

SAMMANFATTNING

Olyckan inträffade i samband med ett skolflygningspass under enkelkommando. Eleven hade tidigare under dagen genomfört två andra flygpass, varav det första var i dubbelkommando med instruktören.

Efter att ha utfört två studs- och gå-landningar var avsikten att göra en bedömningslandning. Efter sväng mot finalen bedömde eleven inledningsvis att han var väl etablerad på kurs och i höjd varefter han fällde ut vingklaffarna till landningsläge 30 grader och höll en normal fart av 80 MPH¹. Mot slutet av finalen märkte dock eleven plötsligt att flygplanet låg under den tänkta glidbanan, varpå han drog på gasen för att öka motoreffekten. Han upplevde dock i samband med detta att flygplanet sjönk igenom och markant förlorade höjd. Flygplanet slog därefter i marken på stråket 50 meter före bantröskeln. Den relativt hårda markkontakten i kombination med att stråket var mjukt och vattendränkt medförde att flygplanet tippade över nosen och lade sig på rygg. Eleven, som var oskadd, kunde dock själv ta sig ut ur flygplanet.

Flygplanets vingklaffar befann sig efter olyckan i infällt läge. Enligt haverikommissionen är en möjlig förklaring till detta att vingklaffarna plötsligt kom att fällas in under den senare delen av finalen. En plötslig infällning av klaffarna från 30-graders-läget resulterar i en abrupt förlust av lyftkraft och ger en hög sjunkhastighet med snabbt förlorad flyghöjd. Eleven hade vid dagens flyglektioner utfört ett antal s.k. studs- och gå-landningar, vilket innebär att man efter landning omedelbart sätter flygplanet i startkonfiguration genom att fälla in vingklaffarna och ge fullt gaspådrag för en ny start. Det är därför möjligt att eleven rutinmässigt och omedvetet fällt in klaffarna i samband med gaspådraget på samma sätt som vid en studs- och gå-övning.

Mot ovan angiven bakgrund har haverikommissionen gjort bedömningen att olyckan sannolikt orsakades av en omedveten och rutinmässig manövrering av vingklaffreglaget till infällt vingklaffläge, vilket ledde till en genomsjunkning före banan.

Säkerhetsrekommendationer

Inga.

¹ MPH (Statute miles per hour) – engelsk mil/tim. För vissa flygplanstyper anges farten i MPH istället för i knop, vilket annars är det vanligaste.