

Olycka med ett flygplan av modellen Cessna 172S vid Skövde flygplats

Statens haverikommission har utrett en olycka med flygplanet SE-MIA av modellen Cessna 172S i samband med landning vid Skövde flygplats, Västra Götalands län, den 15 mars 2025

2025-12-15



Om Statens haverikommission

Statens haverikommission (SHK) utreder olyckor och allvarliga tillbud från säkerhetssynpunkt oavsett om de inträffat på land, till sjöss eller i luften. Myndighetens olycksutredningar ska sprida kunskap och ge underlag för åtgärder hos myndigheter, företag, organisationer och enskilda som förbättrar säkerheten och minskar risken för olyckor. Verksamheten ska också bidra till att människor kan känna trygghet och tillit till samhällets institutioner och till förtroendet för transportsystemen. I uppdraget ingår också att bedöma de insatser som samhällets räddningstjänst har gjort i samband med en olycka. Däremot ska utredningarna inte fördela skuld eller ansvar, vare sig straffrättsligt, civilrättsligt eller förvaltningsrättsligt.

SHK:s utredningar syftar till att ge svar på tre frågor

- Vad hände?
- Varför hände det?
- Hur undviks att en liknande händelse inträffar i framtiden?

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.

Rapporten finns även på SHK:s webbplats: www.shk.se

Rapporten omfattas av licensen Creative commons erkännande 2.5 Sverige (CCBY 2.5 SE). Det betyder att du får kopiera, sprida och bearbeta texten under förutsättning att du anger att SHK är upphovsrättsinnehavare. Om du använder materialet i denna rapport ska du som källa ange Statens haverikommission och rapportnummer.

Illustrationerna i SHK:s rapporter skyddas av upphovsrätt. Om inte annat anges i rapporten är SHK upphovsrättsinnehavare. Om någon annan än SHK är upphovsrättsinnehavare behöver du dennes tillstånd för att få använda materialet.

Innehållsförteckning

Om Statens haverikommission	2
Summary in English	4
Conclusions	4
Causes of the Accident	4
Utredningen	5
Utredningsmaterialet	5
Faktaredovisning	7
Förutsättningar	7
Händelseförlopp	7
Uppgifter från personer på marken	9
Pilotens kvalifikationer	9
Flygplanet	10
Kursstabilitet	11
Beskrivning av P-faktor och slipström	11
Meteorologisk information	12
Flygplatsdata	12
Färd- och ljudregistratorer	13
Olycksplats och skador på flygplanet	15
Räddningsinsatsen	16
Landning i sidvind	17
Referensflygning	17
Slutsatser	17
Orsaker till olyckan	19
Säkerhetsrekommendationer	19

Summary in English

The pilot and two passengers were to carry out a private flight from Västerås-Johannisberg Airport to Skövde Airport.

During the approach and landing phase to Skövde, turbulence was experienced.

The touchdown on the runway was hard and followed by a bounce. The aircraft then drifted to the left, whereupon the pilot decided to initiate a go-around. During the application of engine power, which occurred at low speed and with a high pitch angle, the aircraft made an uncontrolled yaw to the left, accompanied by a steep left bank. As a result, the aircraft veered off the runway to the left and onto the runway strip. The aircraft then moved on the ground along the strip in an easterly direction with full power applied.

At the edge of the runway strip, the aircraft crossed a ditch, causing the nose landing gear to break off. The aircraft subsequently collided with a group of birch trees and came to a stop.

No personal injuries occurred, but the aircraft sustained substantial damage.

Conclusions

The aircraft was airworthy at the time of the occurrence. No technical malfunction or defect with the aircraft that could have contributed to the accident was identified. The pilot was qualified to conduct the flight, but had relatively limited flight experience.

There was a crosswind from the right which, in gusts, may have been close to the aircraft's maximum demonstrated crosswind.

During the go-around attempt, the pilot's rudder control inputs were insufficient to counteract the left-turning tendencies produced by the propeller. A reference flight demonstrated that the left-turning tendencies generated became pronounced during power application at a high pitch angle and low speed. This likely caught the pilot by surprise.

Causes of the Accident

The prevailing wind conditions made the landing challenging in view of the pilot's limited flight experience.

During the attempted go-around, the pilot's control inputs were inadequate to counteract the left-turning tendencies, which combined with the effect of the crosswind resulted in a runway excursion.

Startle effects and the elevated stress level negatively affected the pilot's ability to act rationally. The occurrence evolved into an accident when the go-around was continued, despite the fact that the conditions for a safe outcome no longer existed after the aircraft had departed the runway.

Safety recommendations

None.

Utredningen

SHK underrättades den 15 mars 2025 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-MIA inträffat vid Skövde flygplats, Västra Götalands län, samma dag kl. 11.22.

