

SAMMANFATTNING

Avsikten var att fälla åtta fallskärmshoppare från 1 500 meters höjd. Väderförutsättningarna var goda. Fallskärmshopparnas bänk till höger om piloten hade ersatts med en pilotstol för att distansera fallskärmshopparna från piloten. Piloten hade inte någon möjlighet att utföra en korrekt massa- och balans-beräkning med det tillgängliga underlaget.

Efter start steg flygplanet till 400–500 fot över marken innan det ändrade kurs med 180 grader åt vänster. Flygplanet svängde hastigt runt i en sjunkande sväng med stor sidlutning. Under slutfasen dök flygplanet brant för att sedan plana ut något före nedslaget. Vid nedslaget slogs landstället av varefter flygplanet kanade på buken 48 meter rakt fram och började brinna.

En räddningsinsats genomfördes av flygplatsens räddningsstyrka, kommunal räddningstjänst, ambulans och polis.

Samtliga nio ombordvarande omkom.

Något tekniskt fel på flygplanet har inte identifierats. Det har inte heller framkommit något som tyder på att pilotens psykiska eller fysiska kondition var nedsatt före eller under flygningen.

Höjdrodertrimmen var trimmad i ett onormalt läge för start och flygplanets massa och balans var utanför det godkända området. Detta har inneburit att spakkrafterna var större än normalt och att flygplanet blev svårare att hantera. I samband med att vingklaffarna fälldes in förlorades sannolikt kontrollen över flygplanet. På grund av den låga höjden kunde kontrollen av flygplanet inte återtas.

I utredningen har flera latent faror identifierats. Farorna har uppstått under en lång tid och säkerhetsglidningar i verksamheten har medfört att säkerhetsmarginalen krympt. En ändamålsenlig riskanalys skulle sannolikt ha kunnat identifiera dessa latent faror. Det kan ifrågasättas om piloter som utför icke-kommersiella flygningar i fallskärmsverksamhet har fått tillräckliga verktyg för att utföra en sådan riskanalys.

Sammantaget ser haverikommissionen det som väsentligt att det införs en formell utbildning som leder till en särskild behörighet för piloter som utför flygningar inom fallskärmsoperationer.

Orsaker till olyckan

Kontrollen över flygplanet förlorades sannolikt i samband med att vingklaffarna fälldes in i ett läge då spakkrafterna var höga på grund av ett onormalt höjdrodertrimläge samtidigt som flygplanet var instabilt på grund av att det var baktungt och onormalt trimmat. Den låga höjden ledde till att kontrollen av flygplanet inte kunde återtas.

Orsaken till olyckan var att flera säkerhetsglidningar skett i verksamheten, vilket medfört att säkerhetsmarginalen blev för liten för en säker flygning.

Säkerhetsrekommendationer

EASA rekommenderas att:

- Överväga att införa en formell utbildning som leder till en behörighet för piloter inom fallskärmsoperationer där behörigheten vidmakthålls genom repetitionsutbildning (se avsnitt 2.9 och 2.10). (*SHK 2023:03 R1*)
- Vidta åtgärder för att säkerställa att tillsynen över icke kommersiell specialiserad flygverksamhet inom fallskärmsoperationer bedrivs på ett sådant sätt och i sådan omfattning att den får effekt på efterlevnaden av regelverket och därmed får en säkerhetshöjande verkan (se avsnitt 2.11). (*SHK 2023:03 R2*)

Transportstyrelsen rekommenderas att:

- Inom ramen för sin tillsyn av flygplatser med konceptet Basic Airport eller motsvarande kontrollera om flygplatserna har vidtagit adekvata åtgärder för att säkerställa att insatstiden för flygplatsens räddningsstyrka följer gällande regelverk (se avsnitt 2.12). (*SHK 2023:03 R3*)
- Med hjälp av SFF verka för att ändamålsenliga riskanalyser enligt checklista utförs av piloter inom fallskärmsoperationer och tillämpas vid flygningar (se avsnitt 2.9 och 2.10). (*SHK 2023:03 R4*)

Svenska Fallskärmsförbundet (SFF) rekommenderas att:

- Tillsammans med fallskärmsklubbarna vidta åtgärder för att säkerställa att obligatorisk information och utbildning har mottagits av alla piloter (se avsnitt 2.9 och 2.13). (*SHK 2023:03 R5*)