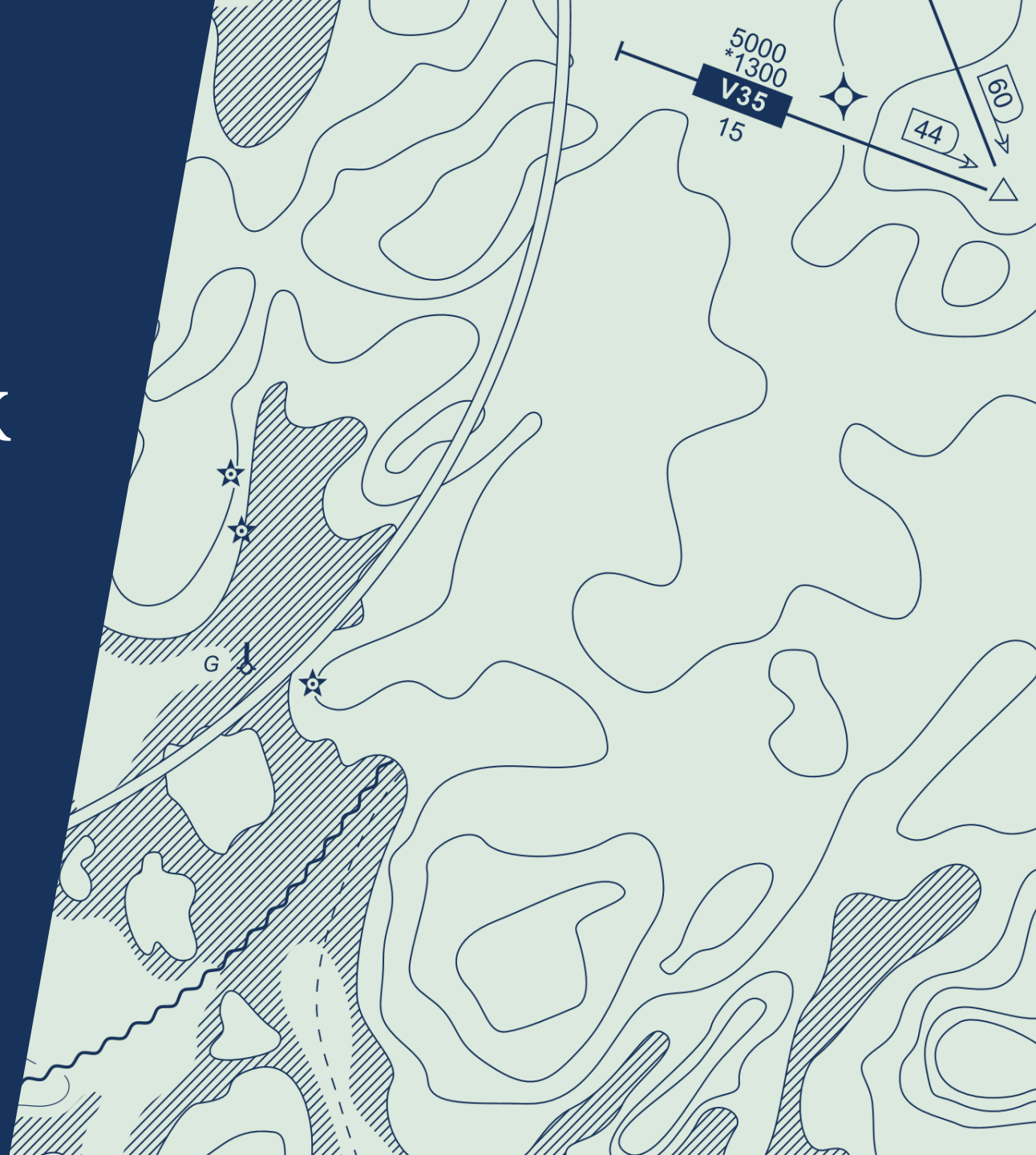
