



STATENS HAVERIKOMMISSION

Arviden

SHK
BIBLIOTEKET

UTREDNINGSRAPPORT

HAVERI

SE-IAF, TYP PIPER PA-38-112

SÄVE FLYGPLATS, GÖTEBORG

29 SEPTEMBER 1982

SE-IAF 51/82

FEBRUARI 1983

ORDFÖRANDE UTREDNINGSCHEF	Göran Steen Åge Röed	TILL UTREDNINGEN KNUTNA EXPERTER OCH SAKKUNNIGA	Stig Levén
------------------------------	-------------------------	--	------------

SAMMANTRÄDEN	82-11-09 (Åge Röed, W von Döbeln, P O Olsson och Stig Levén) i Stockholm 83-01-11 (Göran Steen, William von Döbeln, P O Olsson, Stig Levén) i Stockholm
--------------	--

LUFTFARTYGET	Piper PA-38-112, Piper Aircraft Corp, Loch Haven, Penn., USA	REGISTRERING	SE-IAF
ÄGARE	Chalmers FIC, Säve flyg- plats, 420 14 SÄVE	BRUKARE	Chalmers Flygklubb
BESÄTTNING	En	PASSAGERARE	-
HAVERIPLATS	Säve Flygplats N 57° 46' E 11° 52'	LÄN	0
		DATUM OCH TIDPUNKT *)	1982-09-29 kl 15.27

SAMMANFATTNING	Vid landning bana 19 Säve flygplats uppstod en serie studsar som föraren ej hävde. Flygplanet fick därvid omfattande skador med bl a brott på höger landställ och nosställ.
----------------	---

1.1 REDOGÖRELSE FÖR FLYGNINGEN	1.2 PERSONSKADOR	1.3 SKADOR PÅ LUFTFARTYGET	1.4 ANDRA SKADOR
Se sidan 3.	Inga	Totalhaveri	Inga

1.5 BESÄTTNING																
En flygelev, 47 år, befann sig sedan sex månader under flygutbildning på PA-38.																
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>FLYGTID senaste</th> <th>24 timmar</th> <th>30 dagar</th> <th>90 dagar</th> <th>totalt</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Alla typer</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>Denna typ</td> <td></td> <td></td> <td>16</td> <td>30</td> </tr> </tbody> </table>	FLYGTID senaste	24 timmar	30 dagar	90 dagar	totalt	Alla typer				30	Denna typ			16	30
FLYGTID senaste	24 timmar	30 dagar	90 dagar	totalt												
Alla typer				30												
Denna typ			16	30												

1.6 LUFTFARTYGET	
Piper PA-38-112 tillverkat 1978 med serienummer 38-79A-0016. Luftvärdighetsbevis giltigt till 1983-02-28. Total gångtid = 2 486 timmar. Efter översyn = 3 timmar. Flygplanets vikt och tyngdpunktsläge låg inom godkända värden.	

1.7 VÄDER	1.8 NAVIGATIONSHJÄLPMEDEL	1.9 RADIOKOMMUNIKATION
VMC markvind 190°/10 knop	Ej aktuellt	Normal

1.10 FLYGFÄLTDATA	1.11 FÄRDREGISTRATOR	1.12 HAVERIPLATS OCH FLYGPLANVRÅK
Säve flygplats bana 19 permanentad 1 565 m x 45 m. Vid tillfället torr bana	Ej aktuellt	Bana 19 Säve flygplats. Flygplanet havererade på banan och blev liggande 180° mot landningsriktningen beroende på att höger landställ knäcktes. Skadorna berodde på hård landning varför ingen teknisk undersökning utfördes.

1.13 MEDICINSKA DATA	1.14 BRAND	1.15 ÖVERLEVNADSMÖJLIGHETER
Ej aktuellt	Ingen	Goda

1.16 SÄRSKILDA PROV OCH UNDERSÖKNINGAR	1.17 ÖVRIGT	1.18 SÄRSKILD UNDERSÖKNINGSMETOD
Inga	ELT (nödsändare) fungerade automatiskt	Ej aktuellt

2. ANALYS	3. SLUTSATSER
Se sidan 3.	Se sidan 5.

4. REKOMMENDATIONER	5. BILAGOR
Se sidan 5.	1. Utdrag ur skolprotokoll. 2. Bandupptagning av radio- trafiken mellan SE-IAF o Säve.

