



STATENS HAVERIKOMMISSION

*Arvänder*

SHK  
BIBLIOTEKET

H A V E R I

SE-TTC, segelflygplan typ Grob G102 Std Astir III

Vängsö, Gnesta

1983-08-06

UTREDNINGSRAPPORT SE-TTC 63/83

April 1985

UTREDNINGSRAPPORT

SEGELFLYGHAVERI

SHK ärendebeteckning	SE-TTC 63/83
NORDAIDS-S file nummer	S30758
Haveriplats	Vängsö, Gnesta 59° 06' N 17° 13' E
Tidpunkt	1983-08-06 kl 12.00 SST
Registreringsbeteckning	SE-TTC
Segelflygplantyp	Grob G102 Std Astir III
Besättning	En, oskadad
Ägare	Östra Sörmlands Flygklubb

INNEHÅLLSFÖRTECKNING		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	Befälhavaren	2
1.6	Segelflygplanet	2
1.7	Vädret	2
1.8	Navigationshjälpmedel	3
1.9	Radiokommunikation	3
1.10	Flygplatsen	3
1.11	Färdregistrator	3
1.12	Haveriplats och segelflygplansvrak	3
1.12.1	Haveriplatsen	3
1.12.2	Segelflygplansvraket	3
1.13	Medicinsk information	3
1.14	Brand	4
1.15	Överlevnadsmöjligheter	4
1.16	Särskilda prov	4
1.17	Övrigt	4
1.18	Särskild undersökningsmetod	4
2	ANALYS	4
3	SLUTSATSER	4
3.1	Sammanfattning av undersök- ningsresultatet	4
3.2	Sannolik haveriorsak	5
4	REKOMMENDATIONER	5
5	ÖVRIGT	5
6	BILAGOR	5

## INLEDNING

1983-08-06 kl 12.00 havererade segelflygplanet SE-TTC vid landning på Vängsö flygplats, Gnesta. Föraren undkom oskadd medan segelflygplanet fick begränsade skador på flygkroppen. Inga övriga skador uppstod.

Händelsen har utretts av KSAK genom dess haveriutredare Klas-Göran Bask, Täby, som avgivit bilagda rapport över utredningen.

Statens Haverikommission har företräts av K-E Andersson och Age Röed.

Kommissionen har sammanträtt.

1985-01-28


SKH Kansli


Andersson och Bask,  
representanter för  
KSAK

Beslut:

Rapporten fastställs.

1985-04-18

  
K-E Andersson

  
Age Röed

## 1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Flygningen

Flygningen, som avsåg allmän flygträning, varade endast 15 minuter och försiggick i flygplatsens omedelbara närhet. Efter en i övrigt helt normal inflygning, gjordes en hård sättning, varvid landstället trycktes upp i flygkroppen. Sättningen upplevdes inte som särskilt hård av föraren.

1.2 Personskador

Inga.

1.3 Skador på segelflygplanet

Begränsade.

1.4 Andra skador

Inga.

1.5 Befälhavaren

Föraren var 18 år gammal och hade segelflygarcertifikat giltigt t o m 1984-07-31, utan medicinska begränsningar. Hans totala flygerfarenhet omfattade 34 flygtimmar (103 flygningar) varav 20 h (43 flygningar) under de senaste 90 dagarna. På aktuell typ hade föraren under 9 h utfört 13 flygningar, allt de senaste 90 dagarna. Typinflygningen slutfördes på Vängsö 1983-06-19.

1.6 Segelflygplanet

Segelflygplanet SE-TTC var av typ Grob G 102 Standard Astir III, tillverkningsnummer 5527 S, och tillverkat år 1981 av firma Burkhart Grob Flugzeugbau GmbH & Co KG, Mättsiës, BRD. Ägare var Östra Sörmlands Flygklubb, Box 42, 151 21 Södertälje. Segelflygplanet totala gångtid var 337,41 h varav 92 h efter års-tillsyn. Luftvärdighetsbeviset var giltigt t o m 1983-12-31 och underhållsrapporten var daterad 1983-04-20. Vid haveriet var flygvikten 351 kg (maximalt tillåten 380 kg utan vattenbarlast) och tyngdpunktsläget låg inom tillåtet område. Inga tekniska brister på segelflygplanet var kända.