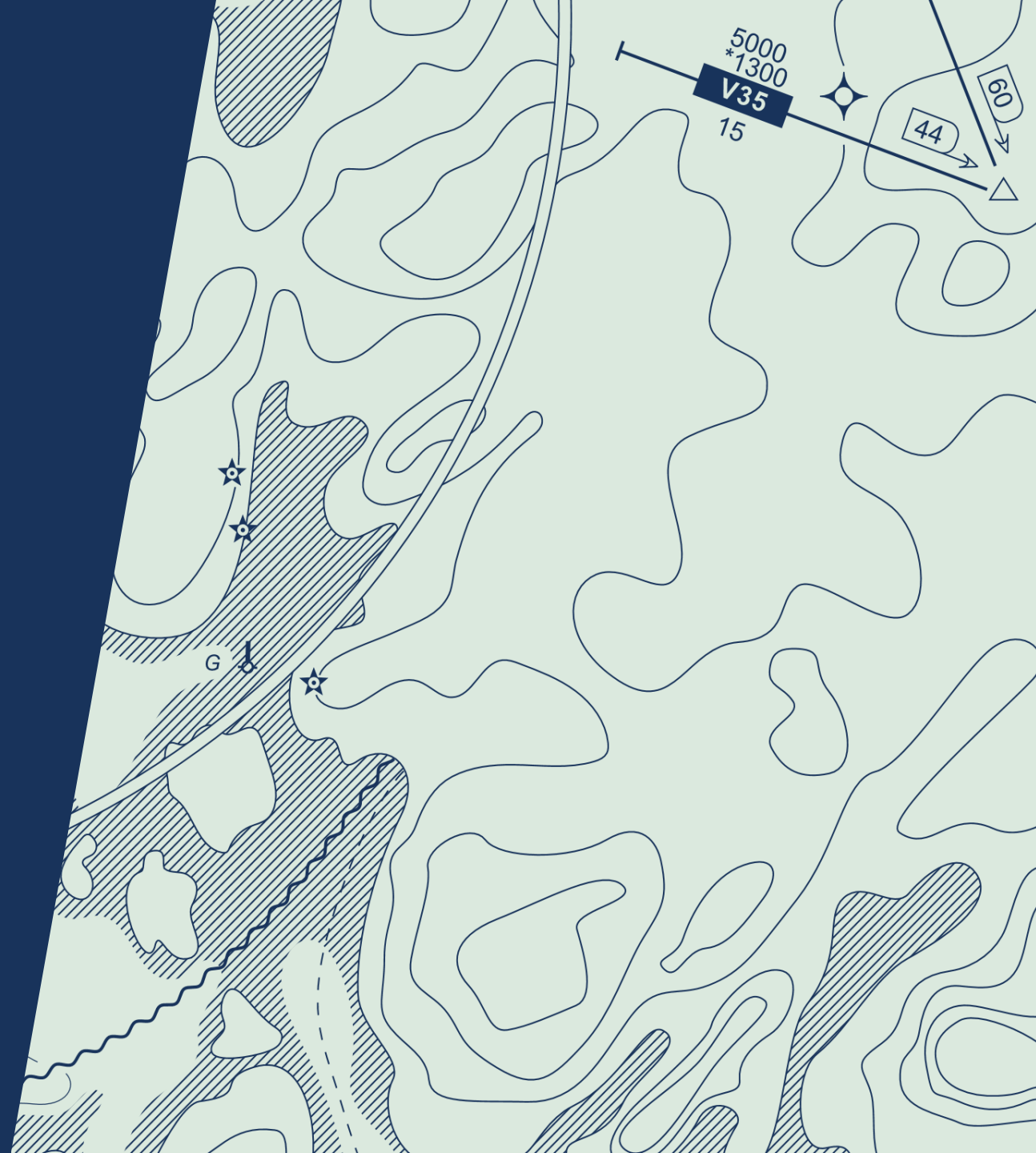


