



Flygsäkerhet

- ett flygsäkerhetsprogram inom allmänflyget



Sidvind uteblivna omdrag



KAMPANJ 2020

Det här "Specialkompendiet"
innehåller:

- Uppmaning till piloter
- Uppmaning till alla flyginstruktörer och CRI



Flygsäkerhetsprogrammet är en uppdaterad version av H50P. Det omfattande flygsäkerhetssamarbetet H50P togs fram av KSAK, KSAB, Transportstyrelsen, EAA, FFK, AOPA med flera organisationer mellan 1998 och 2008. I Flygsäkerhetsprogrammet har Transportstyrelsen och KSAK uppdaterat tidigare H50P kompendierna utifrån regelverk och statistik. KSAK 2019-10-01.

Till flyginstruktörer och CRI

Våra piloter verkar ha brister inom följande områden:

- Kunskaper och förmåga att utföra sidvindslandning.
- Insikter om sidvindens problematik och risker. Var går "mina" gränser?
- Kurshållning vid start, landning och omdrag.
- Inställning till och insikt om när omdrag bör göras i samband med landning.
- Förmåga att genomföra omdrag i olika skeden av landningsfasen från kort final till sent skede när hjulen nästan är i banan (eller tagit i) i farter nära stall.

H50P-projektet analyserade alla haverier mellan 2000 och 2005 och fann att ovanstående problem kan kopplas till ett stort antal haverier. Problemet kan kanske hänföras till olika faktorer. Fick eleven verkligen träna dessa moment ordentligt under grundutbildningen eller var det något som missades? Fick eleven under utbildningen förståelse för dessa faktorerers betydelse? Har träning och repetition genomförts efter grundutbildningen?

Flygsäkerhetsprogrammets råd till flyginstruktörer och CRI:

Grundutbildning:

- Kontrollera att eleven verkligen får träning i och behärskar sidvind ut till nära flygplanets maxvärden och i byig vind. Särskilt viktigt när eleven flyger med flera lärare är, att instruktören verkligen kollar att eleven har fått tillräcklig träning och att instruktörerna inte litar på varandra.
- Se till att eleven har respekt och förståelse för sidvinden samt hur sidvindsproblematiken bör behandlas när det gäller sambanden mellan flygplanets svårighetsgrad, flygtrim och erfarenhet, banans bredd och beskaffenhet samt vindstyrka, sidvinds komposant och byighet.
- Träna omdrag från olika lägen på final och fram till nära stallfart strax före sättning och gör det regelbundet. Då är eleven mentalt preparerad och mycket bättre förberedd när den dagen kommer då han måste göra ett omdrag.
- Se till att eleven alltid har omdrag som ett naturligt handlingsalternativ när allt inte är korrekt i samband med landning.
- Inpränta att omdrag visar på gott omdöme medan ett uteblivet när det varit befogat visar på motsatsen. I värsta fall kan det senare bevisas i form av haveri.

Fortsatt träning och klubbverksamhet:

- Omdrag bör alltid tränas vid PC, flyglärlärd träning, skillnadsutbildningar och kontroller.
- Träna sidvindslandningar så fort tillfälle ges.
- Tag alla chanser till att föra ut budskapet enligt denna kampanj – utnyttja klubbkvällar, flygsäkerhetsdiskussioner och andra tillfällen att diskutera och propagera.

Nyttja 2021 alldeles särskilt till att sprida och stötta denna kampanj. Det finns mycket pengar att spara för privatflyget om haverier och händelser där sidvind och uteblivna omdrag varit bidragande, kan minskas.

Till alla piloter

Under en femårsperiod inträffade närmare 30 haverier där sidvind var den direkta orsaken eller starkt bidragande. Det är mer än 25 % av alla haverier. De flesta skedde under landning men det finns också flera exempel på bristande kurshållning under start och vid omdrag. Oftast har flygplanet drivit av banan med vinden mot läsidan men det finns också exempel på att flygplanet girat upp mot vinden. I många fall har vindstyrkan legat långt under gränsvärdena men vinden varit byig. Sporrhjulförsedda flygplan visar högre haverifrekvens med sidvind som orsak än noshjulförsedda. Hur många avåkningar av banan har skett som aldrig rapporterats?

