

Season opener webinar



Koll på läget innan flygning...

Sträckflygning

Utelandning

Henrik Svensson

Robert Danewid

Koll på läget innan flygning...



- *Lathund – förnyelsekrav för piloten*
- *Sign. i loggbok*
- *Stegtränare – vad gäller*
- *Flygning med passagerare*
- *Segelflygplanet – daglig tillsyn, luftvärdighet*
- *Yttre faktorer – väder, luftrum, flygplats, landningsbar terräng*
- *Störningsrapportering*

Lathund – förnyelsekrav för piloten

Är jag behörig att flyga?

- ✓ 5h, 15 flygningar, 2 flygträningsstarter
- ✓ Medical? min. LAPL
- ✓ Flygtrim allmänt

- ✓ Flygkänsla (Airmanship)



Lathund - förnyelsekrav

Certifikat/behörighet	SFCL regler	
	Uppfyller kraven?	
	JA Senaste 24 månaderna	NEJ Senaste 24 månaderna
SPL (gäller även för LAPL(S) innehavare tillsvidare) Segelflygplan Ref. SFCL.160	-Minst 5h som befälhavare eller DK/EK skolning med FI(S) -15 starter - 2 flygträningsstarter med FI(S)	-Kompletterande flygning (DK el. EK) med lärare FI(S) eller -PC med kontrollant FE(S)
SPL (gäller även för LAPL(S) innehavare tillsvidare) TMG-behörighet Ref. SFCL.160	-Minst 12h som befälhavare eller DK/EK skolning med FI(S) -Minst 6h ska vara på TMG -12 starter på TMG -Flygträningstimma med FI(S) <i>(Innehas PPL/LAPL(A) för flygplan med klassbehörighet för TMG kan kravet uppfyllas på fpl certet)</i>	-Kompletterande flygning (DK el. EK) med lärare FI(S) eller -PC med kontrollant FE(S)
Behörighet	JA Senaste 24 månaderna	NEJ Senaste 24 månaderna
Molnflygbehörighet Ref. SFCL.215	1h eller 5 molnflygpass senaste två åren före den planerade molnflygningen Alt. innehavaren har giltig IR behörighet för flygplan.	Kompletterande flygning med kvalificerad lärare FI(S) alternativt PC med FE(S)
Aktuell startmetod Ref. SFCL.155	5 starter (Flygbogsering, vinschning och självstart) Självstart kan göras i TMG alt. kombineras med TMG.	Kompletterande flygning (DK el. EK) med FI(S)
Bogserbehörighet TMG (bogserförare på TMG) Ref. SFCL.205	-Genomfört minst 5 bogseringar senaste två åren	-Genomföra de bogseringar som saknas under övervakning av behörig lärare FI(S)
	JA Senaste 90 dagarna	NEJ Senaste 90 dagarna
Medföra passagerare Segelflygplan Ref. SFCL.160	-Minst 3 flygningar i segelflygplan som befälhavare senaste 90 dagarna	-Genomför minst 3 flygningar i segelflygplan
Medföra passagerare TMG Ref. SFCL.160	JA Senaste 90 dagarna -Minst 3 flygningar i TMG som befälhavare	Nej Senaste 90 dagarna -Genomför minst 3 flygningar i TMG

Lathund – förnyelsekrav för piloten

✓ *Behov av kontrollstart?*

- ✓ *Kontrollflygning vid behov*
- ✓ *Flygträningsstart (krav på alla)*



	Segelflyghandboken	Artikel	607
		Datum	210430
	Utbildning	Sid nr	1 av 3

Kontrollflygning av certifikatinnehavare

Kontrollflygning (nationell av Segelflyget)

Segelflyget rekommenderar att segelflygare med nytagna certifikat ska följa dessa rekommendationer. Dessa kontrollflygningar ska göras med segelflyglärare FI(S), flygningarna kan signeras som flygträningsstarter om detta särskilt är överenskommet.

Flygtid
mindre än

Tid sedan föregående EK eller
godkänd kontrollflygning

Krav på stegtränares behörighet

Segelflygtränare som inte genomfört 5 timmar eller 10 flygningar i aktuell tränarroll föregående år skall genomföra en stegtränar-PC (Enligt blankett S-90) innan tjänstgöring får ske.

PC skall genomföras i tvåsigt segelflygplan alt. motorsegelflygplan med segelflyglärare. Stegtränar-

	Segelflyghandboken	Artikel	607
		Datum	210430
	Utbildning	Sid nr	2 av 3

Flygtränning och PC enligt SFCL

Förutsättningar flygträningsstart med segelflygplan

Flygträningsstart är en kontrollflygning med segelflyglärare, FI(S) som görs på segelflygplan eller motoriserat segelflygplan som SLG eller SSG, med valfri startmetod. Alla segelflygare med certifikat ska göra minst 2 träningsstarter på 24 månader. Rekommendation är att göra dessa två flygningar vid samma tillfälle.

Ref. till AMC1 SFCL.160(a)(1)(ii) som anger att segelflyglärare bör inkludera moment som finns an-

Flygträningstimma med TMG ska alltid ha med träning i nödmoment, dvs. avbruten start med avdragspunkt, motorbortfall efter start på låg höjd, motorbortfall på höjd samt avbruten landning med pådrag. Särskild fokus ska ligga på användning av nödchecklista.

PC (kompetenskontroll)

PC är en kompetenskontroll med segelflygkontrollant, FE(S) som kan göras på segelflygplan eller TMG. Flygningen dokumenteras med ett PC-protokoll som skickas till Segelflyget/och Transport-

FLYGUTBILDNING - FLYING TRAINING

Bestyrkande av godkänd flygutbildning.

Confirmation of approved flying training.

