

## **SAMMANFATTNING**

Tillbudet inträffade i början av bana 11, på banan och på stråket norr om banan, på Linköping/Saab flygplats. Flygningen, som var en flygning för personaltransport, opererades av Saab AB enligt gällande tillstånd.

Befälhavaren taxade till banan och använde då noshjulsstyrningen utan några svårigheter. Efter att ha ställt sig på banan genomförde befälhavaren det dagliga propellertest som ska göras enligt checklistan och fortsatte direkt med rullning för start. Av befälhavarens uppgifter framgår att hen av någon anledning missade att aktivera noshjulsstyrningen genom att trycka ned ratten för denna. Följden blev en snabb gir åt vänster.

Flygplanet lämnade banan med vänster huvudlandställ strax före de diagonala militära uppställningsplatserna, passerade en av dessa och girade tillbaka på banan för att sedan bromsa in och stanna i mitten av banan.

Flygledaren i tornet noterade att flygplanet girade abrupt åt vänster men såg inte att flygplanet hamnade utanför banan. Efter den avbrutna starten informerade flygledaren besättningen om sina observationer.

Skador på ett bankantsljus norr om bana 11 på Linköping/Saab flygplats upptäcktes av flygplatspersonal och reparerades.

Data från färdregistratorerna DFDR<sup>1</sup> och QAR<sup>2</sup> fanns tillgänglig och haverikommissionen har analyserat relevanta parametrar. Data från noshjulsstyrning och bromstryck registreras dock inte av DFDR/QAR. Noshjulsstyrningen visade inga tekniska fel före eller under tillbudet.

Det aktuella vädret och rådande bankondition var inom flygplanets begränsningar. Den torra banan möjliggjorde bra friktion och kontroll via noshjulsstyrning och hjulbroms.

Startförloppet inleddes direkt från delpådrag, vilket medförde en abrupt kursändring och att det fanns begränsat med tid för att göra en kursåterhämtning innan flygplanet lämnade startbanan. Till det bidrog att noshjulet sannolikt inte stod parallellt med banriktningen när startförloppet inleddes. En möjlig förklaring till detta kan i sin tur vara flygplansskakningar som orsakats av propellertestet, där båda propellrarna i tur och ordning sänker effekten kortvarigt.

Den direkta orsaken till avåkningen var en utebliven åtgärd (lapse) att aktivera reglaget för noshjulsstyrningen i det inledande startförloppet. Detta ledde till att korrigeringen av flygplanets kurs i sidled försenades.

En bidragande faktor kan ha varit att piloten alternerade med att flyga två flygplanstyper där nosstyrningsdonet används på olika sätt under startfasen.

## **Säkerhetsrekommendationer**

Inga.

---

<sup>1</sup> DFDR (Digital Flight Data Recorder) – digital färdregistrator.

<sup>2</sup> QAR (Quick Access Recorder) – snabbåtkomlig färdregistrator.