

## **SAMMANFATTNING**

En olycka med ett mindre flygplan inträffade den 19 december 2020. Olyckan inträffade under en skolflygning som genomfördes av Skövde Motorflygklubb. Tre personer var inblandade i olyckan, en elev, en flyginstruktör och skolchefen. Under flygningen skulle eleven godkännas för ensamflygning.

Som ett led i utbildningen skulle en så kallad studs och gå genomföras. När eleven försökte lämna från banan lättade inte flygplanet. Eleven påtalade att något var fel och instruktören tog över kontrollen av flygplanet och avbröt starten i hög fart. Banan räckte inte till för att stanna flygplanet på kvarvarande banlängd. Flygplanet fortsatte vidare ut i banans förlängning och hamnade på rygg 175 meter efter banslutet. Alla tre kunde själva ta sig ut ur flygplanet.

Efter olyckan har det konstaterats att flygplanets trimläge avvek från normalläget för start. Vid avdraget översteg farten betydligt den rotationsfart som anges i flyghandboken.

Enligt flygskolans procedur för start ska eleven låta flygplanet lämna av sig själv när flygplanet hade rätt fart. Fartmätarna användes inte som referens.

Orsaken till olyckan var att flygskolans procedurer för start inte var ändamålsenliga. Detta medförde att farten blev avsevärt högre än rotationsfarten utan att det uppmärksammades. När instruktören avbröt starten var farten så hög att det inte gick att stanna flygplanet på den kvarvarande banlängden.

Bidragande orsaker till olyckan var att instruktören hade en felaktig bild av händelseutvecklingen och tog över kontrollerna i ett sent skede. Den långa banan och flygplanets flygegenskaper gav piloterna en falsk trygghet om att marginalerna var stora. Flygskolans utbildningsmaterial beskrev vidare inte fartens påverkan och erforderlig bromssträcka i relation till avdragspunkten.

Utbildningen utfördes av en träningsorganisation (DTO). Säkerhetsledningssystemet i denna typ av organisationer saknar strukturer för att proaktivt identifiera risker. EASA är ansvarig för regelverket. EASA beskriver inte i vägledande material hur träning ska utföras för en DTO. Detta har identifierats som en brist på systemnivå.

## **Säkerhetsrekommendationer**

### **EASA rekommenderas att:**

- Utvärdera behovet av en översyn av de övningar som ingår i träningsprogrammen som kan innebära en säkerhetsrisk och bedöma hur utbildningsorganisationer ska uppmärksammas på dessa risker, genom riktade informationsinsatser, utveckling av branschpraxis eller genom att ta fram vägledande material till gällande krav. (RL 2021:10 R1)