Flygutbildning - Type of flying trainig	Datum/Date	Sign.	FI(S)	FI(S) SEL -nr
C-diplom National C-diploma	2016-05-26	Sigurd Selström		SEL 848
SPL-certifikat Sailplane pilot license	2017-08-01	Oscar A		SEL 940
Sträckflygutbildning Cross-country flying	2017-08-01	Oscar A		SEL 940
IMC-flygning Sailplane Cloud -flying	2020-07-21	Torleif H		SEL 189
TMG	2019-06-14	Sigurd Selström		SEL 848
SLG				
SSG				
Grundkurs avancerad flygning Basic aerobatics	2018-09-10	I. Hård		AVASEL 799
Fortsättningskurs avancerad flygning Aerobatics				
Bogserförares TMG Sailplane towing with TMG				


BEHÖRIGHET - RATING

Tillstånd att utföra/föra:

Authorization to make/fly:

Behörighet - Rating	Datum/Date	Sign.		FI(S) /FE(S) SEL -nr
SPL-certifikat Sailplane pilot license	2017-08-01	Hse	FE(S)	
Sträckflygutbildning Cross-country flying	2017-08-02	Oscar A	FI(S)	
IMC-flygning Sailplane Cloud -flying	2020-07-21	Anders B	FI(S)	SEL 350
TMG	2019-07-10	Hse	FE(S)	
SLG			FI(S)	
SSG			FI(S)	
Flygstart Aerotow launching	2017-08-01	Oscar A	FI(S)	SEL 940
Vinschstart Winch launching			FI(S)	
Begränsad avancerad flygning Basic aerobatics, inside loop, wingover, lacy eight and spin	2018-09-10	I. Hård	FI(S)	AVASEL 799
Avancerad flygning Aerobatics			FI(S)	
Bogserförare TMG Sailplane towing with TMG			FI(S)	

Flygträning/PC/FLIGHT REVIEW (by authorized examiner/instructor)

Typ av flygträning	Datum	Vid total flygtid	Sign	FI(S)/FE(S) SEL-nr
Flygträning segel 2 flygningar	2019-06-11	48 h	Oscar A	SEL 940
Flygträningstimma TMG genomförd	2020-05-01	74 h	Sigurd S	SEL 848
PC genomförd och godkänd IMC	2021-08-15	86 h	Hse	

Flygträning –
24 månadersperioden räknas från sista dagen i
månaden, dvs. giltighet tom 2021-06-30



Sign. i loggbok

INFLYGNING PÅ SEGELFLYGPLANSTYP GLIDER TYPE CONVERSIONS

Datum	Segelflygplanstyp	Instr. sign.	FI(S) SEL -nr
2017-08-01	DG-1000	Oscar A	SEL 940
2019-06-14	SF-25C	Sigurd Selström	SEL 848
2020-07-21	BF-IV	Torleif Termik	SEL 989
2021-07-10	DG-300	Torleif Termik	SEL 989



SEGLFLYGET
ELAN
ACRO

Stegtränare – vad gäller?

- ✓ *Segelflygchefen ansöker om licens i licensmodulen = auktorisation för tränare att tjänstgöra*
- ✓ *Tränare ska senaste 12 månaderna ha minst 10 flygningar eller 5h som tränare alt. genomföra en stegtränar-PC med segelflyglärare*
- ✓ *Tränare måste uppfylla kravet för att ta passagerare, 3 starter senaste 90 dagarna...*
- ✓ *Tränare får genomföra provvektioner*
- ✓ *Stegtränare kan genomföra flygträning med segelflygare med SPL och som är behöriga att flyga som befälhavare inkl. rätt att ta passagerare. Tränare kan inte logga denna flygtid.*

SEGELFLYGET



Segelflyghandboken

Segelflygets organisation

Artikel	232
Datum	210430
Sid nr	1 av 1

Instruktion för Steg 2-tränare

Befälhavaransvar i segelflygplan

Stegtränare är befälhavare vid provvektioner, det som benämns introduktionsflygning enligt SHB 606. Stegtränare måste upprätthålla egen flygstatus för att kunna flyga som befälhavare med passagerare. All flygtid räknas då fullt ut för stegtränaren.

Stegtränare kan genomföra flygträning med certifikatinnehavare som har SPL och som är behöriga att flyga som befälhavare inkl. rätt att ta passagerare. Stegtränare kan inte logga denna flygtid som befälhavare

Utbildning och stegtränar-PC ska dokumenteras med blankett S-90 som skickas till Segelflyget för arkivering.

Följande instruktioner och anvisningar skall följas.

- Steg 2-tränare har befogenhet att utföra flygningar i DK med innehavare av segelflygcertifikat SPL enligt ovan.
- Steg 2-tränare får även utföra provvektioner med icke certifikatinnehavare under förutsättning att stegtränare uppfyller kravet för att ta passagerare (SECL 160(e) medförande av passagerare –



Stegtränar-PC PROTOKOLL

Protokoll över utförd Stegtränar-PC Sid 1(4)

Förnamn	Forstagångsutgående <input type="checkbox"/>
Efternamn	PC <input type="checkbox"/>
Adress	Antal stegtränar timmar sista 12 mån
Flygklubb	Antal stegtränar timmar sista 36 mån

Genomförande av Stegtränar-PC

Datum	Flygplats		
Flygtid	Antal flygningar	Flygplanstyp	Registrering

Sökanden har på grundval av genomförd Stegtränare-PC

<input type="checkbox"/> Godkänts	<input type="checkbox"/> Ej godkänts
-----------------------------------	--------------------------------------

Segelflyglärare

Anteckningar (Vid forstagångsutgående ange kort redovisning om utbildning enl. SHB 650)

Flygning med passagerare

- ✓ Nya certinnehavare → 10h...
- ✓ 3 starter och landningar med aktuell kategori, segel eller TMG senaste 90 dagarna.



Flygning med passagerare

1 Förutsättningar

Dessa bestämmelser gäller vid passagerarflygning med segelflygplan och TMG som sker i segelflygets regi. Bestämmelserna bygger på Del-SAO, (EU) 2018/1976

2 Krav på flygerfarenhet

Passagerare får endast medföras om föraren har

- Erhållit minst 10 timmars flygtid som befälhavare på segelflygplan/TMG efter certifikatet utfärdats (samt en träningsflygning med FI(S) se art. SHB 607), och
- Utfört minst 3 starter och landningar med aktuell kategori (segelflygplan eller TMG) under de senaste 90 dagarna.

3 Genomförande

Enligt SAO.OP.110 – Information till passagerare: *Befälhavaren ska säkerställa att passageraren, före och – om så är lämpligt – under flygningen, får information om normala och onormala förfaranden samt nödförfaranden.*

Enligt SAO.OP.125 – Transport av speciella kategorier av passagerare:

Befälhavaren ska säkerställa att personer som behö-

Enligt (EU) 2018/1976

GM1 Artikel 3(2) a:b

DIRECT COSTS

'Direct costs' refer to the costs directly incurred in relation to a flight, for example, fuel or other energy costs of the powered sailplane and the retrieve vehicle directly incurred in relation to a flight, take-off and landing fees, and rental fee for a sailplane. Direct costs do not include profit or salary of the pilot.

GM2 Artikel 3(2) a:b

ANNUAL COSTS

'Annual costs' refer to the costs of the sailplane over a period of 1 calendar year, excluding any profit or salary of the pilot.

5 Väderminima

Rekommenderas att följa de minima som anges för provlektioner enligt SHB Art. 606.

