

Olycka med segelflyg- planet SE-UGE i samband med en utelandning

Statens haverikommission har utrett en olycka med segelflygplanet SE-UGE av modellen GROB-ASTIR CS JEANS vid Snogarp, Skåne län, den 10 augusti 2025

2025-11-11



Slutrapport
SHK 2025:17



Om Statens haverikommission

Statens haverikommission (SHK) utreder olyckor och allvarliga tillbud från säkerhetssynpunkt oavsett om de inträffat på land, till sjöss eller i luften. Myndighetens olycksutredningar ska sprida kunskap och ge underlag för åtgärder hos myndigheter, företag, organisationer och enskilda som förbättrar säkerheten och minskar risken för olyckor. Verksamheten ska också bidra till att människor kan känna trygghet och tillit till samhällets institutioner och till förtroendet för transportsystemen. I uppdraget ingår också att bedöma de insatser som samhällets räddningstjänst har gjort i samband med en olycka. Däremot ska utredningarna inte fördela skuld eller ansvar, vare sig straffrättsligt, civilrättsligt eller förvaltningsrättsligt.

SHK:s utredningar syftar till att ge svar på tre frågor

- Vad hände?
- Varför hände det?
- Hur undviks att en liknande händelse inträffar i framtiden?

Utredningar av luftfartshändelser regleras i huvudsak av förordningen (EU) nr 996/2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och lagen (1990:712) om undersökning av olyckor. Utredningarna genomförs i enlighet med Chicagokonventionens Annex 13.

Rapporten finns även på SHK:s webbplats: www.shk.se

Rapporten omfattas av licensen Creative commons erkännande 2.5 Sverige (CCBY 2.5 SE). Det betyder att du får kopiera, sprida och bearbeta texten under förutsättning att du anger att SHK är upphovsrättsinnehavare. Om du använder materialet i denna rapport ska du som källa ange Statens haverikommission och rapportnummer.

Illustrationerna i SHK:s rapporter skyddas av upphovsrätt. Om inte annat anges i rapporten är SHK upphovsrättsinnehavare. Om någon annan än SHK är upphovsrättsinnehavare behöver du dennes tillstånd för att få använda materialet.

Innehållsförteckning

Om Statens haverikommission	2
Sammanfattning	5
Orsaker till olyckan	5
Säkerhetsrekommendationer	5
Summary in English	6
Causes of the accident	6
Safety recommendations	6
Utredningen	7
Utredningsmaterialet	7
1. Faktaredovisning	9
1.1 Redogörelse för händelseförloppet	9
1.1.1 Förutsättningar	9
1.1.2 Händelseförlopp	9
1.2 Personskador	10
1.3 Skador på luftfartyget	10
1.4 Andra skador	10
1.5 Pilotens kvalifikationer	11
1.6 Segelflygplanet	12
1.7 Meteorologisk information	13
1.8 Navigationshjälpmedel	13
1.9 Radiokommunikationer	13
1.10 Fältdata	13
1.11 Färd- och ljudregistratorer	14
1.11.1 Kollisionsvarningssystem (FLARM)	14
1.12 Olycksplats och luftfartygsvrak	15
1.12.1 Olycksplatsen	15
1.12.2 Luftfartygsvraket	15
1.13 Medicinsk information	16
1.14 Brand	16
1.15 Överlevnadsaspekter	16
1.15.1 Räddningsinsatsen	16
1.15.2 Ombordvarandes placering och skador samt användning av bälten	16
1.16 Teknisk undersökning	17
1.17 Svenska Segelflygförbundet	17

1.18 Övrigt.....	17
1.18.1 Planering för utelandning.....	17
1.18.2 Inflygningsvarv	18
1.18.3 Höjdprofil på finalen (finaltratten)	19
2. Analys	20
3. Slutsatser.....	22
3.1 Utredningsresultat.....	22
3.2 Orsaker till olyckan	22
4. Säkerhetsrekommendationer	22

Sammanfattning

Under en segelflygning från Sjöbo-Sövde flygplats ledde en oväntad stark vind på höjd till att piloten inte lyckades ta sig tillbaka till startflygplatsen.

Piloten förberedde sig därför för att genomföra en utelandning. Piloten valde ett fält med ogynnsam vindriktning och begränsat utrymme. Landningsfältet lutade även nedåt i landningsriktningen.

Landningen genomfördes i medvind med hög fart, vilket resulterade i en hård sättning och lång bromssträcka trots fullt utfällda bromsar. Flygplanet studsade, girade och kolliderade därefter med ett staket till en hästhage. Flygplanet fick strukturella skador och piloten skadades lindrigt av splitter från den krossade huven.

Flygplanet var luftvärdigt och utan tekniska brister. Piloten var behörig men hade begränsad erfarenhet särskilt av oplanerade utelandningar.