*) ALLA TIDER I DENNA RAPPORT ÄR OM EJ ANNAT ANGES LOKALTID = GMT + 1 TIM

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Flygningen

Vid elevens andra EK-pass har flygplanet landats så att en kraftig studs uppkommit. Landningen skedde enligt vittnen med alltför lågt nosläge varvid den kraftiga studsens uppstod. Därefter ansattes positivt höjdroderutslag men troligen inget gaspådrag. Flygplanet kom därigenom att sjunka igenom - denna gång med högt nosläge och ytterligare en kraftig studs som följd. I fortsättningen träffade planet banan växelvis på huvudhjulen och noshjulet (galopp) vilket efter ca 4-5 hårda markkontakter resulterade i att höger huvudställ plus nosstället bröts av och flygplanet havererade. Den sista studsens resulterade enligt tjänstgörande TL i att flygplanet från 2-3 m höjd träffade banan med ca 70° dykvinkel.

2 ANALYS

Elevens första EK-pass ägde rum den 17 september 1982 och varade i 25 minuter varvid 5 landningar utfördes. Den 23 september hade eleven ett DK-pass med sin ordinarie lärare. Det framgår av utbildningsprotokollet att läraren anmärker på att eleven landat flygplanet med för låg nos under någon eller några av de 5 landningar som då utfördes. Den 29 september, då eleven utförde sitt andra EK-pass, hade han utfört 7 landningar innan flygplanet havererade vid den 8:e. Landningarna utfördes som "touch and go". Då eleven gör sin 7:e landning hör man på bandinspelning av torntrafiken hur flygledaren säger att "jag har en konstig prick som gör de mest fantastiska studsar och grejer". Vid den 8:e landningen sker sedan haveriet. Enligt samma bandinspelning av radiotrafiken framgår att eleven vid två tillfällen måst avbryta inflygningen p g a annan flygtrafik. Det framgår också med all tydlighet att eleven haft uppenbara svårigheter att förstå flygledarens trafikinstruktioner vid dessa tillfällen.

Vid ett bandat förhör med föraren framgår det att han påstår att han aldrig fått lära sig hur man häver en studs trots att utbildningsprotokollet visar genomgång av sådan landningsteknik så sent som den 17 september. Dessutom har läraren uppgivit att han noga undervisat eleven om att man vid en kraftig studs skall dra på gas för att gå om medan man vid en mindre studs borde kunna fortsätta landningen utan gaspådrag. Uppenbarligen har eleven ej bedömt den inledande studsens som särskilt stor eller blandat ihop vilka åtgärden som skall utföras för att kontrollera följderna av stor resp liten studs. Detta är anmärkningsvärt då eleven bara under de senaste 90 dagarna utfört över 100 landningar.

Elevens påstående att han aldrig blivit undervisad i ovanstående landningsteknik är svårt att förklara. Om man utesluter en fatal glömska så måste orsaken stå att finna i elevens relativa svårigheter att förstå och tala svenska.

Det kan heller inte uteslutas, att den tidigare relaterade svårigheten att förstå flygledarens instruktioner vid två av inflygningarna, kan ha verkat irriterande på föraren och bidragit till de mindre lyckade landningarna nr 7 och 8.

Den 5 oktober, då eleven återigen hade ett DK-pass med sin lärare och flygplanet befann sig på ett par meters höjd i landningsfasen, sköt eleven plötsligt fram spaken. Trots att läraren omedelbart tog över kontrollen kunde han ej förhindra att landningen blev hård. Läraren bedömer det som att ett nytt haveri sannolikt undveks genom hans ingripande. Efteråt kunde eleven ej förklara sitt agerande. Det kan därför ej uteslutas att eleven vid haveritillfället den 27 september handlat på liknande sätt men utan att korrigera för den följande studsens.

Kommissionen har bibringats den uppfattningen att eleven haft sådana svårigheter att tillgodogöra sig utbildningen att den borde ha avbrutits. Detta förhållande bestyrks också av att eleven trots genomförda 44 flygtimmar (jan -83) ännu ej bedömts mogen för fortsatt EK-flygning.

