

Statistik Segelflyget

Statistik och flygsäkerhet
verksamhetsåret 2023



SEGELFLYGET

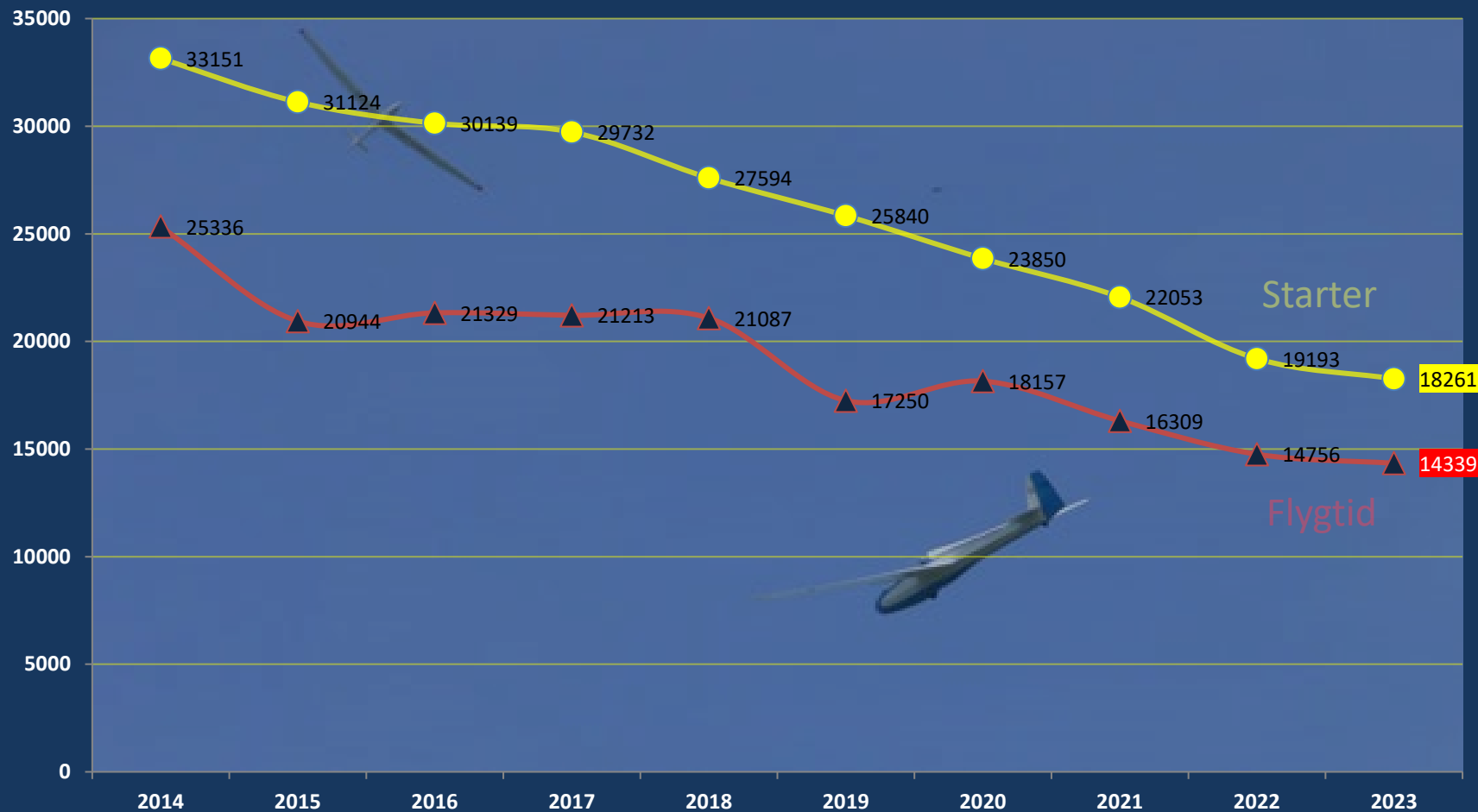
Sammanställt av
Henrik Svensson
Segelflyginspektör



