

Statistik Segelflyget

Statistik och flygsäkerhet
verksamhetsåret 2024

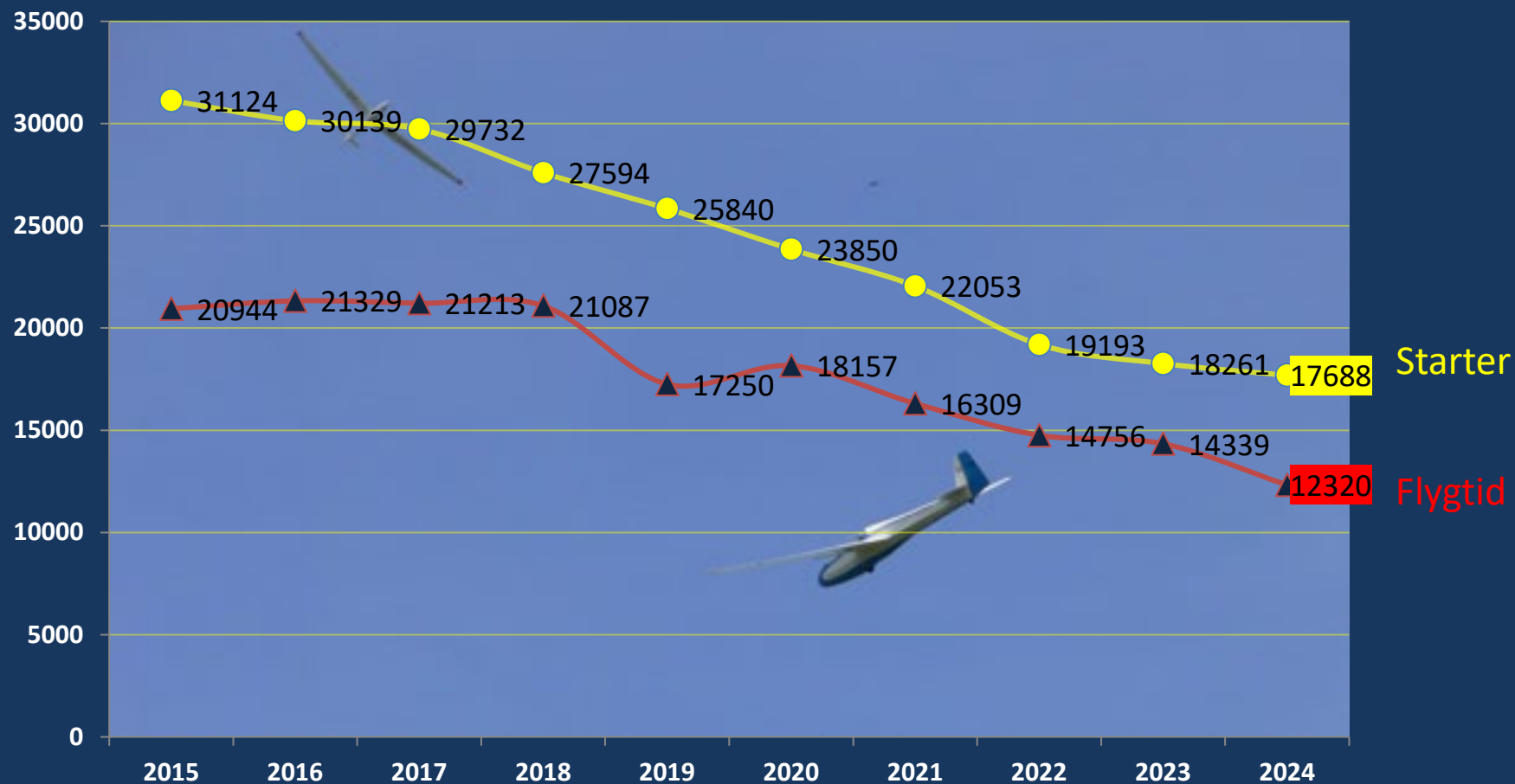


Sammanställt av
Henrik Svensson
Segelflyginspektör

Statistik 2024

- Minskat flygtidsuttag igen...väder...luftrum...något annat?
- Skolning minskning
- Medlemsnivån avseende aktiva utövare minskat ytterligare
- Två haverier – motorseglare och segelflygplan
- Ökning av störningsrapporter (Delvis uppmaning om ACR-luftrum)