Orsaker till olyckan

Olyckan orsakades av att förutsättningarna för en säker utelandning missbedömdes. Det resulterade i en snäv inflygning under ogynnsamma förhållanden med både medvind och höjdöverskott. När flygplanet väl kom upp på den korta finalen medförde det begränsade utrymmet och terrängen bakom fältet att piloten inte hade något annat val än att medvetet trycka ner flygplanet för att få stopp före hindren.

En bidragande orsak var pilotens begränsade erfarenhet av utelandningar.

Säkerhetsrekommendationer

Inga.

Summary in English

During soaring from Sjöbo-Sövde Airport, an unexpected strong wind at altitude prevented the pilot from returning to the take-off airport.

The pilot therefore prepared to make an out-landing. The pilot selected a field with an unfavorable wind direction and limited space. Additionally, the landing field sloped downward in the landing direction.

The landing was made in a tailwind at high speed, which resulted in a hard landing and a long braking distance, despite fully deployed airbrakes. The glider bounced, veered and subsequently collided with a fence belonging to a horse paddock. The aircraft sustained structural damage, and the pilot suffered minor injuries caused by shards from the shattered canopy.

The aircraft was airworthy with no technical defects. The pilot was certified but had limited experience, particularly with unplanned out-landings.

Causes of the accident

The accident was caused by a misjudgment of the conditions for a safe out-landing. This resulted in a tight circuit under unfavorable circumstances, with both tailwind and excessive altitude. Upon reaching short final, the limited space and the terrain beyond the field left the pilot with no other option but to deliberately push the aircraft down in order to stop before the obstacles.

A contributing factor was the pilot's limited experience with out-landings.

Safety recommendations

None.

Utredningen

SHK underrättades den 10 augusti 2025 om att en olycka med ett segelflygplan med registreringsbeteckningen SE-UGE inträffat vid Snogarp, Skåne län, samma dag kl. 13.26.

Olyckan har utretts av SHK som företrätts av Anna Stenberg, ordförande och Johan Nikolaou, utredningsledare.

Som ackrediterad representant för Nederländerna har Coen Caqueleing från den nederländska myndigheten för säkerhetsutredningar, Onderzoeksraad voor veiligheid, deltagit.

Utredningen har följts av Magnus Axelsson för Transportstyrelsen.

Följande organisationer har notifierats: Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA), EU-kommissionen, Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU), Onderzoeksraad voor veiligheid och Transportstyrelsen.

Utredningsmaterialet

Intervjuer har genomförts med piloten. Flygplanet och olycksplatsen har undersökts. Flygplanets tekniska dokumentation har granskats. Data från FLARM-enheten har inhämtats och analyserats. Bilder har tagits in från Polismyndigheten. Utbildningsmaterial har inhämtats från Svenska Segelflygförbundet.

Haverisammanträde har inte hållits. Berörda aktörer har beretts tillfälle att lämna synpunkter på utredningsmaterial och slutsatser under hand.

Slutrapport SHK 2025:17

Uppgifter	
Luftfartyget:	Registrering: SE-UGE Modell: GROB-ASTIR CS Jeans Luftvärdighet: Luftvärdighetsbevis och gällande granskningsbevis (ARC) ¹ Serienummer: 2026 Ägare: Malmö Segelflygklubb
Tidpunkt för händelsen:	2025-08-10, kl. 13.26 i dagsljus Anmärkning: All tidsangivelse avser svensk normaltid svensk sommartid (UTC ² + 2 timmar)
Plats:	Snogarp, Skåne län, (position 55°31 N 013°45 E, 52 meter över havet)
Typ av flygning:	Privat
Väder:	Enligt SMHI:s analys: Vind 315/15 knop, sikt >10 km, molnbas 4 300 till 5 000 fot, temperatur/daggpunkt +20°/+11 °C, QNH ³ 1022 hPa
Antal ombord:	Totalt: 1 Besättning: 1
Skador:	Personskador: Lindrigt skadad Skador på luftfartyget: Betydande Andra skador: Skador på staket till hästhage
Piloten:	Ålder: 29 år Certifikat: SPL ⁴ Total flygtid: 48 timmar, varav 11 timmar på typen Flygtid senast 90 dagarna: 5 timmar, allt på typen Antal landningar senaste 90 dagarna: 5

¹ ARC (Airworthiness Review Certificate) – granskningsbevis avseende luftvärdighet.

² UTC (Coordinated Universal Time) – referens för angivelse av tid världen över.

³ QNH (Question Nil Height) – anger det atmosfäriska trycket vid havsytans medelnivå.

⁴ SPL (Sailplane Pilot License) – segelflygarcertifikat.

1. Faktaredovisning

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

1.1.1 Förutsättningar

Flygningen påbörjades från Sjöbo-Sövde flygplats och pilotens avsikt var att återvända dit efter flygningen.