Motorflygkonferensen KSAK

den 5 oktober 2024



Olycka norr om Arkösund den 18 juni 2023 med flygplanet HA-BNS



Syftet med utredningen

Klarlägga:

- ✓ Vad som hänt
- ✓ Varför det hände
- ✓ Hur en liknande händelse kan förebyggas eller hur effekterna kan begränsas
- ✓ Fakta om en räddningsinsats för förbättringar av räddningstjänsten

Rekommendationer för att förbättra säkerheten

Beskriva eventuella fel och brister

Inte ta ställning till skuld eller ansvar

Utredningsprocess

Olycka eller tillbud
Olycksplatsundersökning



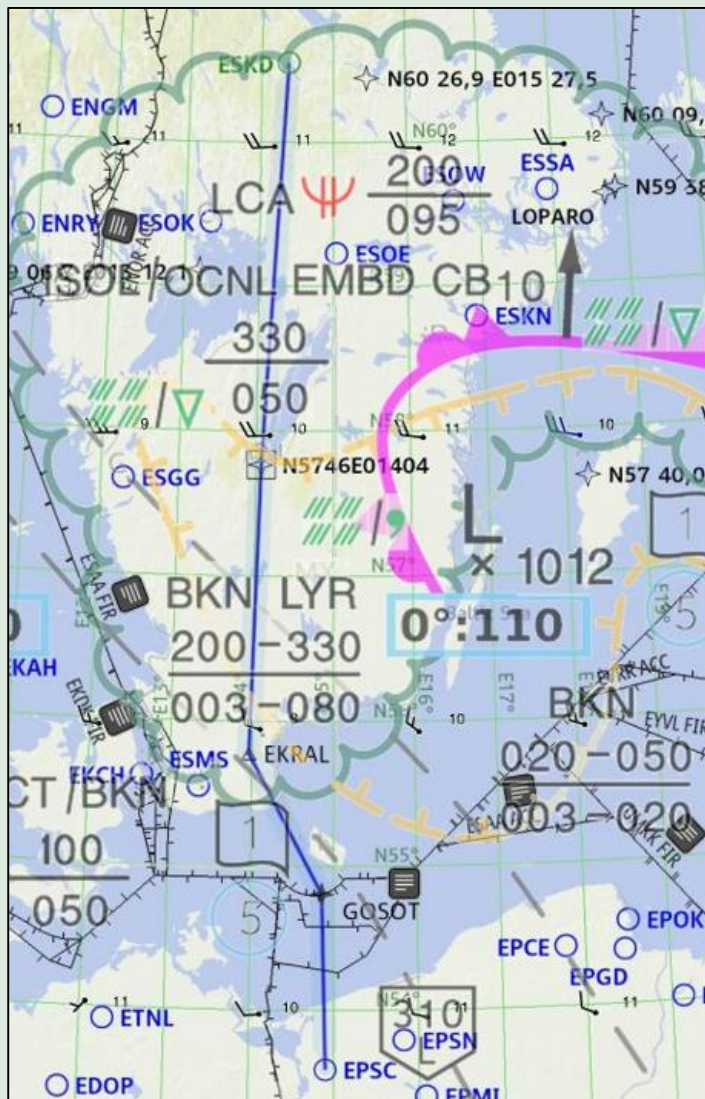
Slutrapport

Bärgning av flygplanet

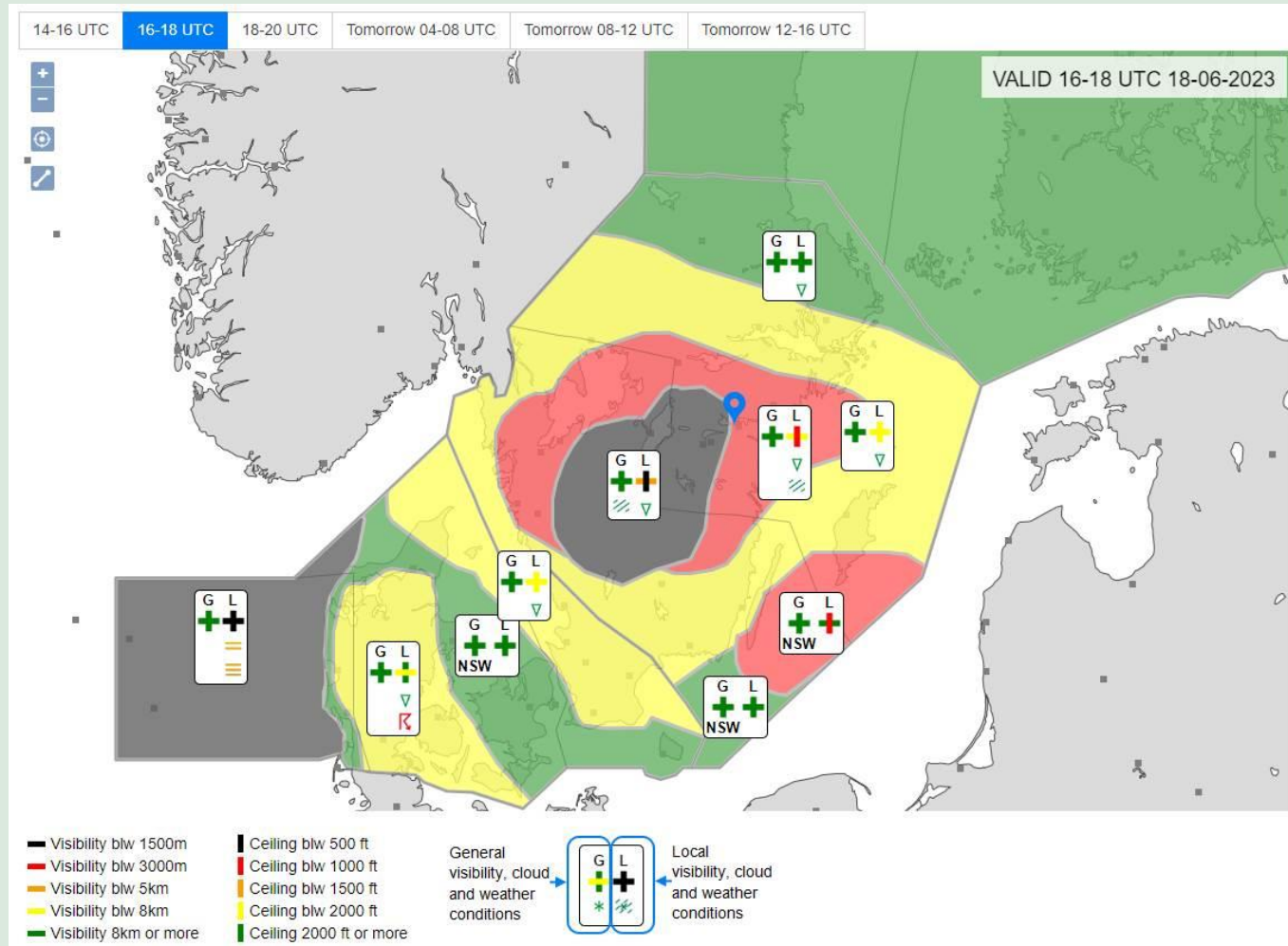
Bärgning



Metrologisk informasjon