6 Passagerare vid avancerad flygning

Passagerare får medföras vid avancerad flygning. Om passageraren saknar flvcertifikat eller annan


Segelflygplanet – daglig tillsyn, luftvärdighet

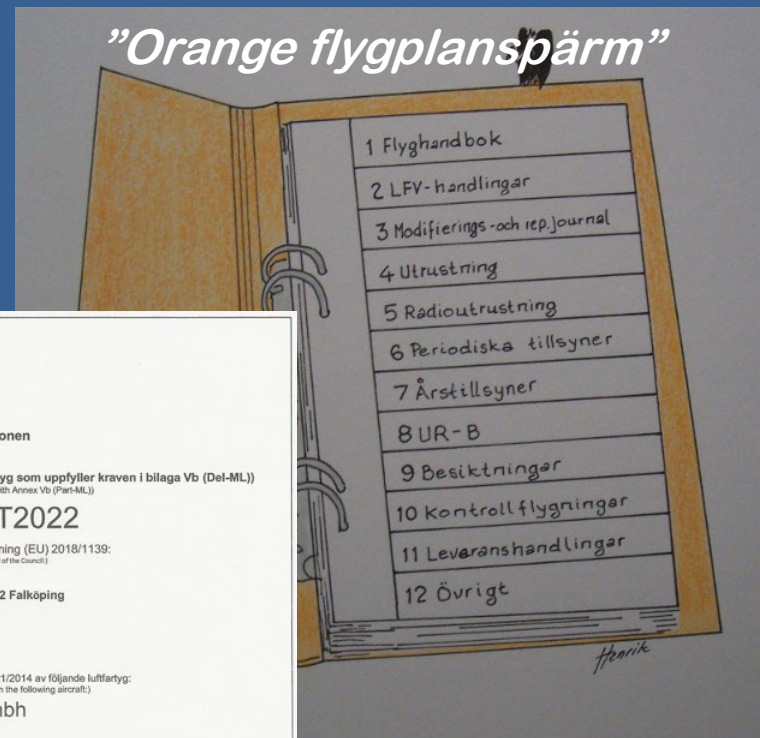
- ✓ Årstillsyn
- ✓ FLARM och uppdatering
- ✓ Dator, Oudie -luftrum och uppdatering
- ✓ Montering och nedmontering
- ✓ Flygplansvagn, status, besiktning
- ✓ Daglig tillsyn





Segelflygplanet – daglig tillsyn, luftvärdighet

LVB vs ARC

 TRANSPORTSTYRELSEN Swedish Transport Agency			LUFTVÄRDIGHETSBEVIS Certificate of Airworthiness		
1. Nat. och Reg. beteckn. (Nat and Reg Marks) SE-UPS	2. Tillverkare och typbeteckning (Manufacturer and Designation) Alexander Schielicher Segelflugzeugbau, Germany ASK 21	3. Tillverkningsnr (Serial No.) 21738			
4. Kategori (Category) Sailplane, Utility and Aerobatic Category					
5. Detta luftvärdighetsbevis har utfärdats i enlighet med konventionen angående internationell civil luftfart av den 7 dec 1944 och förordning nr 216/2008 artikel 5.2 c, när det gäller ovannämnda luftfartyg som anses vara luftvärdigt när det underhålls och flygs i enlighet med ovanstående och med relevanta drifts begränsningar. (This Certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and Regulation (EC) No 216/2008, Article 5(2)(c) in respect of the abovementioned aircraft which is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations.) Begränsningar/Anmärkningar (Limitations/Remark):					
Datum för utfärdande (Date of issue) 2010-12-31		Underskrift (Signature)  <small>Tilldelat av Transportstyrelsen</small>			
6. Detta luftvärdighetsbevis är giltigt om det inte återkallas av den behöriga myndigheten. Registreringsmedlemsstaten. Ett giltigt granskningsbevis avseende luftvärdighet skall bifogas detta bevis. (This Certificate of Airworthiness is valid unless revoked by the competent authority of the Member State of registry. A current Airworthiness Review Certificate shall be attached to this Certificate.)					
Detta luftvärdighetsbevis skall medföras ombord under alla flygningar (This permit shall be carried on board during all flights)			EASA Form 21 Issue 2, TS issue 1, 2010		

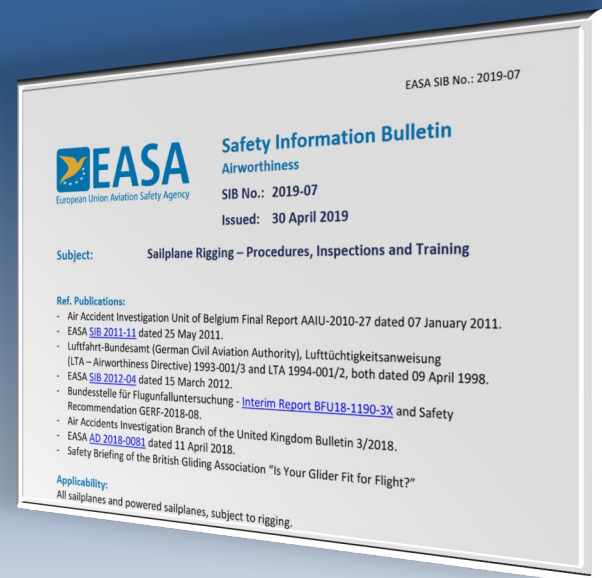
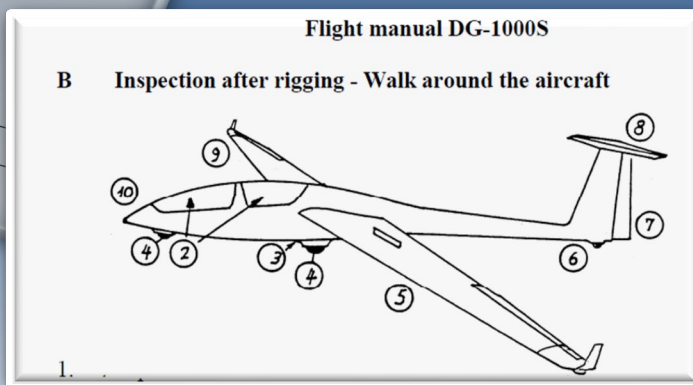
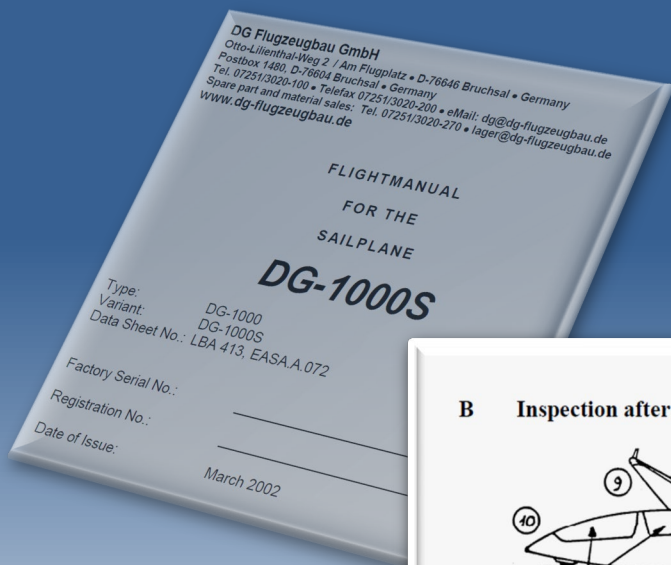


