



Haveri med segelflygplanet OY-XXM, 2002-07-02

SHK har 2002-07-26 beslutat att olyckan skall utredas enligt lagen om undersökning av olyckor och delegerat till Segelflygförbundet att utföra utredningen.

Fakta

Luftfartyg; registrering och typ	OY-XXM, LS8a
Tid	2002-07-02, 16:44
Plats	Möcklehult, 57:09N 014:27E
Typ av flygning	Tävling, Junior-NM
Väder	Sikt > 8 km, Vind 0, 7/8 cumulus/stratus, molnbas 1.000 m
Antal ombord, funktion	1
Personskador	Inga
Skador på segelflygplanet	Betydande
Övriga skador	Inga
Förarens; ålder, certifikat	20 år, danskt S-certifikat
flygtid totalt	346
flygtid med segelflygplan	346
flygtid på typen	28
flygtid senaste 90 dagarna	56

Händelseförlopp

Allmänt:

Under tiden 2002-06-29 till 07-06 genomfördes Junior-NM på Kronobergshed. Tävlingsledningen bestod av en tävlingsledare och en lokal flygsäkerhetsman samt en meteorologelev från flygvapnet som inhämtade väderdata från internet. De tre första tävlingsdagarna hade ställts in på grund av dåligt väder. Det hade dock flugits första dagen.

Vid briefing kl. 10:00 den aktuella tävlingsdagen presenterades aktuellt väder; sikt > 8 km; vind 180°/12 knop; ringa molnighet på 120 meters höjd och uppbrutet molntäcke på 250 meters höjd. Ny briefing utlystes till kl. 12:00.

Vid briefing kl. 12:00 presenterades aktuellt väder; Sikt > 8 km; vind 190°/12 knop; spridd molnighet på 450 meters höjd och uppbrutet molntäcke på 600 meters höjd. Prognosen för eftermiddagen visade cumulusaktivitet med svagt stig och en molnbas på 400-800 meters höjd

ökande till 1.000-1.200 meters höjd. Denna prognos ingav tävlingsledningen hopp om en första tävlingsdag och beordrade uppställt och klart för start kl. 13:00. Ny briefing utlystes till före start kl. 13:15.

Tävlingsledaren och tävlingsmeteorologen gjorde en väderflygning och konstaterade att molnbasen var på 800-900 meters höjd med uppsprickande molntäcke norrut. Man ansåg att det såg förhållandevis bra ut.

Vid briefing kl. 13:15 utlystes tävlingsdag med uppgiften Slätthög - Vrigstad - Bäckseda - Hjälmseryd – Kronobergshed. Bantypen var AAT (Assigned Area Task) med c:a 10 km radie på vändareorna, distans 142 km över brytpunkterna. Tävlingsledningens avsikt var att ge piloterna utrymme för vägval med hänsyn till väderutvecklingen. Man bedömde också att efter start från rimlig höjd skulle landningsbart område vid första vändarean enkelt kunna nås.

När startfältet bogserats upp rapporterade piloterna 1.150-1.200 meters molnbas och tävlingsledningen beslutade att öppna startlinjen och släppa iväg piloterna på tävlingsuppgiften.

Av sjutton deltagare valde sex av dem att starta på tävlingsuppgiften och övriga elva stannade i närheten av Kronobergshed. De som valde att stanna hemma hade konstaterat att det hade börjat regna i riktning mot första brytpunkten. När de som startat på tävlingsuppgiften rapporterade utelandningar, inställde tävlingsledningen tävlingsdagen.

OY-XXM:

Föraren valde ett gräsfält för landning med måtten 250 meter långt och 100 meter brett. Inflygningen var hinderfri men i fältänden fanns en stengårdsgård. Landningsriktningen var c:a 180°, m.a.o. mot den generella vindriktningen.

På final upptäckte föraren att landningshjulet inte var utfällt men han valde att fullfölja landningen med hjulet infällt. Efter sättning var bromsverkan ringa och segelflygplanet var omöjligt att styra. Det gjorde en 360° ground-loop och fortsatte sedan in i stengårdsgården. Betydande skador uppstod på segelflygplanet, 5-6 sprickor i kroppen bakom vingbakkanten och nosen trycktes in.

Föraren undkom oskadd.

Analys

Allmänt:

Såväl tävlingsledningen som tävlingsdeltagarna har varit ganska uppgivna inför situationen efter tre dagar med dåligt väder samt en långtidsprognos som indikerade fortsatt dåligt väder. Man avvaktade väderutvecklingen, utlyste flera briefingar och tog inte beslut om flygning förrän efter lunch. Tävlingsledningens avsikt var att låta tävlingsdeltagarna komma i luften och att ytterligare avvakta väderutvecklingen under uppbygseringen.

Utlyst tävlingsuppgift var en relativt kort AAT (Assigned Area Task) med c:a 10 km radie på vändareorna, distans 142 km över brytpunkterna. Syftet med AAT uppgiften var att ge utrymme för vägval samt att hålla flygningen inom landningsbart område i så stor utsträckning som möjligt. In i det sista var tävlingsledningen denna dag tveksam till att en tävlingsuppgift skulle kunna genomföras men efter rapporter om termik och molnbas på 1.150-1.200 meters höjd ansåg tävlingsledningen att rimliga förutsättningar att kunna

genomföra tävlingsuppgiften förelåg och beslutade därför att släppa iväg deltagarna på tävlingsuppgiften.

Sex av sjutton deltagare beslutade att ge sig ut på uppgiften medan övriga elva valde att stanna hemma. Samtliga deltagare som valde att starta tillhörde det danska laget vilket innebär att det har varit ett gemensamt beslut att försöka genomföra uppgiften. När tävlingsdagen ställts in, efter det att utelandningar börjat rapporteras, fortsatte de elva som stannat hemma att flyga i det bättre vädret söderut. Tävlingsuppgiften var lagd norrut, där vädret snabbt hade utvecklats till det sämre.

OY-XXM:

Om det i ett sent skede av landningsproceduren upptäcks att landningshjulet inte är utfällt så är det generellt sett att rekommendera att landningen fullföljs med hjulet infällt. Om man på låg höjd bryter koncentrationen på landningen för att manövrera landställsreglaget så ökar risken för misstag.

Då segelflygplanet landades med landningshjulet infällt på en regnvåt gräsyta har bromsverkan varit låg. Dessa faktorer ledde i detta fall till att segelflygplanet inte kunde stoppas före fältänden.

En annan tävlingsdeltagare genomförde en lyckad landning på samma fält. Han hade fällt ut landningshjulet och lyckades stoppa före fältänden.

Sannolik haveriorsak

Segelflygplanet landades med landningshjulet infällt vilket innebar att föraren inte lyckades stoppa segelflygplanet före fältänden utan det rutschade in i en stengårdsgård varvid betydande skador uppstod.

Segelflygets utlåtande

Oavsett vad som har föregått en flygning så är det föraren som är befälhavare och måste därmed fatta rätt beslut utifrån givna förutsättningar så att han eller hon genomför sin flygning på ett flygsäkerhetsmässigt bra sätt.

2002-11-12

Christer Engdahl
Flygsäkerhetsman