

## Rapport C 1998:50

## L-79/98

Rapporten färdigställd 1998-11-18

---

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	<b>SE-XKB</b> , Piper PA-22-160
<i>Ägare/Innehavare</i>	<i>Ej namn i internetutgåvan / webmaster</i>
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1998-08-11, kl. 16.09 i dagsljus <i>Anm: All tidsangivelse avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar</i>
<i>Plats</i>	Stockholm/Bromma flygplats, AB län, (pos 5921N 1757E; 14 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	Aktuellt väder på Stockholm/Bromma flygplats: vind 360°/3 knop, sikt >10 km inga moln under 5 000 fot, temp./daggpunkt +22/+7 °C, QNH 1023 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	21 år, A
<i>Förarens totala flygtid</i>	70 timmar, varav 20 timmar på typen
<i>Förarens flygtid de senaste</i>	45 timmar, varav 20 timmar på typen
<i>90 dagarna</i>	
<i>Antal landningar de senaste</i>	75, varav 27 på typen
<i>90 dagarna</i>	

---

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av S-E Sigfridsson, ordförande, Monica J Wismar, operativ utredningschef, och Henrik Elinder, teknisk utredningschef.

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Lars Jonsson.

SHK undersöker olyckor och tillbud från säkerhetssynpunkt. Syftet med undersökningarna är att liknande händelser skall undvikas i framtiden. SHK:s undersökningar syftar däremot inte till att fördela skuld eller ansvar.

### Händelseförlopp m.m.

Föraren startade tillsammans med en passagerare från Borgholm/Borglanda flygplats vid 14-tiden för att flyga till Stockholm/Bromma flygplats. Han har berättat följande: Flygningen från Öland förflöt normalt och sättningen på bana 30 likaså. Efter sättningen fick flygplanet en plötslig girtendens åt vänster som föraren inte lyckades att parera, vilket resulterade i en groundloop ut mot vänster sida av banan. Därefter slog planet runt och blev liggande på rygg.

Föraren och hans passagerare kunde själva ta sig ur och lämna flygplanet innan räddningstjänsten anlände.

Flygledaren som såg rundslagningen larmade räddningstjänsten som snabbt var på plats och skumbelade planet.

Vid den tekniska undersökningen av flygplanet framkom att nosställsinfästningen var kraftigt deformerad. Noshjulet kom därvid att i "neutralläge" stå snett i förhållande till flygplanets längdriktning.

### **Utlåande**

Det har inte gått att fastställa om deformationen helt eller delvis hade uppstått tidigare eller uppstod i samband med den aktuella landningen.

För att kunna inspektera nosställsinfästningen måste motorkåporna tas bort.

Olyckan orsakades sannolikt av att flygplanet fick en kraftig vänstergir efter sättningen till följd av att nosställsinfästningen var deformerad.