 SSF CAO		SVERIGE (SWEDEN)
En medlemsstat i Europeiska unionen (A Member of the European Union)		
GRANSKNINGSBEVIS AVSEENDE LUFTVÄRDIGHET (för luftfartyg som uppfyller kraven i bilaga Vb (Del-ML)) (AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE (for aircraft complying with Annex Vb (Part-ML))		
Granskningsreferens: SE-UGT2022		
i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 (Pursuant to Regulation (EU) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council)		
Organisationen Namn och adress: Name and address of organisation approved: Godkännandereferens: Approval reference:	SSF CAO Segelflyget Svenska Segelflygförbundet, Box 750, 521 22 Falköping SE.CAO.014	
Intygar härmed att den har utfört en luftvärdighetsgranskning i enlighet med förordning (EU) nr 1321/2014 av följande luftfartyg: (Hereby certifies that it has performed an airworthiness review in accordance with Regulation (EU) No 1321/2014 on the following aircraft):		
Luftfartygets tillverkare: Burkhart Grob Flugzeugbau GmbH (Aircraft manufacturer)		
Tillverkarens beteckning: Twin Astir Trainer (Manufacturer's designation)		
Luftfartygets registreringsbeteckning: SE-UGHT (Aircraft registration)		
Luftfartygets serienummer: 3180-T-20 (Aircraft serial num)		
Datum för utfärr (Date of issue)	 HEM 04-15	
Skrov: antal flyg (Airframe Flight Hours)		
Namnteckning: (Signed)	RS 24	



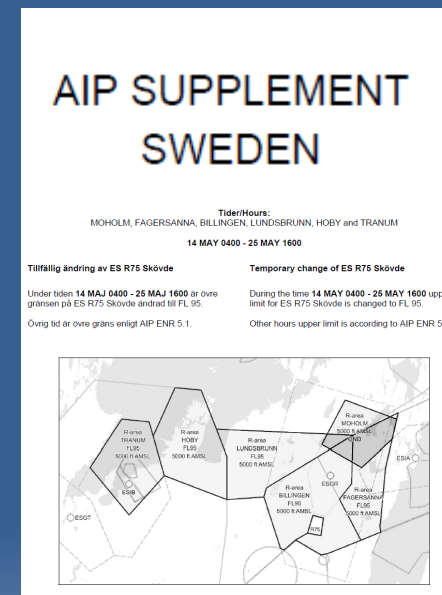
Segelflygplanet – daglig tillsyn, luftvärdighet

- ✓ **Flyghandboken för segelflygplanet**
- ✓ **Daglig kontroll och monteringskontroll SHB 532**
- ✓ **EASA SIB**



Yttre faktorer – väder, luftrum, flygplats, landningsbar terräng

- ✓ *Väder, vind/sidvind, turbulens*
- ✓ *Luftrum, koll på uppdateringar, NOTAM, tillfälliga R/D-områden, öppettider vissa flygplatser mm*
- ✓ *Nya kartor, egen utrustning*
- ✓ *Användande av klubbfrekvenser – max 1200 m GND!!*
- ✓ *Flygplatsen – status fält, mjuk yta, hinder, viltstängsel ... Uppfyller fältet min. krav för segelflygverksamhet?*
- ✓ *Risicanalys hur närliggande terräng ser ut samt landningsbara områden*



Störningsrapportering

Hem Funktionärer FLARM Flyg Säkert 2 Hur är din flygtrim? Statens haverikommission Haveri- & störningsrapport

Haveri- & störningsrapporter HEM / HAVERI- & STÖRNINGSRAPPORTER / BLANKETT ASR (AVIATION SAFETY REPORT)

Blankett ASR (Aviation Safety Report)

Störningsrapport (Aviation Safety Report)

Hur är din flygtrim?



Vi uppmanar alla segelflygare att hålla sig i god flygtrim. För att du ska kunna anses vara i god flygtrim så skall du hålla dig på grönnivå i ovanstående bild.

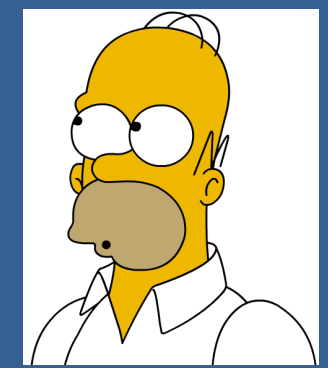
Använd detta formulär för att skicka in en störningsrapport till Segelflyget.

Händelserubrik

Skriv egen rubrik - tex lufrumsintrång, hård land

Händelseklass
-- Välj ett värde --

- Tillverkare/modell
- Motorseglarkultur
- Bogserförarkultur
- Registering
- ex SE-ABC
- Ordnig och reda kultur
- Handalsdatum
- Evenemangsflygkultur
- Teknikerkultur
- "Öppenheitskultur"
- Bergsflygningkultur
- Passagerarflygkultur
- Vinschkultur
- Molnflygningkultur
- Styrelsekultur
- AVA kultur
- Instrumentkultur
- Lärarkultur
- Flygledarkultur
- Sträckflygkultur



Händelseklass

-- Välj ett värde --

-- Välj ett värde --

Accident

Serious incident

Incident

Occurrence without safety effect

Observation

Accident. An occurrence...
a) a person is fatally or seriously injured a...
— being in the aircraft, or
— direct contact with any part of the aircraft detached from the aircraft
b) the aircraft sustains damage or structu...
— adversely affects the structural strengt...
aircraft, and — would normally require n...
component, except for engine failure or...
engine, its cowlings or accessories, or fo...



Säkerhetskultur – en lärande organisation



Frågor?