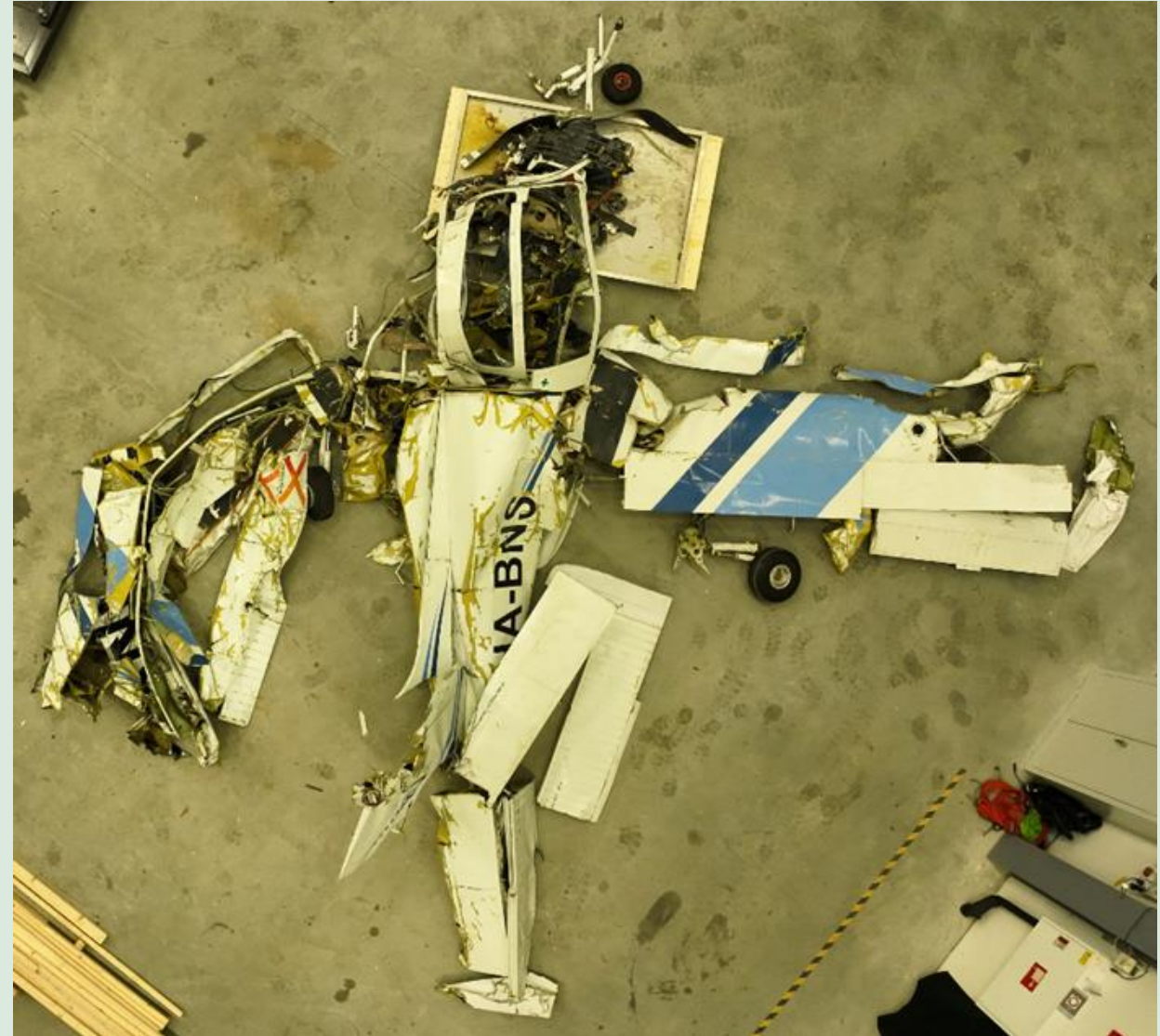


Giltig från 12:00 UTC



Giltig från 16:00 – 18:00 UTC

Teknisk undersökning



Faktainsamling

- Intervjuer har genomförts med flygledare, piloter som tidigare flugit flygplanet och flygplanets ägare.
- Flygplanet har dokumenterats på havsbotten före bärgning.
- Flygplanet har bärgats och undersökts.
- Tekniska undersökningar har utförts av flygplanet samt telefoner och iPads som fanns ombord.
- Registreringar från Luftfartsverket (LFV) och Försvarsmakten har analyserats.
- Ljudupptagningar från flygkontrolltjänsten har analyserats.
- Väderinformation har inhämtats och analyserats av SMHI.

Utredningsprocess



Vad som hände?