Olyckan har utretts av SHK som företrätts av Jonas Bäckstrand, ordförande fram till 16 juni 2025 och därefter Anna Stenberg, Ola Olsson, utredningsledare och Johan Nikolaou, operativ utredare.

Utredningen har följts av Matthew Hilscher, som rådgivare för Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (EASA), och av Magnus Axelsson för Transportstyrelsen.

Följande organisationer har notifierats: EASA, EU-kommissionen, myndigheten för säkerhetsutredningar i USA (NTSB) och Transportstyrelsen.

Utredningsmaterialet

- Intervjuer har genomförts med piloten, passagerarna och personer vid Skövde flygplats.
- Flygplanet och olycksplatsen har undersökts.
- Flygplanets tekniska dokumentation har granskats.
- Data från flygplanets elektroniska flyginstrumentsystem har inhämtats och analyserats.
- En referensflygning har genomförts med ett flygplan av samma modell.

Rapporten är i kortformat och har avgränsats i fråga om fakta och uppgifter som inte är relevanta för händelsen.

Slutrapport SHK 2025:21

Uppgifter	
Luftfartyget:	Registrering: SE-MIA Modell: Cessna 172S Luftvärdighetsbevis och gällande granskningsbevis (ARC) ¹ Serienummer: 172S-10633 Ägare: Västerås Flygklubb
Tidpunkt för händelsen:	2025-03-15, kl. 11.22 i dagsljus Anmärkning: all tidsangivelse avser svensk normaltid (UTC ² + 1 timme)
Plats:	Skövde flygplats, Västra Götalands län, (position 5827N 01358E, 99 meter över havet)
Typ av flygning:	Privat
Väder:	Enligt SMHI: Vind sydvästlig 10–15 knop med vindbyar upp till 27 knop, sikt 30–50 km, brutet molntäcke med bas 1 000–1 700 fot, temperatur/daggpunkt +4/-2°C, QNH ³ 1017 hPa
Antal ombord:	Totalt: 3 Besättning: 1 Passagerare: 2
Skador:	Personskador: Inga Skador på luftfartyget: Betydande Andra skador: Inga
Piloten:	Certifikat: PPL(A) ⁴ med giltigt medicinskt intyg Total flygtid: 118 timmar, varav 11 timmar på typen Flygtid senast 90 dagarna: 11 timmar, varav 7 timmar på typen Antal landningar senaste 90 dagarna: 31, varav 23 på typen

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.

⁴ PPL(A) (Private Pilot License Aeroplane) – privatflygarcertifikat för flygplan.

Faktaredovisning

Förutsättningar

Piloten och två passagerare skulle genomföra en privatflygning från Västerås-Johannisbergs flygplats till Skövde flygplats.

Piloten hade föränmält flygningen via mailkontakt med den lokala flygklubben och fått information om de lokala procedurerna vid Skövde flygplats. Vid den dagliga tillsynen av flygplanet observerade piloten inte några avvikelser och det fanns inte heller några kvarstående anmärkningar i flygplanets loggbok. Några aktuella väderuppgifter för destinationen hade inte inhämtats.

Händelseförlopp

Flygningen mot Skövde genomfördes på en flyghöjd av 5 500 fot och över ett brutet molntäcke samt i motvind.

Piloten beslutade att landa på bana 19 på Skövde flygplats. Under planén upplevdes kraftig turbulens.

Någon lokalisering av vindstruten för att kontrollera aktuell vindriktning och styrka utfördes inte under landningsvarvet.

Inflygningen påbörjades via medvindslinjen på en flyghöjd av 1 000 fot AMSL⁵ (omkring 700 fot över marken). Enligt registrerade data anslöts finalen på 500 fot AMSL (200 fot över marken) och med ett avstånd av 0,5 nautiska mil från banans tröskel (se figur 1). Flygplanet konfigurerades för landning med full klaff.

⁵ AMSL (Above Mean Sea Level) – över havsytans medelnivå.



Figur 1. Flygdata av inflygningen och landningsförsöket vid Skövde flygplats. Bild: Google Earth@lantmäteriet med markering i gult infogad av SHK.

Piloten upplevde kraftig turbulens under landningsvarvet och nedsvep på kort final. Sättningen på banan blev hård och följdes av en studs. Flygplanet drev därefter åt vänster, varpå piloten beslutade att göra ett omdrag. I samband med gaspådraget, som skedde i låg fart och med hög tippvinkel (vinkeln mellan flygplanets längdaxel och horisonten), uppstod en okontrollerad gir tillsammans med en kraftig bankning åt vänster. Detta ledde till att flygplanet lämnade banan åt vänster och åkte ut över stråket, som är det område som omger banan. Flygplanet fortsatte därefter på marken i östlig riktning på stråket med fullt motorpådrag. Registrerade data visar att flygplanet i detta skede hade en indikerad fart om 30 knop och en tippvinkel nos-upp om 13 grader.

