

Rapporterade haverier och störningar inom Segelflyget

Sammanfattning av haverier och störningar rapporterade tom 30 september 2018.

Säsongen 2018 har resulterat i 3 haverier, i år var det endast segelflygplan som var inblandade.

Året säsong med synnerligen bra segelflygväder vecka efter vecka såg först ut att bli ett år utan haverier, men 26 juli fick vi två haverier på samma dag och lite märkligt är att dessa haverier inträffade i stort vid samma tillfälle, enligt loggerdata skilde 3 sekunder vid sista logg! Det tredje haveriet inträffade en dryg vecka senare, så lite märkligt kan tyckas att vi ha haveriutfall i kluster. Dessa haverier utreds av SHK.

Årets första haveri var med en Bocia (se det som en två-sitsig Mucha), det var en tysk gästpilot som havererade under landning i Falköping. Inflygningen skedde på låg höjd och med låg fart, och på baslinjen vek sig flygplanet och slog ner med låg nos. Piloten skadades vid nerslaget, men verkar efter omständigheterna ha klarat sig bra, dock benbrott på båda underbenen. Haveriet skedde i samband med att en tysk klubb gästade Falbygdens Flygklubb och under den vecka deras läger pågick var det mycket varmt och torrt väder. Den aktuella dagen var temperaturen väl över 30 grader på eftermiddagen med endast enstaka Cumulus moln. Med denna extremvärme kan snabbt prestationsförmågan minska om man inte dricker tillräckligt med vätska, att vistas ute på ett fält i direkt soljus kan lätt medföra utmattnings. Piloten som råkade ut för haveriet kan ha varit påverkad av dessa faktorer då det inte finns någon bra förklaring till olyckan. Flera ögonvittnen kunde följa segelflygplanet på en lång medvind med mycket låg höjd och låg fart. Vid utgångsläge för medvinden var höjden över marken under 100 meter samt en flygfart nära stallfart. Vid tillfället då vittnen kunde se en påbörjan till sväng för bas, eller att segelflygplanet helt enkelt stallade och gick in i spinn, visade sista logg en höjd på ca 25 meter. Ena vingen tog upp mycket av energin i nedslaget vilket troligtvis bidrog till att pilotens skador begränsades.

Årets andra olycka, som skedde samtidigt i Skövde, var en minuslandning på hemma fältet med en Twin III Astir. Piloten skulle korrigeras för låg fart på finalen och sänkte därför nosen för att öka farten, för att inte tappa för mycket höjd i samband med detta avsåg piloten minska luftbromsen, men tog bromsreglaget åt fel håll vilket medförde ökad sjunkhastighet istället. Detta resulterade i att segelflygplanet slog i trädtoppar innan banändan, med följd av hård landning och groundloop med avslagen bakkropp. Inga personskador.

Det tredje haveriet som inträffade veckan efter de två föregående var en DK-flygning med en Janus C. Händelsen inträffade i Västerås under vinschstart, och direkt efter starten vid inledande stigning, girade segelflygplanet snabbt och oväntat åt vänster och började luta upp till 45 graders bankning. Läraren tog över och kopplade ur, då segelflygplanet lutade åt vänster, fortsatte läraren en vänster sväng och landade tillbaka 180 grader på en åker som låg parallellt med flygfältet. Vid sättningsen tog vänster vingspets i ett staket och dett medförde en groundloop, med studs då segelflygplanet även tog i en dikeskant. Det blev betydande skador på flygplanet. Eleven fick lite ont i ryggen i övrigt inga personskador.

Under 2018 rapporterades 30 störningar (ASR) till Segelflyget, detta är något fler än förra året som hade 24 störningar. Tidigareår har legat på ca 45 inrapporterade störningar.

Det som sticker ut med årets inrapporterade störningar är främst incidenter med skolning, både DK och EK. Vi har flera DK-skol händelser under startfasen, främst bogsering och ett haveri i samband med vinschstart. Exempel är elev som tappar kontrollen och att läraren inte har tid att rädda situationen, vi har linbrott då antagligen eleven fått träna på lite väl svåra lägen etc.. När det gäller DK händelser så behöver vi närmare titta på dessa fall för att se om det går att förbättra något, det ska inte behöva hända allvarliga incidenter när man genomför skolflygningar med lärare.

