

Arvidsson



SHK
BIBLIOTEKET

HAVERI

SE-TGP

Segelflygplan SF 27 A

6 km SSO Karlskoga flygplats

9 juli 1983

UTREDNINGSRAPPORT SE-TGP 39/83

Augusti 1984



STATENS HAVERIKOMMISSION

UTREDNINGSRAPPORT SEGELFLYGHAVERI

SHK Ärendebeteckning	SE-TGP 39/83
NORDAIDS-S File nummer	S30749
Haveriplats	6 km SSO Karlskoga flygplats
Tidpunkt	1983-07-09 ca kl 17.00 *)
Registreringsbeteckning	SE-TGP
Segelflygplantyp	Scheibe SF-27A
Besättning	1 - lättare skador
Ägare	Norrköpings Segelflygklubb, Norrköping

*) All tidsangivelse i denna rapport avser SST (svensk sommartid)

INNEHÅLL	Sid
INLEDNING	1
1 FAKTAREDOVISNING	2
1.1 Flygningen	2
1.2 Personskador	2
1.3 Skador på segelflygplanet	2
1.4 Andra skador	2
1.5 Besättningen	3
1.6 Segelflygplanet	3
1.7 Vädret	3
1.8 Navigationshjälpmedel	3
1.9 Radiokommunikation	3
1.10 Flygfältet	3
1.11 Färdregistrator	3
1.12 Haveriplats och segelflygplanvrak	3
1.12.1 Haveriplats	3
1.12.2 Vrak	4
1.13 Medicinska data	4
1.14 Brand	4
1.15 Överlevnadsmöjligheter	4
1.16 Särskilda prov	4
1.17 Övrigt	4
2 ANALYS	4
3 SLUTSATSER	4
3.1 Sammanfattning av undersökningsresultatet	4
3.2 Sannolik haveriorsak	5
4 REKOMMENDATION	5
5 ÖVRIGT	5
6 BILAGOR	5

INLEDNING

1983-07-09 omkring kl 17.00 havererade segelflygplanet SE-TGP vid utelandning omkring 6 kilometer sydsydost Karlskoga flygplats.

Haveriet har utretts av Klas-Göran Bask, KSAK och Tor Eliasson, Karlskoga, som avgivit rapport över utredningen.

Statens haverikommission har företrätts av K-E Andersson och Åge Röed.

Kommissionen har sammanträtt


1984-02-17 SHKs kansli

(Andersson, Röed, Bask och Eliasson samt representanter för KSAK och luftfartsverket)

Beslut:

Rapporten fastställs.


K-E Andersson


Åge Röed

1984-08-30

HAVERI SE-TGP Scheibe SF 27A

1983-07-09 6½ km SSO Karlskoga flygplats

Segelflygplanet SE-TGP havererade vid utelandning 6½ km SSO Karlskoga flygplats lördagen 1983-07-09 omkring kl 1700 lokal tid. Föraren undkom med lättare skador medan segelflygplanet fick omfattande skador.

FAKTAREDOVISNING

1.1 Flygningen

Flygningen avsåg en hastighetsflygning över 163 km på fyrkant-bana Karlskoga flygplats - Storå station - Knista kyrka - Skagershults kyrka - Karlskoga flygplats. Flygningen var en tävlingsuppgift under mellersta tävlingsdistriktets mästerskap. Haveriet inträffade vid flygning från Skagershults kyrka mot Karlskoga flygplats. Enligt föraren hade han på ett avstånd av 10 km SSO Karlskoga flygplats tillräcklig höjd för att kunna finalglida till flygplatsen. Föraren rapporterade även detta per radio till tävlingsledningen. Då föraren på sin finalglidning kom några kilometer närmare flygplatsen, kom han in i ett större sjunkområde och när han närmade sig landningsbart område var höjden så låg att han tvingades att landa på ett fält som var ca 200 x 50 m. Vid landningen gjorde föraren en misslyckad bedömning och satte segelflygplanet ca 50 m före fältets slut. Sättningen utfördes snett så att segelflygplanet direkt efter sättningen girade åt höger mot en trädridå. Höger vinge tog i träden varvid segelflygplanet svängde ytterligare åt höger så att även vänster vinge slog in i träden. Enligt föraren lade han baslinjen alltför nära det fält han landade på.

1.2 Personskador

Vid besök på Karlskoga lasarett konstaterades att föraren fått två revben skadade. Han blev ej sjukskriven.

1.3 Skador på segelflygplanet

Omfattande,

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Besättningen

Befälhavaren var 30 år gammal och hade en total flygerfarenhet av 101 flygtimmar under 171 flygningar, allt segelflygning. På aktuell typ hade han 27 h (28 flygningar) varav 17 h (18 flygningar) under de senaste 90 dagarna. Under den senaste 30-dagarsperioden var den totala flygtiden 17 h (24 flygningar) och under de senaste 3 dagarna 9 h (6 flygningar). S-certifikatet var giltigt t.o.m. 1984-05-31 och innefattade sträck- & pass-tillstånd samt var utan medicinska begränsningar. Totalt antal utförda utelandningar var 6 st.