Under sin utbildning utförde piloten en utelandning tillsammans med en lärare. Utbildningen slutfördes 2022 och därefter hade piloten inte genomfört någon ytterligare utelandning.

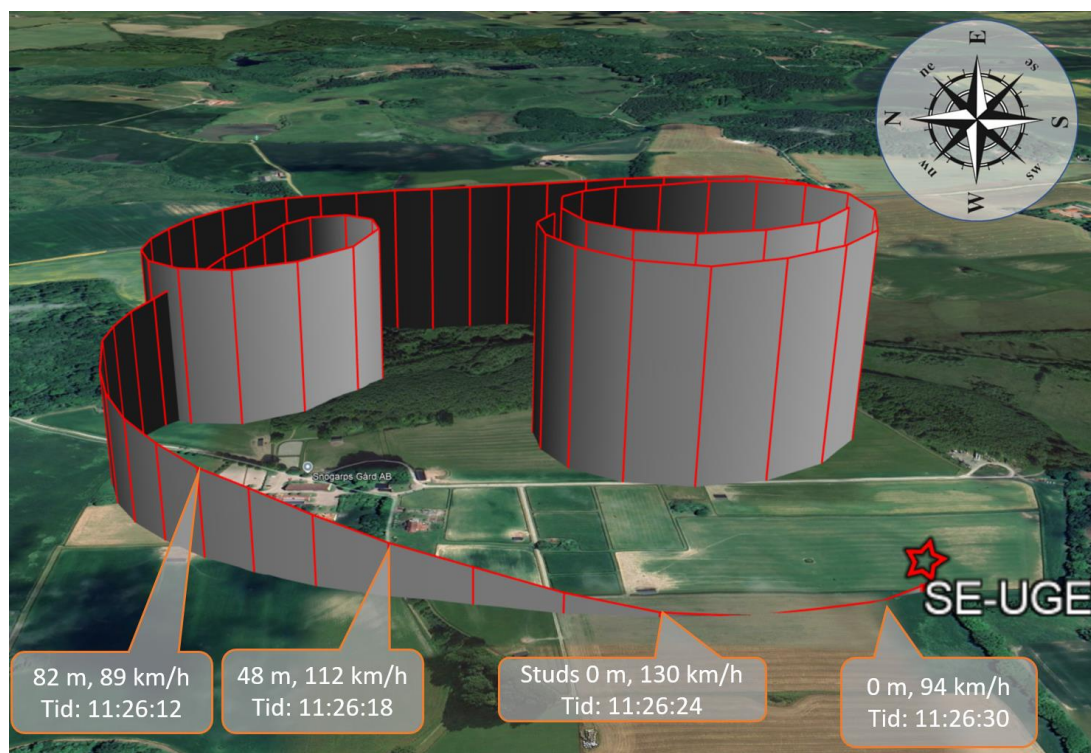
1.1.2 Händelseförlopp

Efter att ha varit i luften i drygt en timme, följde piloten en molngata med kraftig termik för att vinna höjd. Under återfärden mot startflygplatsen hamnade piloten i sjunk och tappade kontakten med molngatan. Detta ledde till att piloten behövde förbereda sig för en oplanerad utelandning. Piloten har uppgett att situationen upplevdes som stressande.

När höjdförlusten fortsatte valde piloten ett fält att landa på som denne bedömde som platt, tillräckligt stort och med en jämn gräsyta. Landningen planerades i sydlig riktning för att ta hänsyn till den uppskattade vindriktningen. Piloten identifierade att vindriktningen kom från väst genom krusningar på vattenytan till en sjö. Den faktiska vinden visade sig dock komma från nordväst.

På cirka 250 meters höjd inleddes ett snävt landningsvarv, vilket resulterade i en kort och hög final (se figur 1 och 9).

På finalen insåg piloten att flyghöjden var för hög och att det skulle bli svårt att komma ner på det valda fältet. Piloten valde ändå att genomföra landningen, då denne bedömde att det inte var möjligt att fortsätta över skogspartiet i fältets förlängning för att nå ett bakomliggande alternativt fält (se figur 1).



Figur 1. Landningsvarv och final i grått med olycksplats markerad med röd stjärna. Bild: Google Earth med markeringar infogade av SHK.

För att snabbt få ner flygplanet på fältet fullföljdes landningen med fullt utfällda luftbromsar. Flygplanet studsade hårt och landade därefter. Registrerade data visar att farten över marken vid sättningen var 130 km/tim. Under inbromsningen efter sättning försökte piloten undvika skogsområdet i fältets förlängning genom att svänga till vänster in i ett smalt område mellan en hästhage och skogen. Detta resulterade i att flygplanet girade runt 180 grader, åkte baklänges och kolliderade med staketet till hästhagen innan det slutligen stannade.

