



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Authority

Diarienum
L-47/21

Pressmeddelande

Stockholm 2023-01-30

Säkerhetsglidningar i verksamheten medförde att säkerhetsmarginalen blev för liten för en säker flygning

Statens haverikommission (SHK) har utrett flygolyckan som inträffade på Örebro flygplats den 8 juli 2021 i samband med fallskärmshoppning. SHK har idag publicerat sin slutrapport. Utredningen har identifierat flera latent faror som har uppstått under en lång tid. Enligt SHK finns det bl.a. skäl att införa en utbildning som leder till särskild behörighet för piloter som utför flygningar inom fallskärmsoperationer.

Avsikten med flygningen var att fälla åtta fallskärmshoppare från 1 500 meters höjd. Väderförutsättningarna var goda. 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 och började brinna.

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

Samtliga nio ombordvarande omkom.

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

Utredningen visar att höjdrodertrimmen var i ett onormalt läge för start och att flygplanet var för baktungt. Det innebar att spakkrakterna var större än normalt och att flygplanet blev svårare att hantera. Kontrollen över flygplanet förlorades sannolikt i samband med att vingklaffarna fälldes in. På grund av den låga höjden kunde kontrollen av flygplanet inte återtas.



Statens haverikommission
Box 6014, 102 31 Stockholm
Telefon: 08 – 508 862 00
www.havkom.se

Utredningen har identifierat flera latent faror. Farorna har uppstått under en lång tid och säkerhetsglidningar i verksamheten har medfört att säkerhetsmarginalen minskat. En ändamålsenlig riskanalys skulle sannolikt ha kunnat identifiera dessa latent faror. SHK ifrågasätter om piloter som utför icke-kommersiella flygningar i fallskärmsverksamhet har fått tillräckliga verktyg för att utföra en sådan riskanalys.

SHK lämnar ett antal rekommendationer för att förebygga att en liknande olycka ska inträffa igen. Bland annat rekommenderas Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (EASA) att överväga att införa en utbildning som leder till särskild behörighet för piloter som är verksamma inom fallskärmsoperationer och där behörigheten vidmakthålls genom repetitionsutbildning.

Rapporten publiceras i sin helhet på Statens haverikommissions hemsida www.havkom.se

Kontakt:

Utredningsordförande: Jenny Ferm, 08-508 862 27, e-post: jenny.ferm@havkom.se

Utredningsledare: Mats Trense, 08-508 862 16, e-post: mats.trense@havkom.se

Kontaktperson media: avdelningschef Peter Swaffer, 08-508 862 11, e-post: peter.swaffer@havkom.se