Vid stråkets kant passerade flygplanet ett dike och i samband med det slets noslandstället av. Flygplanet träffade därefter ett trädparti med ungbjörk och stannade (se figur 2).



Figur 2. Flygplanet på olycksplatsen.

Piloten och passagerarna var oskadda. De stannade dock kvar i flygplanet i omkring tio minuter för att diskutera händelsen. Flygplanets dörrar blev blockerade vid olyckan och de evakuerade flygplanet via det öppningsbara fönstret i höger dörr.

Uppgifter från personer på marken

En pilot i ett annat flygplan, som taxade ut mot bana 19 för start, observerade slutskedet av händelseförloppet. Piloten informerade personer som befann sig i den lokala flygklubbens lokal om händelsen. Piloten genomförde därefter sin planerade flygning. Piloten uppgav att det rädde kraftig, byig vind från sydväst vid tillfället.

Personerna i flygklubbens lokal begav sig med bil till olycksplatsen för att bistå personerna i flygplanet. Vid ankomsten höll de ombordvarande personerna på att ta sig ut ur flygplanet. Flygplanets strömbrytare och bränslereglage stängdes av efter att personerna som kommit till platsen påtalat detta för piloten.

De uppskattade att vinden vid tillfället var sydvästlig med en styrka om 8–10 meter per sekund (15–19 knop).

Pilotens kvalifikationer

Piloten, 57 år, hade PPL(A) med gällande behörighet på klassen SEP(land) och giltigt medicinskt intyg.

Piloten erhöll sitt certifikat i maj 2021 och hade totalt 118 flygtimmar, varav 11 på Cessna 172.

Flygtid (timmar) senaste	24 timmar	7 dagar	90 dagar	Totalt
Alla typer	0	2	11	118
Aktuell typ	0	2	7	11

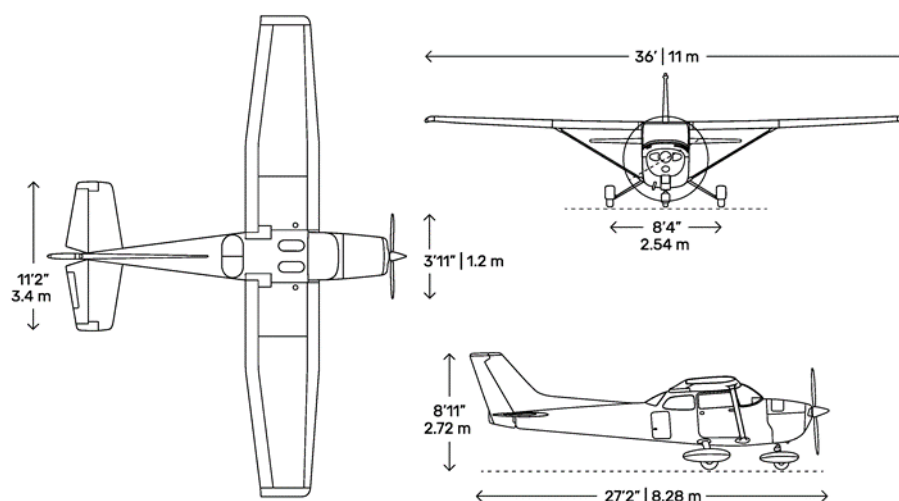
Antal landningar senaste 90 dagarna: 31 varav 23 på typen.

Skiltnadsutbildning på Cessna 172 gjordes den 26 oktober 2024.

Senaste PC⁶ genomfördes den 18 maj 2024 på Piper PA28.

Flygplanet

Flygplanet av modellen Cessna 172S är ett fyrsitsigt, högvingat en-motorigt flygplan. Det är drygt 8 meter långt och har en spännvidd på 11 meter. Det har fast landställ med noslandstätt. Det är utrustat med en fyrcylindrig kolvmotor som utvecklar 180 hästkrafter. Propellern är högerroterande. Maximal demonstrerad sidvindskomponent är 15 knop. Stallfarten med fullt utfällda vingklaffar är 40 knop.



Figur 3. Treplansskiss av Cessna 172S.

Flygplanet	
Typcertifikatinnehavare	Textron Aviation Inc.
Modell	172S
Serienummer	172S-10633
Tillverkningsår	2007
Flygmassa, kg	Max tillåten start-/landningsmassa 1 157, aktuell 1 090
Masscentrumläge	Inom tillåtna gränser
Total gångtid, timmar	3 155
Gångtid efter senaste periodiska tillsyn, timmar	7

⁶ PC (Proficiency Check) – kontroll av flygkompetens.

