



Haveri med segelflygplanet OY-XRC, 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-XRC, LS7-WL
Tid	2002-07-02, 16:47
Plats	Aneboda, 57:07N 014:34E
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	Totalhaveri
Övriga skador	Skador på trädstammar
Förarens; ålder, certifikat	23 år, danskt S-certifikat
flygtid totalt	441
flygtid med segelflygplan	441
flygtid på typen	119
flygtid senaste 90 dagarna	46

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 - Hjälmeryd – 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-XRC:

Flygningen inleddes tillsammans med ytterligare fem deltagare i en molngata som sträckte sig norrut. När man noterade att det regnade längre fram hade returvägen också spärrats av regnskurar. Föraren av OY-XRC kom tillsammans med en annan deltagare fram till det valda fältet vilket var det enda som var landningsbart i det område dit de valt att flyga. De kom fram på c:a 500 meters höjd och började planera sina respektive landningar.

Fältet var ett gräsfält, 250 meter långt och 125 meter brett. De första 100 meterna var dock inte lämpliga för landning men då det fanns 15-20 meter höga träd i inflygningen så skulle de ändå inte kunna sätta sig så tidigt. Dessutom fanns en smal trädridå i borte fältänden. Landningsriktningen var sydlig, mot den generella vindriktningen men vid landningstillfället var vindstyrkan obefintlig.

Föraren lyckades inte få ner segelflygplanet på marken före fältänden. Segelflygplanet studsade med hjulet i marken en gång, c:a 20 meter före fältänden men, fortsätter igenom trädridån på c:a 2 meters höjd. Vingarna slits av och stannar på framsidan av trädridån medan segelflygplanet fortsätter igenom och tar mark omedelbart på andra sidan. Farten då segelflygplanet flögs in i trädridån var enligt GPS-loggen c:a 120 km/t.

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 uppbojseringen.

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-XRC:

En annan tävlingsdeltagare genomförde efter OY-XRC en lyckad landning på samma fält. Det var dock precis att fältets längd räckte till.

Sannolik haveriorsak

Föraren har genomfört en landning på ett fält med små marginaler. Han har gjort en missbedömning som ledde till för hög fart i slutet av finalen. Han har inte lyckats få ner segelflygplanet på marken före fältänden utan har flugit in i en trädriddå varvid segelflygplanet totalhavererades.

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