3 SLUTSATSER

3.1 Sammanfattning

- a) Föraren var behörig att utföra flygningen.
- b) Flygplanet var luftvärdigt.
- c) Vädret var gynnsamt för EK-flygning.
- d) Radiotrafikproblem och annan flygtrafik kan ha verkat störande på föraren.
- e) Föraren har haft svårigheter att tillgodogöra sig utbildningen.

3.2 Sannolik haveriorsak

Okontrollerade hårda studsar i samband med landning har fått höger huvudställ och nosställ att brytas av, varvid flygplanet havererade.

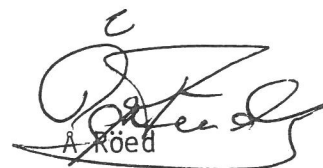
Bidragande orsak till haveriet har varit att föraren ej tillämpat lärarens instruktioner beträffande viss landningsteknik.

4 REKOMMENDATIONER

Personer vilka önskar genomgå flygskola för erhållande av privatcertifikat (A) bör även genomgå en av LFV arrangerad språktest. För att få påbörja flygutbildning skall elev därvid klart visa sig förstå svenska alternativt engelska språket.

LFV bör pröva behovet av centrala riktlinjer för avstängning av olämpliga elever från vidare flygning.


G Steen


A Röed

Utdrag ur bandinspelat förhör med Klemens Rusiecki

- Kan ni ta slutligen här att vi repeterar oss tillbaka till din inflygning ifrån finalen och när du då påbörjar din sättnings. Om du börjar på finalen.
- Alltså det var inga problem på finalen som jag sagt ja på liggande 75 knop jag såg tröskeln och som jag sagt jag ville sätta mig strax efter den civila tröskeln eftersom det finns två trösklar här på. En militär och en civil tröskel.
- Du satte dig alltså in på banan.
- Ja just det strax efter ja just det strax. Jag började upptagningen, jag stängde gasen, hade en vänsterhand på ratten, höger hand på gasen ja.
- Och full klaff?
- Ja just precis stängt den varmluft påkopplat den pumpen alltså elektrisk bränslepump ja och jag började upptagningen och som jag sagt sättningsen var hård men inte så hård att den skulle göra någon fara för planet eller för mig. Men troligen jag drog för att den for mycket då planet hoppade.
- Samtidigt som du fick studsens alltså så tog du spaken tillbaka?
- Ja troligen när jag fick slog om marken då planet hoppade upp hoppade upp därför att jag drog den kanske för mycket ja troligen det var så. Troligen för mycket tillbaka eftersom den hoppade upp vadirekt efter den första studsens va eller ja det var så jajamen.
- Kan man anta att du hade en ganska brant planébana innan du kom fram förbi tröskeln?
- Jaa det
- Drog du dig fram med gas innan du kom fram över tröskeln?
- Nej det behövde jag inte.
- Kom du in med ganska hög på ganska hög höjd när du passerade tröskeln?
- Nej normalt. Jag bedömer att det var ja jag gjorde det så många gånger alltså att det var ganska normalt.
- Vilken höjd har du normalt då när du passerar tröskeln, den inflyttade tröskeln?
- Ja det är svårt för mig att säga. Alltså vid första tröskeln.
- Ja. Nej inte första nu talar vi om den tröskel som gäller för civil flyg.

- Ja jag förstår. Jag bedömer 5 7 meter.
- Hade du gas på då så du drog av eller
- Jag drog av
- eller hade du redan dragit av gasen?
- Jajamen men innan man börjar upptagningen va alltså då man stänger gas eftersom man har tillräcklig fart att man har tillräckligt lyftkraft också va om man vet att när man börjar uppta den då man har tillräcklig fart att planet stallar inte alltså. Det är ingen fara va. Man börjar upptagningen med avstängd gas va jajamen.
- Jaha. Efter första markkontakten då är det en uppåtgående rörelse. Alltså studsens som vi kallar det för nu då då hade du tagit ratten tillbaka
- För mycket
- Då gav du ingen gas
- Nej
- Ingen gas?
- Nej. Planet flög upp som jag sagt fyra fem meter upp och troligen stallade eftersom den hade ganska stor anfallsvinkel ja stallade och då slog om marken men det var inga skador då men den förorsakade att handen som jag sagt slog tillbaka vid gasen och då gaspådrag och flyg
- Ja du menar det att du drog vid din andra markkontakt
- Just det
- Då var den så häftig så att då drog tog hand släppte handen gasreglaget vid det tillfället då så det åkte ner ifrån dig?
- Nej jag har hållit i gasreglaget ganska kraftigt men den kraft när jag fick studs förorsakade att handen flög tillbaka liksom, slogs tillbaka.
- Ja du menar att du genom handens rörelse drog på gas?
- Just precis, ofrivilligt ja.
- Men det var inte medvetet du gjorde det?
- Just det och dessutom det var inte full gas. Det var bara lite grann och det hjälpte liksom planet att studsa.
- Det var då du hörde det här motorljudet också?
- Just precis.
- Som blev ganska så kraftigt då?