SEGELFLYGET





Utelandningar

Henrik Svensson



Utelandning med segelflygplan

”Du ska alltid veta var du kan landa om du inte får något mer stig. Så länge höjden är god och vädret ser bra ut är det tillräckligt att ha koll på att man når landningsbara områden”

”Avbryt i tid och landa precis som på hemmafältet”

— **SEGELFLYGET** —





Träning ger färdighet. Motorseglare är ett mycket bra hjälpmedel. Man kan träna flera utelandningar på ett flygpass.

”Skarp” utelandning för eleven/nybörjare är viktigt – ger en känsla att det faktiskt går bra att landa ute!

Piloter som flyger SLG/SSG kanske också behöver träna på utelandningar...



Många flygplan får förändrat nosläge vid manövrering av broms!

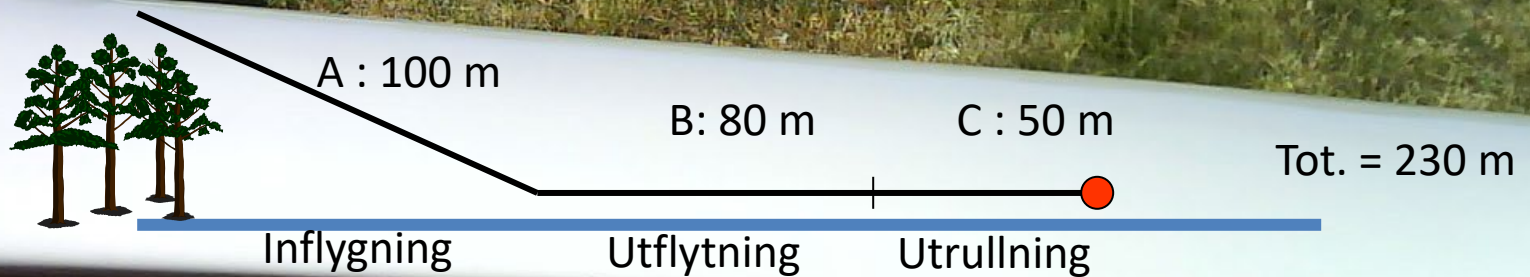


Träna vinklar/glidvinklar – många kommer in högt vid utlandningar pga. medvindvind och bas ligger för nära vilket ger hög höjd på final

Glidbana ½ broms

Full broms vid sättningen – efter sista hindret har passerats och man är säker på att Komma in på fältet – full broms och bromsa ner farten med hjulbroms.

Landning över hinder medför
att en stor del av fältet inte
kan nyttjas
(20 m maskhöjd ger 100
meter på fältet)
glidtal 1:5, fart 100 km/h

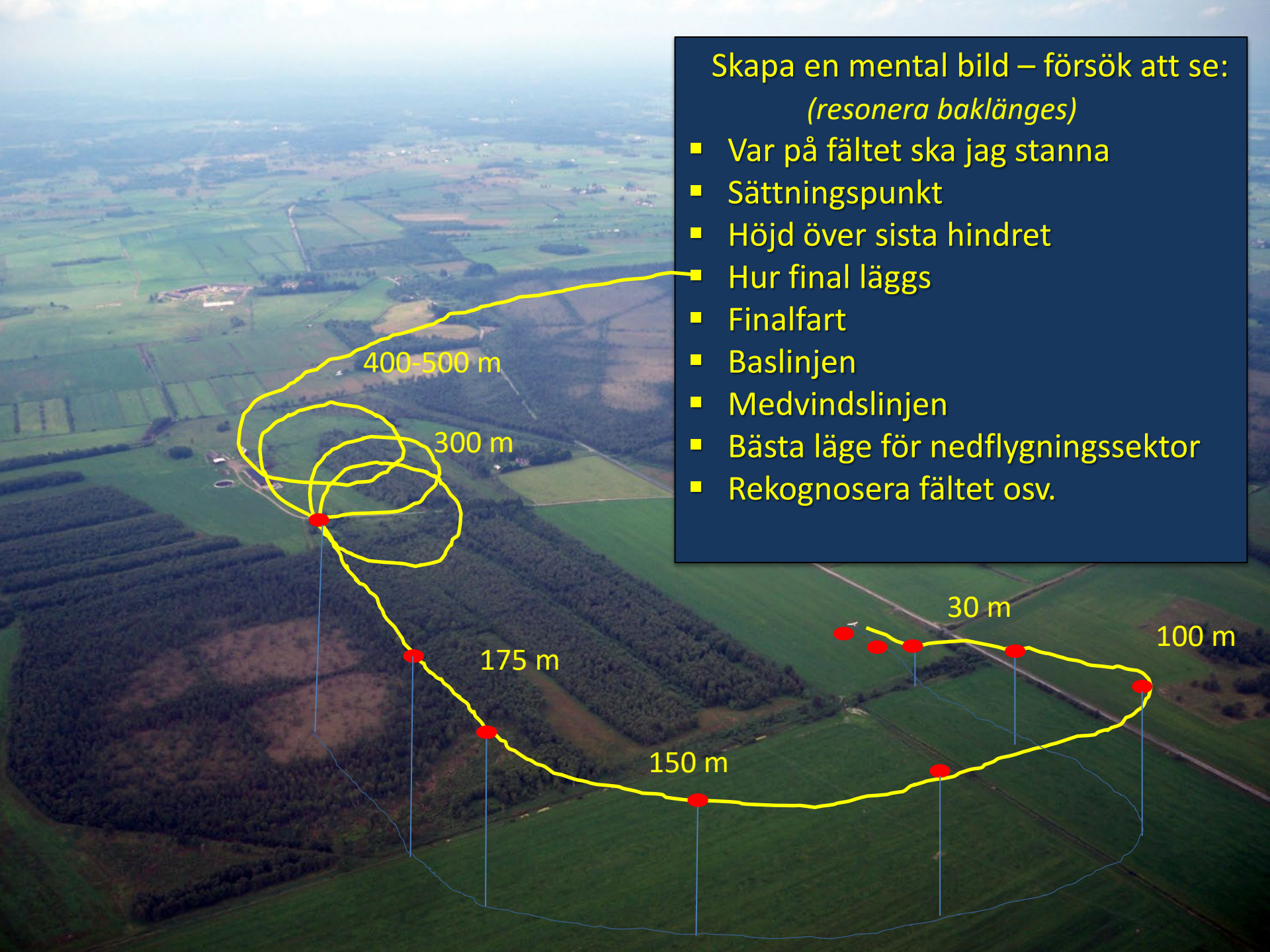




Ta hjälp av de åskådare som kommer fram först till landningsplatsen med att flytta flygplanet till fältgränsen (du tog väl med jordspik?)