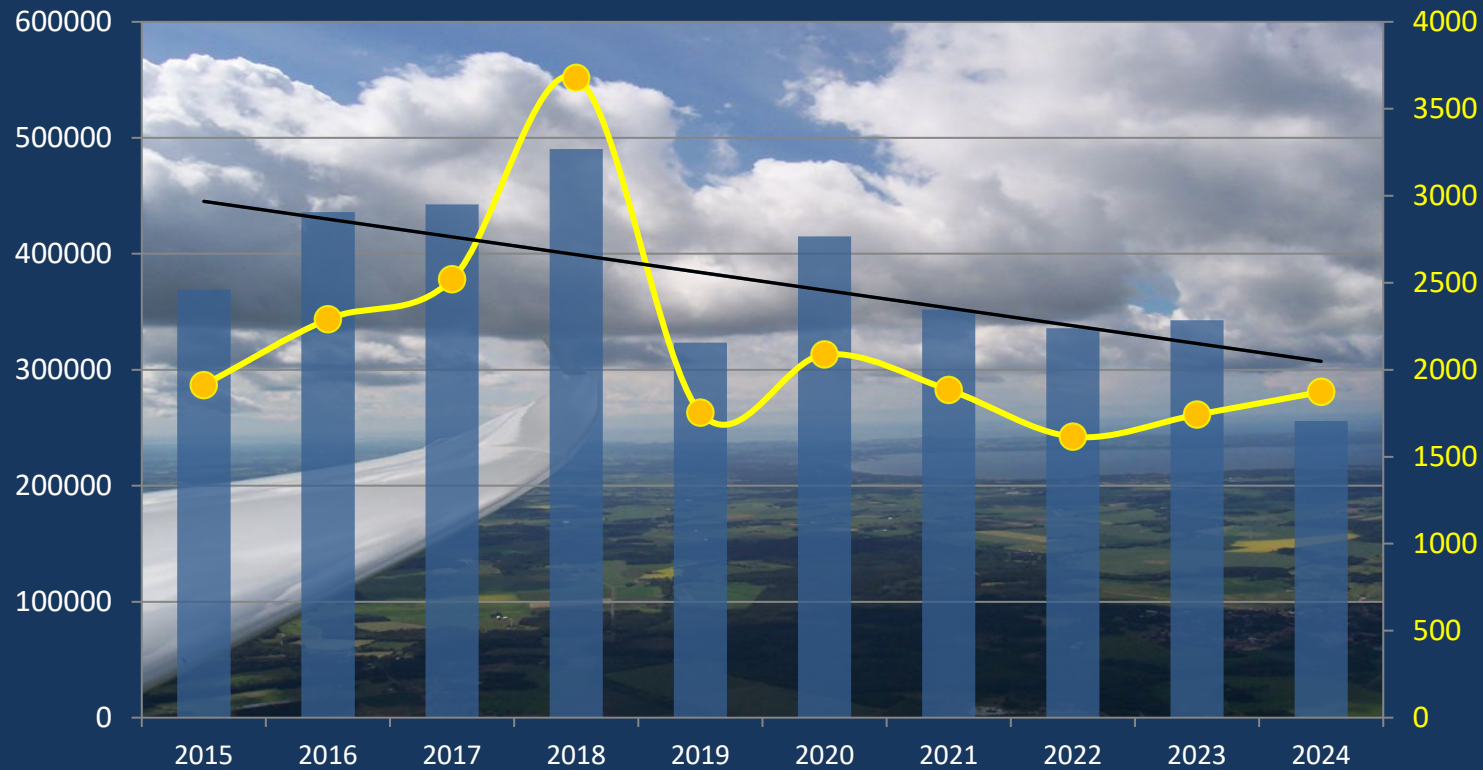
Flygtid och starter 2015-2024



Sträckflygning – antal km och antal flygningar 2015-2024

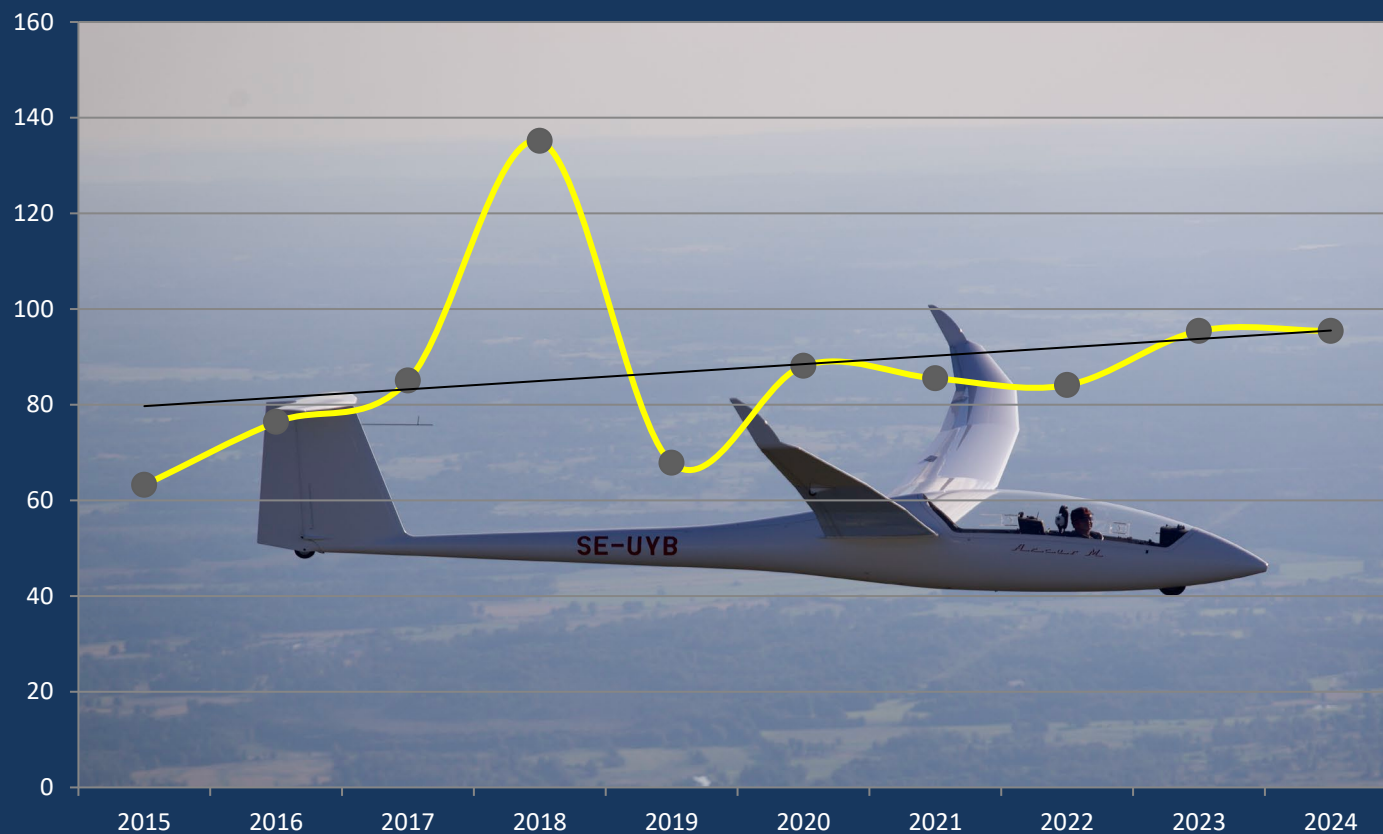
Antal Km

Antal flygningar

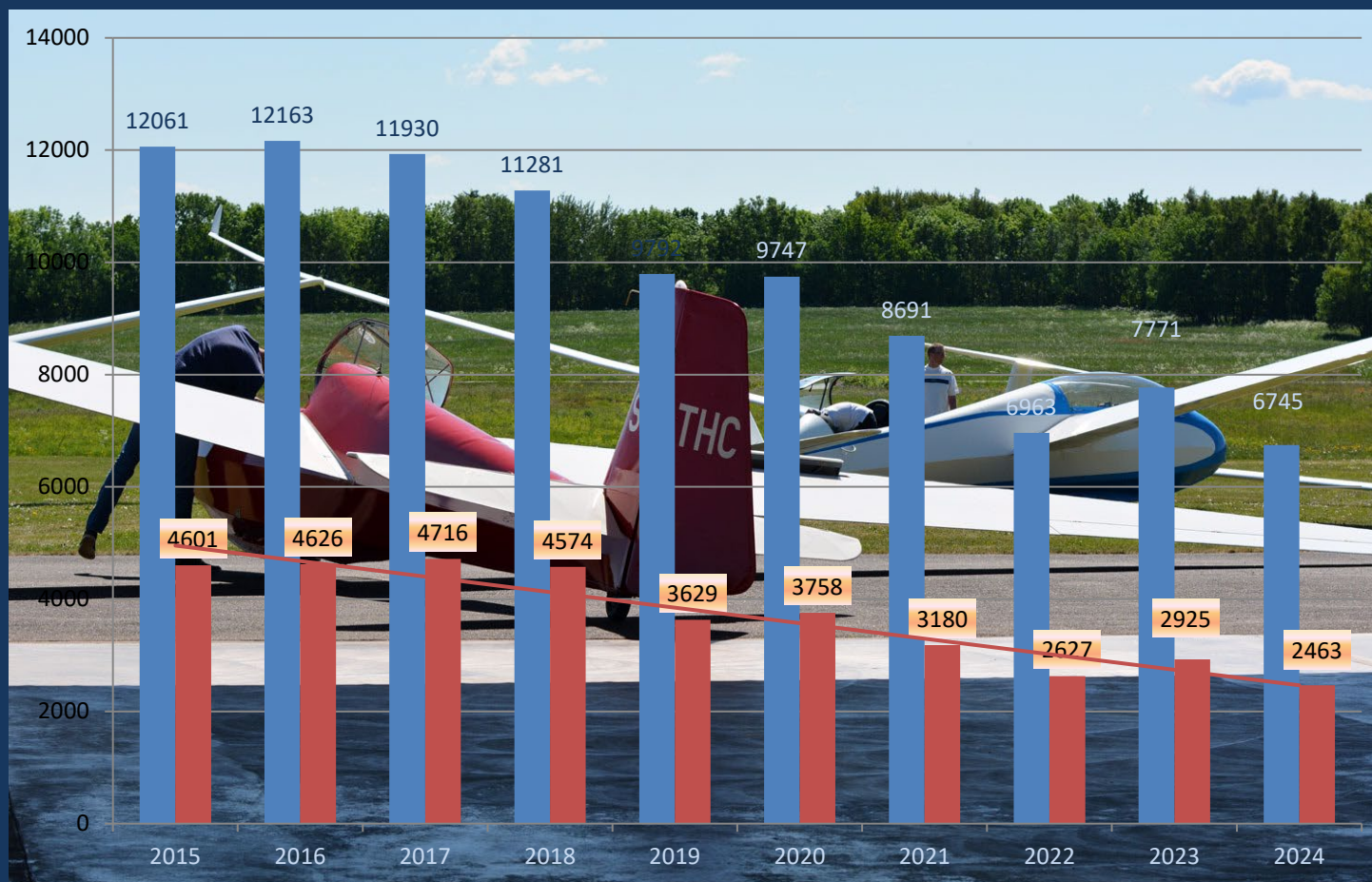


SEGELFLYGET

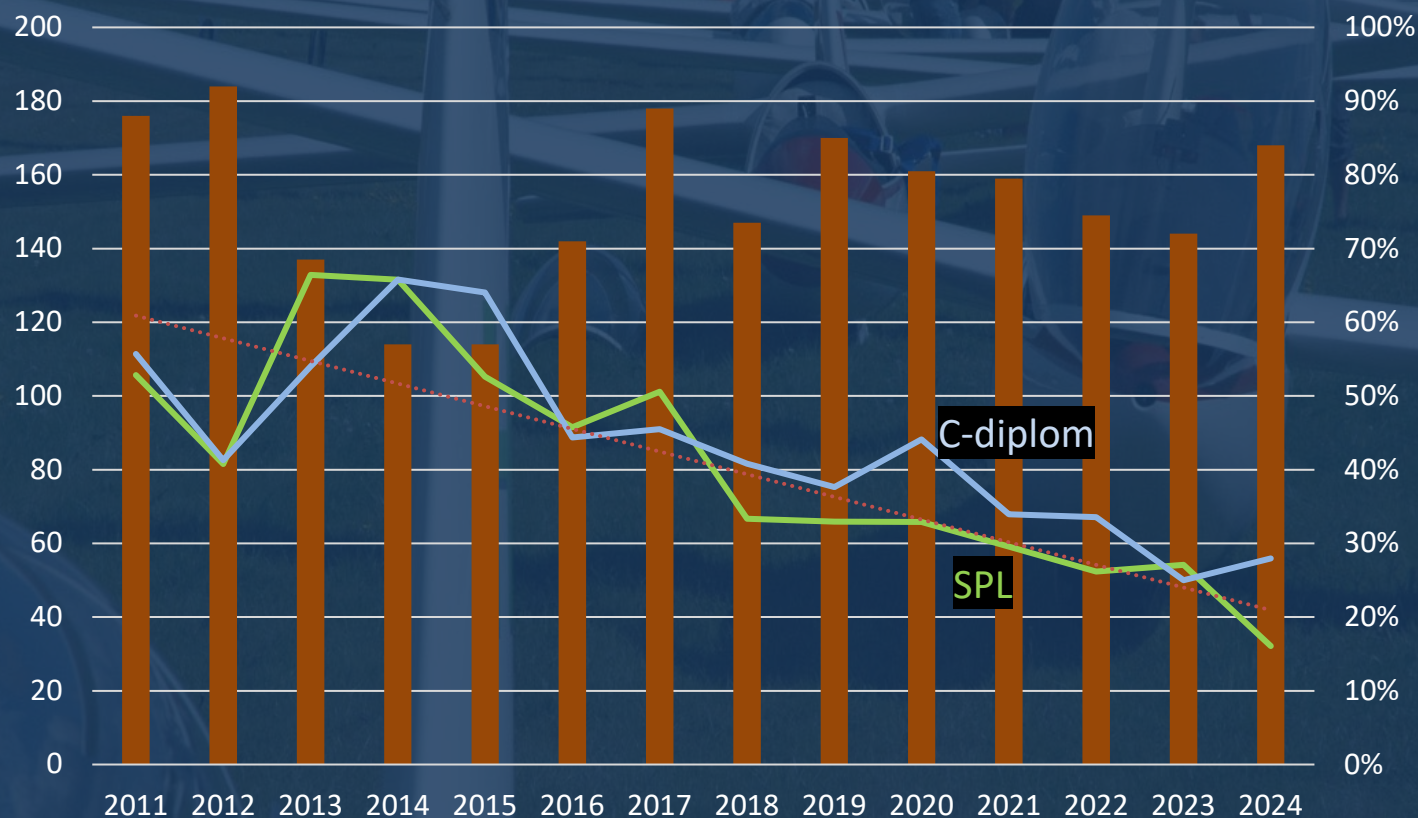
Antal sträckflygningar per 1000 flygningar 2015-2024



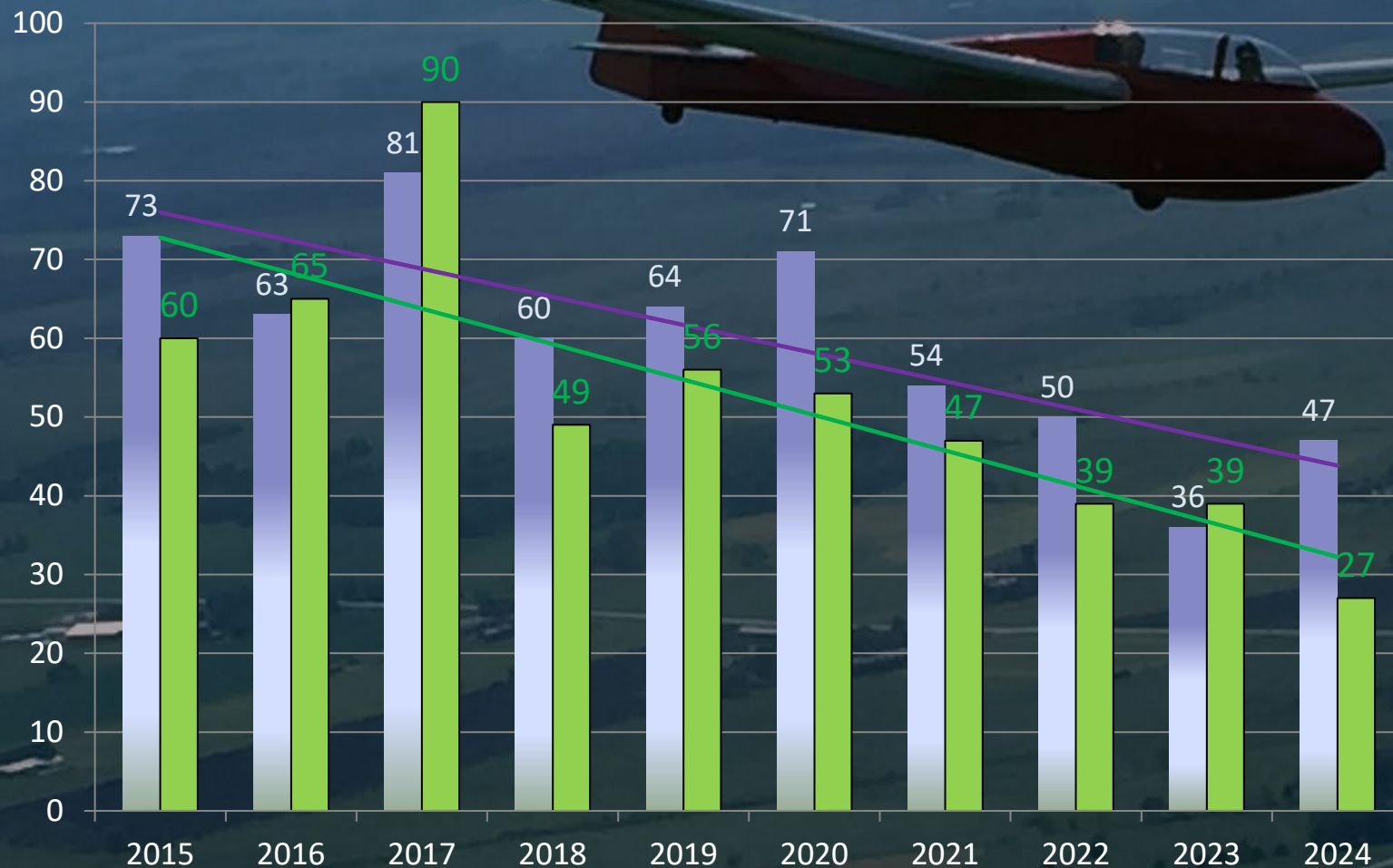
Skolning flygningar och timmar 2015-2024