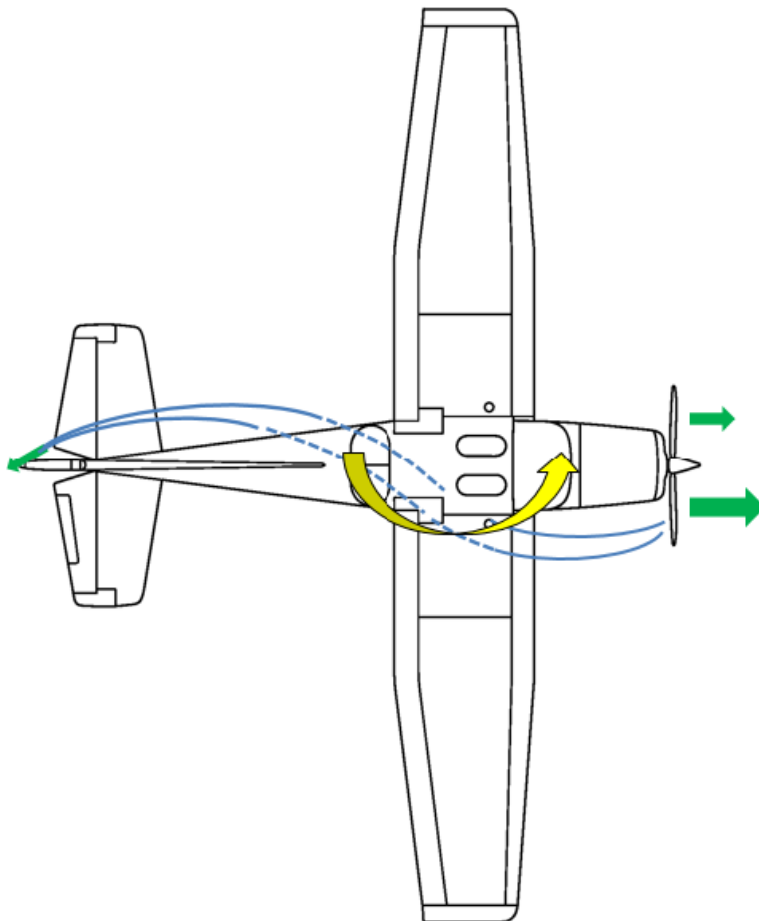
Flygplanet	
Typ av bränsle som tankats före händelsen	91/96 UL
Motor	Lycoming IO-360-L2A
Propeller	McCauley 1A170E/JHA 7660

Kursstabilitet

I låg fart bidrar noshulets kontakt med marken till att upprätthålla flygplanets kursstabilitet. Med ökad fart och ökade luftkrafter bidrar den vertikala stabilisatorn tillsammans med sidrodret och flygkroppens ytor till riktningstabiliteten.

Beskrivning av P-faktor och slipström

Flygplan med högerroterande propeller har en tendens att gira åt vänster vid gaspådrag. Det finns flera faktorer som bidrar till detta. De främsta faktorerna är P-faktorn och slipströmmen (se figur 4).



Figur 4. De gröna pilarna visar effekten av P-faktorn. Den blå markeringen symboliserar slipströmmen. Den gula pilen symboliserar resultanten av de moment som uppstår av P-faktorn och slipströmmen.

P-faktorn är ett aerodynamiskt fenomen som medför en asymmetrisk förskjutning av propellerens dragkraftcentrum. På en högerroterande propeller går propellerbladen nedåt på höger sida. Om flygplanet har en hög anfallsvinkel kommer de nedåtgående bladen få en högre anfallsvinkel relativt luftflödet och därmed mer dragkraft än de uppåtgående bladen på vänster sida. Denna förskjutning av dragkraftscentrumet resulterar i att flygplanet vill gira åt vänster.

Slipströmmen uppstår av det luftflöde som propellern genererar. Slipströmmen rör sig spiralformigt kring flygplanskroppen och verkar på stjärtpartiets vänstra sida. Även slipströmmen vill vrida flygplanet åt vänster.

Användning av roderpedalerna är nödvändigt för att hålla flygplanet på en rak kurs under såväl start som landning och vid ändring av gaspådrag. Med höger pedalutslag kan en pilot motverka flygplanets tendens att gira åt vänster.