1.7 Vädret

Väderinformation var införskaffad från automatisk telefonsvarare för segelflygväder på Arlanda.

Vind 030<sup>o</sup>/5 knop. Sikt 10 km. Inga moln. QNH 1010 mb. Marktemperatur 20<sup>o</sup>C. Dager.

#### 1.8 Navigationshjälpmedel

Inga.

#### 1.9 Radiokommunikation

Förbindelse var upprättad med klubbens markradiostation.

#### 1.10 Flygplatsen

Haveriet inträffade på Väingsö flygplats, Gnesta, som drivs av Östra Sörmlands FK. Höjden över havet är 17 m. Flygtrafikledning finns ej men segelflygverksamheten övervakades av en segelflygledare. Gräsbana 03, vars längd är 630 m och bredd är 50 m, var i användning. Vindstrut och landningsmärke fanns på plats. Banan var vid tillfället torr och hård, lokala ojämnheter finns.

#### 1.11 Färdregistrator

Barograf användes ej.

#### 1.12 Haveriplats och segelflygplansvrak

##### 1.12.1 Haveriplatsen

Segelflygplanet tog mark på landningsbana 03, ca 250 m in på banan.

##### 1.12.2 Segelflygplansvraket

Segelflygplanet tog mark i normal landningsattityd men med ökad sjunkhastighet. Landningsställ och luftbromsar var utfällda. Efter "utrullningen" stannade segelflygplanet i landningsriktningen.

Hjul och hjulhus hade tryckts upp i flygkroppen, som också fått sprickbildningar. Huvudspantet var trasigt på båda sidor vid hjulhusets infästning.

Inga skador har upptäckts på vraket, som torde härröra från annat än haveriet.

#### 1.13 Medicinsk information

Inget har framkommit som tyder på att förarens fysiska eller psykiska kondition varit nedsatt vid haveritillfället.

1.14 Brand

Uppstod ej.

1.15 Överlevnadsmöjligheter

Överlevnadsmöjligheterna var mycket goda då accelerationskrafterna var små, cockpit förblev oskadd och samtliga fastbindningsremmar användes och förblev intakta.

1.16 Särskilda prov

Inga.

1.17 Övrigt

Inget.

1.18 Särskild undersökningsmetod

Ingen.

## 2 ANALYS

Föraren var influen på segelflygplanstypen samt i god flygtrim. Landningsbanan var bra även om någon lokal ojämnhet, som påverkat förloppet, inte kan uteslutas. Vindförhållandena var goda med vinden rakt i banan och fri från byar. Några tekniska brister på segelflygplanet, som kunnat vara av betydelse för haveriet, har inte kunnat påvisas.

Haveriet har sannolikt orsakats av att föraren gjort utflytningen på något för hög höjd över banan samt sjunkit igenom.

## 3 SLUTSATSER

3.1 Sammanfattning av undersökningsresultatet

- 1 Föraren var behörig att utföra flygningen.
- 2 Segelflygplanet var luftvärdigt och hade genomgått föreskrivet underhåll.
- 3 Segelflygplanets last låg inom tillåtna värden både vad avser vikt och tyngdpunktsläge.
- 4 Väderuppgifter hade inhämtats och vädret var lämpligt för segelflygning.

- 5 Segelflygplanet har med förhöjd vertikal hastighet tagit mark under landning.
- 6 Alla skador på segelflygplanet bedöms ha uppkommit vid haveriet.

3.2 Sannolik haveriorsak

Landning utfördes med alltför hård sättning.

Bidragande faktor till den hårda sättningen har varit att föraren gjort utflytningen på något för hög höjd över banan.

4 REKOMMENDATIONER

Inga.

5 ÖVRIGT

Inget.

6 BILAGOR

- 1 Haverianmälan (kopia)
- 2 Luftvärdighetsbevis (kopia)
- 3 Underhållsrapport UR-B (kopia)
- 4 Besiktnings/reparationsprotokoll (kopia)
- 5 LFV registerutdrag beträffande föraren

Bilagorna bifogas endast haverirapporten till luftfartsverket.

Utredningens ordförande

Utredningschef

Till utredningen knuten Sakkunnig

K-E Andersson

Åge Röed

Klas-Göran Bask