Statistik 2023

- Minskat flygtidsuttag igen...regnig sommar...
- Skolning liten ökning avseende flygtid
- Medlemsnivån avseende aktiva utövare minskar
- Endast 1 haveri – motorseglare

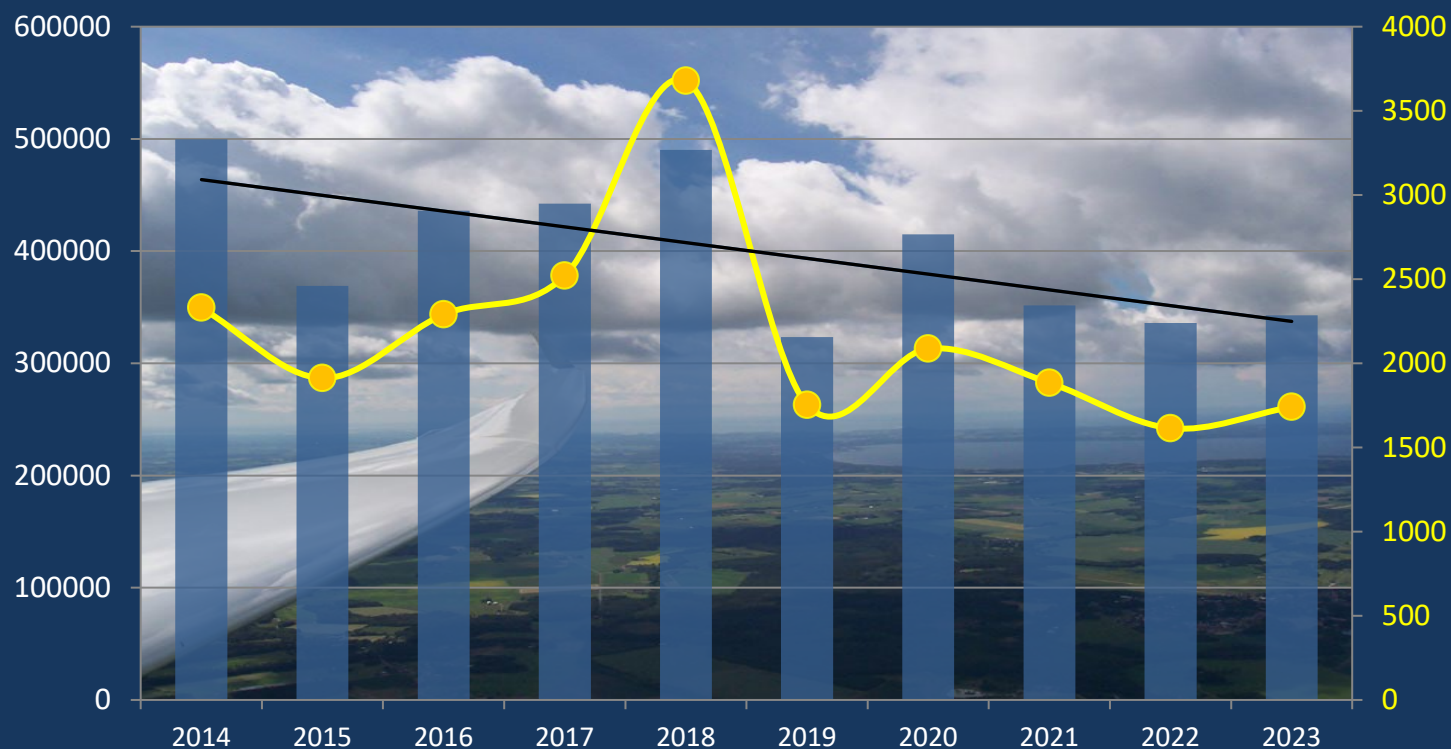
Flygtid och starter 2014-2023



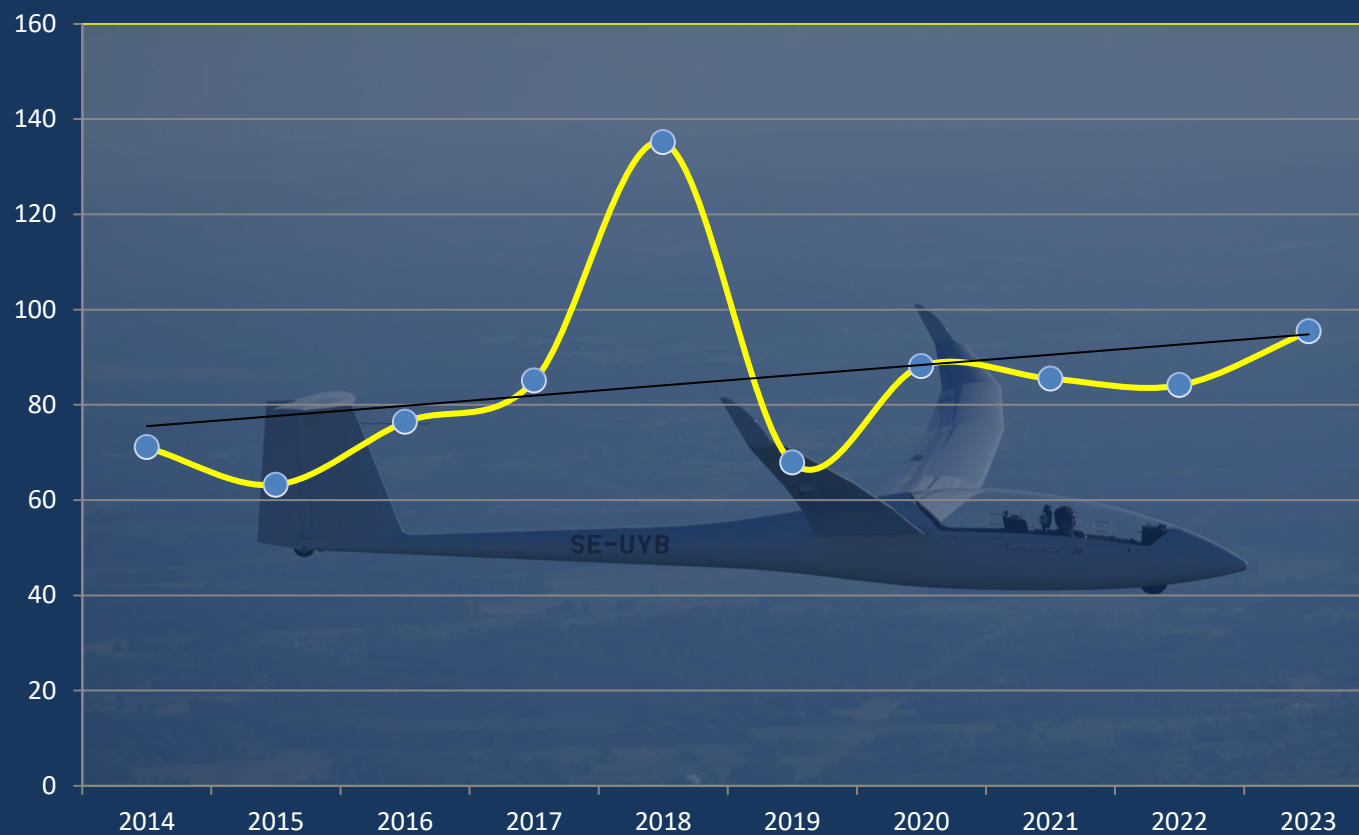
Sträckflygning – antal km och antal flygningar 2014-2023