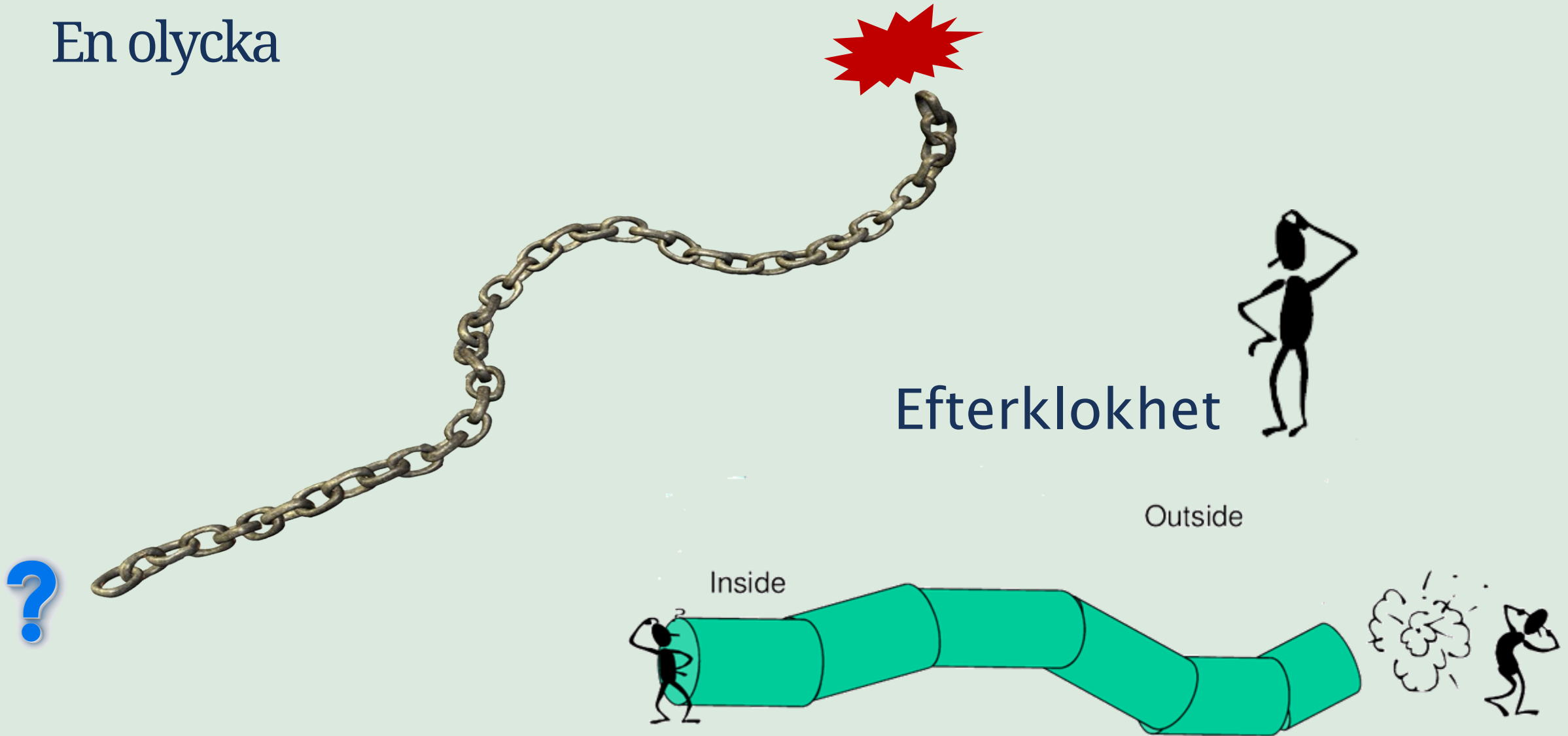
Vad som hände?

- Allt talar för att flygplanet hamnade i moln. Därmed förlorades de visuella referenserna och som följd tappade piloterna kontrollen över flygplanet.
- Nedslaget i vattnet var kraftigt och troligen inverterat i en brant vinkel mot vattenytan.



Varför det hände?