1.6 Segelflygplanet

Segelflygplanet SE-TGP var av typ Scheibe SF 27A med tillverkningsnummer 6101 samt tillverkat år 1968 av Scheibe Flugzeugbau Dachau/München, BRD. Dess ägare var Norrköpings Segelflygklubb, Norrköping. Segelflygplanet totala gångtid var 1998 h varav 33 h efter senaste årstillsyn. Luftvärdighetsbeviset var giltigt t.o.m. 1985-12-31 och UR-B var daterad 1983-06-01. Vid händelsen var flygvikten 310 kg (max tillåten 330 kg) och tyngdpunktsläget var inom tillåtna gränser.

1.7 Vädret

Vind 180°/2-3 knop. Molnfritt. Sikt 50 km. Ingen nederbörd. Marktemperatur 30°C.

1.8 Navigationshjälpmedel

Inga.

1.9 Radiokommunikation

Radioförbindelse var upprättad med tävlingsledningen på Karlsgöga flygplats.

1.10 Flygfältet

Ej aktuellt.

1.11 Färdregistrator

Ingen.

1.12 Haveriplats och segelflygplansvrak

1.12.1 Haveriplats

Haveriplatsen var ett gräsfält, 50 m brett. Totala längden var 225 m. Ett grunt dike korsade fältet ca 50 m från bortre änden. 125 m före fältet fanns en telefonledning ca 7 m hög. Skiss bil 2.

1.12.2 Vrak

Segelflygplanet blev stående i normalläge i riktning 90° höger i förhållande till flygbanan före nedslaget samt med nosen inne bland träd vid sidan av fältet. De skador som konstaterats på segelflygplanet bedöms alla ha uppkommit vid haveriet.

1.13 Medicinska data

Inget har framkommit som tyder på att förarens fysiska eller psykiska kondition var nedsatt vid tillfället.

1.14 Brand

Uppstod ej.

1.15 Överlevnadsmöjligheter

Förarrummet förblev oskadat liksom förarsitsen. Samtliga säkerhetsseklar användes och förblev oskadade.

1.16 Särskilda prov

Inga.

1.17 Övrigt

Inget.

2 ANALYS

Föraren var väl influgen på segelflygplantypen, var i god flygtrim men hade ingen större erfarenhet av utelandningar. Då han lade baslinjen alltför nära det fält han valt ut hade han svårt att på rätt sätt korrigera höjden. Han kom också in för högt över fältet och fick ej ned segelflygplanet förrän 50 m från fältets slut. Föraren var eventuellt i en pressad situation vid val av landningsfält efter att ha kommit in i ett stort sjunkområde och där förlorat så mycket höjd att valmöjligheterna begränsades.

3 SLUTSATSER

3.1 Sammanfattning av undersökningsresultatet

- 1 Föraren var behörig att föra segelflygplanet och utföra sträckflygning.
- 2 Segelflygplanet var luftvärdigt och hade genomgått föreskrivet underhåll.
- 3 Segelflygplanet last låg inom tillåtna värden både vad avser vikt och tyngdpunktsläge.

4. Väderuppgifter hade inhämtats och vädret var tjänligt för segelflygning.
5. Segelflygplanet tog mark nära landningsfältets bortre ände med sned sättning.
6. Segelflygplanet kolliderade med en trädrida under utrullningen.

3.2 Sannolik haveriorsak

Segelflygplanet har kolliderat med träd vid utrullningen på grund av att föraren tappat kontrollen efter sned sättning.

Bidragande orsaker till haveriet har varit:

- Dålig termik över oländig terräng har orsakat så stor höjdförlust att möjligheterna till val av lämpligt landningsfält varit begränsade.
- Liten vana vid utelandningar har medverkat till felaktig uppläggning av landningsvarvet.
- Sned sättning har orsakat förlust av kurshållningen varvid kollision med träd vid sidan av banan blivit oundviklig.

4 REKOMMENDATION

Vid utbildning för sträck-&-passtillstånd bör ytterligare påpekas vikten av rätt landningsmetodik vid utelandningar.

5 ÖVRIGT

Inget.

6 BILAGOR

- 1 Registerutdrag betr. segelflygplanets förare
- 2 Skiss över landningsfältet

Utredningens ordförande
Utredningschef
Utredningshandläggare
Till utredningen knuten sakkunnig

K-E Andersson
Aage Røed
Klas-Göran Bask
Tor Eliasson

Bilaga 1 fogas endast till originalrapporten till Lfv.

