

SAMMANFATTNING

Flygningen genomfördes som en privat flygning från Lübecks-Blankensee flygplats i Tyskland till Norrtälje/Mellingeholm flygplats.

Vid inflygningen till Norrtälje/Mellingeholm flygplats valde piloten bana 25 därför att han, baserat på informationen i sitt GPS-system, utgick från att vinden skulle vara svag och varierande i riktning. I samband med sättningen tog nos-hjulet i marken först. Utflytningen uteblev, vilket medförde en hård landning, varvid piloten avbröt landningsförsöket genom att ge fullt gaspådrag, vilket fick till följd att flygplanet girade kraftigt åt vänster. Flygplanet lämnade banområdet och flög in i ett buskage utanför banans stråk. Det tog sedan mark i terrängen utanför banan, varvid flygplanets landställ och propeller slogs av. Flygplanet kanade därefter och snurrade runt i ett högervarv för att slutligen stanna i nordlig riktning.

Enligt SMHI:s analys var vinden vid tillfället mellan ost och nordost, 10–15 knop. Valet av bana 25 innebar att inflygningen utfördes i medvind. Norrtälje/Mellingeholm flygplats har en höjdskillnad mellan banändarna som innebär ett motlut i början av bana 25. Den publicerade banlängden var dessutom kortare än den verkliga.

Flygplatsens utformning i kombination med att piloten endast hade erfarenhet av flygplatser med flygtrafikledningstjänst medförde att rekognosering av förhållandena inte gjordes i ändamålsenlig omfattning. Detta ledde sannolikt bl.a. till att landningen skedde i medvind och att piloten missbedömde utflytning och sättning.

Haverikommissionen har inte kunnat fastställa varför piloten tappade kontrollen efter det att flygplanet studsat. Att flygplanet inte kom upp i luften utan fortsatte på låg höjd igenom buskaget, kan ha berott på att piloten dragit av gasen för att minska gireffekten, att flygplanet varit kraftigt snedanblåst, att anfallsvinkeln varit så hög att flygplanets luftmotstånd varit högre än dragkraften eller en kombination av dessa tre faktorer.

Följande faktorer kan ha bidragit till att omdraget misslyckades:

- Hög motoreffekt
- P-faktor, slipström och brist på tillräcklig kompensation med sidroder.

Säkerhetsrekommendationer

Inga.