En olycka

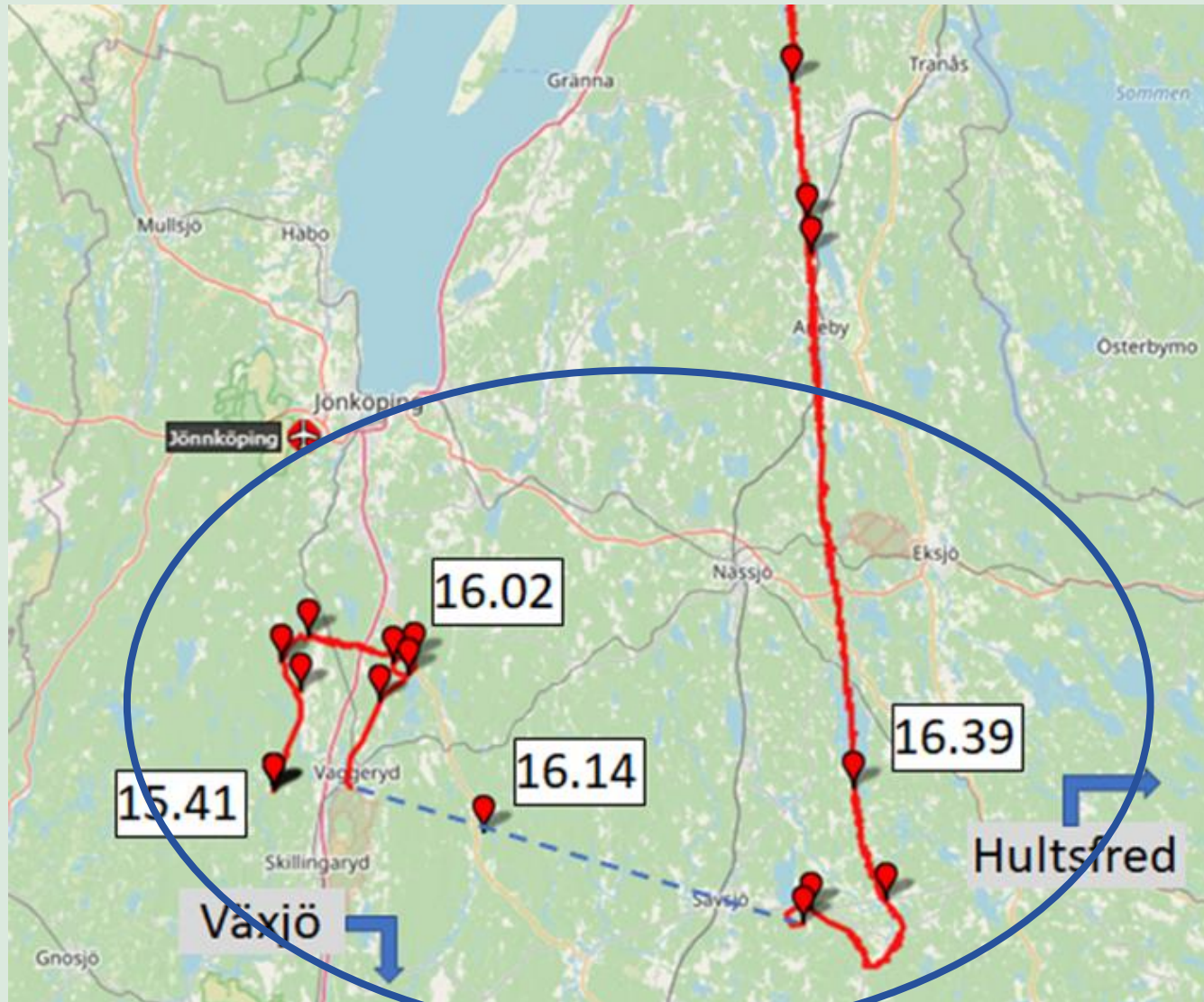


Varför det hände?

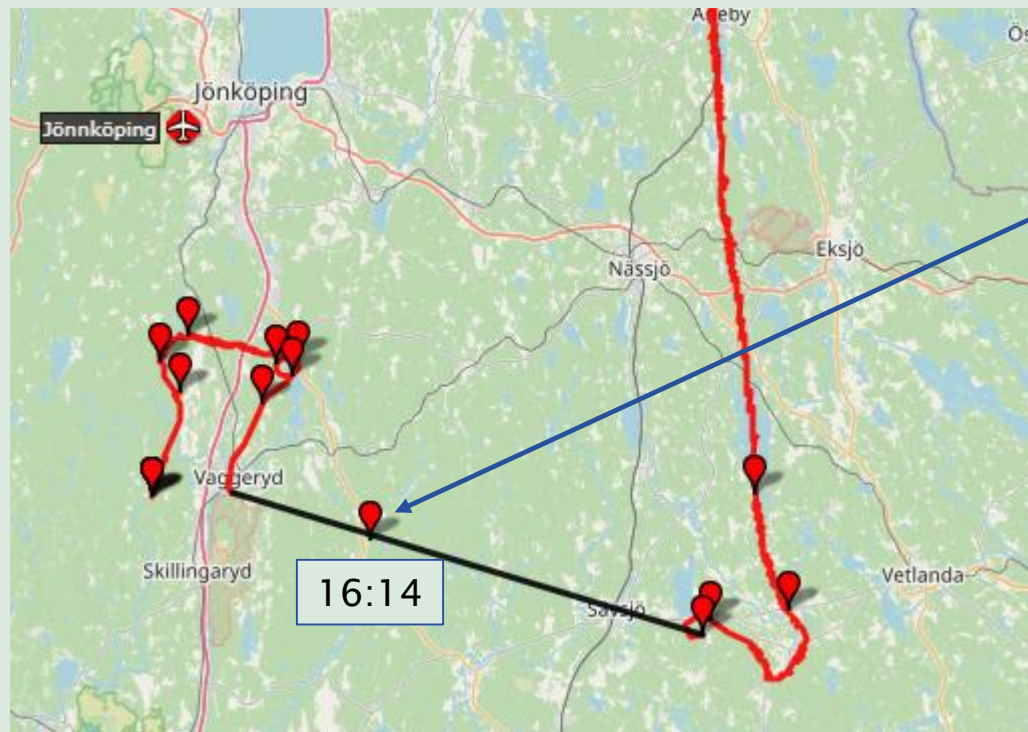
Vi skulle kunna fokusera här!