Vid olyckan uppstod strukturella skador på höger vinge och undersidan av flygplanet. Dessutom krossades huven och piloten fick glassplitter i ansiktet.

Olyckan inträffade i position 55°31 N 013°45 E, 52 meter över havet.

1.2 Personskador

Piloten skadades lindrigt av glassplitter från huven.

1.3 Skador på luftfartyget

Betydande.

Skador på höger vinge, sprickor från nos till landställshjul och krossad huv.

1.4 Andra skador

Skador på staket till hästhage.

1.5 Pilotens kvalifikationer

Piloten, 29 år, hade ett SPL utfärdat 2022 med gällande behörighet och giltigt medicinskt intyg.

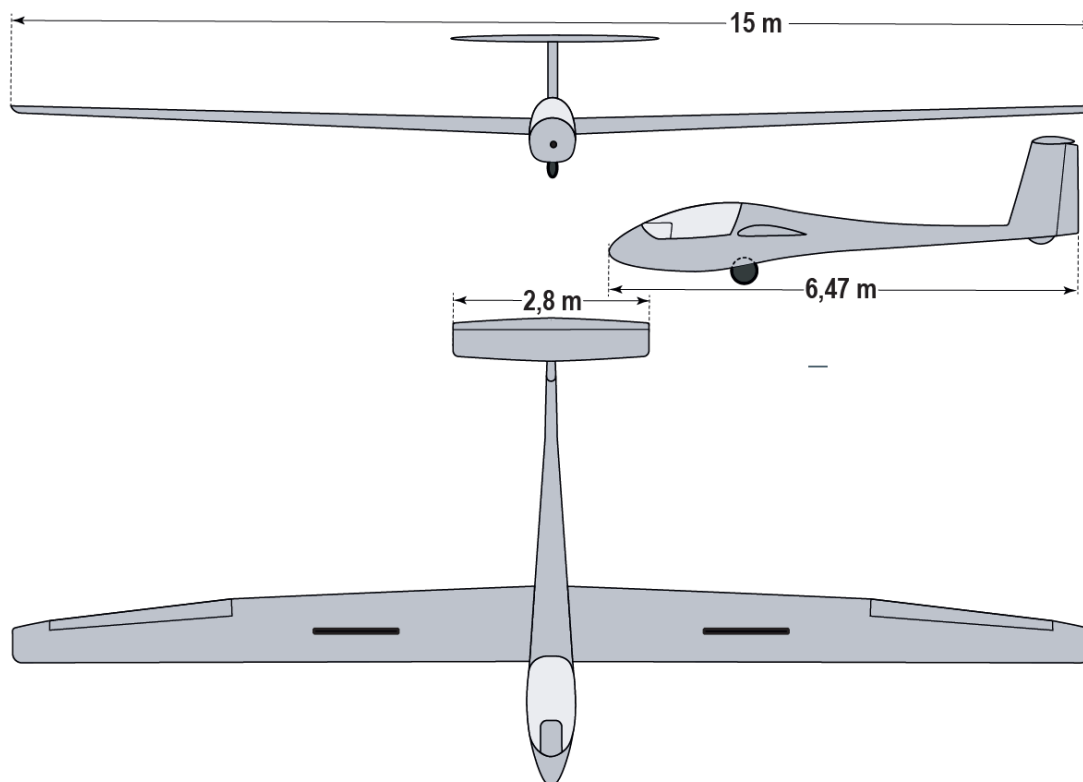
Piloten hade totalt 48 flygtimmar, varav 11 timmar på typen, och flugit 5 timmar de senaste 90 dagarna.

Antal landningar med aktuell typ senaste 90 dagarna: 5.

Flygprov för certifikatet SPL genomfördes den 30 augusti 2022.

1.6 Segelflygplanet

GROB-ASTIR CS Jeans är ett ensitsigt, lågvingat segelflygplan som är konstruerat i komposit. Det har ett centralt huvudhjul och luftbromsar på översidan av vingarna. Flygplanet har en spannvidd på 15 meter och en längd på 6,5 meter. Normal finalfart är 90 km/tim och 70 km/tim vid sättning.



Figur 2. Flygplanstypen GROB-ASTIR CS Jeans.

Segelflygplanet	
Typcertifikatinnehavare	Fiberglas-Technik Rudolf Lindner GmbH
Modell	GROB-ASTIR CS Jeans
Serienummer	2026
Tillverkningsår	1977
Flygmassa, kg	Inom tillåtna gränser
Masscentrumläge	Inom tillåtna gränser
Kvarstående anmärkningar	
Inga.	

Luftfartyget hade luftvärdighetsbevis med gällande granskningsbevis (ARC).

1.7 Meteorologisk information

Enligt SMHI:s analys vid olyckstillfället fördes sval luft ner över södra Sverige med väst- och nordvästvindar.