- Ja ganska kraftigt men uuuuuuuuuu Ja jag hörde det var så att jag ofrivilligt gav gaspådrag.

- Och du hade fortfarande spaken eller höjdrodret bakåt?

- Ja troligen det var så. Troligen det var så alltså att planet hoppade igen va eftersom när det studsade då båda två händer flög tillbaka liksom. Det var kraftig studs och båda händerna reagerade. Kroppen reagerade också va.

- Men din högra hand du höll på gasen den reagerade så så att du åkte framåt med den och gav gas?

- Ja just precis.

- Men åkte din vänsterhand som du höll i spaken eller ratten åkte den framåt eller tillbaka?

- Nej båda två händer flög tillbaka liksom men efter studsens dom troligen flög framåt.

- Jaha. Båda händerna?

- Ja just det ja. Så. Förstår ni mig va.

- Och så blev det nästa markkontakt då.

- Ja jag kommer inte ihåg sen. Hoppade med planet då. Den sista studsens troligen eller före sista för chockad att jag drog den ratten för kraftigt fram och den landade på något ställe va. Troligen det har varit så men jag har inget minne av det.

- Du vet inte när noshjulet och när högra huvudstället gick av?

-

- Jag har talat med både din lärare Olle Stigbahr och med Curt Classon och båda två var ju ute på fältet efter haveriet och pratade lite grann med dig också då och vad dom då kunde få fram utav din inställning till vad du skulle göra då har du medgivit det att skulle egentligen dragit på.

- Nehej men ja visst kanske någon sagt till mig då men jag visste inte. Nej jag säger som det är jag visste inte om det för jag skulle handskas med sån i så fall va när det händer att planen studsar va och jag får liksom stor anfallsvinkel och den flyger upp va. Hur jag skall handskas med det jag visste inte om det. Så jag måste understryka jag visste inte om det. Ja. Alltså som jag sagt det kanske har förekommit i utbildningen men jag har missat det kanske men jag vet inte om det.

- Men dom tidigare tillfällen då du har fått studs då har du korrigerat det på rätt sätt?

- Ja just det på rätt sätt alltså att jag behövde inte dra på jag har aldrig dragit på när jag fick studs. Jag behövde inte göra det. Jag fick studs men studsens var så liten va och vinkeln var så liten också va att det att det kändes att landstället studsade om marken och det kändes litet obehagligt va och otrevligt men den andra landningen var planet ur marken och studsade inte längre va.

- Det var alltså mindre studs och mindre fart då vid dom tillfällena där.

- Absolut. Ja just det. Ja och jag bedömer i dag när jag flög med min lärare efter att jag hade problem troligen med farten. Farten var omkring 60 men trots detta farten var för stor troligen. Kanske jag eftersom vid själva landningen och upptagningen man håller inte ögon på hastighetsmätare va fartmätare. Då kanske jag hade för stor vinkel va, vikningen var för kraftig och kanske jag hade då fått igen farten lite grann ja, men jag måste understryka igen att jag hade inga problem på finalen, jag hade inga problem efter när jag började ta upp planet. Den första studsens var inte så kraftig men när jag drog den och jag drog för mycket. Det måste vara så.