Händelseförloppet

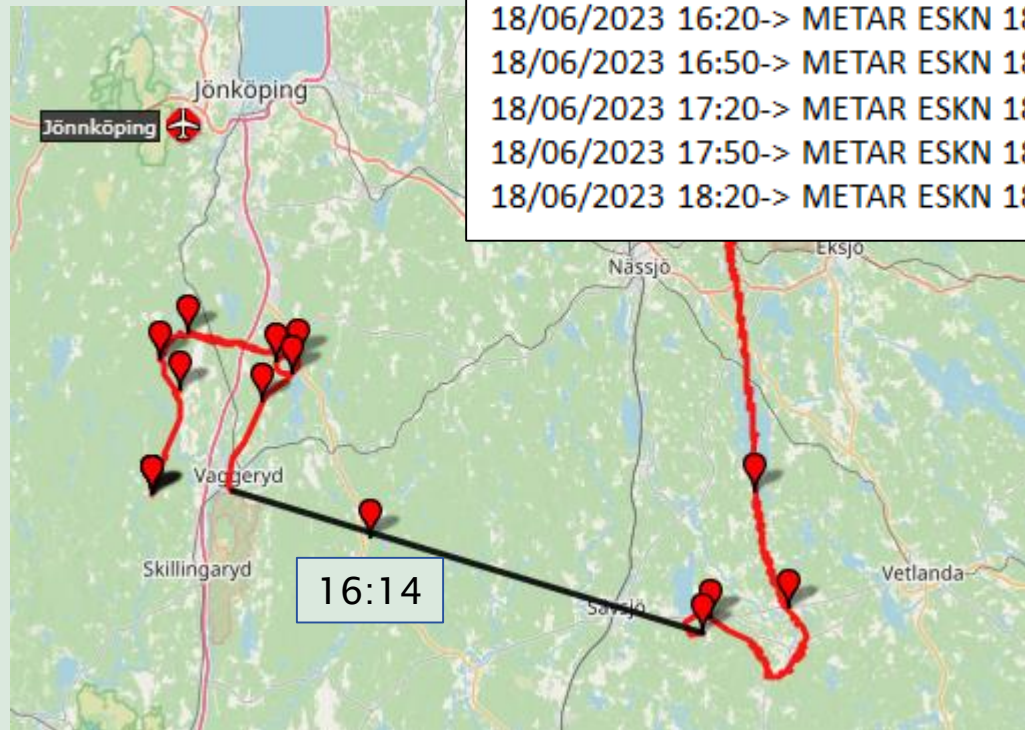


Metar Skavsta (ESKN)



18/06/2023 13:20-> METAR ESKN 181320Z 04009KT 010V070 CAVOK 18/16 Q1013=
18/06/2023 13:50-> METAR ESKN 181350Z 05010KT 9999 SCT038 BKN084 19/17 Q1013=
18/06/2023 14:20-> METAR ESKN 181420Z 06010KT 020V090 9999 FEW011 SCT040 BKN090 18/16 Q1013=
18/06/2023 14:50-> METAR ESKN 181450Z 06011KT 020V080 9999 SCT012 BKN061 19/16 Q1014=
18/06/2023 15:20-> METAR ESKN 181520Z 07010KT 9999 FEW015 BKN029 18/16 Q1014=
18/06/2023 15:50-> METAR ESKN 181550Z 08011KT 9999 -RA SCT017 BKN027 18/16 Q1014=
18/06/2023 16:20-> METAR ESKN 181620Z 10015KT 9999 -RA BKN011 OVC015 17/16 Q1014=
18/06/2023 16:50-> METAR ESKN 181650Z 10013KT 9000 -RA BKN006 17/16 Q1014=
18/06/2023 17:20-> METAR ESKN 181720Z 09012KT 9999 BKN005 17/16 Q1014=
18/06/2023 17:50-> METAR ESKN 181750Z 11010KT 8000 OVC004 17/16 Q1014=
18/06/2023 18:20-> METAR ESKN 181820Z 10008KT 6000 BKN004 17/16 Q1014=

Metar Skavsta



18/06/2023 13:20-> METAR ESKN 181320Z 04009KT 010V070 CAVOK 18/16 Q1013=
 18/06/2023 13:50-> METAR ESKN 181350Z 05010KT 9999 SCT038 BKN084 19/17 Q1013=
 18/06/2023 14:20-> METAR ESKN 181420Z 06010KT 020V090 9999 FEW011 SCT040 BKN090 18/16 Q1013=
 18/06/2023 14:50-> METAR ESKN 181450Z 06011KT 020V080 9999 SCT012 BKN061 19/16 Q1014=
 18/06/2023 15:20-> METAR ESKN 181520Z 07010KT 9999 FEW015 BKN029 18/16 Q1014=
 18/06/2023 15:50-> METAR ESKN 181550Z 08011KT 9999 -RA SCT017 BKN027 18/16 Q1014=
 18/06/2023 16:20-> METAR ESKN 181620Z 10015KT 9999 -RA BKN011 OVC015 17/16 Q1014=
 18/06/2023 16:50-> METAR ESKN 181650Z 10013KT 9000 -RA BKN006 17/16 Q1014=
 18/06/2023 17:20-> METAR ESKN 181720Z 09012KT 9999 BKN005 17/16 Q1014=
 18/06/2023 17:50-> METAR ESKN 181750Z 11010KT 8000 OVC004 17/16 Q1014=
 18/06/2023 18:20-> METAR ESKN 181820Z 10008KT 6000 BKN004 17/16 Q1014=

Östgöta meddelade Sweden
 Control om att det fanns
 låga moln i området runt
 Skavsta

