

ISSN 1400-5719

Slutrapport RL 2013:13

**Olycka den 16 maj 2013
med flygplanet SE-FIM
vid Sjöbo/Sövde flygplats, Skåne län.**

Diariernr L-53/13

2013-07-23

SHK undersöker olyckor och tillbud från säkerhetssynpunkt. Syftet med undersökningarna är att liknande händelser ska undvikas i framtiden. SHK:s undersökningar syftar däremot inte till att fördela skuld eller ansvar.

För SHK:s del står det var och en fritt att, med angivande av källan, för publicering eller annat ändamål använda allt material i denna rapport.

Rapporten finns även på vår webbplats: www.havkom.se

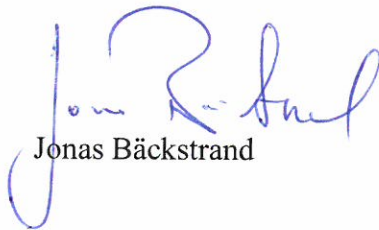
Transportstyrelsen,
Sjö- och luftfartsavdelningen

Slutrapport RL 2013:13

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en olycka som inträffade den 16 maj 2013, vid Sjöbo/Sövde flygplats, Skåne län, med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-FIM.

Haverikommissionen överlämnar härmed enligt 14 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor slutrapport över undersökningen.

På haverikommissionens vägnar


Jonas Bäckstrand


Sakari Havbrandt

Allmänna utgångspunkter och avgränsningar

Statens haverikommission (SHK) är en statlig myndighet som har till uppgift att undersöka olyckor och tillbud till olyckor i syfte att förbättra säkerheten. SHK:s olycksundersökningar syftar till att så långt som möjligt klarlägga såväl händelseförlopp och orsak till händelsen som skador och effekter i övrigt. En undersökning ska ge underlag för beslut som har som mål att förebygga att en liknande händelse inträffar igen eller att begränsa effekten av en sådan händelse. Samtidigt ska undersökningen 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 olycksundersökningar 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 undersökning. Frågor om skuld, ansvar och skadestånd handläggs inom rättsväsendet eller av t.ex. försäkringsbolag.

I SHK:s uppdrag ingår inte heller att vid sidan av den del av undersökningen 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.

Utredningen

SHK underrättades den 16 maj 2013 om att en olycka med ett flygplan med registreringsbeteckningen SE-FIM inträffat vid Sjöbo/Sövde flygplats, Skåne län, samma dag kl.12.10.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av Jonas Bäckstrand, ordförande, Sakari Havbrandt, utredningsledare och Patrik Dahlberg, utredare räddningstjänst.

Rådgivare från Transportstyrelsen har varit Magnus Lundin.

Slutrapport RL 2013:13

<i>Luftfartyg: registrering, typ</i>	SE-FIM, SAAB-MFI15-200
<i>Klass, luftvärdighet</i>	Normal, gällande luftvärdighetsbevis
<i>Ägare</i>	Arnold Air AB
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2013-05-16, kl. 12,10 i dagsljus Anm: All tidsangivelse avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar)
<i>Plats</i>	Sjöbo/Sövde flygplats, Skåne län, (pos. 5536N, 01341E; 36 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Enligt SMHI:s analys: vind mellan ost och sydost 10-15 knop, sikt > 10 km, inga moln under 5000 fot, temp./daggpunkt +20/+11°C, QNH ¹ 1005 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	2
<i>passagerare</i>	0
<i>Personskador</i>	Lindriga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Visst bränsle- och oljespill
<i>Befälhavaren</i>	
<i>Ålder, certifikat</i>	69 år, PPL ²
<i>Total flygtid</i>	14793 timmar, varav 2000 timmar på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	0,5 timmar, allt på typen
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	5
<i>Bitr. föraren:</i>	
<i>Ålder, certifikat</i>	60 år, PPL
<i>Total flygtid</i>	455 timmar, varav inga på typen
<i>Flygtid senaste 90 dagarna</i>	5 timmar
<i>Antal landningar senaste 90 dagarna</i>	19

Händelseförlopp m.m.

Avsikten med flygningen var att den biträdande föraren skulle göra en s.k. familjaritetsutbildning på typen. Efter 40 minuters flygning var avsikten att göra en tredje landning på Sjöbo/Sövde flygplats som hade två parallella gräsbanor benämnda 12 och 30 i riktningen 120 respektive 300 grader. Den nordöstra banan användes normalt för motorflygplan och den sydvästra för segelflygverksamhet, här benämnd segelflygstråket. Se vidare fig. 2.

På medvindslinjen till den nordöstra banan 12 upptäckte besättningen att en gräsklippartraktor befann sig på banan. Befälhavaren beslutade att landningen skulle ske på segelflygstråket. Den biträdande föraren, som förde flygplanet, växlade då till segelflygstråket. På finalen uppmanade befälhavaren föraren att sikta på det gröna området. Föraren såg banmarkeringarna, men uppfattade att befälhavaren avsåg fältytan utanför markeringarna.

¹ QNH anger det atmosfäriska trycket vid havsytan.

² PPL (Private Pilot License) är ett privatflygarcertifikat.

Landningen kom att utföras till höger om den preparerade stråkytan där marken var ojämn och hade tuvor och håligheter. Efter ungefär 100 meters utrullning hamnade noshjulet i ett hål, varvid flygplanet tippade över nosen och blev liggande upp och ner.

Besättningen, som fick lindriga skador, kunde själva lämna vraket.

Den biträdande föraren fördes till ett sjukhus av ambulans som hade kallats till platsen.

Sydöstra Skånes räddningstjänstförbund larmades till platsen och säkrade flygplanet för brand genom skumbeläggning och vände det till rättvänt läge, med en tung räddningsenhet, för att bränsleläckaget skulle upphöra.

Befälhavaren, som har stor erfarenhet av flygplatsen, har uppgett att den aktuella ytan tidigare varit lämplig för landning, vilket var anledningen till att han inte grep in och korrigerade föraren som förde flygplanet.

Den biträdande föraren hade liten erfarenhet av flygplatsen.



Fig. 1. Bilden är tagen mot landningsriktningen. Räddningsfordonet står på banan och den vita hinken nere till höger är en bankantsmarkering. Foto: Sydöstra Skånes räddningstjänstförbund.



Fig. 2. Sjöbo/ Sövde flygplats. Den röda pilen visar inflygningsriktningen och den röda ringen olycksplatsen. Bild från KSAB Svenska flygfält.

Utlåtande

Att gräsklippning och flygverksamhet pågår samtidigt på okontrollerade gräsbanor får anses vara ett hanterbart problem då gräsklippare syns tydligt och rör sig sakta.

Beslutet att landa på den andra tillgängliga banan när gräsklippning pågick på den planerade landningsbanan är naturligt för en förare som känner till flygplatsen.

Att den biträdande föraren fortsatte inflygningen och landade på sidan av den markerade banan kan förklaras av att han kände stort förtroende för befälhavaren som hade stor erfarenhet av att flyga på flygplatsen.

Befälhavarens tidigare erfarenhet av att den aktuella fältytan var landningsbar bidrog till att han lät den biträdande föraren fullfölja landningen även om han såg att det var utanför segelflygstråket.

Det är inte ovanligt att förhållanden på stora gräsfält förändras med tiden och att flygplatsytor som tidigare varit bra förfaller.

Olyckan orsakades av följande faktorer:

- Den biträdande föraren förlitade sig på befälhavarens erfarenhet av fältet.
- Befälhavaren förlitade sig på tidigare erfarenhet av fältytans kondition.

Rekommendationer

Inga.