

SAMMANFATTNING

Avsikten med flygningen var att genomföra en kortare flygning med start och landning på Varberg/Getteröns flygplats. Förutom piloten fanns en passagerare ombord.

Starten förlöpte normalt fram till att flygplanet hade kommit upp i luften, då motorn plötsligt stannade. Piloten försökte återstarta motorn. Kort därefter slog dock vänster vinge i marken. Haverikommissionen drar av tillgängligt video-material och vittnesuppgifter slutsatsen att flygplanet tappade så mycket fart att det hamnade i stall med ökande sjunkhastighet som följd.

Flygplanet fick betydande skador på både flygkropp och vingar. Piloten fick allvarliga skador, medan passageraren klarade sig undan med lindriga skador.

Vid de tekniska undersökningarna av motorn kunde det konstateras att den ena metallplattan för drivningen av pumpmembranet i bränslepumpen hade lossnat. Undersökningen av nitningen av drivplattorna visade att den stukade nitskallen inte hade varit tillräckligt utsvälld. Mot denna bakgrund har haverikommissionen dragit slutsatsen att motorstoppet orsakades av att en av drivplattorna lossnade på grund av en bristfällig sammansättning.

Motorstoppet inträffade trots att motorn nyligen hade varit på översyn. Av utredningen framgår dock att den aktuella bränslepumpen inte var godkänd för installation i motorn. Haverikommissionen konstaterar därför att en bidragande orsak till olyckan var att den ovan icke godkända bränslepumpen inte byttes ut av underhållsorganisationen i samband med motoröversynen och att detta inte upptäcktes av vare sig flygklubben, teknikern som återinstallerade motorn efter översynen eller av Segelflygets organisation för luftvärdighet (SFF CAMO). Haverikommissionen konstaterar sammanfattningsvis att de säkerhetsbarriärer som har till syfte att säkerställa att endast godkända, säkra och tillförlitliga komponenter installeras i luftfartyg inte har fungerat i detta fall.

Att motorstoppet ledde till en allvarlig olycka orsakades enligt haverikommissionen av att piloten hade begränsad erfarenhet, övning och mental förberedelse för att hantera situationen i enlighet med nödchecklistan.

Säkerhetsrekommendationer

Svenska segelflygförbundet rekommenderas att:

- I samarbete med Transportstyrelsen ta fram en utbildningsplan för att öka kunskapen om regelverket för livstidsbegränsade komponenter, för segelflygtekniker, luftvärdighetsgranskare och luftvärdighetsansvariga, se avsnitt 2.5.3. (RL 2020:04 R1)
- I samarbete med Transportstyrelsen utveckla rutinerna för luftvärdighetsgranskning, se avsnitten 1.6.8 och 2.5.2. (RL 2020:04 R2)
- Informera piloterna om vikten av att repetera nödchecklistan inför varje flygning, se avsnitten 1.6.10, 1.1.2 och 2.2. (RL 2020:04 R3)