

Rapport C 1993:77

Ärende L-58/93

Rapporten färdigställd 1993-12-09

<i>Luftfartyg: registrering och typ</i>	SE-TPX, SZD-42-1 Jantar 2
<i>Tid</i>	1993-07-20, kl. 13.30
<i>Plats</i>	Gnesta/Vängsö flygplats, D län (pos 5906N 1713E)
<i>Typ av flygning</i>	Typinflygning
<i>Väder</i>	Vindstill, sikt > 20 km, moln 3/8 Cu bas 1200 m, temp +23°C, QNH 1005 hPa
<i>Antal ombord: besättning</i>	1
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på luftfartyget</i>	Betydande
<i>Övriga skador</i>	Inga
<i>Förarens ålder, certifikat</i>	24 år, S-certifikat och instruktörsbehörighet
<i>Förarens totala flygtid</i>	319 timmar, varav på typen 2 timmar
<i>Förarens flygtid/antal landningar senaste 90 dagar</i>	51 timmar/86 landningar

Händelsen har utretts av Statens haverikommission (SHK) som företrätts av Sven-Erik Sigfridsson, ordförande, Nils Benker, ledamot, och Claes Jernow, sakkunnig. SHK har biträtts av KSAK genom Thorleif Hjort. Utredningen har följts av Luftfartsverket genom Klas-Göran Bask.

Händelseförlopp

Föraren startade från Gnesta/Vängsö flygplats för att utföra sin tredje flygning med typen. Efter att ha flugit termik i ca två timmar beslutade han sig för att prova en finalglidning mot Vängsö. Han befann sig då ca 25 km från flygplatsen på ca 1100 m flyghöjd.

När föraren flög in över flygplatsen, parallellt med medvindslinjen till bana 30, var flyghöjden ca 200 m. Han fortsatte i samma riktning. I höjd med bantröskeln var flyghöjden ca 20 m. Därefter fortsatte flygningen med stigning upp mot baslinjen.

När föraren svängde in på baslinjen upptäckte han att höjden var otillräcklig för att medge landning på flygplatsen. Han beslutade då att landa på en åker rakt fram i flygriktningen.

Kort före sättningen tog den vänstra vingspetsen i växande gröda, därefter den högra, som bröts av, och sedan åter den vänstra. Segelflygplanet bromsades upp och marktagningen blev hård. Planet stannade i rättvänt läge och föraren kunde själv lämna det.

Utlåtande

Haveriet orsakades av att utelandningen blev dåligt planerad och därför forcerad. Till haveriet har sannolikt bidragit förarens bristande rutin på typen. SHK noterar att föraren inte var behörig att genomföra typinflygningen själv.