Antalet elever under utbildning samt andel (%) utfärdade C-diplom och cert 2011-2024



Antalet utbildade C-diplom och S-cert 2015-2024



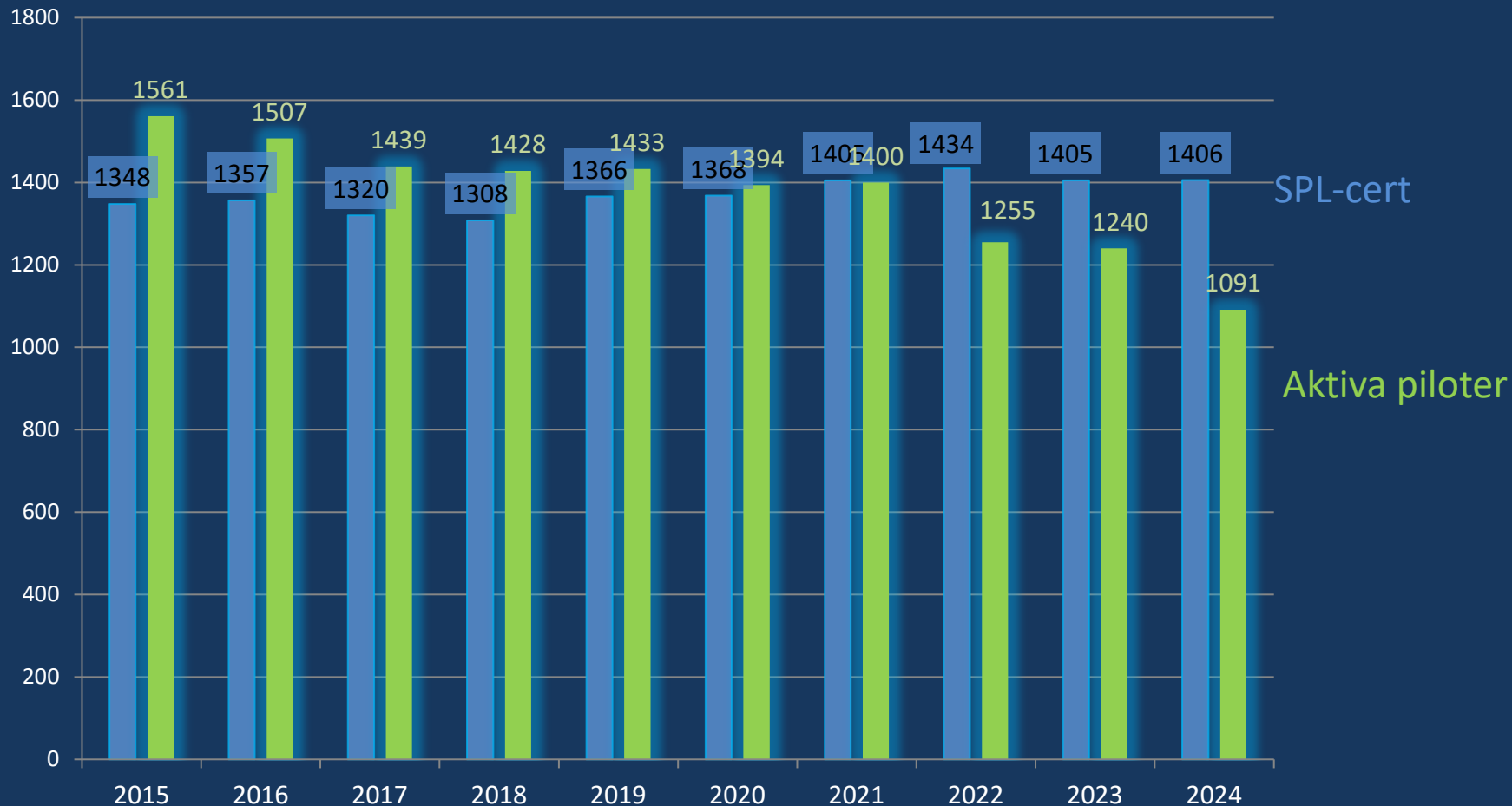
SEGELFLYGET

38 ansökningar C-diplom!!

Antalet utbildade sträck-, IMC- och AVA-behörigheter 2015-2024



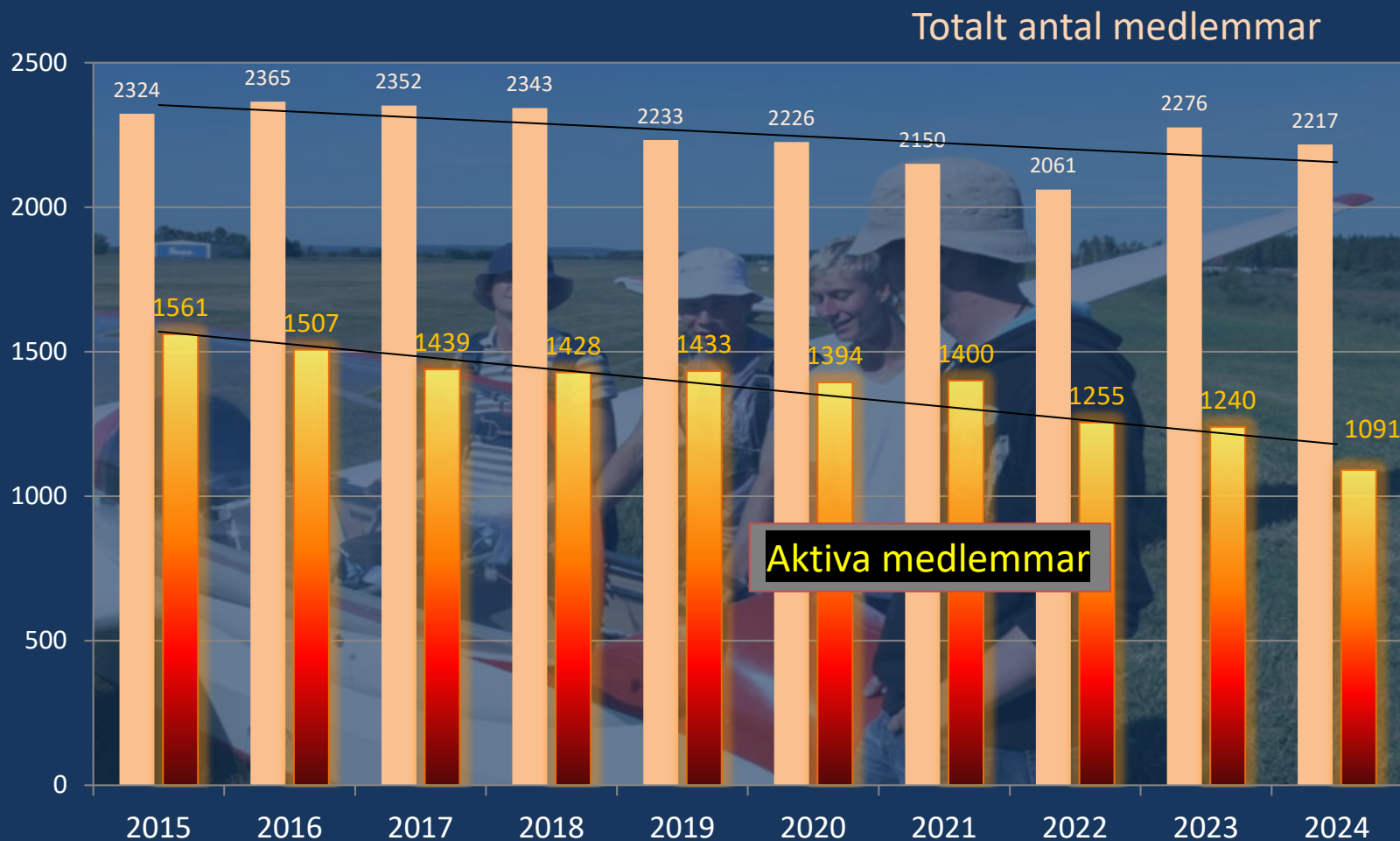
Antalet aktiva S-cert med jmf antalet aktiva piloter 2015-2024



28 st. (29 st. 2023) förstagångsutfärdande SPL enl. TS tom 1 oktober 2024

TS har tillfälligt upphävt eller återkallat 69st LAPL(S) och SPL-certifikat sedan 1/1 2023

Antalet rapporterade aktiva medlemmar resp. totalt antal medlemmar 2015-2024



Antal utbildade segelflyglärare och instruktörer 2015-2024



Instruktörer

Segelflyglärare

Medel :ca 4
lärare per år
2015-2023

158 utbildade
lärare sedan
1999!

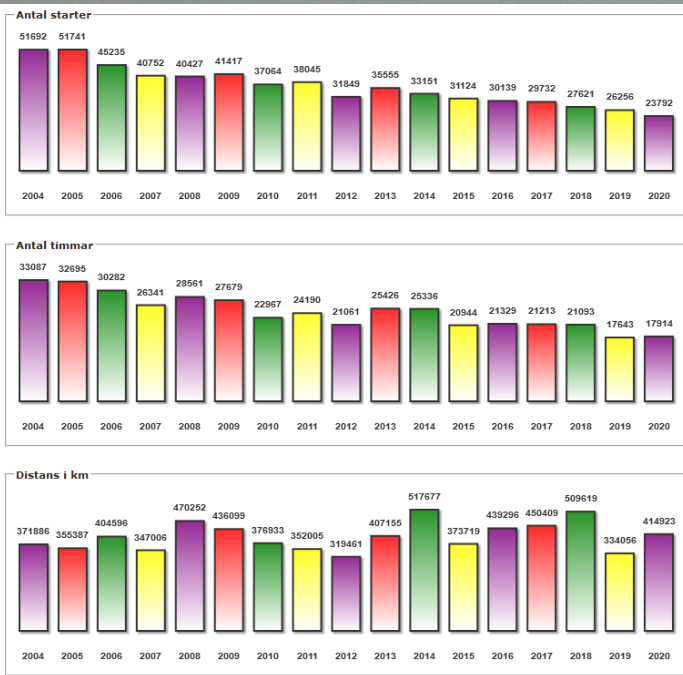
169 lärare totalt aktiva
i DTO 2024

132 lärare rapporterade i
statistiken



Ingen lärarutbildning på Ålleberg 2021 och 2023!