Antal Km

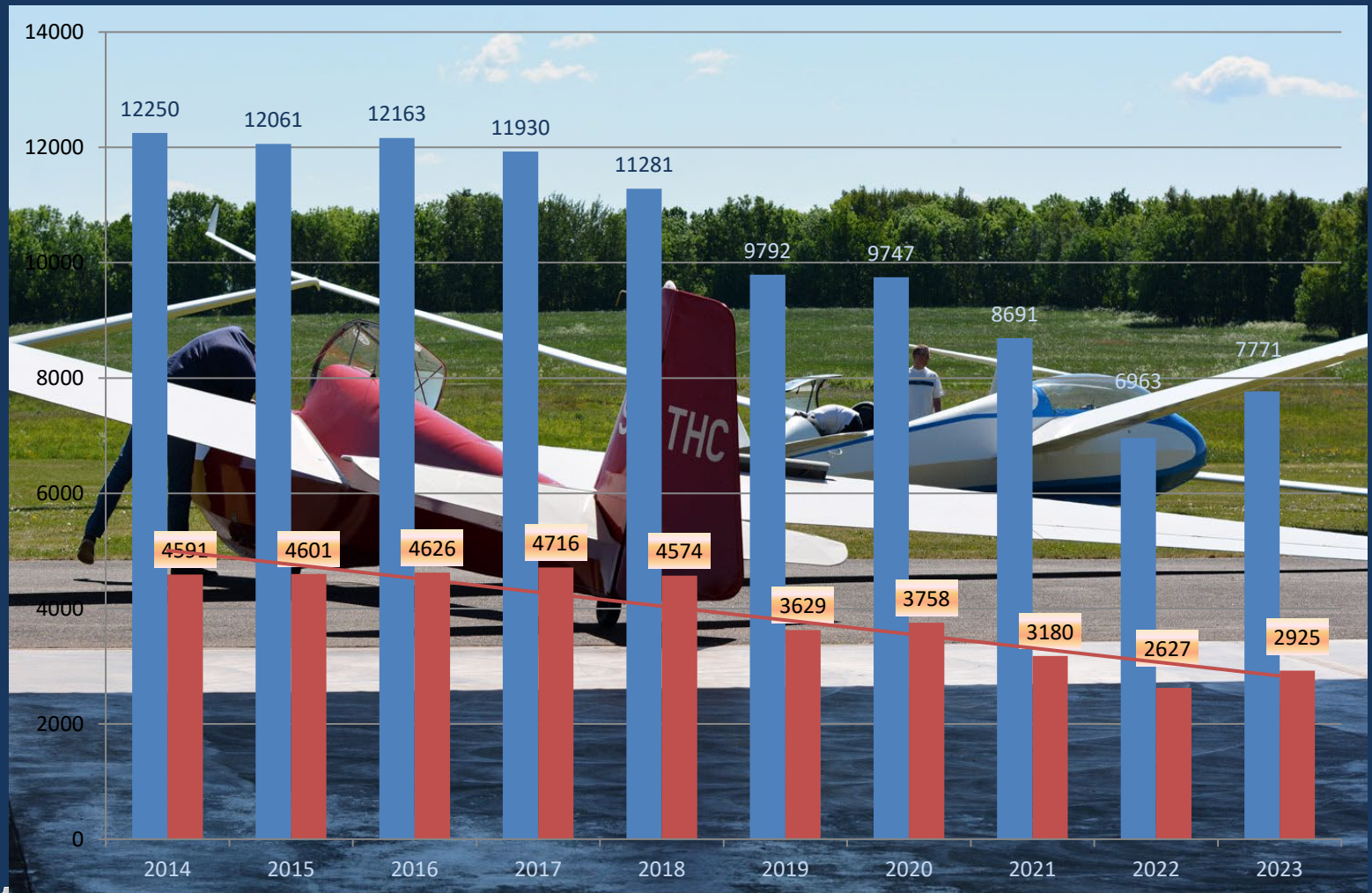
Antal flygningar



Antal sträckflygningar per 1000 