- Du tog alltså spak eller ratten

- För mycket

- bakåt för mycket och gav för stort höjdroderutslag

- Just precis och den hoppade då

- korrigerade alltså inte med någon motor

- Och det förorsakade det hela. Om jag visste att jag skulle dra på det skulle inte hända nånting. Och min erfarenhet man skulle utnyttja och understryka för alla elever och lära dom kanske i dom första landningar kanske också eftersom man har den tendens att vid första landningar man har inte så bra bedömning va. Man bedömer inte så bra själva upptagningen. Om man har den tendens att studsas va då skulle man få den information att dra på. Ja och då klarar man sig absolut.

- Såvitt jag förstår så är det ju en elementär del i utbildningen att man skall korrigera det och det borde ju naturligtvis vara med i inläringen när man påbörjar start och landning och det kan ju vara då som du säger att det har omtalats men du har liksom inte
- Det har inte fastnat hos mig.
- Du har ingen minnesbild utav det.
- Just precis. Ja det är korrekt. Alltså det måste man understryka mera eftersom det är mycket viktigt element säkerhets-element vid själva landningen.
- Om vi återgår till platsen efter det haveriet hade inträffat med Curt Classon och Olle Stigbahr så har du till dom och till Anders Dahlgren här inne som är intendent på Chalmers sagt att din stuts var nog uppåt en 15 meters höjd.
- Nej det är inte sant det var högst 5 meter.



LUFTFARTSVERKET
Luftfartsinspektionen
601 79 NORRKÖPING

Protokoll jämte ansökan
om utfärdande av
PRIVATFLYGARCERTIFIKAT (A)

STAT ARBEDE SL-171 1/8

Alekbil 7

Sälaga 1

Ifylles av sökanden

Efternamn RUSIECKI		Personnummer 3,5,0,4,2,1,8,3,1,8
Samtliga förnamn (tilltalsnamnet understruket) KLEMENS		
Adress LILLEKÄRR SÖDRA 192/358		Postnummer och adressort 42531 HISSINGS KÄRRA
Telefon bostaden (även riktnummer) 031/574721		Telefon arbetet (även riktnummer)
Ort och datum SÄVE 1982-03-25		Sökandens namnteckning

Ifylles av flygskolan

Flygskola				
Radiotelefonistcertifikat, bokstav och nummer				
Teoriprov	EK- prov, datum	Resultat: godk/icke godk	A- prov, datum	Resultat: godk/icke godk
Prov 1				
Prov 2				
Prov 3				
Utbiidn påbörjad, datum	EK- bevis, nr	Utfärdat, datum	Flygtid vid utfärd av EK- bevis	
Flygplantyp		Tekn/Operativ typkurs genomförd: datum/sign		
Flyglärares namn, textad			Sign enl protokoll	
Flyglärares/instruktörs namn, textad			Sign enl protokoll	
Flyglärares/instruktörs namn, textad			Sign enl protokoll	

Riktigheten av lämnade uppgifter bestyrkes

UTBILDNINGEN AVSLUTAD OCH ANSÖKAN TILLSTYRKES	
Ort och datum	Skolchefs namnteckning

Riktigheten av lämnade uppgifter bestyrkes

UTBILDNINGEN AVBRUTEN OCH ELEVEN AVSKILD (se: Elevbedömning)	
Ort och datum	Skolchefs namnteckning

Myndighetens anteckningar

Beslutsdatum	Beslut	Exp- datum	Avgift
Namnteckning			

FLYGNING (se: MÅLDOKUMENT FÖR GRUNDFLYGUTBILDNING)

Övn nr	Omfattning	Övn klar datum	Sign	Ant
✓ 1	<u>Introduktion, omfattande</u>			
	– Utvändig inspektion av flygplanet	200305	CS	
	– Orientering i flygplanet		CS	
	– Start av motor		CS	
	– Användning av radio		CS	
✓ 2	Körning på marken (taxning)			
✓ 3	Planflykt x)			
✓ 4	Stigning/glidflykt/rak stall x)			
✓ 5	Rodrens verkan			
✓ 6	Normala svängar i planflykt x)			
✓ 7	Svängar under stigning/glidflykt x)			
✓ 8	Flygning med klaff			
✓ 9	Motorplane'/dykning			
✓ 10	Stall/vikning (spin), stall i sväng			
✓ 11	Start och landning			
✓ 12	Bedömningslandning			
	Vindens verkan vid flygning			
✓ 14	Start och landning i sidvind			
✓ 15	Åtgärder och förfaringsätt vid nödlägen			
16	Ensamflygning			
✓ 17	Flygning med låg fart			
	Branta svängar			
19	Flygning med max flygvikt			
20	<u>Navigeringsflygning</u>			
20:1	Orienteringsflygning/kartläsningsövning			
20:2	Kompass och kursgyro; användning			
20:3	Navigeringsflygning			
20:4	Radionavigering; VOR/ADF			
20:5	Besök på ADC, MET OFF, ACC			
20:6	Flygning mot väderförsämring			
21	<u>Instrumentflygning (= orienterande)</u>			
✓ 21:1–5	Instrumentflygning; normal flygning			
21:6	Branta svängar/urgång ur onormala lägen			
21:7	Flygning med låg fart; stallfart + 5 kts			
100	<u>Allmän repetition/kontroll före cert. prov</u>			
100	Allmän repetition/kontroll före cert. prov (DK)			
101	Allmän repetition			

