

Datum  
2016-11-25Dnr/Beteckning  
LFH 2015-3461Ert datum  
2016-09-02Er beteckning  
L-61/15Statens haverikommission  
P.O. Box 12538  
SE-102 29 Stockholm**Olycka vid Malmö Sturups flygplats den 27 juni 2015 med flygplanet SE-GIC av modellen Piper-PA34-200T, Seneca II, opererad av South Sweden School of Aeronautics AB.**

Transportstyrelsen överlämnar härmed svar på de rekommendationer som Statens haverikommission (SHK) redovisat i slutrapporten för ovan händelse.

Transportstyrelsen rekommenderas att:

*Vid tillträdes- och verksamhetskontroller av flygutbildningsorganisationer skärpa tillsynen avseende identifiering av utbildningsmoment som kan innebära förhöjda flygsäkerhetsrisker. RL 2016:05 R3*

Transportstyrelsens svar:

Sektionen för flygutbildning har skapat 6 ytterligare kontrollfrågor att nyttjas vid verksamhetskontroller samt granskning av ansökan om tillstånd att bedriva flygutbildning (ATO). Kontrollfrågorna kopplas till regelreferenserna ORA.GEN.200(a)(3), AMC1 ORA.GEN.200(a)(1);(2);(3);(5), AMC1 ORA.GEN.200(a)(1) och GM2 ORA.GEN.200(a)(1)

Sektionen för flygutbildning har informerat om tillägget av ytterligare kontrollfrågor vid verksamhetskontroller vid det informationsmöte som Transportstyrelsen anordnade den 23 och 24 november 2016.

Redovisning av tillkommande kontrollfrågor biläggs rekommendationssvaret.

Transportstyrelsen rekommenderas att:

*Se över processen för standardisering bland auktoriserade kontrollanter i avsikt att uppnå ett säkert och enhetligt utförande av nödövningar i samband med flygprov i flygplan. RL 2016:05 R4*

Transportstyrelsen kommer att genomföra följande åtgärder:

- Publicering av NOTEX (riktad information till kontrollanterna, se bilaga) där det anges närmare information om hur en kontrollant ska genomföra moment med motorbortfall i luftfartyget. Det inkluderar en rekommendation om lägsta flyghöjd för simulerat motorbortfall vid prov samt generella säkerhetsaspekter kontrollanten bör tänka på.
- Ovanstående information kommer även att publiceras i kontrollanthandboken vid nästa revision av denna.
- Vid samtliga kontrollantmöten under 2017 kommer information om hur en kontrollant ska genomföra moment med motorbortfall i luftfartyg delges till de kontrollanter som genomför prov i luftfartyg.

Beslut i detta ärende har fattats av enhetschef Simon Posluk. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog flyginspektörerna Toni Reuterstrand och Daniel Wastesson samt Britt-Marie Kärlin, haverikoordinator, den senare föredragande.



Simon Posluk  
Chef

Enheten för marknad, miljö och analys

## NOTEX 2/2016

### Prov i MEPL-flygplan

Vi har haft två haverier på kort tid i utbildning på MEPL och ME/IR. Därför vill vi förtydliga hur Transportstyrelsen ser på prov i luftfartyget och hur man ska hantera motorbortfall på ME samt manövrer nära stallfart.

Under punkten 4.5.2. i kontrollanhandboken har vi skrivit om riskfaktorer och prov i luftfartyg. Gå gärna in där och läs.

När det gäller prov i luftfartyget måste vi vara medvetna om att de moment vi gör innebär en ökad risk som vi måste ta hänsyn till. Framförallt bör vi vara vaksamma när vi gör någonting utöver det vanliga. Det vi vill belysa här är enmotorflygning och stallövningar i ME-flygplan.

### Flygning med en motor ur funktion

Både prov för CPL och klassbehörighet för MEPL innehåller momentet motorbortfall under start. Detta ska ske på en säker höjd. Det finns ingen definition av säker höjd, utan det är en bedömningsfråga. Målet med övningen ska uppnås, utan att man tar allt för stora risker. Vi anser att 300 fot kan anses vara en lämplig lägsta höjd för att simulera motorbortfall. Dels för att man kommit upp på en höjd som ger lite marginaler om någonting oväntat skulle inträffa, men också för att man då fortfarande i normalfallet inte har hunnit reducera effekt, så att man kan anses vara i startfasen. Observera dock att detta är en **minimihöjd**, vilket ska avgöras från fall till fall. Om ni bedömer att lägsta höjd för att säkert utföra detta ska vara högre ska ni givetvis gå på er bedömning.

Det finns fler moment där man simulerar motorbortfall och grundprincipen är att det ska ske på ett säkert sätt. Tänk igenom förutsättningarna för flygningen och välj lämpliga tillfällen för motorbortfall där det finns tillräckliga marginaler om eleven skulle göra fel. Eleven bör också vara briefad på vad som ingår i provet så att denne är mentalt förberedd.

## Stallövningar

Säkerställ att ni alltid kan göra manövrer enligt flyghandboken. Om handboken t.ex. anger att man inte får gå över 60 graders bank, undvik att göra en stallmanöver där ni inte kan garantera att denna gräns inte överskrids. Tänk även igenom hur ni gör övningen, det kanske finns ett sätt som har mindre risk som ändå prövar samma sak. Det finns inget självändamål att pressa flygplanet till gränserna under ett prov. Tänk på att det inte finns något prov som uttryckligen kräver att man genomför en stall i stigning i ett flermotorflygplan. Ett fullt stall krävs endast vid CPL-prov och klassprov. Vid CPL-prov står det inte några ytterligare krav vilket gör att man här kan välja hur man genomför övningen. I klassprovet ska den göras i Clean configuration och utan att man stiger eller sjunker.

## Nya Kontrollfrågor Vid Verksamhetskontroll

På vilket sätt säkerställer organisationen att de av flyghandboken angivna begränsningar inte överstigs eller understigs vid flygning, speciellt i övning vilket inkluderar onormala lägen?

Vilka risker har flygskolan fastställt rörande övning av onormala lägen?

Vilka åtgärder har flygskolan fastställt för att minska risken vid flygövning rörande övning av onormala lägen?

Under vilka förutsättningar genomförs övning rörande avstängning och återstart av motor?

Vilka risker har flygskolan fastställt rörande avstängning och återstart av motor?

Vilka åtgärder har flygskolan fastställt för att minska risken vid flygövning rörande avstängning och återstart av motor?