



**SHK**  
**BIBLIOTEKET**

Rapport C 1989:24  
Luftfartshändelse 1988-05-07  
på Gällivare flygplats, BD län  
Ärende SE-TLC 10/88



## INNEHÅLL

RAPPORT C 1989:24

Rubrikerna har numrerats enligt den uppställning som rekommenderas av ICAO. Rubriker som ej återfinns i texten har i innehållsförteckningen streck i stället för sidhänvisning.

	Sid
Skrivelse till luftfartsverket	3
SAMMANFATTNING	5
INLEDNING	6
1 FAKTAREDOVISNING	7
1.1 Redogörelse för händelseförloppet	7
1.2 Personskador	7
1.3 Skador på luftfartyget	7
1.4 Andra skador	7
1.5 Besättningen m fl	7
1.6 Luftfartyget	7
1.7 Meteorologisk information	8
1.8 Navigationshjälpmedel	-
1.9 Radiokommunikationer	8
1.10 Flygfältsdata	8
1.11 Färd- och ljudregistratorer	-
1.12 Haveriplats och segelflygplanvrak	8
1.12.1 Haveriplatsen	8
1.12.2 Segelflygplanvraket	8
1.13 Medicinsk information	8
1.14 Brand	8
1.15 Överlevnadsmöjligheter	-
1.16 Särskilda prov och undersökningar	-
1.17 Övrigt	-
2 ANALYS	-
3 SLUTSATSER	8
3.1 Sammanfattning av undersökningsresultat	8
3.2 Sannolik haveriorsak	9
4 REKOMMENDATIONER	-
5 KOMMENTAR	9

### BILAGA

- 1 Utdrag ur cert reg beträffande läraren (endast till luftfartsverket)

### Anmärkning

All tidsangivelse i rapporten avser svensk sommartid (SST) = UTC + 2 timmar





STATENS HAVERIKOMMISSION

Datum

1989-03-16

Ärendebeteckning

SE-TLC 10/88

Luftfartsverket

Rapport C 1989:24

Statens haverikommission (SHK) beslutade den 16 maj 1988 att inleda undersökning av en luftfartshändelse den 7 maj 1988 rörande flygplanet SE-TLC.

SHK får härmed enligt 121 § luftfartsförordningen (1986:171) överlämna rapport över undersökningen.

Hans Gullberg

Lennart Ringqvist



SAMMANFATTNING AV UTREDNINGSRAPPORT C 1989:24  
Ärende SE-TLC 10/88

Luftfartyg typ:	Bergfalke IV
Tidpunkt för händelsen:	1988-05-07 kl 17.48
Plats:	Gällivare flygplats, BD län
Typ av flygning:	Skolning
Antal ombord	Besättning: 1 Passagerare: 0
Väder:	CAVOK
Personskador:	Inga
Skador på luftfartyget:	Omfattande
Elevens ålder:	17 år
Elevens flygtid/antal flygningar:	5.25/21

Sannolik haveriorsak: För sen upptagning vid landning med påföljd att flygplansnosen slog i marken och planet havererade. Bidragande faktor: Segelflygläraren har alltför tidigt låtit eleven flyga EK.

SHK erinrar om att enligt artikel 651 (i lydelse 1987-03-25) i Segelflyghandboken skall en elev före första EK-flygning ha utfört godkända övningar och därefter ytterligare tio flygningar med segelflyglärare.

## INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades 1988-05-16 om att segelflygplanet SE-TLC havererat vid planerad landning på bana 30, Gällivare flygplats, BD län, 1988-05-07 kl 17.48.

Händelsen har utretts av SHK som företrätts av Hans Gullberg, ordförande, och Lennart Ringqvist, utredningschef.

SHK har biträtts av KSAK genom Åke Carlsson, som sammanställt rapporten, och Torleif Hiort.

Händelsen är av okomplicerad beskaffenhet. SHKs utredning redovisas därför kortfattat.