x) Visuellt och på instrument

ELEVBEDÖMNING (skall delges eleven)

	1	2	3	4	5		1	2	3	4	5
Koordinationsförmåga						Rumsföreställning					
Reaktionsförmåga						Noggrannhet					
Simultankapacitet						Initiativförmåga					
Omdöme (vid flygning)						Stabilitet					
Kapacitet						Flygkänsla					
SAMMANFATTNING						MOTIV FÖR AVSKILJANDE					

Flygskola					Elevens personnummer			Elevens namn	
Datum	Övn nr	Passtider			Ackumulerade tider			Anm (landningsplatser, nav- route etc)	Sign
		DK	EK	Instr	DK	EK	Instr		
820927	11		0,55		30,45 29,55	1,20	3,05	8L Sista landn, havoraset ppl.	OS
820929	11	1,00			31,45			10L (rep. kontroll studser spödrag)	OS
821005	14	0,20			32,05			5L Strax innan andra sätningen	OS
"								picca 2m höjd skjutit från höjdrodet	"
"								knäptigt så att var på väg att gå på	"
"								nasen i banan, fick ta över och	"
"								ge höjdrodet, facts detta hård	"
"								Landning, f. d. dåliga landningar	"
"								frepunkte med studser ingen sidv-	"
"								indskorrektion gjordes, Inget	"
"								pådrag gjordes vid dåliga landningar	"
821007		1,05			33,10			Någon väg, sin capt + 20 m -	OS
								först. in.	
821004		1,15			34,25			12L 30/100 höjdrodet!	OS
821014		1,05			35,30			Ngt ej ord	OS
821015		1,02			36,30			5 sista landn bra!	OS
821029		1,05			37,35			10 Belysning för sista in!	OS
								Någon hög utflykt!	
821105	11	1,00			38,25			ARM PAS Lucno avspärr. (vinstilla)	SAN(12)
821116	11	0,35			39,10			7L RWY19 190/25-35 (god kontroll över ppl-)	OS
821118	20,13	1,15			40,25			1L Nav 1, (dålig höjdhålln)	OS
821130	11,12	0,35			41,00			7L Lätt vind (mera än 12)	OS
821202	20,14 21,15	0,55		0,50	41,55		3,55	11 (Grundinstr.)	OS
821206	14	1,00			42,55			10L RWY19 250/15 (sista del av passet OK)	OS
821214	17,18 18,15	0,55			43,50			1L (mera än)	OS
821220	11	0,40			44,30			10 land Bana 19 190/20-25	OS