Skapa en mental bild – försök att se:
(*resonera baklänges*)

- Var på fältet ska jag stanna
- Sättningspunkt
- Höjd över sista hindret
- Hur final läggs
- Finalfart
- Baslinjen
- Medvindslinjen
- Bästa läge för nedflygningssektor
- Rekognosera fältet osv.



An aerial photograph of a rural landscape with green fields and a road. A bright green rectangular box is positioned in the upper right quadrant. A red arrow starts from the right edge of the box, moves horizontally to the right, then vertically down, and finally diagonally down and left, ending with a red arrowhead pointing towards the box.

Det viktigaste med upplägget är...

- Tid för rekognosering
- Ett riktigt landningsvarv
- Tillräckligt lång final
- Rätt fart

Det är inte viktigt att...

- Sätta sporren i dikeskanten i början av fältet
- Flyga med extremt låg fart
- Landa exakt mot vinden
- Landa när en väg



Du skall inte...

- Flyga utan att hela tiden veta var Du skall landa
- Trycka ner flygplanet i hög fart
- Göra mindre landningsvarv än hemma
- Kurva tills marken tar i



Lära sig av misstag...

...vad kan vi lära oss av olika utlandningshaverier?



Varför har vi haverier vid utelandning?

- Vi följer inte fastställda rutiner
- Oregelbunden plats
- Vi tränar för lite på utelandningar
- SLG/SSG leder till färre skarpa utelandningar
- SLG/SSG där motorn inte startar kan ge en forcerad utelandning
- Otur



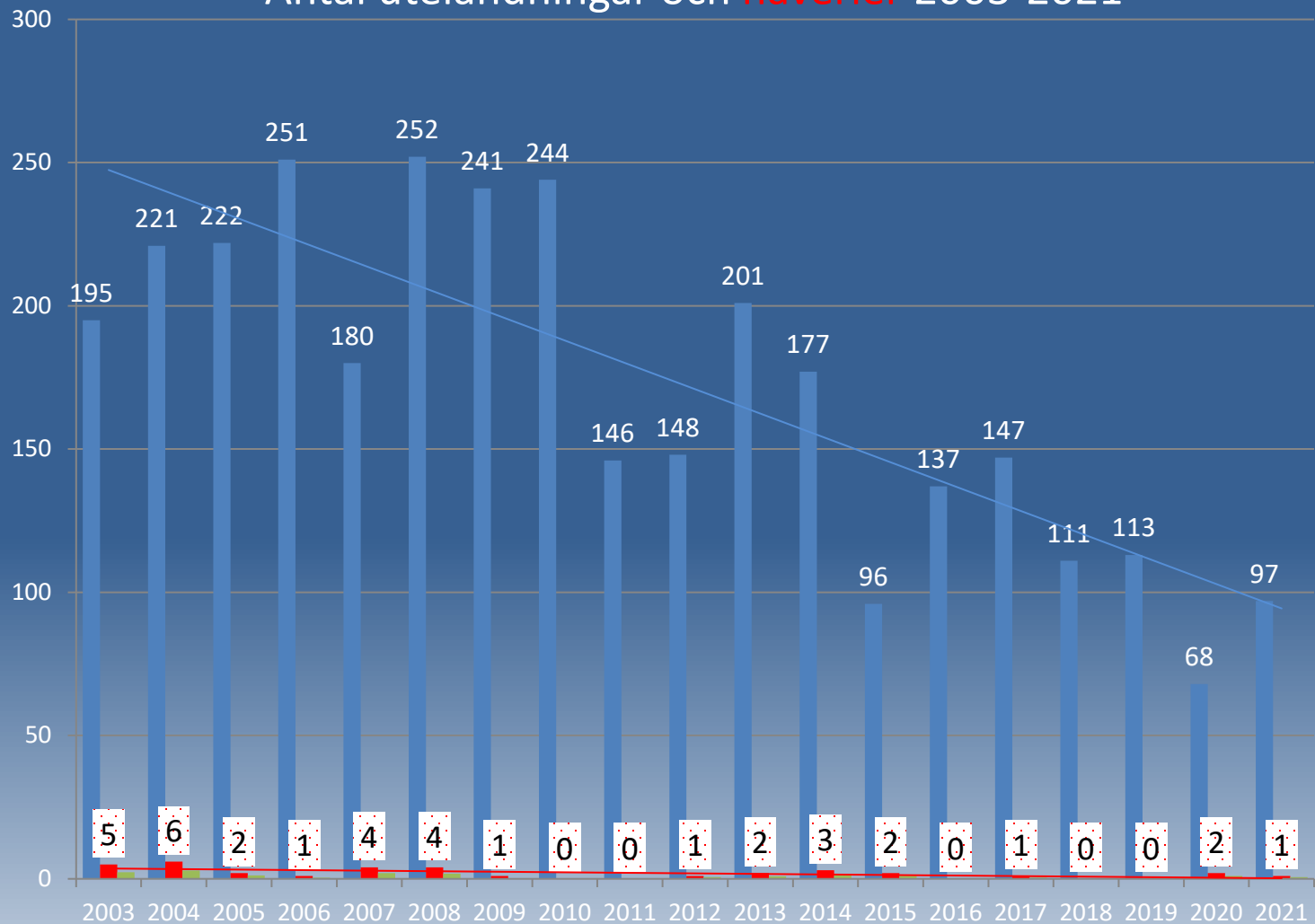
Ju mer jag tränar desto mer tur får jag!

Ur statistiken rapporterade utelandningar 2003-2021

År	antal utelandn.	XC flygn.	haveri	incident	summa
2003	195	2211	5	1	6
2004	221	2110	6	1	7
2005	222	1697	2	1	3
2006	251	2540	1	1	2
2007	180	1988	4	1	5
2008	252	2291	4	1	5
2009	241	2244	1	6	7
2010	244	1906	0	1	1
2011	146	1673	0	1	1
2012	148	1783	1	1	2
2013	201	2152	2	1	3
2014	177	2330	3	1	4
2015	96	1912	2	2	4
2016	137	2291	0	4	4
2017	147	2521	1	3	4
2018	111	3678	0	1	1
2019	113	1753	0	5	5
2020	68	2074	2	2	4
2021	97	1850	1	2	3
	3247	41038	35	35	71

Vi har 1,08 haverier per 100 utelandningar eller 0,96 haverier på 1000 sträckflygningar

Antal utelandningar och haverier 2003-2021





Orsaksfaktorer

- Planeringen och genomförandet av inflygningen var bristfällig.

