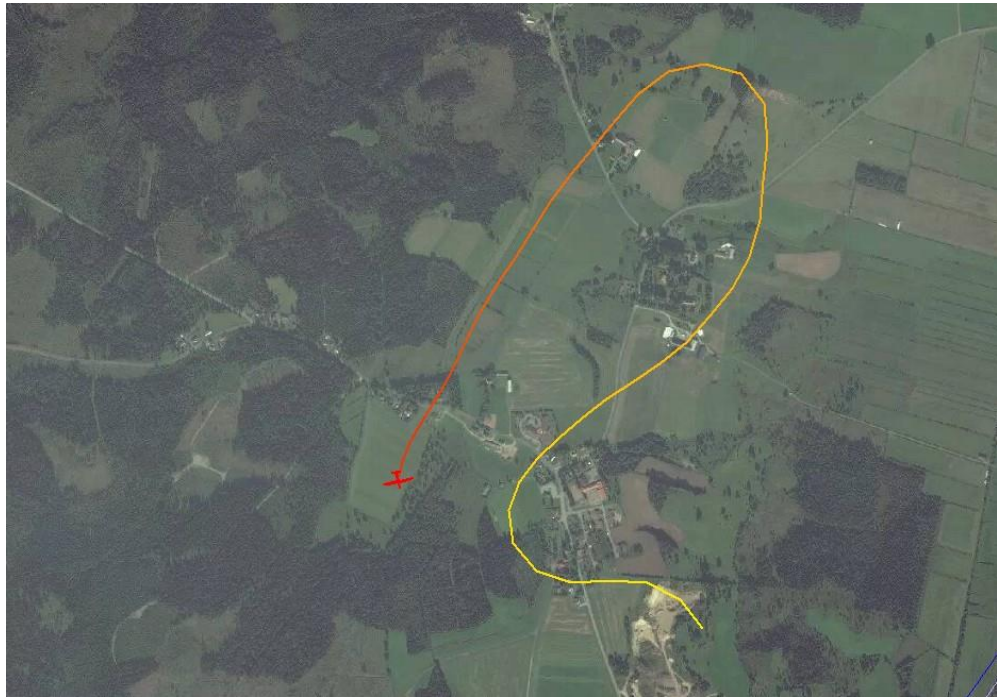
Figur 1. Utlandningsfältet mot inflygningsriktningen med segelflygplanet SE-UUT efter landning. Elledningen är markerad med gul streckad linje och de båda elstolparna är markerade med gul cirkel. Foto: Jerry Isaksson.



Figur 2. Utlandningsfältet från inflygningsriktningen. Elledningen är markerad med gul streckad linje och området där elstolparna står är markerade med gul cirkel (gula pilar visar delar av stolpar). Foto: Google Earth™

Loggerdata från GPS

Föraren hade en GPS-logger ombord för att kunna registrera sin flygning. Loggerdata från landningen stämmer väl överens med förarens beskrivning av landningen.



Figur 3. Loggerdata med händelseförloppet sista 2 minuterna. Foto: Google Earth™



Figur 4. Loggerdata som visar händelseförloppet vid landningen. Elledning är markerad med gul streckad linje och de båda elstolparna är markerade med gul cirkel. Foto: Google Earth™



Figur 5. Segelflygplanet slet av den undre elledningen.
Foto: Jerry Isaksson.



Figur 6. Fenan med skadad infästning för stabilisatorn.
Foto: Jerry Isaksson.

Utlåtande

Att landa på okända platser medför alltid en ökad risk. Med ett segelflygplan som utan uppvindar konstant förlorar höjd är möjligheten till en fullständig rekognosering begränsad. Vidare är det omöjligt att avbryta en påbörjad landning.

Själva ledningstrådarna är normalt nästan omöjliga att se från luften, vilket medför att man måste se stolparna för att helt säkert undvika ledningar.

Att ledningarna var dragna en bit in på fältet, och inte längs med vägen som oftast är fallet, kan ha bidragit till att föraren inte upptäckte dessa vid rekognoseringen.

Olyckan orsakades av att ledningarna var svåra att upptäcka eftersom stolparna var skymda.

Rekommendationer

Inga.

På haverikommissionens vägnar



Hans Ytterberg



Sakari Havbrandt