Datum	Övn nr	Passtider			Ackumulerade tider			Anm (landningsplatser, nav- route etc)	Sign
		DK	EK	Instr	DK	EK	Instr		
820325	1	-	-	-	-	-	-	OS	
820413	4+3 5	0,70	-	0,00	0,70	-	0,00	Lytic - falcum Prim vorken - 4,00	OS
820415	4+5	0,55	-	0,05	1,35	-	0,10	Babus. Agnesberg, Sek. vorken	OS
820419	5 6	0,45	-	0,05	2,20	-	0,15	- vorken lutn.	OS
820421	7+8	1,00	-	0,05	3,20	-	0,20	Ej vörnglidn.	OS
820423	9 21+5	1,05	-	0,30	4,25	-	0,50	- ej dykn. Nöj - Ora	OS
820506	1-9	1,00	-	-	5,25	-	-	Mera övn.	OS
820511	1-9	1,15	-	-	6,40	-	-	Bättre	OS
820518	10	0,55	-	-	7,35	-	-	mera övn.	OS
820521	21+5	1,05	-	1,00	8,40	-	1,50	NCL-ORU lmc.	OS
820525	13 11	0,45	-	-	9,25	-	-	3L. Introduktion (Kroftig vind.)	OS
820609	11 14	1,00	-	-	10,25	-	-	12P RWY01 80/100T	OS
820611	11	1,00	-	-	11,25	-	-	12L (mera övn.)	OS
820615	14	1,00	-	-	12,25	-	-	12L (- -)	OS
820617	14	1,00	-	-	13,25	-	-	12L (- -)	OS
820716	11	1,00	-	-	14,25	-	-	11L (- -)	OS
820720	11	0,55	-	-	15,20	-	-	9L	OS
820723	11	1,05	-	-	16,25	-	-	11P. För lag nos vid sättning	OS
820729	12	1,00	-	-	17,25	-	-	10L (Memmer!)	OS
820802	17 18	1,10	-	-	18,35	-	-	1L (Mera övn)	OS
820804	14	1,05	-	-	19,40	-	-	8L. E566	OS
820818	14	1,00	-	-	20,40	-	-	10P RWY19 160/12 (mera övn)	OS
820824	17+18 14	1,10	-	-	21,50	-	-	4L	OS
820901	10,17,18 11+7	1,05	-	1,00	22,55	-	2,50	1L	OS
820903	11+7	1,00	-	0,15	23,55	-	3,05	1L	OS
820907	15	1,10	-	-	25,05	-	-	1P Backarna	OS
820909	14	0,55	-	-	26,00	-	-	10L	OS
820913	17	0,55	-	-	26,55	-	-	9L (mera övn)	OS
820915	11	1,05	-	-	28,00	-	-	11L (Bättre)	OS
820917	16	0,35	0,25	-	28,35	0,25	-	7L + 5L (Genomg pådrag + kör studser)	OS
820923	20+3	1,10	-	-	29,45	-	-	5L. För lag nos vid sättn runt	OS

CERTIFIKATPROV		FLYGTIDER	DK	EK	INSTR	TOTALT
Flygplats		Utbildningstid				
Flygplantyp		Flygprov 1				
GODKÄND / ICKE GODKÄND	Interimsbevis utfärdat <input type="checkbox"/>	Interimsbevis icke utfärdat <input type="checkbox"/>	Ort och datum			
Kontrollant			Namnförtydligande			
Övr upplysningar/motiv för underkännande						

CERTIFIKATPROV		FLYGTIDER	DK	EK	INSTR	TOTALT
Flygplats		Kompletterande utbildn				
Flygplantyp		Flygprov 2				
GODKÄND / ICKE GODKÄND	Interimsbevis utfärdat <input type="checkbox"/>	Interimsbevis icke utfärdat <input type="checkbox"/>	Ort och datum			
Kontrollant			Namnförtydligande			
Övr upplysningar/motiv för underkännande						

CERTIFIKATPROV		FLYGTIDER	DK	EK	INSTR	TOTALT
Flygplats		Kompletterande utbildn				
Flygplantyp		Flygprov 3				
GODKÄND / ICKE GODKÄND	Interimsbevis utfärdat <input type="checkbox"/>	Interimsbevis icke utfärdat <input type="checkbox"/>	Ort och datum			
Kontrollant			Namnförtydligande			
Övr upplysningar/motiv för underkännande						

Anmärkningar

Radiotrafik inom Säveområdet och internt inom Säve kontrollområde.

- Yngve Victor ut
- Yngve Victor start 17.
- Start 17 Yngve Victor.
- Säve.
- Säve ligger 12 ut på höger bas här.
- Oh hemskt jaha.
- Intill 2 000 fot
- *) - Ja minst höll jag på att säga. Jag har en konstig prick som studsar här och gör de mest fantastiska grejor men det skicka han du när han är där omkring.
- Kan jag fortsätta till 2 000.
- 2 000 går bra.

*) Senare bekräftat att det rörde sig om SE-IAF 7:e landning.