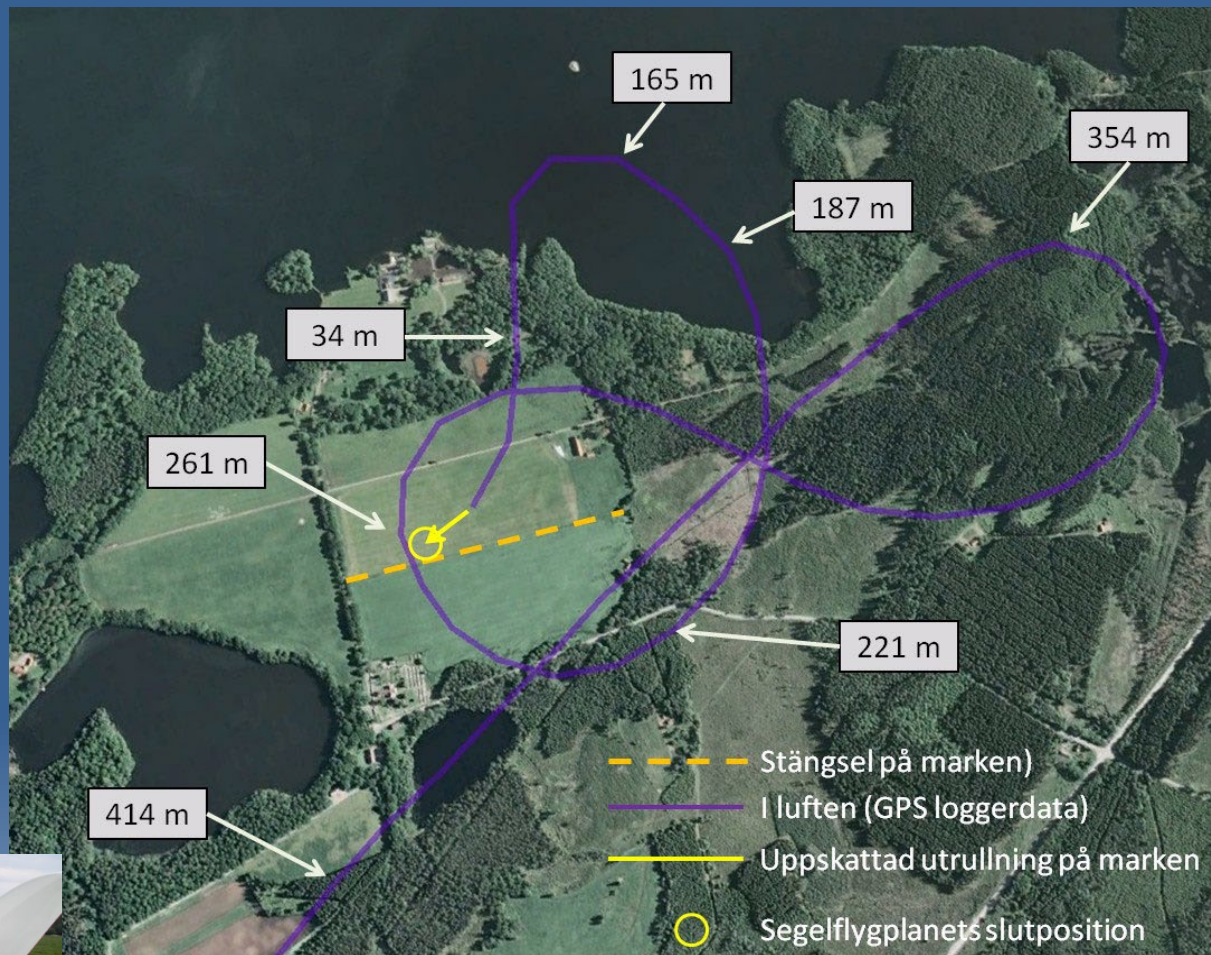
Haveri med LS6

Utelandning



Haveri med Ventus 2 CM

Utelandning



Orsaken till olyckan var att stängslet upptäcktes i ett för sent skede före landning. Motor startade inte – avstängning – utelandning (forcerad)

SEGELFLYGET



Utlandningshaveri med ASG29

Olyckan orsakades av att motorstartförsöket skedde i ett för sent skede, vilket ledde till att farten vid inflygning och landning kom att bli avsevärt högre än den rekommenderade