Det fanns cumulusmoln med molnbas mellan 4 300 till 5 000 fot, molntopp 6 500 fot och ett medelstig i termikblåsorna på cirka 1 m/s. Termikblåsorna var troligen svårfångade eftersom vinden var av betydande styrka. Vinden i området ökade med stigande höjd och var nordvästlig 15 knop närmast marken och nordvästlig 25 knop vid molnbasen, temperatur/dagpunkt +20°/+11 °C och QNH 1022 hPa.

Analysen från utvärderingsprogrammet SeeYou visar vinduppgifter som väl överensstämmer med SMHI:s vindvärden.

1.8 Navigationshjälpmedel

Inte aktuellt.

1.9 Radiokommunikationer

Inte aktuellt.

1.10 Fältdata

Landningsfältet låg i sydlig riktning och bestod av ett 310 meter slaget fält utan större hinder i inflygningsriktningen. Fältet lutade en grad nedåt i landningsriktningen.



Figur 3. Bild av fältet som användes med markering för avsett landningsområde.

1.11 Färd- och ljudregistratorer

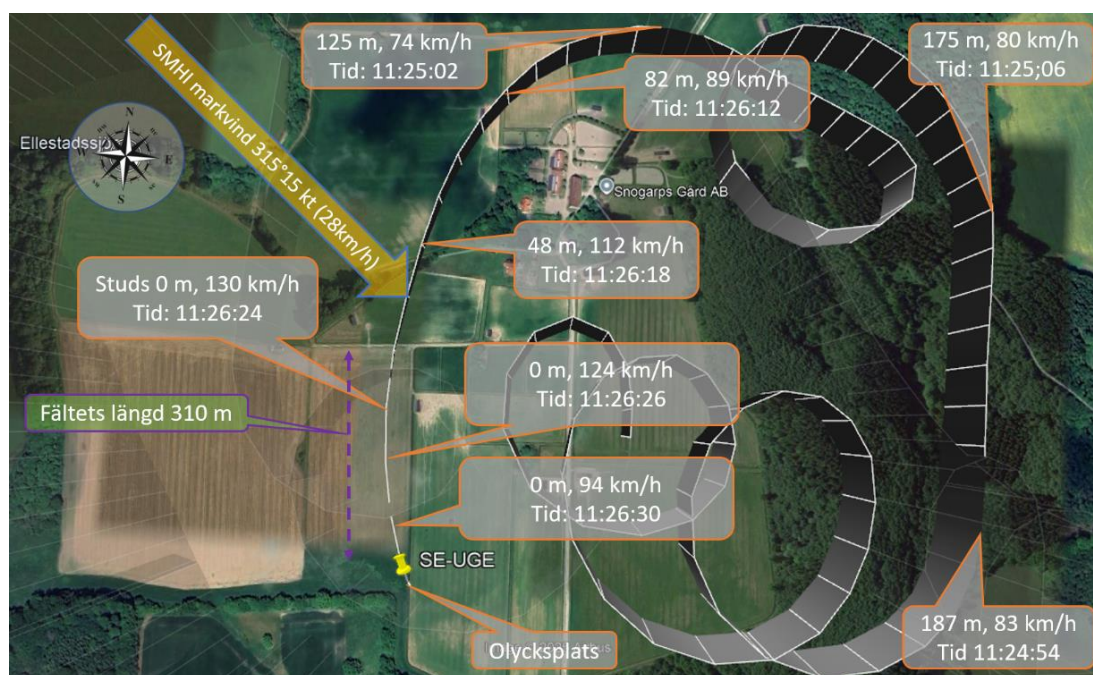
Några färd- eller ljudregistratorer fanns inte installerade i flygplanet. Sådan utrustning krävs inte heller för denna typ av flygplan.

1.11.1 Kollisionsvarningssystem (FLARM)

FLARM⁵ är ett kollisionsvarningssystem som främst används i segelflygplan och även registrerar flygningen. SHK har läst ut höjd, position och tid. Baserat på det har fart och glidtal⁶ beräknats.

Utläst data visar att farten över marken (Ground Speed) var upp till 130 km/tim vid sättningen.

Pilotens utförda rekognosering, inflygning och landning presenteras i figur 4. Farter över marken (GS) och höjder är beräknade mellan GPS punkter tagna från FLARM-enheten. Vindriktning och styrka är inhämtat från SMHI:s analys av området. Bilden visar att medvindskomponenten bidragit till en ökande markfart från det att flygplanet svängt från baslinjen till final.



Figur 4. Bild på rekognoseringsvarv, inflygning och landning med fart-och höjder över marken. Bild: Google Earth med markeringar infogade av SHK.

⁵ FLARM (FLight AlarM) – kollisionsvarningssystem.

⁶ Glidtal – anger förhållandet mellan höjdförlust och horisontell förflyttningssträcka.

