



Slutrapport RL 2015:14

Olycka vid Västerås/Johannisbergs flygplats, Västmanlands län den 4 juni 2015 med segelflygplanet SE-UOB av modellen Janus C, opererat av en privatperson.

Diariernr L-49/15

2015-11-18

SHK utreder olyckor och tillbud från säkerhetssynpunkt: Syftet med utredningarna är att liknande händelser ska undvikas i framtiden. SHK:s utredningar 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 utreda olyckor och tillbud till olyckor i syfte att förbättra säkerheten. SHK:s utredningar syftar till att så långt som möjligt klarlägga såväl händelseförlopp och orsak till händelsen som skador och effekter i övrigt. En utredning ska ge underlag för beslut som har som mål att förebygga att en liknande händelse inträffar i framtiden eller att begränsa effekten av en sådan händelse. Samtidigt ska utredningen 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 utredningar 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 utredning. 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 utredningen 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 4 juni 2015 om att en olycka med ett segelflygplan med registreringsbeteckningen SE-UOB inträffat vid Västerås/Johannisbergs flygplats, Västmanlands län samma dag klockan 16.45.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Mikael Karanikas, ordförande och Nicolas Seger, utredningsledare.

Haverikommissionen har biträtts av Henrik Svensson som operativ expert.

Som rådgivare för Transportstyrelsen har Magnus Axelsson deltagit.

Följande organisationer har notifierats: Europeiska byrån för luftfartsäkerhet (EASA), EU-kommissionen, Transportstyrelsen och den tyska myndigheten för säkerhetsutredningar, Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU).

Utredningsmaterialet

Intervjuer har genomförts med piloten.

Slutrapport RL 2015:14

Luffartyg:	
Registrering, typ	SE-UOB, Janus
Modell	Janus C
Klass, luftvärdighet	Normal, luftvärdighetsbevis och gällande granskningsbevis (ARC) ¹
Serienummer	291
Ägare	Västerås Segelflygklubb
Tidpunkt för händelsen	4 juni 2015, klockan 16.45 i dagsljus Anmärkning: all tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC ² + 2 timmar)
Plats	Johannisberg flygplats, Västmanlands län, (pos 5934N, 01630E, 8 meter över havet)
Typ av flygning	Privat
Väder	Enligt SMHI:s analys: västlig vind, 15 knop, byar på 25 knop, sikt >10 km, inga moln under 5 000 fot, temperatur/daggpunkt +18°C/+3°C, QNH 1019 hPa
Antal ombord:	2
Besättning inklusive kabin	1
Passagerare	1
Personskador	Inga
Skador på luftfartyget	Betydande
Andra skador	Vindruta på personbil, ingen miljöpåverkan
Befälhavaren:	
Ålder, certifikat	64 år, segelflygcertifikat, SPL
Total flygtid	1 558 timmar, varav 500 timmar på typen
Flygtid senaste 90 dagarna	7 timmar, varav 3 timmar på typen
Antal landningar senaste 90 dagarna	27

SUMMARY IN ENGLISH

The accident took place at Västerås/Johannisberg airport and involved a sailplane of the model Janus C with two persons on-board.

During turn to final runway 23 the pilot noted an increase in wind speed and a high rate of descend. The airbrake was not used due to the low altitude. The approach proceeded below a power line, after which the sailplane hit the ground, sled down in a ditch and bounced up on a road. The sailplane veered 90 degrees and hit a car with one of the wings.

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

² UTC (Coordinated Universal Time) - referens för angivelse av tid världen över.

No injuries occurred. The sailplane was substantially damaged.

The accident was caused by the landing being performed without enough consideration to the actual wind conditions.