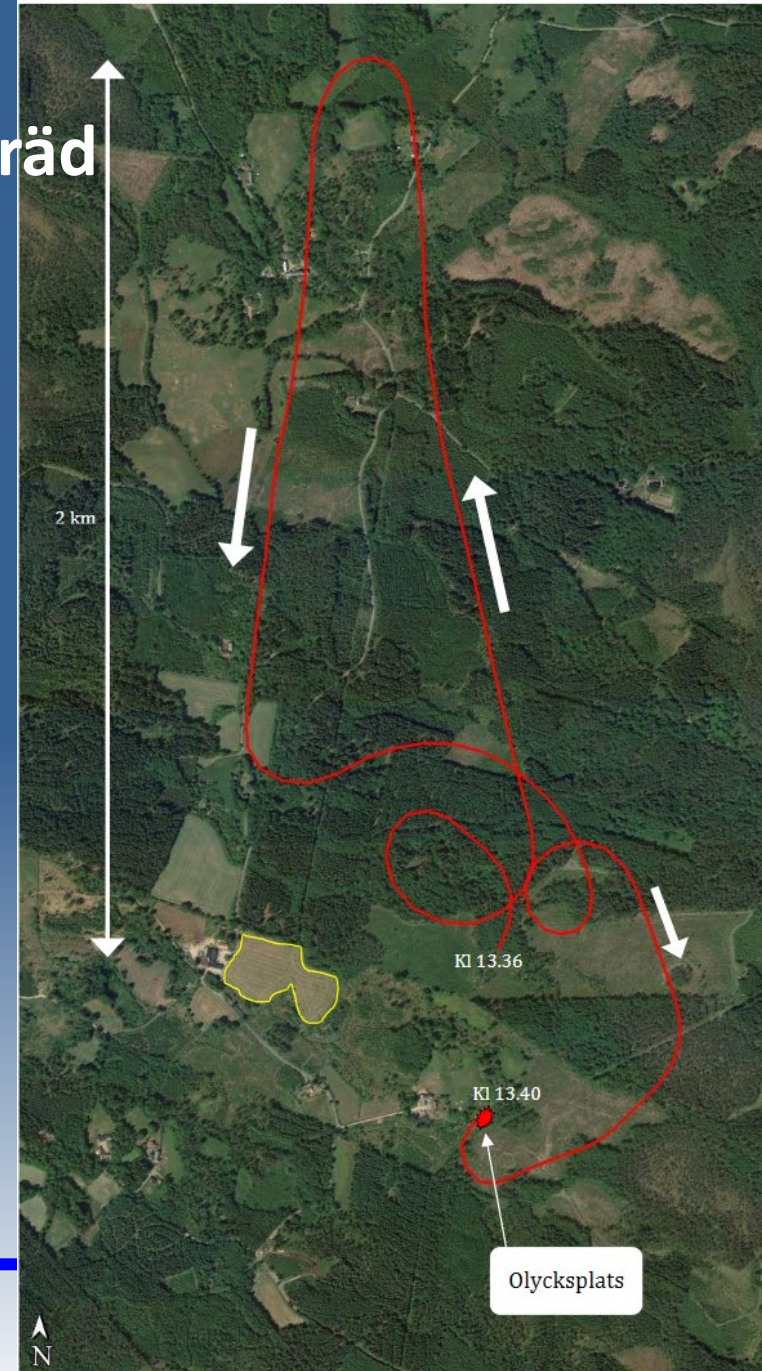


DG-300 utelandning – landning i träd

Landade i en träd – kom inte fram till utelandningsfält - för låg höjd för en säker landning



SEGELFLYGET

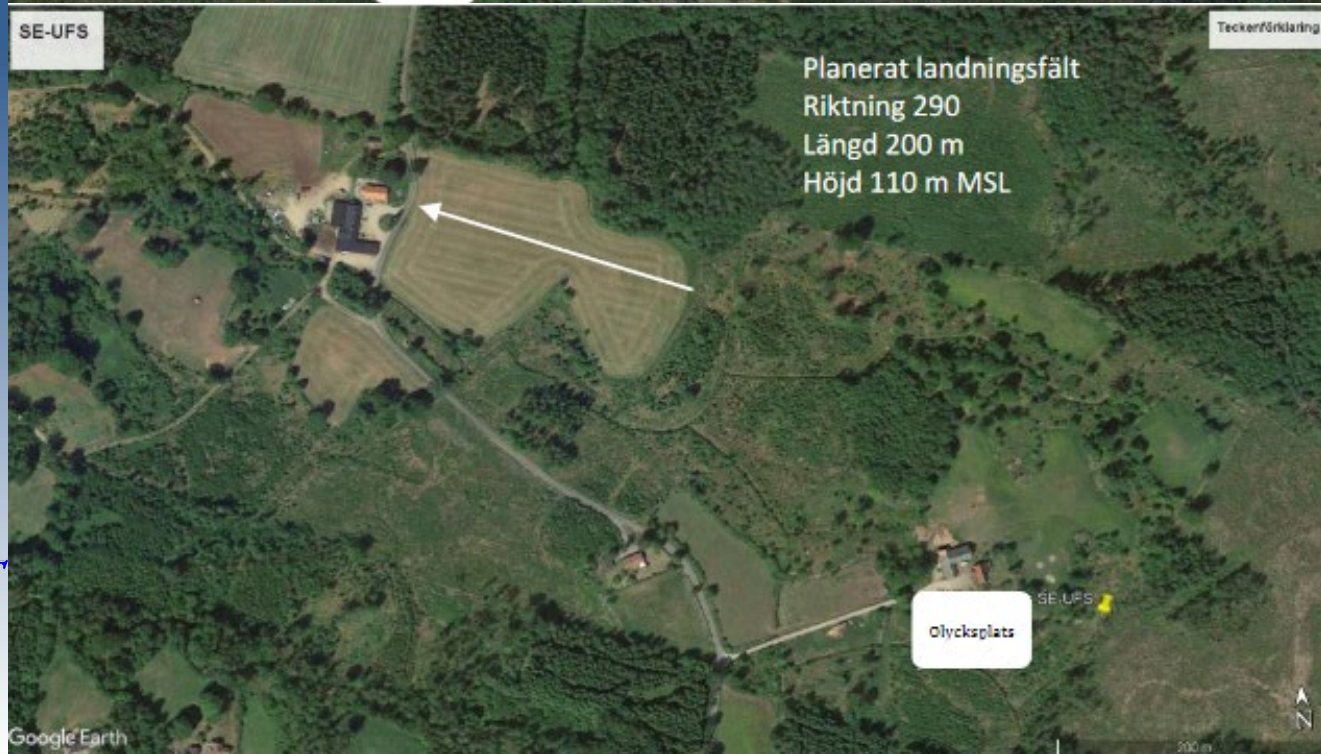


Figur 4. Flygplanets projicerade rutt från kl. 13.36.00 till 13.40.29 med planerat landningsfält markerat med gul linje. Markeringar infogade av SHK. Bild: Google Earth. Lantmäteriet diarie-nummer Dnr R61749 190001.

Beslutet att flyga norrut för att leta termik medförde att förutsättningarna för en säker landning snabbt minskade.

När piloten vände och flög tillbaka mot det valda fältet var höjden så låg att han hade svårighet att hitta det.

Även om han hade upptäckt fältet direkt hade det varit mycket svårt att göra en lyckad landning från den låga utgångshöjden.



Olyckan orsakades av att sökande efter termik prioriterades högre än genomförandet av en säker utelandning på det avsedda fältet, vilket ledde till att höjden och positionen blev sådan att en säker landning inte längre var möjlig.

Höjdskillnaden mellan startplatsen och olycksplatsen har sannolikt bidragit till felbedömningen.



Ur Segelflygförbundets elevhandbok Du flyger, övning 56, Utelandning, ges följande råd vid utelandningar:

- Välj under hela flygningen lämpliga landningsfält. Avbryt i tid, bestäm dig för det största möjliga fältet och landa mitt på. Undvik dock att landa vinkelrätt in mot en väg eller i växande gröda. Se upp med fält i närheten av sjöar, de sluttar ofta ner mot vattnet.
- Studera fältet noga. Hur är ytan? Finns där diken, hinder? Se upp för elledningar och stängsel, de är svåra att upptäcka från luften. Titta på angränsande fält efter ledningsstolpar.

- Kom ihåg att ett val av ett nytt fält på låg höjd ofta slutar med en felbedömning.
- Lägg upp en bedömningslandning precis som på hemmafältet (eventuellt i högervarv).
- Gör inga 360 grader svängar på läsidan av den tilltänkta sättningspunkten, och absolut inte på baslinjen eller final.

Under flygning – kom ihåg!

- *veta var du kan landa*
- *avbryta i tid!*



- *fastslå vindriktningen*
- *välj största fältet*
- *kontrollera inflygningen. trädridåer, ledningar etc.*





Frågor?