flygningar 2014-2023



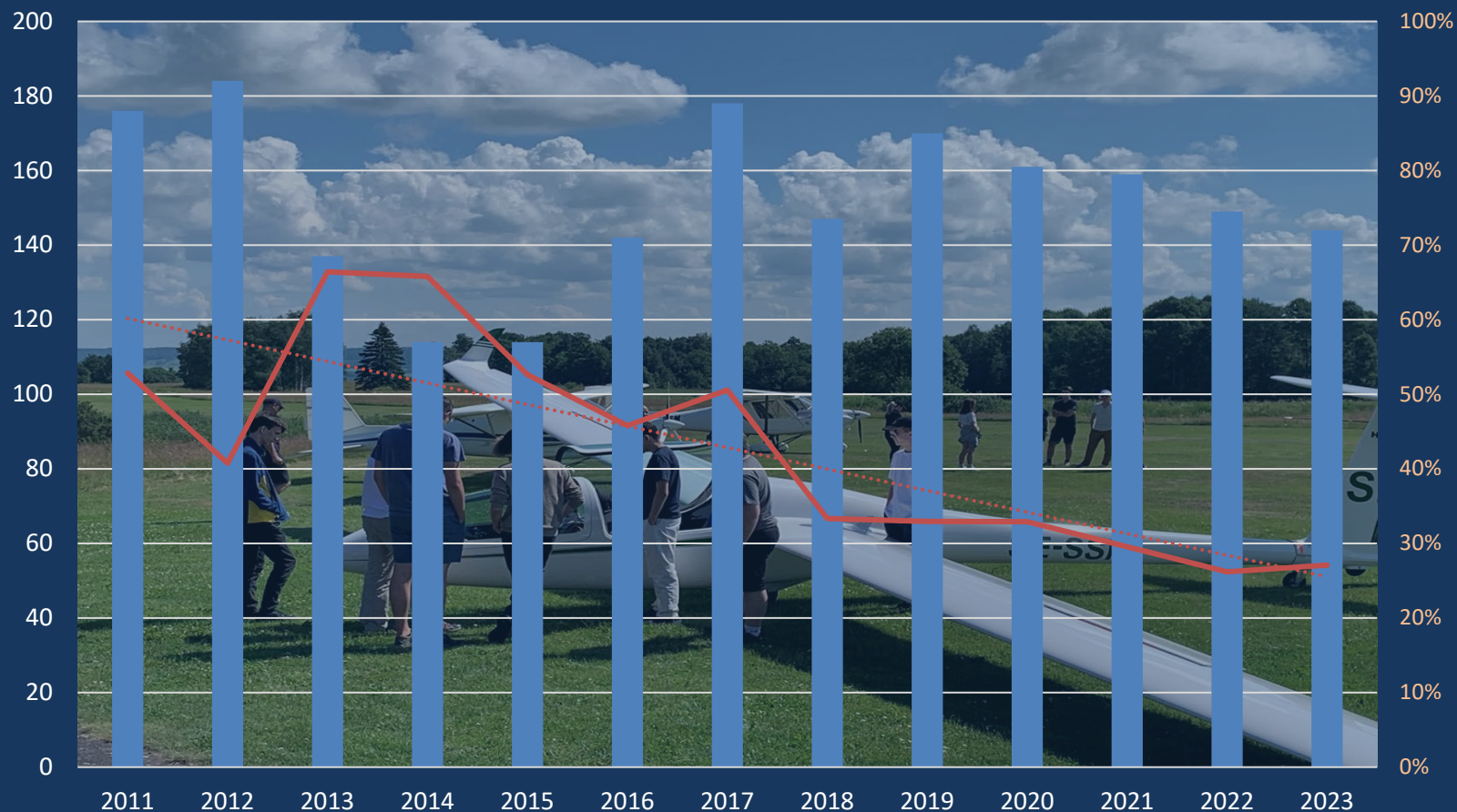
Skolning flygningar och timmar 2014-2023