Ang. klubbstatistik



- ✓ Alla luftfartygsägare är skyldiga att rapportera flygdata för luftfartyg!
- ✓ Segelflyget får mycket bra koll på sin verksamhet tack vare statistiken
- ✓ Web inrapportering – enkel hantering
- ✓ Svårt att få all data rapporterad – tex. aktiva medlemmar
- ✓ Vissa segelflygplan (privata) rapporteras inte utan flera påminnelser
- ✓ Flera klubbar som levererar data i sista stund trots efter flera påminnelser

Aktivaste klubbarna avseende flygtimmar

1	Borås Sfk	1143
2	Stockholms Sfk	1095
3	Uppsala FK	793
4	Eskilstuna FK	680
5	Lidköpings Fk	536
6	Ö Sörmlands Fk	512
7	Västerdalarnas Fk	457
8	Malmö Sfk	445
9	Arboga Fk	444
10	Falbygdens Fk	437

6542

53 % av all flygtid i
våra klubbar

Aktivaste flygskolorna avseende utbildningsflygtimmar

1	Stockholms Sfk	346
2	Ö Sörmlands Fk	256
3	Borås Sfk	212
4	Uppsala FK	183
5	Falbygdens Fk	164
6	Malmö Sfk	118
7	Segelflygskolan	110
8	Göteborgs Sfk	109
9	Kronobergs Sfk	91
10	Landskrona Fk	89



1678

68 % av all
utbildningsflygtid i
våra klubbar

Aktivaste flygskolorna avseende resultat,behörigheter

		C	S	XC	IMC	AVA g	AVA f	Tot
1	Stockholms Sfk	4	3	4	0	2	0	13
2	Borås Sfk	4	2	2	2	2	0	12
3	Segelflygskolan	0	0	0	8	2	2	12
4	Ö Sörmlands Fk	6	5	0	0	0	0	11
5	Sundsvalls Sfk	2	4	3	0	0	0	9
6	Falbygdens Fk	3	3	0	0	0	0	6
7	Borlänge Fk	4	1	0	0	0	0	5
8	Göteborgs Sfk	2	1	0	0	0	0	3
9	Halmstad Sfk	0	2	0	0	1	0	3
10	Ljungbyheds Fk	3	0	0	0	0	0	3



87 % av alla
utbildade
behörigheter



Aktivaste klubbarna avseende medelflygtid per aktiva medlemmar

		Medelflygtid
1	Arboga Fk	26
2	Ljusdals Fk	26
3	Lidköpings Fk	21
4	Västerdalarnas Fk	21
5	Göteborgs Sfk	17
6	Uppsala FK	16
7	Eskilstuna FK	15
8	Herrljunga FK	15
9	Kronobergs Sfk	14
10	Borås Sfk	13
10	Gotlands Fk	13
10	Sfk i Karlstad	13
10	Stockholms Sfk	13
10	Västerås Sfk	13

Aktivaste klubbarna avseende sträckflyg km

		Km
1	Eskilstuna FK	26636
2	Uppsala FK	22868
3	Västerdalarnas Fk	21035
4	Lidköpings Fk	19889
5	Arboga Fk	19710
6	Borås Sfk	18818
7	Herrljunga FK	15902
8	Skövde Flygklubb	15285
9	Ljusdals Fk	14552
10	Stockholms Sfk	12628

Aktivaste klubbarna avseende sträckflyg km fördelat per aktiv medlem

		Km fördelat per aktiv medlem
1	Ljusdals Fk	1455
2	Arboga Fk	1159
3	Västerdalarnas Fk	956
4	Lidköpings Fk	796
5	Eskilstuna FK	592
6	Herrljunga FK	589
7	Norrköpings Sfk	488
8	Feringe Sfk	481
9	Sfk i Karlstad	462
10	Uppsala FK	457



Klubbar med låg verksamhet avseende flygtimmar (<50h)

Sunne Fk	39
Avesta Sfk	37
Sfk Kiruna	33
N Upplands Fk	30
Torsby Fk	30
Sollefteå Fk	23
Östersunds Sfk	21
Säffle Fk	5
Härnösands Fk	4

2 % av total flygtid alla klubbar

Flygskolor med liten skolverksamhet avseende utbildningsflygtimmar

Eskilstuna FK	17
Gotlands Fk	15
Halle-Hunnebergs Fk	14
Ljusdals Fk	12
Jönköpings Sfk	11
N Upplands Fk	10
Norrköpings Sfk	10
Sfk Kiruna	7
Arboga Fk	5
Sunne Fk	1

4 % av rapporterad
utbildningstid alla klubbar



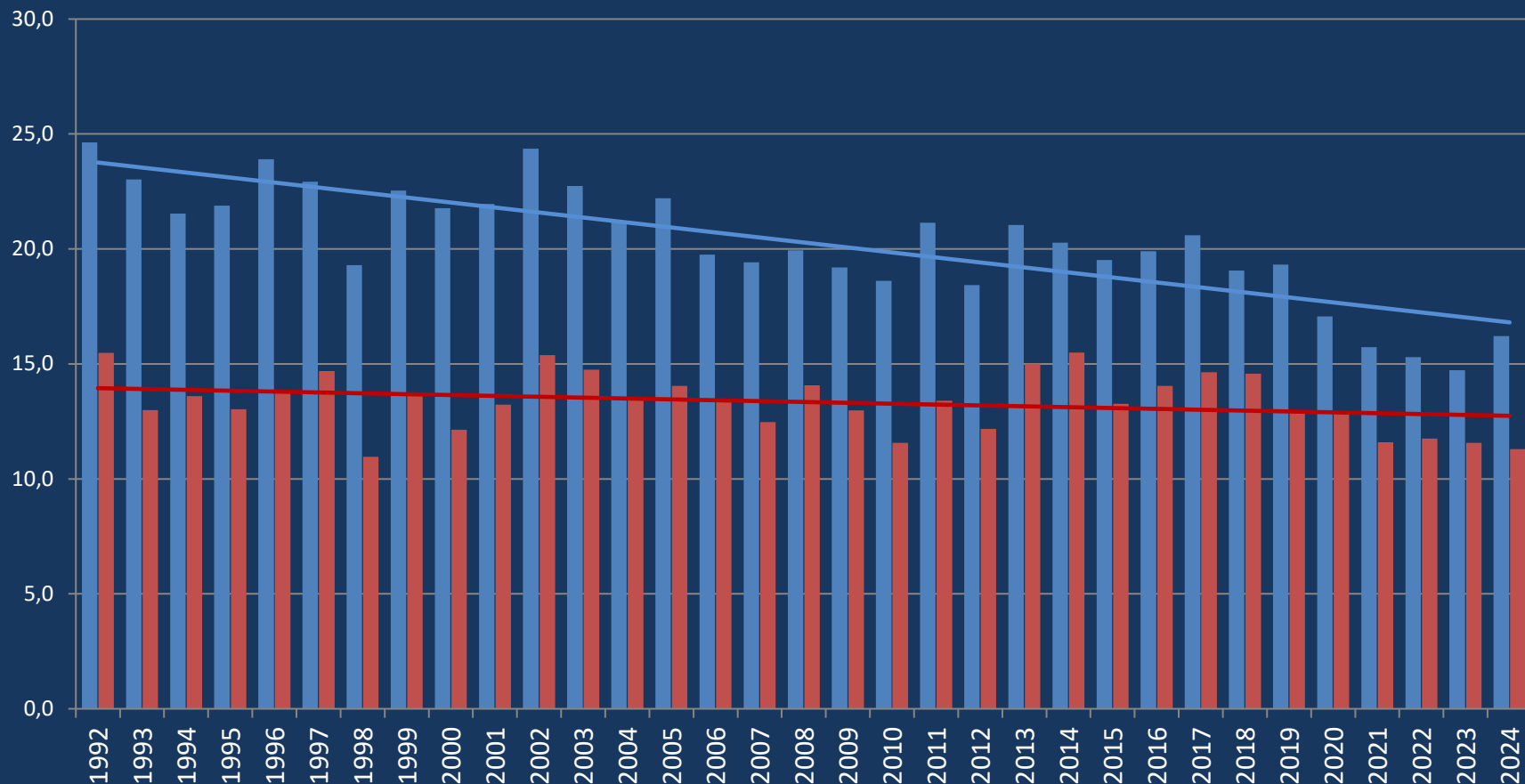
Klubbar med lägsta medelflygtid per aktiv medlemmar

Varbergs Fk	6
N Upplands Fk	5
Örebro Sfk	5
Halmstad Sfk	4
Torsby Fk	4
Borlänge Fk	3
Sollefteå Fk	3
Härnösands Fk	2
Östersunds Sfk	2
Säffle Fk	1



Vissa klubbar har låg medelflygtid för de rapporterat många aktiva medlemmar!

