

## Rapport C 1998:52

## L-111/98

Rapporten färdigställd 1998-11-20

---

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	<b>SE-LDD, SAAB 91B</b>
<i>Ägare/Innehavare</i>	Safirklubben Qvintus F 17, Box 502, 372 25 Ronneby
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	1998-10-30, kl.12.35 i dagsljus <i>Anm:</i> All tidsangivelse avser svensk normaltid (SNT) = UTC + 1 timme
<i>Plats</i>	Ronneby/F 17 flygplats, K län, (pos 5616N 1516E; 58 m över havet)
<i>Typ av flygning</i>	Privat
<i>Väder</i>	SMHI:s analys: vind 280°/6 knop, sikt > 10 km, moln 1-2/8 med bas 1 000 fot, temp./daggpunkt +6/+4 °C, QNH 989 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>passagerare</i>	-
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Begränsade
<i>Andra skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	23 år, A
<i>Förarens totala flygtid</i>	88 timmar, varav 5 timmar på typen
<i>Förarens flygtid de senaste 90 dagarna</i>	4 timmar, varav 2 timmar på typen
<i>Antal landningar de senaste 90 dagarna</i>	17, varav 11 på typen

---

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

Undersökningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

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 skulle träna start och landning på bana 01 vid Ronneby/F 17 flygplats. Han startade bana 01 och gjorde ett trafikvarv. Hela flygningen gick normalt. Efter sättningen skulle han ta in klaffen för att på nytt göra en start, en s.k. studs och gå. När han tog i reglaget upptäckte han att han istället tagit tag i landställsspaken och automatiskt lossat dess spärr. För att inte landstället skulle fällas in höll han spaken med båda händerna och försökte få den i spärrat läge igen. Detta lyckades emellertid inte och när farten minskat till ca 40-50 km/t vek sig höger huvudställ. Höger vinge och stabilisator tog i banan och flygplanet girade höger ut i gräset utanför den asfalterade banan.

Skador uppstod på höger landställ, höger vinge och stabilisator.

### **Utlåtande**

Landställsspaken, som är placerad mellan förarplatserna, spärras i lägena UT och IN av en fjäderbelastad låstapp. När stället skall manövreras förs tappen ur låsläget genom att man vrider spakhandtaget ett kvarts varv moturs. Vingklaffsspaken är också placerad mellan förarplatserna men till vänster om och framför landställsspaken. Vingklaffsspaken är av annan utformning än landställsspaken och har en spärranordning för de olika klafflägena som frigörs genom att man trycker in en fjäderbelastad knapp i spakens ände.

Ursprungsdatumet för förarens certifikat var 24 juli 1995. Hans huvudsakliga flygtid har varit på flygplanstyper med ej infällbara landställ.

Händelsen orsakades av att föraren av förbiseende tog fel reglage. Bidragande var sannolikt hans ringa erfarenhet av flygplanstypen.