

SAMMANFATTNING

En dryg före innan olyckstillfället flög det aktuella flygplanet för första gången på flera år. Syftet med flygningen var att göra en funktionskontrollflygning samt att förflytta flygplanet från Norrköping till Stockholm/Bromma flygplats. Föraren, som senare även kom att genomföra olycksflygningen, har uppgett att han valde att hålla sig i flygplatsens närområde för att kontrollera utvalda funktioner inför den fortsatta flygningen. Ett indikationsfel på landstället resulterade i att tornet utfärdade ett s.k. varningslarm.

Föraren beslutade att återvända till Norrköpings flygplats och landningen blev normal. Dock upplevde föraren en krängning av flygplanet vid sättning av noshjulet. Krängningen och dess senare konsekvens kom att bli föremål för den händelse som rapporten fortsättningsvis och i huvudsak behandlar.

Den 4 november 2013 påbörjades det andra försöket att flyga till Stockholm/Bromma flygplats. Flygningen och inflygningen till bana 12 på Bromma var normal. Vid landningen, då noshjulet sattes ner, krängde flygplanet och föraren hade svårt att hålla flygplanet på en rak kurs. Flygplanet svängde kring rullbanans centrumlinje för att slutligen köra av banan och igenom en skylt.

Föraren har uppgett att han inte bromsade eftersom han ansåg att risken för ett felaktigt användande av bromsarna skulle ha kunnat medföra förstärkta krängningar, vilket han menar hade kunna förvärrat situationen.

Efter att ha informerat tornet om det inträffade, samt att bränsle läckte från den högra vingtanken, stängde föraren av motor och strömförsörjning och lämnade flygplanet. Flygplatsens räddningstjänst lade ut skum på det utläckta bränslepillet för att förhindra antändning. Ingen brand uppstod.

Säkerhetsrekommendationer

FAA rekommenderas att:

- Informera om sambandet mellan obalans i noshjulet och noshjulsjazz.
RL 2014:12 (R1)

EASA rekommenderas att:

- Informera om sambandet mellan obalans i noshjulet och noshjulsjazz.
RL 2014:12 (R2)