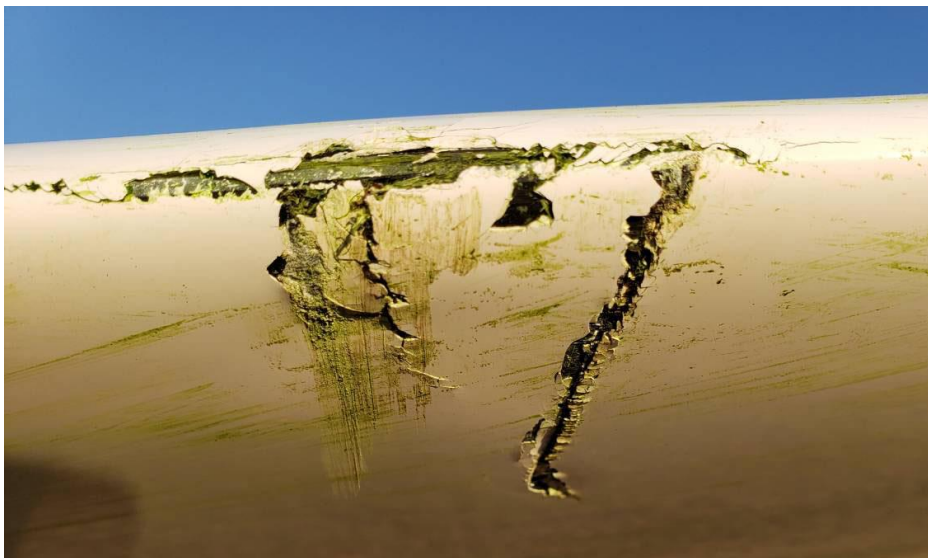
Vi har även några händelser med luftrum att göra, de flesta är någon form av luftrumsintrång. Genomgående är det piloter som har bristande koll på luftrum, segelflygsektorer och rutiner vid flygning i kontrollerad luft. Flera av dessa händelser borde vara enkla att jobba bort genom utbildning och en attitydförändring.

En allvarlig situation inträffade med en LS4 där man inte gjort en korrekt mpontering av skevroder, trots kontroll efter montering missades detta och under flygning märkte piloten att något var fel, och att det inte gick att luta segelflygplanet åt höger, piloten kopplade ur och gjorde en lång vänster sväng och lyckades landa utan att någon allvarlig olycka inträffade.



Twin Astir hamnade i dike under DK-skolning.

Att starta med vingen i backen under sidvindsförhållande och använda en tyngdpunktskoppling är inget vi rekommenderar, en piloten gjorde detta och fick en gir direkt och kopplade då ur, tyvärr träffade vingen ett banljus och fick en skada. Enligt uppgift gjorde piloten en ny start direkt, trots vingskadan och lyckades då komma i luften.



Skada på vingframkant efter misslyckat start.

Sammanfattningsvis så har vi något fler störningar inrapporterade, jag upplever att det finns ytterligare händelser som vi inte har formell kännedom om. I flera fall har jag fått vetskap om en händelse och fått in rapporten först flera veckor senare efter påtryckning, enligt regelverket ska en ASR rapporteras inom 72 timmar. Många av de rapporterade störningarna utreds inte, men de ligger till grund för flygsäkerhetsstatistik och används för att kunna arbeta med förebyggande projekt när behov finns. För att få en bra återkoppling så redovisas störningarna i en förkortad och aidentifierad form.

De klubbar som inte genomfört vårt nya flygsäkerhetsprogram Flyg Säkert rekommenderas att boka in en flygsäkerhetsföreläsning i vinter.

De haverier och händelser som rapporterats under 2018 kan klassas inom följande område/faktorer, någon händelse kan klassas som flera faktorer (Inom parantes 2017):

Område/ faktorer	Antal händelser	Typ av flygning	Antal händelser
Luftrumshändelse	3 (10)	AFT	11 (13)
Utelandning	1 (3)	RST	3 (1)
Huv	2 (1)	DK-skol	5 (2)
Motorstörning TMG	3 (2)	Bogsering	5 (2)
Motorstörning SLG	0 (1)	Underhåll	3 (1)
Motorstörning SSG	0 (1)	Tävling	3 (0)
Propeller TMG	0 (2)	Kontrollflygning	0 (1)
Underhåll/tekniskt	4 (1)	EK-skol	4 (1)
Montering/daglig	3 (0)	Taxning	0 (1)
Kollision med banljus	1 (0)	Inflygning	0 (1)
Buklandning	3 (0)	Marktransport	1 (0)
Start/vinsch/bogserincident	6 (2)		
Landningsincident	5 (1)		
Minuslandning	2 (1)		