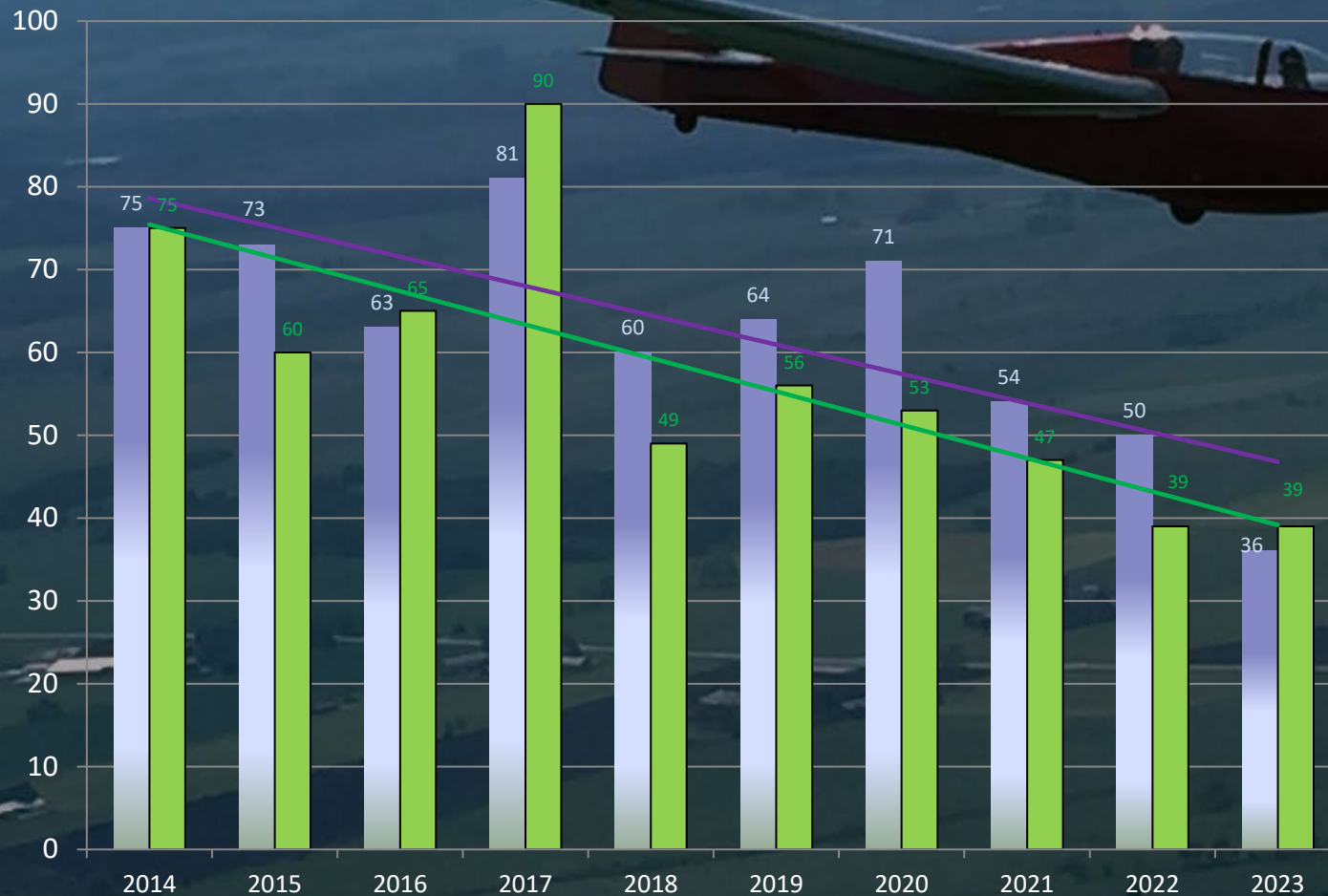
SEGELFLYGET

Liten ökning!

Antalet elever under utbildning samt andel (%) utfärdade cert 2011-2023



Antalet utbildade C-diplom och S-cert 2014-2023



Glidande medelvärde – antal utfärdade
2014-2017
C-diplom - 73
S-cert - 72

2020-2023
C-diplom - 53
S-cert - 44

36 nya C-diplom!!
39 nya cert!

