

SAMMANFATTNING

Flygplanet startade från bana 12 på Trosa/Troslanda flygplats. Efter en kort demonstrationstur av flygplanet återvände man mot fältet i avsikt att landa.

Piloten planerade för en lång final då han ville vara väl etablerad att sjunka med en brant glidbana för att flyga över en kraftledning som korsade finalen.

Flygplanet kom dock inte att bli etablerat förrän strax före tröskeln som var inflyttad. Under sättningen på banan kom flygplanet att studsa tre gånger innan piloten försökte avbryta landningsförsöket med ett omdrag på banan.

Under omdraget girade flygplanet till vänster, åkte av banan ner i ett dike, girade över höger vinge och blev stående med nosen ner i ett dike vid sidan av banan.

Flygplanets nosställ slets av. Flygplanskroppen, vingar och stjärtparti fick strukturella skador. Båda ombordvarande klarade sig oskadda.

Den i KSAB Svenska flygfält publicerade banlängden var 730 meter. Haverikommissionen har dock mätt banan och kommit fram till att den korrekta banlängden var 666 meter. Vid tillfället var tröskeln för bana 12 dessutom inflyttad, vilket medförde att endast 590 meter av banan var tillgängliga för landning. Det innebär att banans längd inte var tillräcklig för landning enligt flygplanstillverkarens prestanda-underlag.

Olyckan orsakades av att omdraget påbörjades i ett så sent skede att möjligheterna att bibehålla kontrollen över flygplanet var begränsade i förhållande till pilotens erfarenhetsnivå.

Följande faktorer har bidragit till olyckan:

- inflygningen var inte stabiliserad, och
- såväl kraftledningen före bantröskeln som den inflyttade bantröskeln och banans utformning utgjorde stressfaktorer.

Säkerhetsrekommendationer

Transportstyrelsen rekommenderas att:

- Överväga behovet av informationsinsatser riktade till innehavare av flygplatser angående de krav som ställs i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:123) och allmänna råd om utformning och drift av flygplatser som inte ska godkännas. (RL 2018:04 R1)
- Överväga behovet av informationsinsatser angående befälhavarens ansvar för att endast använda flygplatser som är lämpliga för aktuell luftfartygstyp och verksamhet. (RL 2018:04 R1)