Meteorologisk information

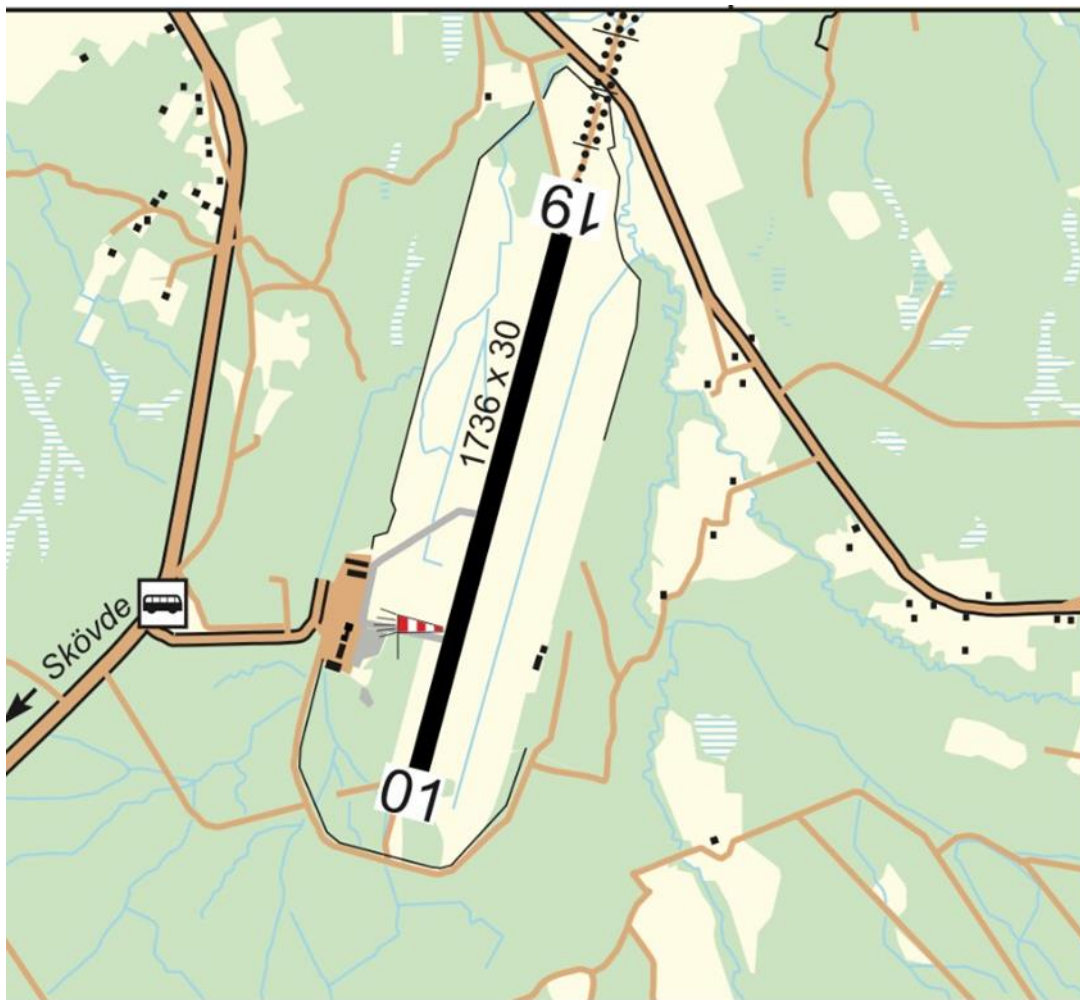
Enligt information från SMHI fanns på förmiddagen stratocumulusmoln över västra Götaland, med molnbas 1 000–1 700 fot. Sikten var god, 30–50 km. Vinden kom från sydväst med en styrka på 10–15 knop, med korta byar upp till 27 knop. Efter kl. 11 ökade risken för kraftigare vindbyar på grund av konvektion. Temperatur/dagpunkt: +4/-2°C. Lufttryck (QNH): 1017 hPa.

Flygplatsdata

Skövde flygplats är en så kallad inrättad flygplats, som inte kräver godkännande av Transportstyrelsen. Flygplatsen är okontrollerad, vilket innebär att det inte finns någon flygplatskontrolltjänst. Det finns en belagd bana med beteckning 01/19 som är 1 736 meter lång och 30 meter bred. En vindstrut är placerad vid flygplatsområdets sydvästra del (se figur 5).

I KSAB⁷ *Svenska Flygfält* finns det en varning för att nedsvep kan förekomma på kort final bana 19 vid vindriktningar mellan 200–280 grader, dvs. vid sydvästlig till västlig vind.

⁷ KSAB (Företag ägt av KSAK, Kungliga Svenska Aeroklubben) – saluför flygrelaterade produkter.



Figur 5. Skövde flygplats. Bild: KSAB Svenska Flygfält.

