

SAMMANFATTNING

Flygplanet, en Piper PA46-500TP Malibu Meridian, skulle genomföra en privatflygning från Västerås flygplats till Prag. Ombord fanns en pilot och två passagerare. Strax efter starten fick flygplanet motorstörningar varvid piloten beslutade att nödlanda på ön Björnö snett fram till höger i flygriktningen.

Flygplanet slog ner med vänster vinge först och rollade därefter ett antal varv innan det kom till slutligt stopp. Vid haveriet separerade båda vingarna samt delar av stjärtpartiet från flygplanet. Flygkroppen förblev relativt oskadad under haveriförloppet.

Samtliga tre ombordvarande klarade sig med lindriga skador. En specialstudie av förloppet visar att det sneda nedslaget medförde att flygplanets vingar kom att fungera som deformationszoner, vilket i hög grad bidrog till den lindriga skadebilden hos de ombordvarande.

Vid haveriet – som inträffade i ett område som ligger intill en sekundär skyddszon för vattentäkten till Västerås stad – uppkom ett betydande utsläpp av bränsle. Haveriplatsen sanerades därför efter olyckan. Undersökningar som företagits i området efter olyckan har inte utvisat några spår av kvarvarande kontaminering i marken.

Motorstörningen orsakades av skador i motorns powerturbinsektion. Sannolikt har skadorna initierats i en labyrinthtätning till powerturbinen. Orsaken till de initiella skadorna i tätningen har inte kunnat fastställas. Det uppkomna felet kan dock inte anses ligga i en riskkategori där risken för upprepade felfunktioner av samma slag är hög.

Haverikommissionen har i denna rapport även uppmärksammat avsaknaden av fotodokumentation av olyckor och tillbud på svenska trafikflygplatser. Detta blir utredningssynpunkt särskilt allvarligt när det – som vid den nu inträffade olyckan – avser luftfartyg där inte ombordburen registreringsutrustning är obligatorisk. Av den anledningen har haverikommissionen rekommenderat Transportstyrelsen att utreda hur denna brist kan åtgärdas.

Olyckan orsakades av skador i powerturbinen som uppstått över tid, och som inte kunnat identifierats genom motorns föreskrivna underhållsprogram.

Säkerhetsrekommendationer

Transportstyrelsen rekommenderas att:

- Utreda förutsättningarna för att operativa övervakningskameror för utredningsändamål installeras på svenska trafikflygplatser. *(RL 2016:02 R1)*
- Arbeta för att frågan om operativa övervakningskameror för utredningsändamål på lämpligt sätt tas upp i det internationella flygsäkerhetsarbetet. *(RL 2016:02 R2)*
- Skärpa tillsynen avseende funktion och tillförlitlighet för mottagande av nödsignaler på frekvensen 121,5 MHz vid flygtrafikledningsorgan på svenska trafikflygplatser. *(RL 2016:02 R3)*