



STATENS HAVERIKOMMISSION

SHK
BIBLIOTEKET

Rapport C 1988:1

Luftfartshändelse 1987-05-28

2 km N Gällivare flygplats, BD län

Ärende SE-TIO 40/87

INNEHÅLL

I föreliggande rapport redovisas undersökningen under ett fåtal rubriker. Rubrikerna har numrerats enligt den uppställning som rekommenderas av ICAO. Rubriker som ej återfinns i texten har streck i stället för sidhänvisning.

	Sid
SAMMANFATTNING	-
INLEDNING	3
1 FAKTAREDOVISNING	4
1.1 Redogörelse för händelseförloppet	4
1.2 Personskador	4
1.3 Skador på luftfartyget	4
1.4 Andra skador	4
1.5 Besättningen	4
1.6 Luftfartyget	4
1.7 Meteorologisk information	5
1.8 Navigationshjälpmedel	-
1.9 Radiokommunikationer	-
1.10 Flygfältsdata	-
1.11 Färd- och ljudregistratorer	-
1.12 Haveriplats och segelflygplanvrak	5
1.12.1 Haveriplatsen	5
1.12.2 Segelflygplanvraket	5
1.13 Medicinsk information	-
1.14 Brand	-
1.15 Överlevnadsmöjligheter	-
1.16 Särskilda prov och undersökningar	-
1.17 Övrigt	-
2 ANALYS	-
3 SLUTSATSER	5
3.1 Undersökningsresultat	-
3.2 Sannolik haveriorsak	5
4 REKOMMENDATIONER	-
5 ÖVRIGT	-
<u>BILAGA</u>	
1 Utdrag ur cert reg beträffande föraren (endast till luftfartsverket)	

Anmärkning

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

INLEDNING

Statens haverikommission (SHK) underrättades 1987-06-09 om att haveri med segelflygplanet SE-TIO inträffat vid landning på allmän väg 2 km N Gällivare flygplats 1987-05-28.

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

SHK har biträts av KSAK genom Göran Klevstigh, som sammanställt rapporten.

Händelsen har begränsat intresse från flygsäkerhetssynpunkt. SHKs utredning redovisas därför kortfattat.

SHK har sammanträtt

<u>Dag</u>	<u>Plats</u>	<u>Närvarande</u>
1987-11-09	SHK kansli	Gullberg, C Jernow, SHK, Klevstigh, K-G Bask, Lfv samt KSAK flygsäkerhetsmän.

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Vid allmän flygträning under termikförhållanden ca 4 km norr om Gällivare/Kavahedens flygplats avbröt föraren termikflygningen på nästan 800 m höjd. När han flög mot fältet kom han in i kraftigt sjunk. På ca 2 km avstånd från och 300 m höjd över fältet beslöt föraren att landa på en asfalterad väg. Under utrullningen kolliderade vänster vingspets med ett vägmärke, vilket orsakade ground-loop.

1.2 Personskador

Inga.

1.3 Skador på luftfartyget

Omfattande.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Föraren var vid haveritillfället 21 år och innehade giltigt segelflygarcertifikat.

<u>Flygtid/antal flygn</u>	<u>Sen 30 dagar</u>	<u>Sen 90 dagar</u>	<u>Totalt</u>
Segelflygplan	8 timmar/4	35 timmar/25	226 tim/770
Denna typ	-	7 timmar/5	7 tim/5

1.6 Luftfartyget

Ägare/Innehavare: Segelflygklubben Kiruna, Kiruna.

Typ: Glasflügel Standard Libelle
Flygplanet hade gällande flygvärdighetsbevis.
Flygvikt/tyngdpunktsläge låg inom tillåtet område.

1.7 Meteorologisk information

Väderinformation inhämtad från segelflygledaren: Vind 020°,
12 knop. Sikt >8 km. Molnfritt. Marktemperatur 7° C.

1.12 Haveriplats och segelflygplanvrak

1.12.1 Haveriplatsen

Position: Lat 67° 09' N, Long 020° 48' E.

Sju meter bred asfalterad väg nära landsvägsbron över Lina älv.

1.12.2 Segelflygplanvraket

Efter kollisionen med vägskylten svängde segelflygplanet ett kvarts varv och blev stående vid sidan av vägen.

Segelflygplanets skador: Slagskada i vänster vingpets, spricka i flygkroppen vid rotsprygeln bakkant, centrumbulten skadad.

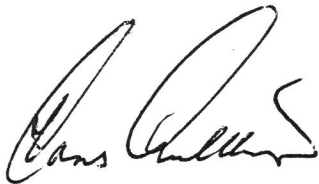
3 SLUTSATSER

3.2 Sannolik haveriorsak


Segelflygplanet havererade på grund av kollision med vägskylt vid landning på allmän väg i område där landningsbar terräng saknades.

En bidragande faktor till haveriet kan ha varit för sent avbruten termikflygning.

SHK godkänner rapporten.



Hans Gullberg



Lennart Ringqvist

Datum för rapportens undertecknande: 1987-12-17