Varje år har ett antal haverier inträffat där detta hade kunnat undvikas om omdrag skett istället för att landningen fullföljts. Hög nos vid omdrag och utebliven fartökning som följd av stort motstånd har vid flera tillfällen orsakat mycket allvarliga haverier. Man bör observera risken att lämna markeffekten med låg fart. Omdraget har oftast vid dessa tillfällen kommit så sent att haveriet troligen ändå inte skulle ha kunnat undvikas. Allvarliga haverier har inträffat vid start och i samband med omdrag när flygplanet inte kunnat hållas kvar längs banan eller dess förlängning.

Händelserna enligt ovan visar på brister i metodik och i piloters attityd till sidvind och omdrag.

Händelserna enligt ovan visar på brister i metodik och i piloters attityd till sidvind och omdrag.

Varför är Du i riskzonen då det gäller dessa faktorer?

- Du är kanske inte medveten om problematiken.
- Du har kanske inte fått en fullständig utbildning.
- Du har kanske glömt metodiken eller inte tränat den.
- Du tycker kanske det är genant att göra ett omdrag.
- Du inser kanske inte att sambandet mellan flygplanets svårighetsgrad, flygtrim och erfarenhet, banans bredd och beskaffenhet samt vindstyrka, sidvindskomponent och byighet måste klargöras i samband med planering av flygning, och styra dina beslut om att genomföra flygningen.

Att vinden ligger inom gränserna för de tillåtna för flygplanet innebär inte att du kan klara av starten eller landningen. Landning i stark sidvind, särskilt om vinden också är byig, kräver stor erfarenhet, god flygtrim och god kännedom om den aktuella flygplantypen.

Om det finns
tveksamheter

-

tänk efter
en gång till!

Vi föreslår att du tänker efter och sätter dig in i följande:

- Problematiken. Flera av de kompendier som getts ut behandlar dessa områden.
- Tag kontakt med en instruktör och få hjälp att träna sidvind och omdrag. Åtskilliga kontroller av piloter visar att förmågan och metodiken är bristfällig såväl när det gäller omdrag som sidvindslandning.
- Det tycks finnas en allmän inställning att omdrag skulle visa på bristande förmåga. Det är väl tvärt om! Ett omdrag när det är befogat visar insikt och omdöme.
- Är det pinsamt att dra om? Hur pinsamt är det att haverera?
- Ha alltid omdragsalternativet i bakhuvudet och använd detta alternativ när det är något som inte stämmer i samband med landning. Bestäm alltid en pådragspunkt. Om du vid landning inte har satt i hjulen med rätt nosläge före den första 200-meters-skylden på en bana som är 600 meter eller kortare är det alltid läge att dra på.
- Träna själv upp din precision och förmåga under kontrollerade förhållanden med ökande svårighetsgrad. Lägg lite extra flygtid på detta. Sträva efter att varje landning görs med rätt fart och rätt höjd över tröskel och med ett hjul på varje sida om mittlinjen.
- Om det finns tveksamheter – tänk efter en gång till!



Bild från Flygvapenmuseum



Flygsäkerhet

- ett flygsäkerhetsprogram inom allmänflyget

Flygsäkerhetsprogrammet kommer att omfatta upp till 35 kompendier som uppdateras under hösten och vintern 2019.

Bakgrund till Flygsäkerhetsprogrammet:

Flygprogrammet bygger på tidigare H50P – en säker idé. Enligt beslut från statsmakterna skall privatflyghaverierna halveras under tioårsperioden efter 1998. H50P var Luftfartsinspektionens bidrag, tillsammans med ett flertal andra organisationer och företag, för att nå detta mål. Vilket i princip uppnåddes med en minskning på 48,5 procent

GOOD AIRMANSHIP

Sträva alltid efter att **uppträda professionellt.**

Även om vi inte har flyg till yrke måste vi uppträda på samma kloka och planerade sätt som yrkespiloterna och aldrig chansa.

Det ansvaret har vi mot framför allt våra passagerare och anhöriga som litar på vårt kunnande och vårt goda omdöme.

Tänk på att du alltid är för många en förebild.

Text, bilder och material är uppdaterat av Transportstyrelsen och KSAK 2020-05-01.

Ursprungsmaterialet i detta kompendiet är sammanställt av Rolf Björkman i samarbete med arbetsgruppen inom H50P-programmet. LFV 2007

Fler kompendier finner du på ksak.se

För synpunkter vänligen kontakta KSAK på info@ksak.se