1.12 Olycksplats och luftfartygsvrak

1.12.1 Olycksplatsen

Flygplanets slutliga position var 500 meter sydsydväst om Snogarps Gård, Skåne län i position 55°52,6N 013°75,4E och 52 meter över havets medelnivå.



Figur 5. Flygplanets slutliga position vid olycksplatsen. Bild: Polisen.

1.12.2 Luftfartygsvraket

Strukturella skador på höger vinge och kropp. Huven till flygplanet krossades vid olyckan.



Figur 6. Vänster bild visar skadorna på höger vinge och höger bild visar skadorna på flygplanskroppen fram till hjulet.



Figur 7. Bild på kabin och den krossade huven.

1.13 Medicinsk information

Ingenting har framkommit som tyder på att pilotens psykiska eller fysiska kondition varit nedsatt före eller under flygningen.

1.14 Brand

Brand uppstod inte.

1.15 Överlevnadsaspekter

1.15.1 Räddningsinsatsen

JRCC⁷ blev informerad om olyckan när ett vittne ringde 112 och larmade. Polis och ambulans kom till platsen, men någon räddningsinsats behövde inte utföras på olycksplatsen.

Någon nödsändare fanns inte och krävdes inte heller.

1.15.2 Ombordvarandes placering och skador samt användning av bälten

Piloten använde det installerade fyrpunktsbältet. Piloten skadades lindrigt i ansiktet av den krossade huven, men behövde ingen vård.

⁷ JRCC (Joint Rescue Coordination Center) – Sjöfartsverkets nationella Sjö- och flygräddningscentral.

1.16 Teknisk undersökning

Undersökning av flygplanet visar inte något tekniskt fel som kan ha påverkat händelseförloppet.

1.17 Svenska Segelflygförbundet

Svenska Segelflygförbundet ansvarar för grund- och vidareutbildning inom segelflyg. De har tagit fram ett utbildningsmaterial och ett kompendium som används under utbildningen. Olyckor i samband med utelandningar har avsevärt minskat sedan förbundet infört utbildningen.

1.18 Övrigt

1.18.1 Planering för utelandning

Utelandning är en procedur inom segelflyg som genomförs när det inte är möjligt att på ett säkert sätt nå det planerade landningsfältet. Det innebär att piloten landar på exempelvis en åker eller ett annat öppet område som finns tillgängligt.

Valet av landningsplats och en korrekt genomförd bedömningslandning är avgörande faktorer för en säker utelandning.

För en säker utelandning behöver piloten göra ett antal bedömningar om landningsområdets säkerhet och lämplighet, utvärdera landningsfältets egenskaper, bestämma vindriktning och vindstyrka samt välja landningsriktning.

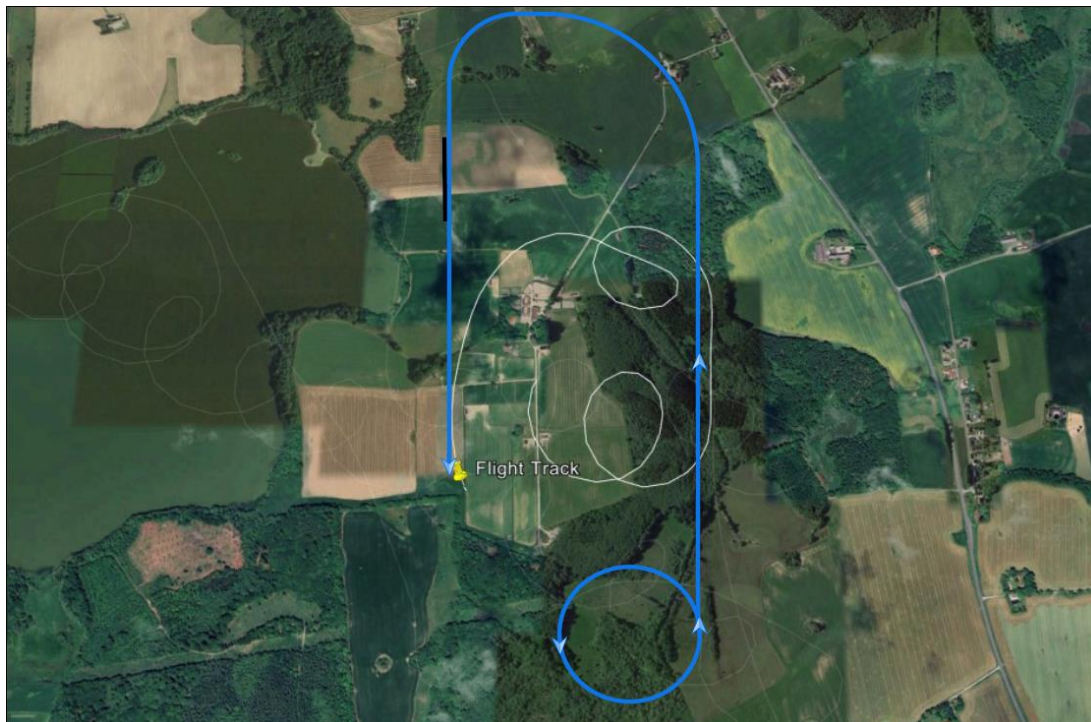
Fältets lutning är också en viktig faktor att ta hänsyn till, eftersom landning aldrig bör genomföras i nerförsbacke. Om möjligt bör landning genomföras i motvind, men i många fall måste piloten landa i sidvind. Även om sidvind innebär en längre landningssträcka, är det ofta ett säkrare alternativ än att landa i nedförsbacke.