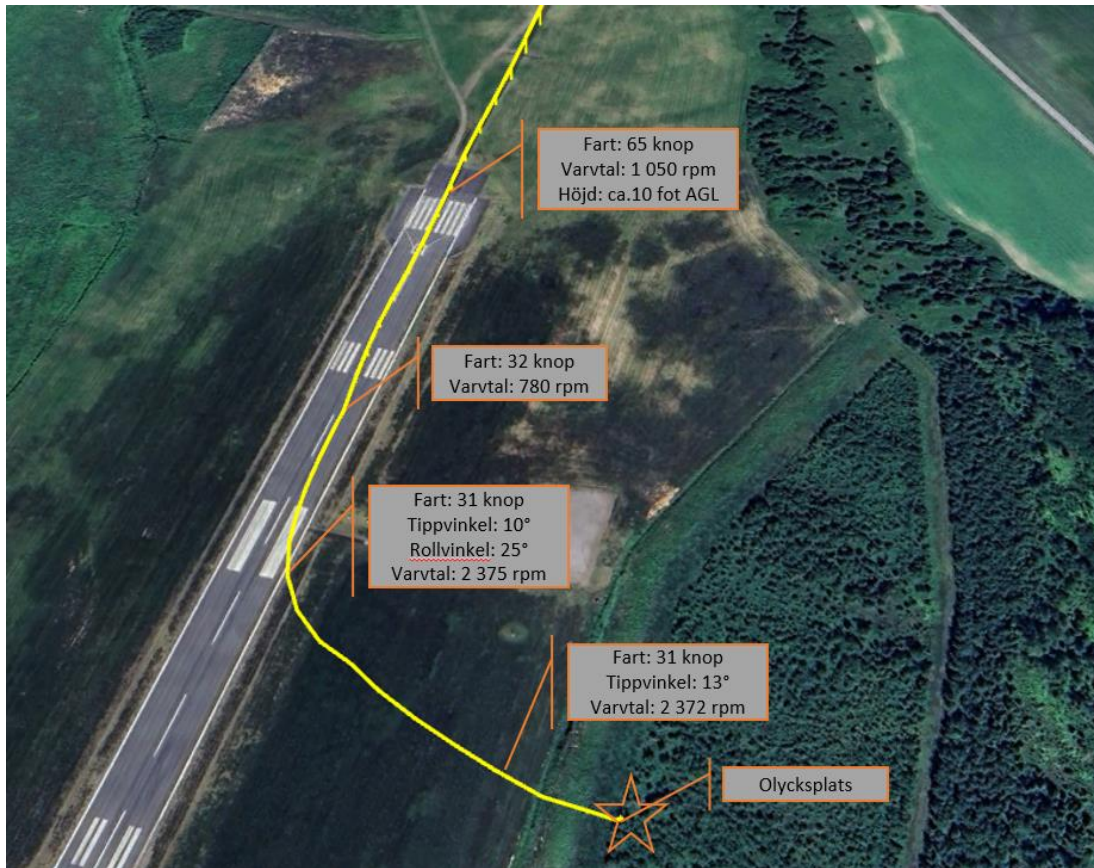
Färd- och ljudregistratorer

Några färd- eller ljudregistratorer fanns inte installerade i flygplanet. Sådan utrustning krävs inte heller för denna typ av flygplan.

Flygplanet var utrustat med ett elektroniskt flyginstrumentsystem av modellen Garmin G1000, som registrerat data från flygningen. Systemet registrerar med GNSS⁸ och sensorer en mängd parametrar såsom position, barometrisk flyghöjd, flygfart, hastighet över marken, vertikal hastighet, vind, flygplanets vinklar i roll, tipp och girled, kurs- och färdvinklar, G-krafter samt motorvarvtal.

Utläst data visar att flygplanet passerade bantröskeln på omkring 10 fots höjd med en indikerad flygfart på 65 knop. I samband med sättningen drev flygplanet åt vänster. Ett omdrag påbörjades i låg fart under 30 knop och med en hög tippvinkel på drygt 12 grader. Omedelbart därefter girade flygplanet och bankade skarpt åt vänster (se figur 6).

⁸ GNSS (Global Navigation Satellite System) – samlingsnamn för satellitbaserade navigationssystem som används för positionering och navigation.



Figur 6. Flygplanets färdlinje under händelseförloppet (gul markering). Bild: Google Earth@lantmäteriet med markeringar infogade av SHK.

SHK har animerat händelseförloppet genom att lägga in registrerade data i ett flygsimulatorprogram (se figur 7 och 8).



Figur 7. Efter en studs påbörjas ett omdrag. Farten är omkring 30 knop och tippvinkeln 12 grader nos-upp.