Medelvärde flygningar och flygtid fördelat på aktiva medlemmar 1992-2024

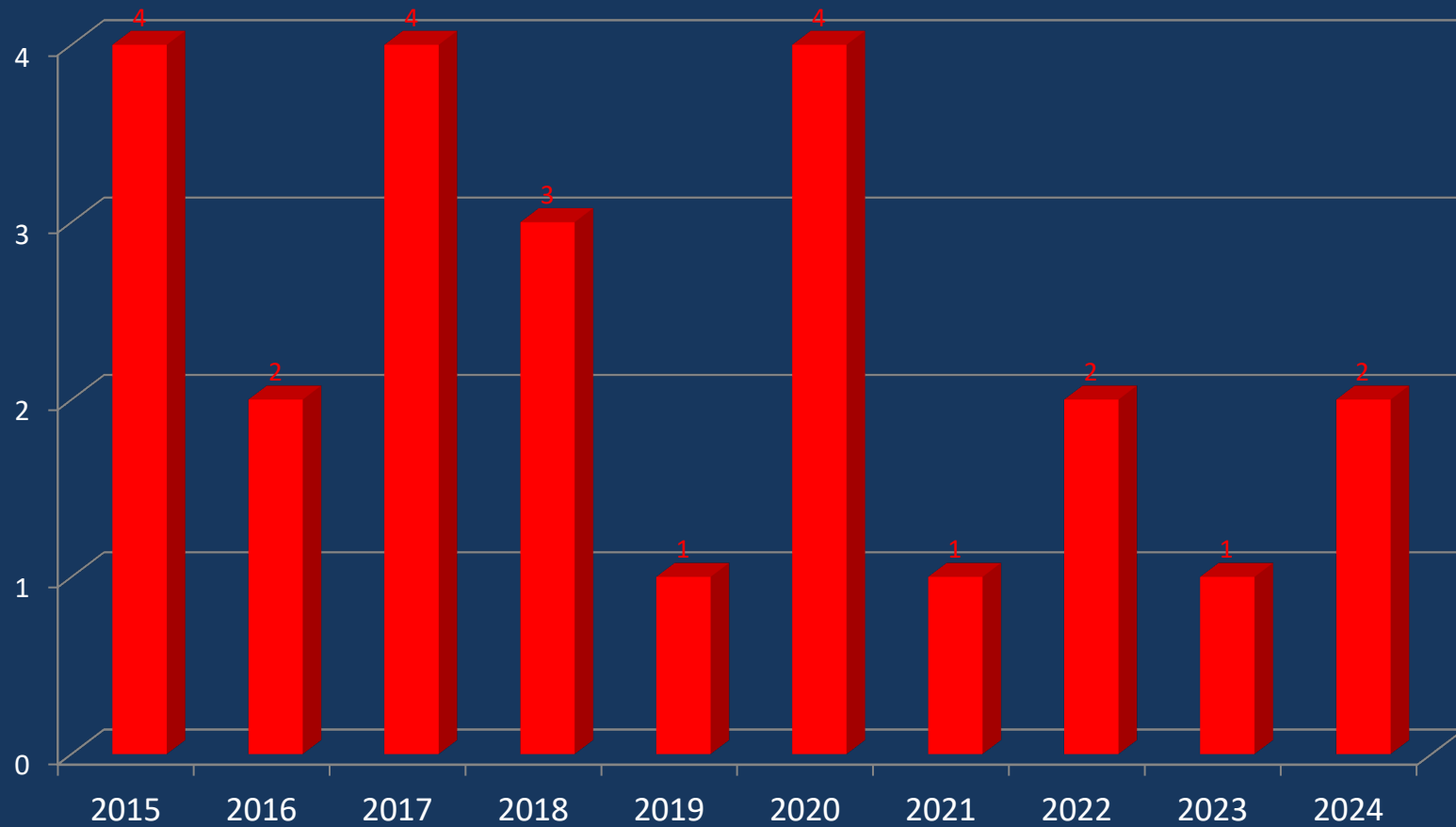


Medelvärde per år senaste 10 åren
flygtid: 12,8 h
flygningar: 17,7 starter

Flygsäkerhet



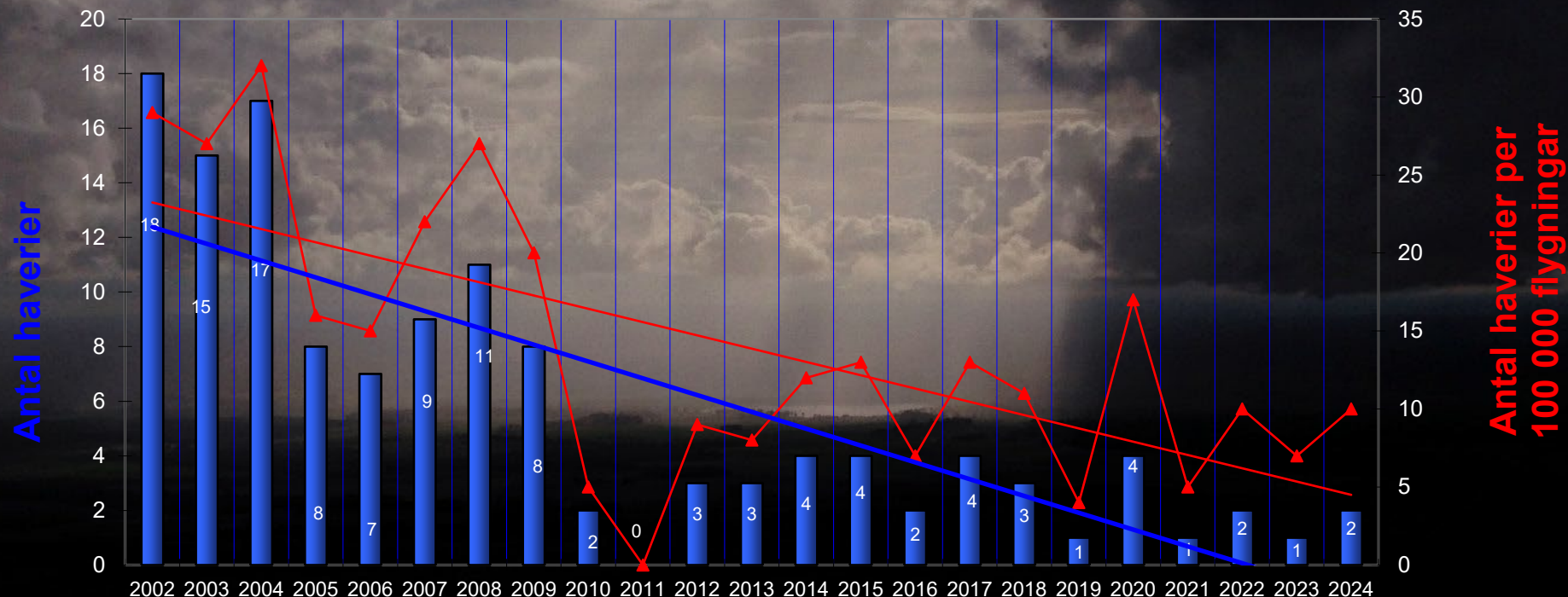
Antal haverier 2015-2024



SEGELFLYGET

Antal haverier 2002-2024

"antal haverier per 100 000 flygningar"



Glidande medelvärde - haverifrekvens

2006-2011

15 haverier

2012-2017

10 haverier

2018-2024

9 haverier

Haveri med Super-Dimona

- PC
- Utelandningsträning – landning på känt fält – dock inte känt om fältet var klippt (det planerat klippning..)
- Hög gröda – groundloop
- Inga personskador



Haveri med Glasflugel Mosquito

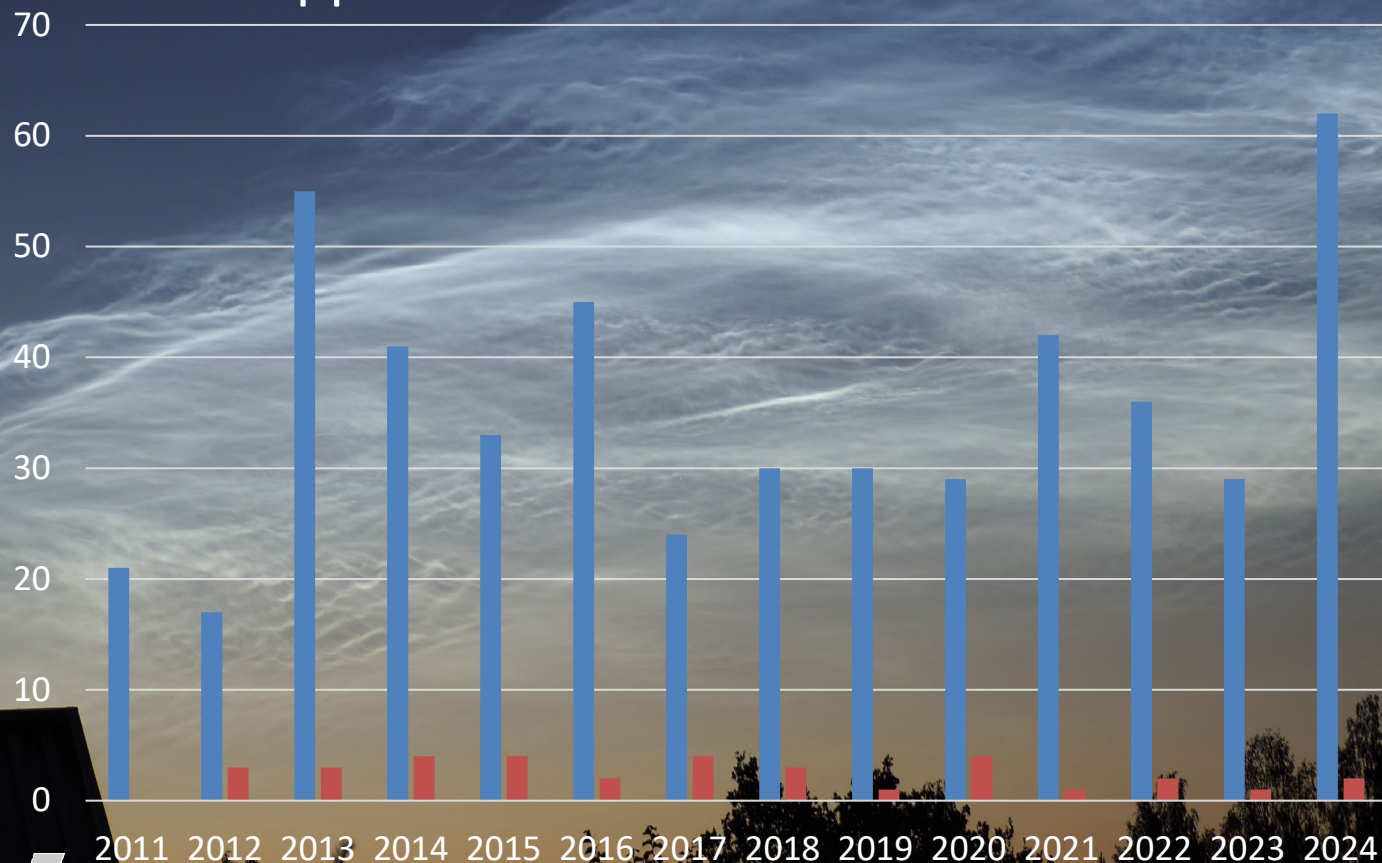
- Utelandning under tävling
- Det valda fältet hade betydligt mer lutning än vad som observerades från luften
- Vingen tog i marken pga lutningen och resulterade i en ground loop men stora skador på flygplanet

SEGELFLYGET



Under 2024 har 62 störningar (ASR) inrapporterats. Detta är 33 fler än förra årets antal. 13 är specifikt om ACR-luftrum

Antal inrapporterade ASR vs antal haverier 2011-2024



SEGELFLYGET

Totalt 494 inrapporterade störningar
34 haverier



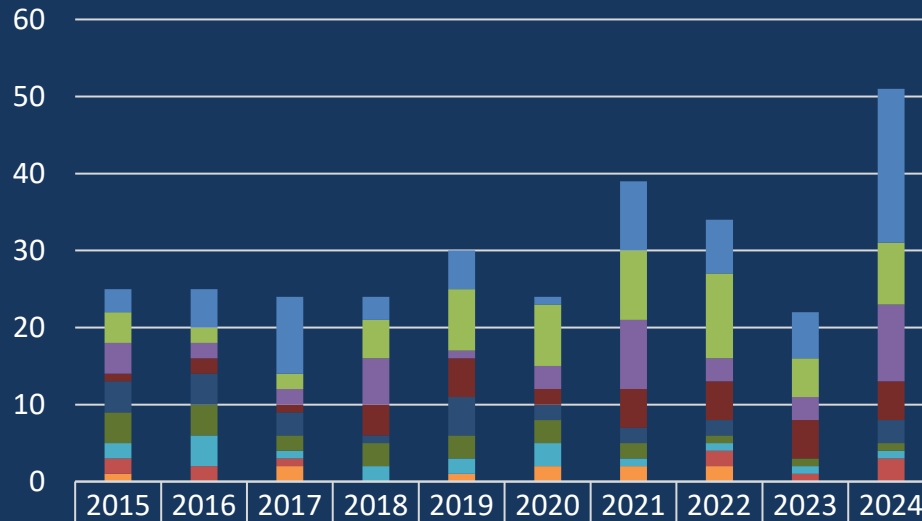
Det områden som sticker ut i år är främst luftrum, bogsering, landningsincidenter och tekniska aspekter.