Piloten behöver dessutom vara beredd på sjunkområden och turbulens, särskilt på läsidan av t.ex. trädgångar. Det är speciellt farligt vid hård vind, då extra fart behöver hållas.

1.18.2 Inflygningsvarv

En utelandning ska genomföras enligt samma principer som en vanlig inflygning på hemmafältet, med en tydligt planerad inflygningsprocedur – ofta kallad "metkroken" (se figur 8).

Det innebär att nedflygningssektorn planeras med en ögla som ger tillräcklig höjd och marginal för att kunna påbörja inflygningen i god tid. Medvindslinjen inleds på cirka 200 meters höjd, passerar tvärs över den tänkta sättningspunkten på cirka 150 meters höjd, svänger in på baslinjen vid cirka 100 meter och etablerar sig på finalen senast vid 50 meters höjd. På detta tillvägagångssätt får piloten en etablerad final och kan således justera höjden för att landa på utsett område.



Figur 8. Ett normalt inflygningsvarv med blå markering och den aktuella inflygningen med vit markering.
Bild: Google Earth med markeringar infogade av SHK.

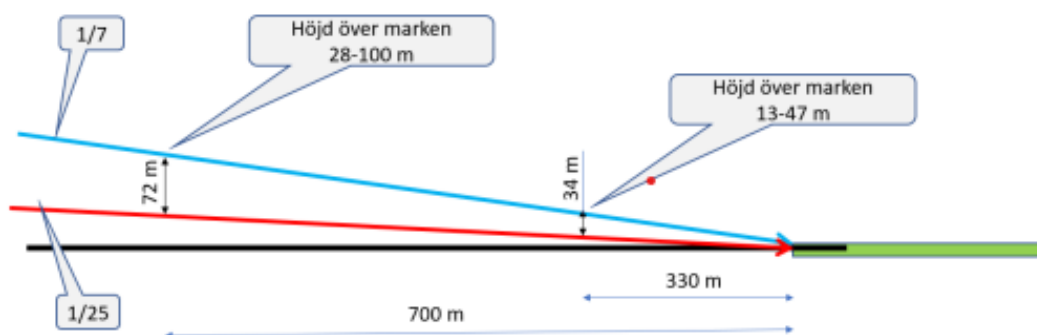
1.18.3 Höjdprofil på finalen (finaltratten)

Vid inflygning för landning är det avgörande att hålla rätt höjdprofil för att säkerställa en säker och stabil inflygning. Efter avslutad sväng till finalen bör flygplanet befinna sig på minst 50 meters höjd över marken.

Figur 9 visar det så kallade finaltrattområdet, som är det område (mellan det blåa och röda strecket) där flygplanet måste befinna sig för att kunna nå fältets början på ett kontrollerat sätt.

Den blå linjen visar den övre gränsen av trattformade inflygningsområdet (finaltratten), med en glidbana på cirka 1:7, vilket motsvarar en inflygning med full luftbroms. Den röda linjen representerar den nedre gränsen av området, med en flackare glidbana på 1:25, vilket representerar en inflygning utan luftbroms.

Exemplet i figur 9 visar att höjdintervallet där finaltratten träffas ökar om finalens längd ökar. Det innebär att en kort final, det vill säga när inflygningen påbörjas nära fältets början, ger ett betydligt smalare höjdintervall för att hamna i finaltratten. Detta minskar marginalerna för korrigeringar och ökar risken för en instabil inflygning.



Figur 9. Inflygningstratt med utritade glidtal med och utan luftbroms.

2. Analys

Luftvärdighet och teknisk status

Flygplanet var luftvärdigt vid händelsen. Något tekniskt fel eller anmärkning på flygplanet som skulle kunna ha bidragit till olyckan har inte identifierats.

Pilotens behörighet och erfarenhet

Piloten hade behörighet att utföra flygningen, men hade begränsad flygerfarenhet. Även om piloten hade utfört en planerad utelandning under utbildningen, var detta pilotens första oplanerade utelandning.