Flygplatsers tillgänglighet

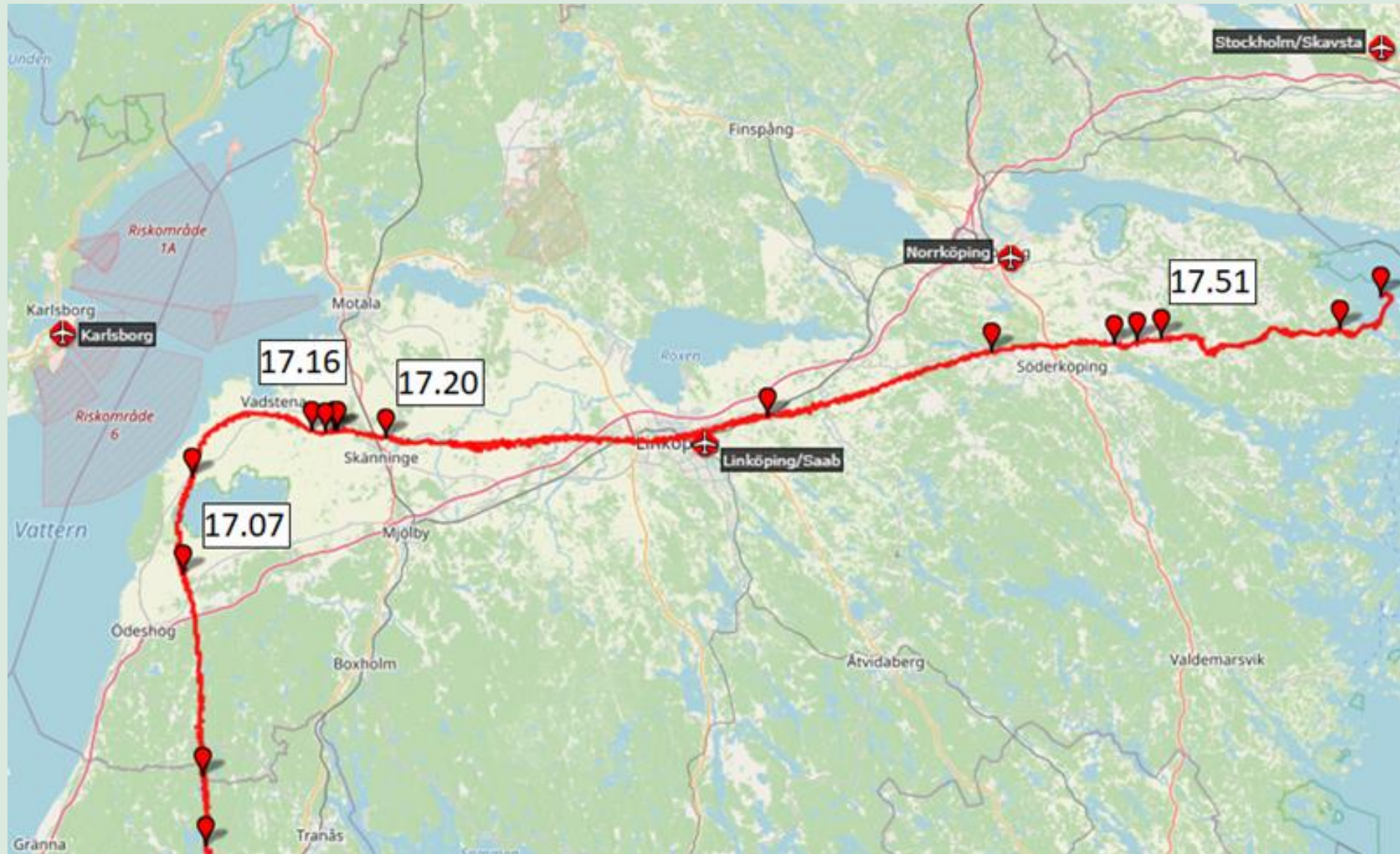
Flygkontrolltjänstens fraseologi
angående en flygplats tillgänglighet
när ATS är öppen eller stängd

”XXX airport is closed”

Förhandstillstånd (PPR)

- AIP ska beskriva vad som gäller
- Otydligheter i texternas utformning
- Finns ingen standard
- Varje flygplats utformar texten

Händelseförloppet



Händelseförloppet



Annan påverkan till beslut

- Högre risk att kontinuerligt planera om under en flygning (flyttar gränser).
- Strävan att flyga till Skavsta flygplats som fanns en destination i flygbolaget.
- Fanns en tidspress att komma tillbaka till Ungern (kommersiell flygning en pilot).
- Van med sämre väder och tolkar därefter.
- Det går inte att utesluta att piloterna efter nästan 11 timmars flygning upplevde både fysisk och mental trötthet.
- Att deklarerera nöd inte alltid självklart.
- Ingen bränslebrist, men troligen pressad situation.

Utredningsprocess



Orsaksformulering

Olyckan orsakades av flera omständigheter och beslut som tillsammans minskade möjligheten för att genomföra flygningen på ett säkert sätt.

Det fick till följd att piloterna flög in i det sämsta vädret i området och förlorade de visuella referenserna, vilket i sin tur medförde att de tappade kontrollen över flygplanet.

Rekommendationer

Transportstyreslen rekommenderas att:

- Inom ramen för sin tillsyn av flygplatser verka för att en gemensam standard används för hur PPR beskrivs i AIP
- Analysera hur flygplatsernas tillgänglighet begränsas av PPR och hur det påverkar flygsäkerheten
- Förtydliga flygkontrolltjänstens fraseologi angående en flygplats tillgänglighet när ATS är öppen eller stängd

Frågor och kommentarer?