Område/ faktorer	Antal händelser	Typ av flygning	Antal händelser
Luftrumshändelse	20 (6)	AFT	19 (8)
Utelandning	3 (0)	RST	4 (5)
Huv	1 (1)	DK-skol	5 (3)
Motorstörning TMG	1 (1)	Bogsering	10 (5)
Motorstörning SLG	1 (1)	Underhåll	5 (4)
Motorstörning SSG	2 (1)	Tävling	4 (3)
Propeller TMG	0 (0)	Kontrollflygning	0 (0)
Underhåll/tekniskt	5 (5)	EK-skol	3 (2)
Montering/daglig	2 (1)	Taxning	1 (2)
Kollision med banljus/utr.	3 (0)	Inflygning	2 (1)
Buklandning	2 (0)	Marktransport	1 (0)
Start/vinsch/bogserincident	10 (3)		
Landningsincident	8 (5)		
Minuslandning	1 (0)		
Kollisionstillbud	6(3)		



De haverier och händelser som rapporterats under 2024 kan klassas inom följande område/faktorer, någon händelse kan klassas som flera faktorer (Inom parantes 2023):

Top "händelser" senaste åren



Luftrumshändelse	3	5	10	3	5	1	9	7	6	20
Landningsincident	4	2	2	5	8	8	9	11	5	8
Start/vinsch/bogserincident	4	2	2	6	1	3	9	3	3	10
Underhåll/tekniskt	1	2	1	4	5	2	5	5	5	5
Utelandning	4	4	3	1	5	2	2	2	0	3
Motorstörning TMG	4	4	2	3	3	3	2	1	1	1
Huv	2	4	1	2	2	3	1	1	1	1
Kollisionstillbud	2	2	1	0	0	0	0	2	1	3
Propeller TMG	1	0	2	0	1	2	2	2	0	0

SEGELFLYGET



Luftrumshändelser

Exempel på ASR för luftrum (ACR-problematiken)...

- ✓ Förvägrats utnyttjande av flygsportsektorer inom ESOW TMA.
Inget motiv angivet.
- ✓ Nekad sektor utan motivering
- ✓ När vi ringde för att begära höjd i segelflygsektorerna så fick vi ingen höjd i Buffertzonen Sövde/Österlen. Anledningen var att ATS Kristianstad var öppet och behövde Buffertzonen enligt WS ATCC Malmö.
- ✓ Som vanligt nekade Västerås oss att öppna vår segelflygsektor
- ✓ Inget luftrum beviljades av Västerås. Som vanligt



Luftrumshändelser

- ✓ Flygdatorn startade om flera gånger vilket gjorde att jag inte fokuserade på luftrummet och gled in i kontrollerad luft
- ✓ Jag glömde byta frekvens från 123,5 så flygledningen hörde inte mitt anrop till tornet. Jag blev meddelad via telefon från en klubbmedlem att tornet vill ha kontakt med mig. Då insåg jag att jag sänt på fel frekvens och kontaktade tornet på 119,455.



Luftrumsintrång måste minska!!

Kollisionstillbud

- ✓ Kollisionstillbud vid prova på flygning på segelflygets dag.
Segelflygplan mötte motorflygplan på final till samma bana...
- ✓ Snett under mig, längs med medvindslinjen för banan i användning - ser jag då en (Robinson?) helikopter komma rakt emot färdriktningen för landning. Jag hörde inget på radion och ingen signal från Flarmen...



Huv

- ✓ Någon minut efter start (c:a 100m) upptäckte jag från baksits att främre huv inte var låst...



Bogserincident

- ✓ Bogserflygplanet startade med segelflygsläp (skolning DK). Vid lättningen inser segelflygläraren att bogserflygplanen är i landningskonfiguration och med landningsklaff. Efter att bogstersläpet lämnat banan bakom sig inser bogserpiloten detsamma och tar in klaffen, varpå bogserflygplanet sjunker igenom. Vid denna manöver släpper bogserpiloten även gasreglaget och tappar ytterligare energi. Segelflygläraren ser ingen annan utväg än att koppla ur. Detta sker på 58 meters höjd och med IAS 85km/h. Segelflygläraren gör en 180-graderssväng och återlandar...

SEGELFLYGET



- ✓ Vid bogsering uppstod kraftiga motorvibrationer på bogserflygplanet och segelflygplanet ombads koppla loss på strax över 100 m GND. Lyckade nödlandningar.... Förmodat haveri på en cylinder på bogserflygplanet.

Bogserincident

- ✓ Vid landning med bogserflygplanet uppmärksammades inte att bogserlinan ej dragits in. Bogserlinan träffade i samband med landningen stabilisatorn på segelflygplanet som ställts upp för start...



Tekniska

- ✓ Motorn kunde inte fällas ut fullt trots ihärdiga försök. Därefter gick det inte heller att få in den helt. Den fastnade delvis utfälld. Säkring kontrollerades under flygning och både automatisk och manuell manöver provades. Landning kunde ske förhållandevis normalt. Grundorsaken verkar vara låg spänning i batteriet, som på förmiddagen var fulladdat och därefter bara använt för en start.
- ✓ Anledning för buklandningen var ett misstag av piloten som inte fällde in landningsstället efter starten. Flygningen gjordes därmed med landningsstället ute. På medvindslinjen ändrade piloten landningsställets läge, men då fälldes landningsstället in i stället för ut vilket var det stora misstaget som ledde till buklandningen...

SSG

TMG

SEGELFLYGET



Tekniska

- ✓ ...helt plötsligt rasslade det till högt från motorn och började vibrera kraftigt. Drog då genast av gasen och tog ner farten för bästa glidtal och jag tittade efter landningsbara ställen...

TMG



SEGELFLYGET

...men då det började komma olja över rutan drog jag åter av gasen och bestämde mig för att landa för att undvika att sikten skulle bli för dålig på grund av oljan.

Tekniska

Segelflygplan

✓ Daglig kontroll utförd utan anmärkning.

Vid genomgång av checklisten före flygning visade det sig att vänster sidrodret inte fungerade.

Vantskruv på vänster sidorodervajer visade sig ha skruvat ut sig. Låsning av vantskruv saknades på bägge sidor.

✓ Efter landning hittade jag två stycken kvarglömda ringnycklar på durken under pedalerna. Upptäckten gjordes efter den tredje flygningen sedan verktygen använts varav detta var den andra flygningen denna dag.



- ✓ Piloten startade för att flyga termik, men fann ingen termik
 - beslöt sig för att flyga "AVA" istället
 - Flygningen avslutades med en tryckare
 - Efter upptagning och ingång på medvindslinje på ca 175m höjd missbedömde piloten landningsvarvet och upplevde höjden som för hög på final.
 - Piloten valde att göra en 360-graderssväng på finalen för att reducera höjden och svängen avslutas på ca 75m QFE.



Ur statistiken rapporterade utelandningar 2003-2024

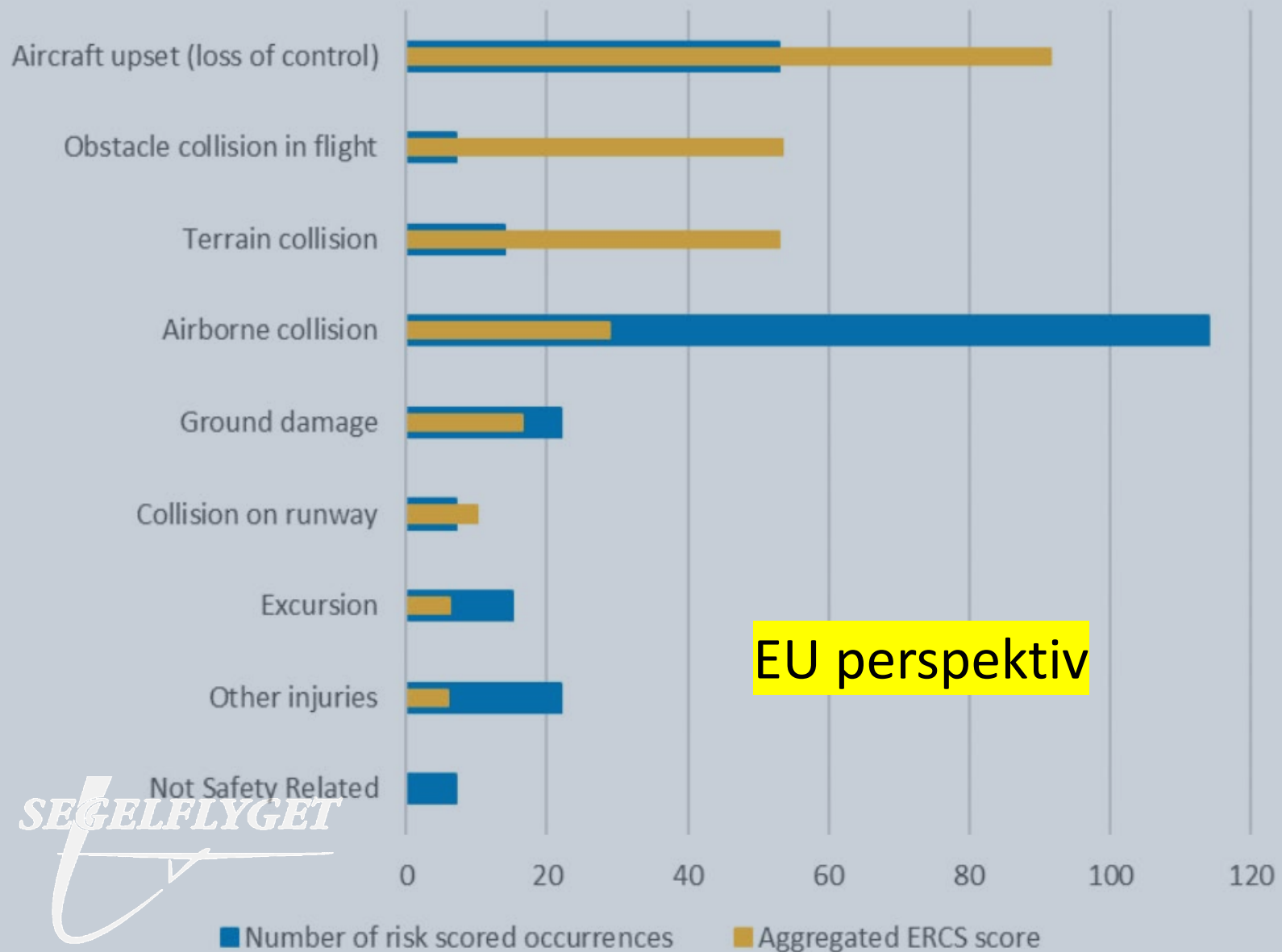
år	n utelandningarn	sträckflygningar	haveri	incident	summa
2003	195	2211	5	1	6
2004	221	2110	6	1	7
2005	222	1697	2	1	3
2006	251	2540	1	1	2
2007	180	1988	4	1	5
2008	252	2291	4	1	5
2009	241	2244	1	6	7
2010	244	1906	0	1	1
2011	146	1673	0	1	1
2012	148	1783	1	1	2
2013	201	2152	2	1	3
2014	177	2330	3	1	4
2015	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
2022	74	1615	1	1	2
2023	51	1742	0	0	0
2024	65	1873	1	3	4
	3437	46234	37	40	77