Figur 8. Med hög motoreffekt lämnar flygplanet banan åt vänster. Tippvinkel 10 grader nos-upp och bankningsvinkel 25 grader.

Olycksplats och skador på flygplanet

Flygplanets slutliga position var 175 meter öster om banan. Banan omgavs av ett stråk som vid området för avåkningen var 130 meter brett (se figur 9).



Figur 9. Flygplanet på olycksplatsen. I bakgrunden syns banan och stråket. Banan markerad med grå pil.

Vid kanten av stråket fanns ett dike där noslandställets slets av. Flygplanet stannade kort efter diket vid ett skogsparti (se figur 10). På stråkets yta innan diket fanns spår i marken gjorda av flygplanets stjärtparti.



Figur 10. Bild av flygplanet sett mot öster. Det avslitna noslandstället markerat med röd cirkel.

Flygplanet fick skador på vänster vinge, landställ, undersidan av flygplanskroppen samt propellern. Noslandstället med infästningar slets av.

Flygplanet bärgades av SHK från platsen. En teknisk undersökning av flygplanet, inklusive dess styrsystem, identifierade inte några tekniska fel eller brister som kan ha bidragit till händelseförloppet eller olyckan.

Räddningsinsatsen

En nödsändare skickade signal från Skövde flygplats och JRCC⁹ ringde in detta till SOS Alarm kl. 11.28.

Räddningstjänsten Skaraborg, polis och ambulans larmades till platsen. Ambulanserna körde inte fram till olycksplatsen, eftersom det under larmsamtalet framkom att det inte fanns några skadade personer. Ambulanserna vände innan någon annan larmad enhet var framme vid olycksplatsen och utan samverkan med dessa.

När räddningstjänsten anlände till olycksplatsen konstaterade de att det fanns ett mindre läckage av bränsle från bränsletanken i ena vingen. Detta omhändertogs genom ett uppsamlingskärl som placerades under tanken. När en tekniker hade tätat läckan avslutades räddningsinsatsen kl. 12.12.

⁹ JRCC – Sjöfartsverkets nationella Sjö- och flygräddningscentral.

Landning i sidvind

Flygsäkerhetsprogrammets¹⁰ kompendium *Sidvind* behandlar den specifika problematik som sidvind utgör vid start och landning. Av kompendiet framgår bland annat att svårighetsgraden vid en sidvindslandning påverkas av vindstyrka, vindriktning och byighet (snabba variationer av vindens styrka och riktning).

Sidvindskomposanten (den del av vinden som kommer vinkelrätt mot banan) beror på både vindstyrka och riktning. Den blir som störst när vinden blåser vinkelrätt mot banans riktning.

Byigheten är ofta mer kritisk än den genomsnittliga vindstyrkan. Plötsliga variationer i vindstyrka och riktning kan medföra betydande svårigheter för en pilot vid landning, även när den genomsnittliga vindstyrkan är måttlig.

Byvindar innebär ofta en vridning av vinden mot ett högre gradtal. Om vinden kommer från höger förstärks därför sidvindskomposanten i samband med en vindby, vilket ytterligare kan försvåra landningen.

Referensflygning

SHK har utfört en referensflygning med ett flygplan av samma modell och utrustning.

Syftet med flygningen var att undersöka flygplanets tendens att gira åt vänster vid gaspådrag, en effekt som bland annat orsakas av P-faktorn. Fokus låg på att studera denna tendens vid omdrag från marken i låg fart (ned mot cirka 30 knop), med hög tippvinkel nos-upp och med noshjulet lyft från marken. Detta resulterar i en hög anfallsvinkel, eftersom anfallsvinkeln i praktiken kan ses som skillnaden mellan ett flygplans tippvinkel och dess faktiska rörelseriktning (flight path vector). Dessa förhållanden motsvarade situationen vid den aktuella händelsen.

Innan flygningen genomfördes en kontroll av vid vilken tippvinkel som flygplanets stjärtparti tar i marken. För flygplansindividen fastställdes tippvinkeln till 13 grader nos-upp. För att säkerställa säkerheten under flygningen begränsades tippvinkeln till 10 grader nos-upp.

Resultatet visade tydligt att flygplanets tendens att gira åt vänster vid gaspådrag blev mer markant vid en hög tippvinkel i kombination med låg fart. Denna girtendens kunde motverkas med hjälp av roderpedalerna, men för att flygplanet skulle hålla banriktningen krävdes omedelbara pedalutslag vid gaspådrag.

Slutsatser

Flygplanet var luftvärdigt vid händelsen. Något tekniskt fel eller någon anmärkning på flygplanet som skulle kunna ha bidragit till olyckan har inte identifierats.