SHK har sammanträtt

<u>Dag</u>	<u>Plats</u>	<u>Närvarande</u>
1988-10-11	SHK kansli	Gullberg, Ringqvist, KSAKs flygsäkerhetsmän, från luftfartsverket K-G Bask



## 1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

En segelflygelev startade med segelflygplanet SE-TLC 1988-05-07 kl 17.35 från Gällivare flygplats. Detta var elevens första EK-flygning. Tidigare på dagen hade två DK-pass flugits varav ett i termik som varade ca 1 timme. EK-flygningen gick normalt och på ca 300 meters höjd lämnades nedflygningssektorn och eleven gick ut på medvindslinjen. Finalen påbörjades med fart 110 km/h och höjden var sådan att full broms kunde användas. Sjunkhastigheten blev då hög, ca 6 m/s. Vid upptagningen inför landningen glömde eleven att reducera broms (som tidigare lärts ut) och upptagningen fick inte samma verkan som tidigare. Nosen (främre delen av skidan) slog i marken och flygplanet studsade upp i luften varvid bakkroppen kraftigt slog i marken. Eleven kom då ihåg att ta in bromsen varefter flygplanet landades normalt.

1.2 Personskador

Inga.

1.3 Skador på luftfartyget

Skadorna på flygplanet blev av mindre omfattning.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen m fl

Föraren var vid tillfället 17 år och var under utbildning.

<u>Flygtid tim/antal</u>	<u>Sen 3 dag</u>	<u>Sen 30 dag</u>	<u>Sen 90 dag</u>	<u>Totalt= Aktuell typ</u>
	2.11/7	5.25/21	5.25/21	5.25/21

Läraren hade gällande C-certifikat med IMC-behörighet och gällande segelflygläroarbevis.

1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Flygklubben Nordvingen/KSAK.

Typ: Bergfalke IV, tillverkat 1971 av Scheibe flugzeugbau GmbH med tillverkningsnummer 5810. Total gångtid var 1477h och efter årstillsyn 46h.

Luftvärdighetsbeviset var giltigt till 1991-12-31 och underhållsrapport URB var daterad 1988-03-26.

Vid haveriet var flygvikten 377.8 kg (max tillåten vikt är 505 kg) och tyngdpunktsläget låg inom tillåtet område.

### 1.7 Meteorologisk information

Vind 310 grader 4 knop, CAVOK.

### 1.9 Radiokommunikationer

Radioförbindelse var upprättad med segelflygläraren och Gällivare information.

### 1.10 Flygfältsdata

Gällivare flygplats bana 30 1710 m lång, 30 m bred, asfalt.

### 1.12 Haveriplats och segelflygplanvrak

#### 1.12.1 Haveriplatsen

Position 67° 08' N 20° 49' E  
Banbörjan bana 30.

#### 1.12.2 Segelflygplanvraket

Skidan knäckt, rör i bakkroppen (över sporrhjulet) stukade, sporrhjulet demolerat.

### 1.13 Medicinsk information

Ingenting tyder på att förarens fysiska eller psykiska förmåga var nedsatt vid haveritillfället.

### 1.14 Brand

Uppstod ej.

## 3 SLUTSATSER

### 3.1 Sammanfattning av undersökningsresultat

- Föraren var behörig att utföra flygningen.
- Flygplanet var luftvärdigt.
- Segelflygplanets last låg inom tyngdpunktsläget både vad avser vikt och tyngdpunktsläge.
- Något tekniskt fel som kunnat orsaka haveriet har inte kunnat påvisas.
- Bergfalke IV kraftiga luftbromsar gör att upptagning med full broms måste göras tidigt och i hög fart.
- Segelflygläraren har missbedömt elevens utbildningsståndpunkt.

### 3.2 Sannolik haveriorsak

För sen upptagning vid landning med påföljd att flygplansnosen slog i marken och planet havererade. Bidragande faktor: Segelflygläraren har alltför tidigt låtit eleven flyga EK.

### 5 KOMMENTAR

Enligt artikel 651 (i lydelse 1987-03-25) i Segelflyghandboken skall en elev före första EK-flygning ha utfört godkända övningar och därefter ytterligare tio flygningar med segelflyglärare.