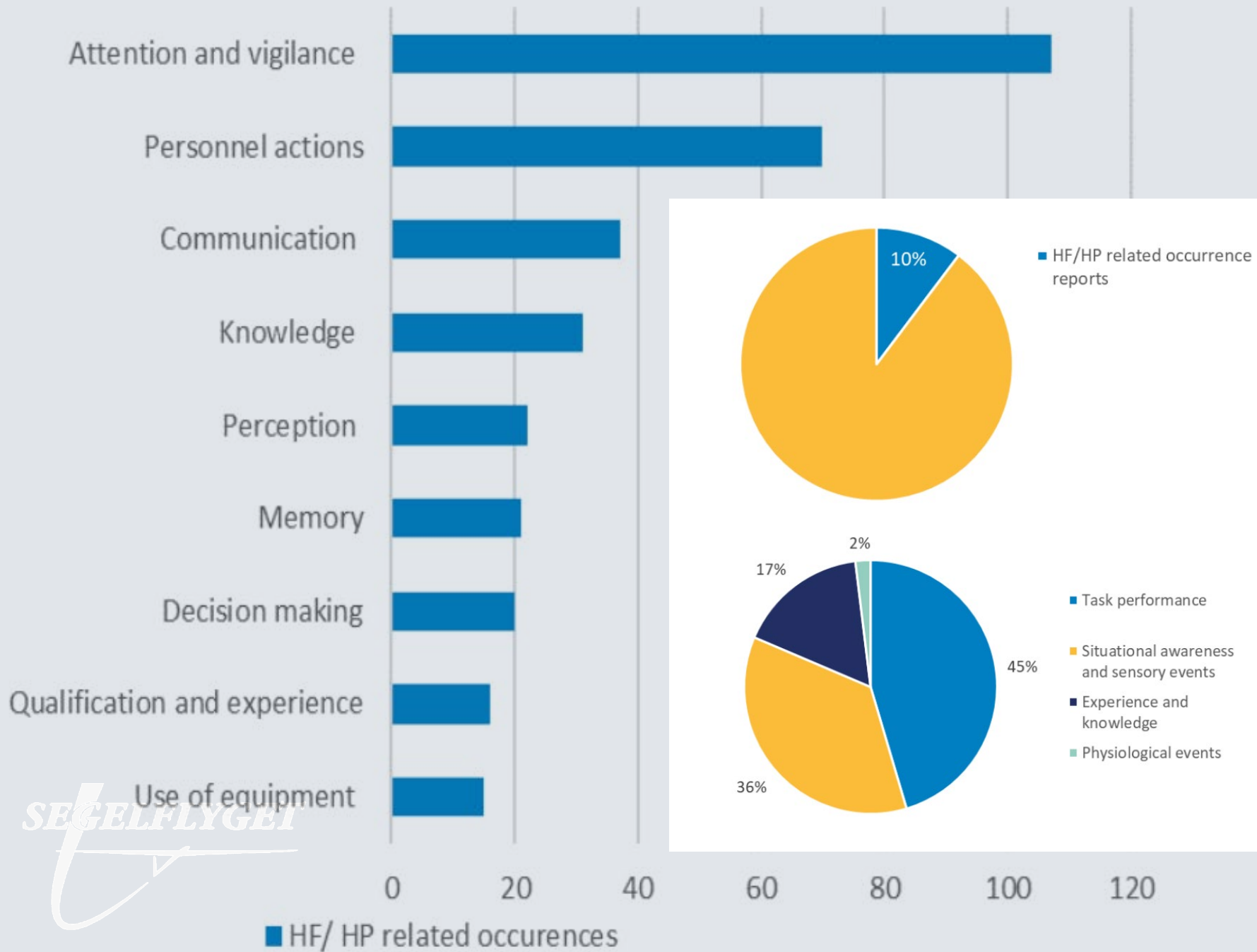
Lower risk

Higher risk

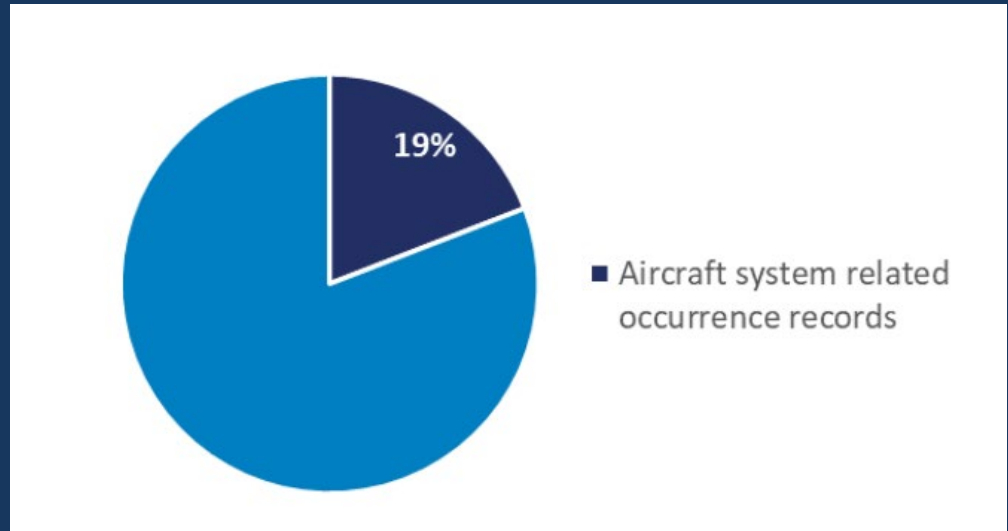


Identified safety issues showing number of occurrences and the aggregated risk score





Airworthiness



- The loss or malfunction of an aircraft system
e.g., loss of horizontal stabiliser)

e.g., damage to the main landing gear system
after a hard landing



Safety Information Bulletin
Airworthiness

SIB No.: 2019-07

Issued: 30 April 2019

Subject: Sailplane Rigging – Procedures, Inspections and Training

Ref. Publications:

- Air Accident Investigation Unit of Belgium Final Report AAIU-2010-27 dated 07 January 2011.
- EASA [SIB 2011-11](#) dated 25 May 2011.

Reasons for these incidents can be grouped as follows:

- Rigging procedure was interrupted; the person executing the rigging was distracted or interrupted...
- The rigging procedure was not correctly followed
- The rigging procedure was not well known by the person executing the rigging
- The mechanical principles of the connection and/or its securing were not understood by the person executing the rigging
- Connections and/or securing were not, or not correctly, inspected.
- **No positive control check was performed.**



Positive Control Checks

It is strongly recommended to perform positive control checks as part of the daily inspection, regardless whether the sailplane was rigged or not, or it has automatic control connections.

The control check should involve at least two individuals; one to hold the control surface stationary, while the other attempts to move the flight controls in both directions

	Segelflyghandboken	Artikel	532
		Datum	200430
	Underhåll och materiel	Sid nr	1 av 3

Daglig kontroll och monteringskontroll

1 Allmänt

Denna instruktion gäller generellt för luftfartyg inom Segelflygets verksamhet. Denna artikel kan användas för annex-I luftfartyg som saknar instruktion för daglig kontroll etc. samt som rådgivning eller utbildning i övrigt.

För EASA-luftfartyg ska flyghandbok samt underhållshandbok användas. Tips använd EASA SIB 2019-07 (Sailplane Rigging – Procedures, Inspections and Training) för EASA luftfartyg.

2. Kopplingsanordning

Funktion.

Urkopplingswire, fram- och baksits (kontroll av ev. skadade kardelar vid urkopplings handtag eller annorstädes).

3. Instrument, fram- och baksits

Samtliga erforderliga instrument monterade Nollägen.

Funktionsprov av radio, svängindikator (elvario, dator) och ev. syrgasutrustning. Kontroll av syrgasförråd.

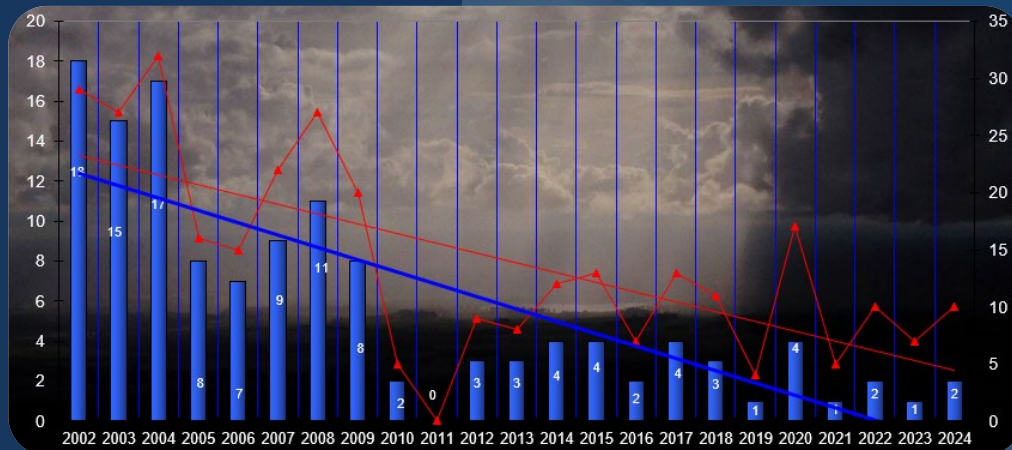
4. Styrspak, fram- och baksits

De två kontrollerna ska hållas



Flygsäkerhetsmål 2025 för GA i Sverige –

”En kontinuerlig minskning av haverier, omkomna och allvarligt skadade. Mäts som ett glidande frekvensbaserat 6-årsmedelvärde”



SEGELFLYGET

Flyg säkert 3

Säkerhets-
kultur

Riskidentifiering
och TEM

Personlig
checklista

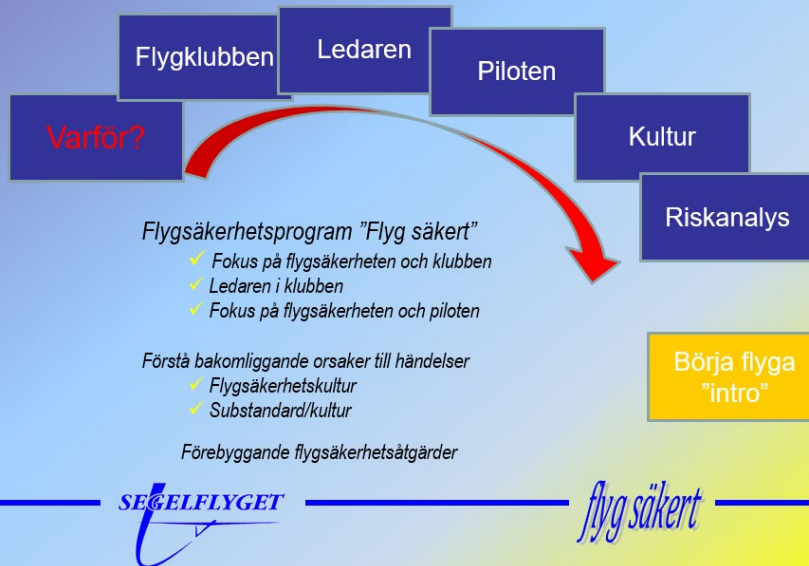
Säker
bogsering

Störnings-
rapportering

Flygsäkerhetsprogram "Flyg säkert 3"

- ✓ Fokus på flygsäkerhetskultur
- ✓ Fokus på riskidentifiering och TEM
- ✓ Fokus på personliga checklista
- ✓ Fokus på risker vid bogsering
- ✓ Fokus på störningsrapportering

Flyg säkert!

