



Slutrapport RL 2019:11

**Olycka vid Hässleholm/Bokeberg flygplats
den 23 juni 2019 med flygplanet D-ENRJ
av modellen PIPER PA 18-150, opererat
av en privatperson.**

Diariernr L-84/19

2019-09-05

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 Sjärdén/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 23 juni 2019 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbeteckningen D-ENRJ inträffat vid Hässleholm/Bokebergs flygplats, Skåne län, samma dag klockan 12.35.

Olyckan har utretts av SHK som företrätts av Mikael Karanikas, ordförande, och Sakari Havbrandt, utredningsledare.

Som rådgivare för Transportstyrelsen har Magnus Axelsson deltagit.

Följande organisationer har notifierats: Den tyska olycksutredningsmyndigheten Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU), den amerikanska olycksutredningsmyndigheten National Transport Safety Board (NTSB) och Transportstyrelsen.

Utredningsmaterialet

Intervjuer har genomförts med piloten. Dokumentation av olycksplatsen har inhämtats från polisen som var på plats.

Slutrapport RL 2019:11

Luffartyg:	
Registrering, typ	D-ENRJ, PIPER PA 18
Modell	PIPER PA 18-150
Klass, luftvärdighet	Normal, gällande luftvärdighetsbevis
Serienummer	18-7909080
Ägare	Privat
Tidpunkt för händelsen	23 juni 2019, klockan 12.35 i dagsljus Anmärkning: all tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC ¹ + 2 timmar)
Plats	Hässleholm/Bokebergs flygplats, Skåne län, (position 5608N 1353E, 32 meter över havet)
Typ av flygning	Privat
Väder	Enligt SMHI:s analys: vind mellan nord och nordväst 5 knop, sikt > 10 km, inga moln under 3 000 fot, temperatur/daggpunkt +21/+7 °C, QNH ² 1025 hPa
Antal ombord:	1
Personskador	Lindrigt skadad
Skador på luftfartyget	Betydande
Andra skador	Inga
Piloten:	
Ålder, certifikat	55 år, PPL ³
Total flygtid	470 timmar, varav 83 timmar på typen
Flygtid senaste 90 dagarna	12 timmar, allt på typen
Antal landningar senaste 90 dagarna	28

¹ UTC (Coordinated Universal Time) – referens för angivelse av tid världen över.

² QNH anger det atmosfäriska trycket vid havsytans medelnivå.

³ PPL (Private Pilot License) – privatflygarcertifikat.

SUMMARY IN ENGLISH

The pilot intended to land on his home field. His normal routine is to practice short landing by aiming at the 30-meter airport surface ahead of the threshold to make the flare so that the touchdown occurs after the runway threshold.

After a normal approach, with full flaps and a speed of 60 miles per hour, the aeroplane was five metres above the field adjacent to the airport surface. The pilot experienced a sudden loss of lift and brought the stick backwards while increasing the throttle. However, he could not prevent the wheels from touching down into the field, which was overgrown with high crop. The ground contact took place a few metres before the airport surface, and the deceleration became strong, which led to that the aircraft turned over and ended lying upside down.

The pilot could leave the aircraft by himself and suffered only minor injuries.

The aircraft model is suitable for short take-off and landing sites, but in order to be able to use such sites, the pilot must be well trained on short landing. Against this background, it is understandable that the owner of such an aircraft practice short landings. However, it is not necessary to use a real obstacle for such training.

The loss of lift was probably due to a gust from behind which the pilot could not compensate for.

The accident was caused by the ambition to land short over a real obstacle, which lead to too small safety margins against unforeseen events such as sudden wind gusts.

A contributing factor may have been that the pilot did not properly evaluate the risks of coming in contact with the high crop.

Faktaredovisning

Piloten avsåg att landa på hemmafältet efter en flygning till Skånes Fagerhult och Älmhult. Hans normala rutin är att öva kortlandning genom att sikta på den 30 meter långa stråkytan⁴ som ligger före tröskelmarkeringarna för att göra utflytningen över stråket så att sättningen sker efter tröskeln till banan.

Efter en normal inflygning, med full klaff och en fart om 60 mph⁵, låg flygplanet på fem meters höjd över åkern som angränsar till flygplatsytan.

Piloten upplevde ett plötsligt kraftigt sjunk och förde spaken bakåt samtidigt som han drog på gas. Han kunde dock inte hindra hjulen från att gå ner i åkern, som var bevuxen med hög säd. Markkontakten skedde någon meter före stråket, varvid uppbromsningen blev kraftig vilket medförde att flygplanet slog runt och blev liggande upp och ner en bit in på stråket. Piloten kunde själv lämna flygplanet och var endast lindrigt skadad.



Figur 1. Flygplanet efter händelsen. Foto: Polisen.

Ett vittne till olyckan ringde till 112 och begav sig till platsen för att bistå piloten. Räddningstjänsten var på plats 20 minuter efter olyckan och piloten fördes till sjukhus för kontroll.

Det rådde kraftig konvektiv⁶ aktivitet under dagen. Konvektion uppkommer av att solen värmer marken som i sin tur värmer luften närmast marken. När en tillräckligt stor luftmängd nära marken blir varm stiger den uppåt eftersom varm luft är lättare än kall luft. När luften stiger uppåt uppstår ett lokalt lågtryck som måste fyllas av omgivande luft. Detta medför att luft sugas från alla håll till platsen där luft börjar gå uppåt. I praktiken innebär detta att markvindarna växlar snabbt i både riktning och styrka.

⁴ Stråk – flygplatsyta utanför banan.

⁵ Mph – miles per hour (engelsk mil per timme)

⁶ Konvektion – vertikala luftströmmar som uppkommer av att luften närmast marken värms upp och stiger.

Om flygfarten minskar, exempelvis genom en vindby bakifrån, kommer lyftkraften att minska och sjunkhastigheten att öka. Detta kan kompenseras med ökad anfallsvinkel om än till en viss gräns. Detta medför att ett flygplan plötsligt kan sjunka utan att det har stallat⁷.

Utlåtande

Flygplansmodellen är lämplig för små start- och landningsplatser, men för att kunna utnyttja sådana krävs att piloten är väl tränad på kortlandning. Mot den bakgrunden är det förståeligt att ägaren av ett sådant flygplan tränar på kortlandning.

Det är dock inte nödvändigt att ha ett verkligt hinder i landningsplatsens början vid sådan träning eftersom man kan använda fiktiva hinder på en flygplats.

Genomsjunkningen berodde sannolikt på en vindby bakifrån som piloten inte hann kompensera för.

Olyckan orsakades av att ambitionen att landa kort över ett verkligt hinder medförde att säkerhetsmarginalerna mot oförutsedda händelser såsom plötsliga vindbyar, blev för små.

Bidragande kan ha varit att piloten inte värderade riskerna med att få kontakt med den höga säden på ett korrekt sätt.

Säkerhetsrekommendationer

Inga.

På haverikommissionens vägnar



Mikael Karanikas



Sakari Havbrandt

⁷ Stall – inträffar när anfallsvinkeln är så stor att luftströmmen inte kan följa vingen varvid den tappas lyftkraft.