

Sammanfattning

Avsikten var att utföra skolflygning enligt de visuella flygreglerna (VFR). Bana 16, som var i användning bedömdes av instruktören som den mest kritiska banan på Stockholm/Skavsta flygplats om ett motorbortfall skulle inträffa efter-som det fanns hinder i utflygningsriktningen.

Under startskedet och upp till 500 fots höjd var allt normalt. Strax därefter började motorn tappa effekt för att slutligen stanna. Instruktören tog över kontrollen av flygplanet, utropade "returning" på tornfrekvensen och försökte återvända till banan i motsatt riktning. Under svängen i låg fart fick vänster vinge markkontakt. Flygplanet slog därefter ned med buken och höger vinge. Därefter roterade flygplanet runt rollaxeln för att slutligen stanna med vänster vinge invikt under flygplanskroppen med avbrutet stjärtparti. Motorn slets av och hamnade bortom flygplanskroppen.

Instruktören och eleven kunde oskadda själva ta sig ut ur flygplanet. Ett vittne var omedelbart på plats för att assistera efter olyckan.

Olyckan orsakades av att motorn stannade i ett läge där möjligheterna till en säker landning var begränsade. Avsaknad av tillräcklig kunskap om och erfarenhet av de svårigheter det innebär att efter motorbortfall genomföra en 180-graders sväng på låg höjd tillbaka till banan ledde till ett okontrollerat nedslag.

En bidragande orsak har varit att flygskolan genom säkerhetsledningssystemet inte identifierat riskerna som kan uppstå vid motorbortfall på låg höjd.

En bakomliggande orsak har varit att EASA:s regelverk för motorbortfall efter start inte beskriver hur träningen bör utföras.

Säkerhetsrekommendationer

EASA rekommenderas att:

- Utvärdera och ta ställning till om och vilka riskfyllda manövrar som ska ingå vid utbildning och beskrivas i ett vägledande dokument. En sådan riskfylld manöver skulle kunna vara momentet för hur man bedömer när en sväng tillbaka till fältet är säkert. Se avsnitt 2.4.1 och 2.5.1. (RL 2021:03 R1)
- Ta fram och genom de nationella tillsynsmyndigheterna distribuera en säkerhetsbulletin för att öka kunskapen om den omöjliga svängen. (RL 2021:03 R2)

Transportstyrelsen rekommenderas att:

- I sin roll som tillsynsmyndighet se över utbildningsorganisationernas säkerhetsledningssystem vad det gäller hantering av nödförfaranden på låg höjd efter start. (RL 2021:03 R3)

Ungerska tillsynsmyndigheten rekommenderas att:

- Se över och bekräfta att utbildningsorganisationerna även praktiskt uppfyller utbildningskravet för AMC1 FCL.930.FI. (RL 2021:03 R4)