Flygningens syfte och avvikelse från plan

Piloten planerade att genomföra en lokal flygning med avsikt att landa på startfältet. Vindstyrkan på höjd visade sig dock vara högre än förväntad, vilket resulterade i att flygplanet kom längre bort från startfältet än planerat. Vid återfärden hamnade flygplanet i sjunk, vilket ytterligare minskade möjligheten att nå startfältet.

Beslutsfattande och stresspåverkan

Pilotens upplevelse av att behöva genomföra en oplanerad utelandning utan tidigare erfarenhet bidrog till en ökad stressnivå. Det är välkänt att stress kan påverka förmågan att fatta rationella beslut, särskilt vid bedömningar av fält, vind och inflygning. Den felaktiga bedömningen av vindriktningen, trots tillgång till ledtrådar, kan vara ett resultat av hög kognitiv belastning i en pressad situation.

Val av landningsfält

Piloten valde ett fält i sydlig riktning, med en längd på 310 meter och lutning i landningsriktningen. Vilken lutning ett fält har kan vara svårt att avgöra från luften. Vid tidpunkten rådde nordvästlig vind med en styrka på cirka 28 km/tim, vilket innebar en medvindskomponent på cirka 20 km/tim vid landning. I den valda landningsriktningen med rådande vind var fältet inte lämpligt för landning.

Inflygningen

GPS-data visar att inflygningen inleddes med en medvindslinje på betydligt lägre höjd än normalt, vilket indikerar bristande höjdkontroll tidigt i varvet. På baslinjen genomfördes även en 360-graders sväng. Tillsammans med att landningsvarvet var betydligt kortare än normalt, resulterade detta i en mycket kort final där inflygningen påbörjades väldigt nära fältets början och på hög höjd.

Den korta finalen gav också ett betydligt smalare höjdintervall för flygplanet att hamna den så kallade finaltratten, som möjliggör en stabil och kontrollerad inflygning. I detta fall kom flygplanet in för högt och kom därför aldrig in i finaltratten. Det resulterade i att flygplanet hade för hög fart vid ingången till final samtidigt som höjden fortfarande var för hög.

Landningsförlopp

När flygplanet nådde kort final var både höjden och farten för hög. Piloten gjorde bedömningen att det inte var möjligt att flyga över terrängen i slutet av fältet för att komma till ett bakomliggande alternativt fält. Piloten valde därför att fullfölja landningen och medvetet trycka ner flygplanet på marken för att försöka få stopp före hindren vid fältets slut.

Landningen genomfördes i kraftig medvind, vilket ytterligare ökade sättningsfarten. GPS-data visar att flygplanets fart över marken vid sättning var 130 km/tim, vilket med rådande medvind motsvarade en indikerad fart på 106 km/tim. Detta överstiger avsevärt den normala sättningsfarten på 70 km/tim.

Den höga sättningsfarten resulterade i att flygplanet tog mark med en hård sättning, vilket orsakade studs och att flygplanet därefter landade långt in på fältet. Den hårda landningen ledde sannolikt till betydande skador på flygkroppens undersida. Den höga farten innebar också en förlängd bromssträcka.

Sammanfattningsvis bidrog kombinationen av ett snävt landningsvarv, hög fart, medvind, fältets lutning och begränsat landningsutrymme till att landningen inte kunde genomföras på ett säkert sätt.

3. Slutsatser

3.1 Utredningsresultat

- Piloten hade behörighet att utföra flygningen.
- Flygplanet hade luftvärdighetsbevis med gällande granskningsbevis.
- Något tekniskt fel på flygplanet som kan ha påverkat händelseförloppet har inte identifierats.
- Vid den rekognosering av fältet som genomfördes identifierades inte den korrekta vindriktningen och inte heller att fältet lutade nedåt i den valda inflygningsriktningen.
- Landningsvarvet blev för litet med en för kort final.
- På grund av medvinden och det krympta landningsvarvet kom finalen att inledas på högre höjd än normalt.
- Flygplanet kom att landa med hög fart över marken, studsade hårt och därefter gira för att backa in i hästhagens staket.
- Strukturella skador uppstod på flygplanet och piloten skadades lindrigt.

3.2 Orsaker till olyckan

Olyckan orsakades av att förutsättningarna för en säker utelandning missbedömdes. Det resulterade i en snäv inflygning under ogynnsamma förhållanden med både medvind och höjdöverskott. När flygplanet väl kom upp på den korta finalen medförde det begränsade utrymmet och terrängen bakom fältet att piloten inte hade något annat val än att medvetet trycka ner flygplanet för att få stopp före hindren.

En bidragande orsak var pilotens begränsade erfarenhet av utelandningar.

4. Säkerhetsrekommendationer

Inga.

För Statens haverikommission

Anna Stenberg

Johan Nikolaou