Faktaredovisning

Piloten startade med hjälp av vinsch från Västerås/Johannisberg flygplats och fick ca 600 meters höjd efter urkoppling. Efter ett antal svängar påbörjades landningsvarvet mot bana 23. Ett normalt landningsvarv gjordes från nedflygningssektorn och på medvindslinjen i höjd med sättningspunkten uppgav piloten att höjden var 200 meter samt att indikerad flygfart var 110 km/h. Allt kändes normalt. Vid insvängning på finalen noterade emellertid piloten att vinden ökat i vindstyrka och segelflygplanet sjönk kraftigt.

Under flygningen på finalen mot banan använde piloten ingen broms eftersom han insåg att han inte skulle nå fram till banan. Han svängde även lite för att undvika några träd. På låg höjd flög han under en kraftledning och slog sedan i marken, ner i ett vägdike och studsade upp på en väg. Segelflygplanet girade ungefär 90 grader och träffade en bil med ena vingen. Bilen frontruta gick sönder, segelflygplanets bakkropp slogs av och den ena vingen skadades. Piloten och passageraren samt bilföraren klarade sig utan fysiska skador.

SMHI har uppgett att vinden vid tillfället var västlig med 15 knop och i byar upp till 25 knop. Flera piloter som är aktiva på Johannisberg har framfört att kraftig vind från väst/sydväst och låg vattentemperatur i sjön ger stora sjunkområden över strandkanten på final till bana 23. Kraftig vind i samband med landning med ett segelflygplan ger sämre glidprestanda över marken med högre sjunkgradient som följd.

Analys av loggdata från GPS

Piloten hade en GPS ombord för loggning av flygningen. Loggdata från landningen stämmer överens med pilotens beskrivning av landningen. Fem minuter innan olyckan landande ett annat segelflygplan av samma typ, SE-UUB. Loggdata från den flygningen har jämförts med den aktuella flygningen med SE-UOB (se figur 1).

Båda segelflygplanens loggdata visar hög sjunkhastighet på finalen och att SE-UOB även hade stor sjunkhastighet under sin flygning på baslinjen.

Genom att jämföra båda segelflygplanens flygfart över marken (ground-speed) så visas att vindstyrkan vid den aktuella tidpunkten var hög och att den skiftade under tiden, dvs. att vinden var byig.

Båda segelflygplanen hade en sjunkhastighet på ca 8 m/s på finalen. SE-UUB, som landade fem minuter innan SE-UOB hade dock ungefär 50 meter högre höjd. Piloten i SE-UUB har framfört att han höll ganska hög flygfart från medvinden under hela landningsvarvet. Han upplevde även hög sjunkhastighet på finalen och fick på slutet ta in luftbromsen för att hålla glidbanan.



Figur 1. Loggdata som visar händelseförloppet vid landningen av SE-UOB (Röd linje). Höjdgivelseser är över marken, Vario anger sjunkhastighet i m/s och Gsp är fart över marken. Den blå linjen visar segelflygplanet SE-UUB som landade 5 minuter innan SE-UOB. Bild från Google Earth. Kartdata © Lantmäteriet Dnr R61749_13002.



Figur 2. SE-UOB efter olyckan. Foto Henry Bäckman.

Utlåtande

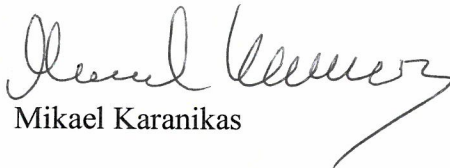
Under den aktuella flygningen var vinden stark och byig. För att kunna landa säkert i kraftig vind måste extra marginal planeras, i form av extra höjd i landningsvarvet och baslinje närmare flygfältet för att kompensera en sämre glidvinkel mot marken. Piloten angav att han inte använde luftbroms under flygningen på finalen vilket tyder på att flygplanet hade för låg höjd med tanke på den rådande vindstyrkan.

Olyckan orsakades av att landningen utfördes utan att tillräcklig hänsyn tagits till rådande vindförhållanden.

Säkerhetsrekommendationer

Inga.

På haverikommissionens vägnar


Mikael Karanikas


Nicolas Seger