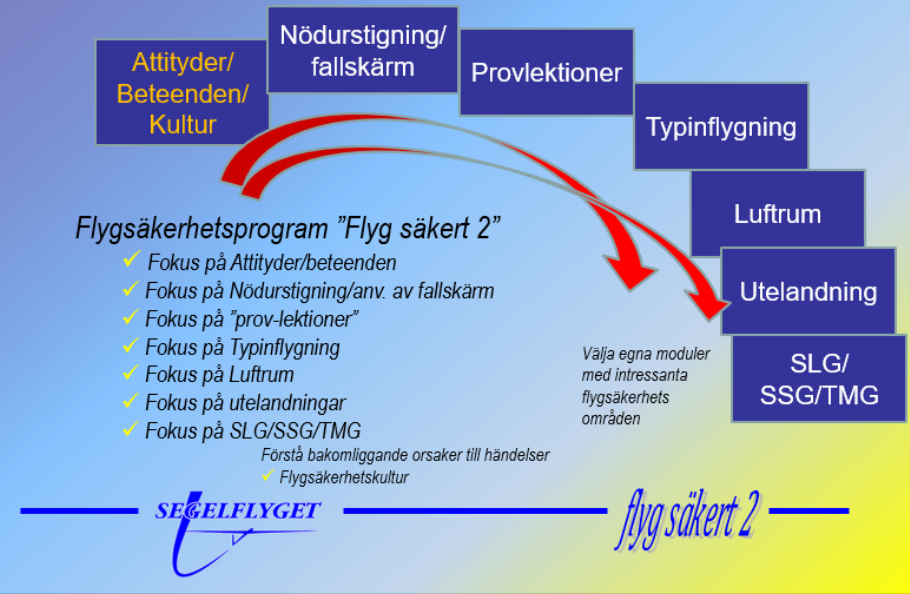


Flyg säkert - 2009

Bakgrund om flyg säkert programmen

Flyg säkert 2 - 2017

Flyg säkert 2



Säkerhetskultur

Säkerhetskultur handlar om en organisations gemensamma sätt att tänka och agera i förhållande till risk och säkerhet, det vill säga hur en organisation prioriterar och faktiskt arbetar med risker och säkerhet kopplat till sin verksamhet.



....en form av risk- och säkerhetsmedvetenhet som finns med i det dagliga arbetet...

....innebär att man ska vara skärpt och tänka längre än själva handlingen och reflektera över hur konsekvenser i handlingen kan påverka säkerheten...

Mental checklista

CHECKLISTA	
Personlig utrustning?	✓
Ingen stress?	✓
Medicinering?	✓
Ingen doping?	✓
Alkohol och narkotika?	✓
Vätska?	✓
Trötthet?	✓
Aktuell flygerfarenhet?	✓
Förberedelse fpl &vagn!	✓
Externa krav?	✓

FIT-to-FLY?







CHECKLIST

OK	
	Uitgerust? Fit?
	Geen stress?
	Geen medicatie?
	Geen doping?
	Alcohol...
	Voeding, drank ?
	Recente vliegervaring?
	Voorbereiding?
	






info@lvzc.be - www.zweefvliegen.be
 Vlaamse Zeevliegclubs v.l.z., Tormolen 5, 2020 Bruchel - Tel. 03 454 55 34

Checklista för riskbedömning

Enligt GM1 NCO.SPEC.105

Riskbedömning vid bogsering



Nya krav...

SEGELFLYGET



Easy Access Rules for Air Operations

ANNEX VII (Part-NCO)
SUBPART E: SPECIFIC REQUIREMENTS

SUBPART E: SPECIFIC REQUIREMENTS

SECTION 1 – GENERAL

NCO.SPEC.100 Scope

Regulation (EU) 2015/140

This subpart establishes specific requirements to be followed by a pilot-in-command conducting non-commercial specialised operations with other-than complex motor-powered aircraft.

GM1 NCO.SPEC.100 Scope

ED Decision 2019/019/R

LIST OF SPECIALISED OPERATIONS

(a) Specialised operations include the following activities:

- (1) helicopter external loads operations;
- (2) helicopter survey operations;
- (3) human external cargo operations;
- (4) parachute operations and skydiving;
- (5) agricultural flights;
- (6) aerial photography flights;
- (7) glider towing;
- (8) aerial advertising flights;
- (9) calibration flights;

GM1 NCO.SPEC.105 Checklist

ED Decision 2014/016/R

DEVELOPMENT OF CHECKLISTS

For developing the checklist, the pilot-in-command should duly take into account at least the following items:

- (a) nature and complexity of the activity:
 - (1) the nature of the flight and the risk exposure, e.g. low height;
 - (2) the complexity of the activity taking into account the necessary pilot skills and level of experience, ground support, safety and individual protective equipment;

flyg säkert 3

Exempel på risker under bogsering

- Kort flygfält
- Höga träd eller hinder i banans utflygning
- Avbruten bogserstart innan lättning – risk att segelflygplanet rullar in i bogserflygplanet
- Start med förvärmning till
- Motorstörning under start eller på höjd
- Bränslebrist – rutiner för tankning, bränsleuppföljning mm
- Användning av sliten bogserlina eller för kort lina
- Segelflygplanets luftbromsar kommer ut under bogsering på låg höjd vilket ger försämrade stigprestanda
- Segelflygaren råkar ut för en händelse som att huven går upp och tappar kontrollen i bogseringen
- Kollisionsrisk med andra segelflygplan eller extern flygtrafik
- Linbrott under bogsering på låg höjd pga sliten bogserlina eller att segelflygplanet kommer i svängning
- Sidvind som ger turbulens
- Transportbogsering av segelflygplan som använder tyngdpunktskoppling med risk för vådaurkoppling
- Segelflygplan med tyngdpunktskoppling som tappar kontrollen genom ”vinschstart” i bogseringen
- Start på fält med långt gräs eller fuktig yta
- Externa krav på bogserpilot att bogsera trots gränsmässiga väderförhållanden
- Landning med linan ute eller att linvinsch ej fungerar (alt. glömt att vinscha in linan?)
- Segelflygplan står uppställda på banan vid landning (kanske linan också hänger efter bogserflygplanet)
- Medvindslandning för att underlätta bogsering av uppställda segelflygplan



EU-förordning 376/2014 om

Rapportering, analys och uppföljning av
händelser inom civil luftfart



Webbp

HEM

VERKSAMHET

OM FÖRBUNDET

SIKTA HÖGRE!

INSTRUKTIONER & BLANKETTER

LÄNKAR

Flygskola

Sport och tävling

Segelflygets dag

Konferenser

Flygsäkerhet

Luftrum

SFCL & OPS

Segelflyget DTO

SSF CAO

För kontrollanter

hnet / Flygsäkerhet

Flygsäkerhet

Arbetet med flygsäkerhet är en stor och kontinuerlig del av Segelflygets arbete. Uppdateringar och aktuell information kring flygsäkerhet publiceras på denna sida.

Flygsäkerhetspersoner

Inom Segelflygets säkerhetsarbete finns i olika regioner runtom i landet ett antal frivilliga segelflygare med omfattande erfarenhet av och kunnande inom flygsäkerhetsarbete. Dessa bistår och bidrar på olika sätt till att höja flygsäkerheten inom segelflyget.

Se SHB 850 för en lista med aktuella flygsäkerhetspersoner, deras kontaktuppgifter samt mer information om deras uppdrag. I dokumentet finns även kontaktuppgifter till andra flygsäkerhetsrelaterade organisationer.

Segelflyget hanterar
denna uppgift via
delegering från TS



flyg säkert 3

Kommunikation/avviker från klarering

Luftrumsintrång

Händelse → Mayday

Brand...

Pilot inkapaciterad

Ej luftvärdigt

Störning med laser, modellflyg, drönare..

Tappat kontrollen

Roderfladder...

Styrsystem fel

Fel eller försämring av fpl struktur

Tappa del av fpl...

Nära kollision med mark eller fpl...

LIGHT AEROPLANES AND HELICOPTERS/GLIDERS/BALLOONS

- 1 Interaction with air navigation services (for example: incorrect services provided, conflicting communications or deviation from clearance) which has or could have endangered the aircraft/glider/balloon, its occupants or any other person.
- 2 Airspace infringement.
- 3 Any occurrence leading to an emergency call.
- 4 Fire, explosion, smoke, toxic gases or toxic fumes in the aircraft glider/balloon (beyond the normal operation of the burner).
- 5 Incapacitation of the pilot leading to inability to perform any duty.
- 6 Any flight which has been performed with an aircraft/glider/balloon which was not airworthy, or for which flight preparation was not completed, which has or could have endangered the aircraft/glider/balloon, its occupants or any other person.
- 7 Interference with the aircraft/glider/balloon by firearms, fireworks, flying kites, laser illumination, high powered lights lasers, Remotely Piloted Aircraft Systems, model aircraft or by similar means.

LIGHT AEROPLANES AND HELICOPTERS/GLIDERS

- 1 Unintentional loss of control.
- 2 Abnormal severe vibration (for example: aileron or elevator "flutter", or of propeller).
- 3 Any flight control not functioning correctly or disconnected.
- 4 A failure or substantial deterioration of the aircraft/glider structure.
- 5 A loss of any part of the aircraft/glider structure or installation in flight.
- 6 A collision on the ground or in the air, with an aircraft, terrain or obstacle.
- 7 A near collision, on the ground or in the air, with an aircraft, terrain or obstacle requiring an emergency avoidance manoeuvre to avoid a collision.

GLIDERS

Händelse där urkoppling inte går att göra..

SEGELFLYGEN Linbrott...

Problem med motor i start..

Situation utan säker landningsplats...

Blixträff med skador på fpl...

- 1 An occurrence where the glider pilot was unable to release either the winch cable or the aerotow rope and had to do so using emergency procedures.
- 2 Any release of the winch cable or the aerotow rope if the release has or could have endangered the glider, its occupants or any other person.
- 3 In the case of a powered glider, an engine failure during take-off.
- 4 Any situation where no safe landing area remains available.
- 5 A lightning strike resulting in damage to the glider.

Frågor?

SEGELFLYGET