Piloten hade behörighet att utföra flygningen, men hade relativt begränsad flygerfarenhet. Det var pilotens första flygning till Skövde flygplats, vilket innebar att piloten saknade operativ erfarenhet av platsens förhållanden. Inga aktuella väderuppgifter för destinationen hade

¹⁰ Flygsäkerhetsprogrammet – tidigare kallat H50P. Flygsäkerhetsmaterial framtaget av Transportstyrelsen (dåvarande Luftfartsstyrelsen), KSAK med flera.

inhämtats före flygningen och vindstruten kontrollerades inte under trafikvarvet. Detta medförde att piloten saknade tillräcklig information om vindens riktning och styrka. Piloten var därmed oförberedd att hantera vindförhållandena vid landningen.

Vid landningen rådde en måttlig till frisk vind snett från höger. Att det kan ha förekommit vindbyar upp mot 27 knop, tillsammans med det faktum att vinden vanligtvis vrider åt höger i byar, indikerar att sidvindskomponenten stundtals kan ha varit i närheten av den för flygplanet maximalt demonstrerade. Den byiga vinden försvårade ytterligare förhållandena vid landningen.

Efter att flygplanet studsat vid sättningen och därefter drivit åt vänster, fattade piloten ett beslut att genomföra ett omdrag. Pilotens beslut var enligt gällande praxis, där ett omdrag rekommenderas när förutsättningarna för en säker landning försämrats.

Den referensflygning som utfördes av SHK visade att den gir-tendens åt vänster som propellern ger upphov till vid gaspådrag är markant vid en hög tippvinkel i kombination med låg fart. Vid omdraget överraskades piloten sannolikt av gir-tendensens verkan, vilket ledde till otillräcklig kompensationen med roderpedalerna. Detta resulterade i att flygplanet girade åt vänster. Under giren lyfte vinden sannolikt flygplanets högra vinge, vilket orsakade att en kraftig bankning åt vänster. Som en följd av detta åkte flygplanet okontrollerat av banan.

Piloten fortsatte över stråket med fullt gaspådrag och ansatt höjdroder. Det är sannolikt att beslutet att fortsätta omdragsförsöket inte var ett aktivt beslut, utan att överraskningseffekter¹¹ och en ökande stressnivå i detta läge negativt påverkade pilotens förmåga att agera rationellt. Vid det här laget hade flygplanet hamnat i medvind och förutsättningarna för att lyfta inom stråkets bredd var små. Spåren i marken från flygplanets stjärtparti visar att flygplanet aldrig lättade.

Skadorna på flygplanet uppstod när noslandstället slets av vid ett dike och flygplanet därefter kolliderade med ett trädparti.

Det fanns fara för brand på grund av bränsleläckage och skador vid motorutrymmet. En snabb evakuering försvårades av att flygplanets dörrar hade blivit blockerade vid olyckan. Att piloten och passagerarna valde att sitta kvar i flygplanet i cirka tio minuter efter olyckan innebär en risk i det fall en brand hade brutit ut.

SHK noterar att ambulanserna beslutade att avbryta räddningsinsatsen innan de nådde olycksplatsen, baserat på uppgifter från privatpersoner om att samtliga ombordvarande föreföll vara oskadda. Beslutet fattades utan samordning eller kommunikation med räddningstjänst eller polis. Vidare konstaterar SHK att beslutet grundade sig på enbart uppgifter från inringaren under larmsamtalet och inte på någon professionell bedömning av de inblandades skadeläge. Eftersom detta inte påverkade utfallet av händelsen, finner SHK ingen anledning att ytterligare granska den genomförda räddningsinsatsen.

¹¹ Överraskningseffekt – En effekt som kan uppstå vid plötsliga och oväntade situationer. Som resultat av denna effekt kan en pilots agerande i en situation vara att en lämplig åtgärd blir fördröjd, inte vidtas alls eller att fel åtgärd utförs.

Orsaker till olyckan

De rådande vindförhållandena medförde att landningen hade en hög svårighetsgrad i förhållande till pilotens begränsade flygerfarenhet.

Under omdragsförsöket var styråtgärderna otillräckliga för att motverka den vänster-gir som propellern ger upphov till vid gaspådrag, vilket tillsammans med sidvindens påverkan resulterade i att flygplanet åkte av banan.

Den förhöjda stressnivån och de överraskningseffekter som uppstod påverkade pilotens förmåga att agera rationellt. Händelseförloppet utvecklades till en olycka när omdragsförsöket fullföljdes, trots att förutsättningarna för ett säkert genomförande inte längre förelåg efter det att flygplanet lämnat banan.

Säkerhetsrekommendationer

Inga.

För Statens haverikommission

Anna Stenberg

Ola Olsson