Antalet utbildade sträck-, IMC- och AVA-behörigheter 2014-2024



Glidande medelvärde – antal behörigheter

2014-2017

AVA - 20

IMC - 11

Sträck - 13

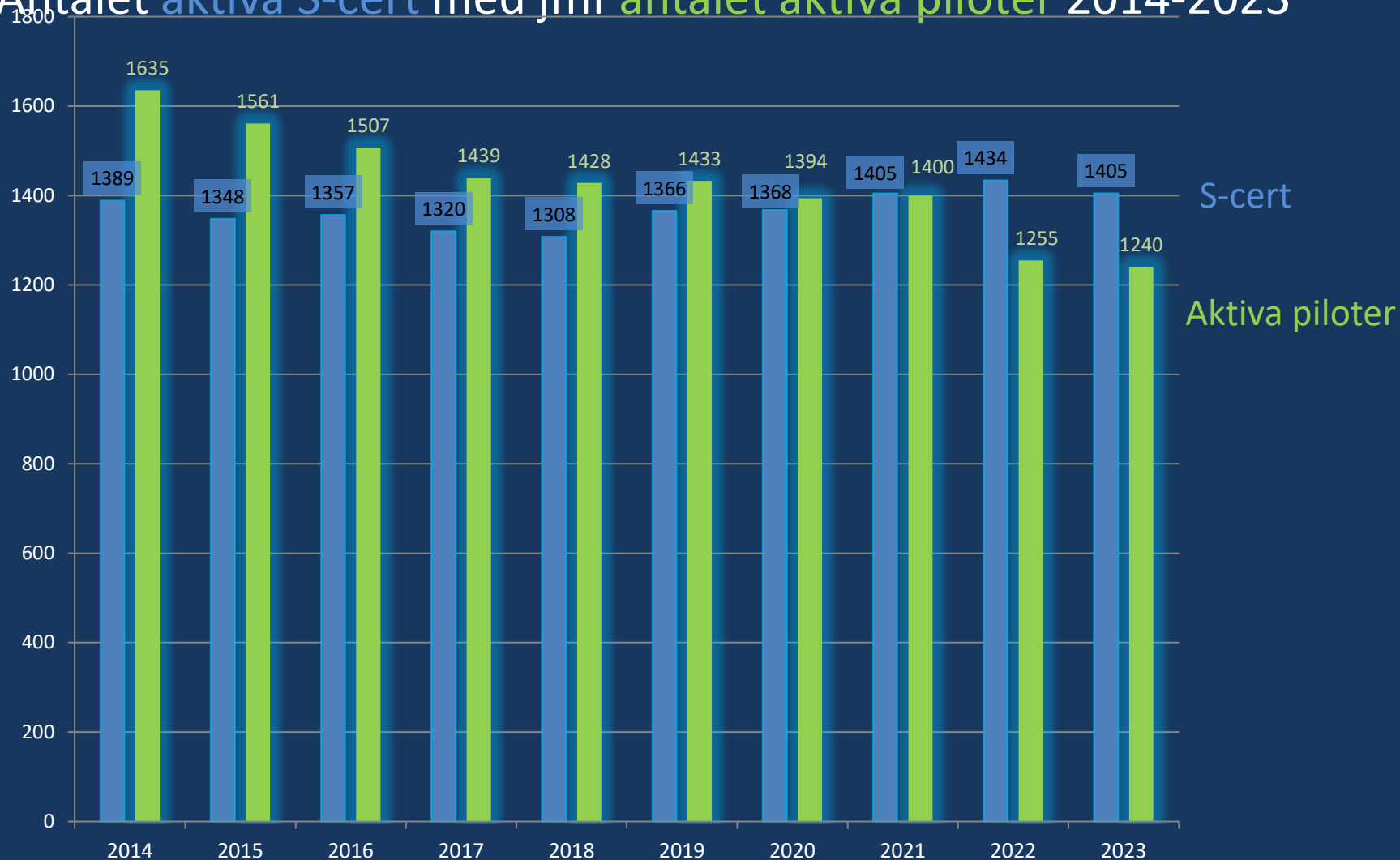
2020-2023

AVA - 15

IMC - 4

Sträck - 7

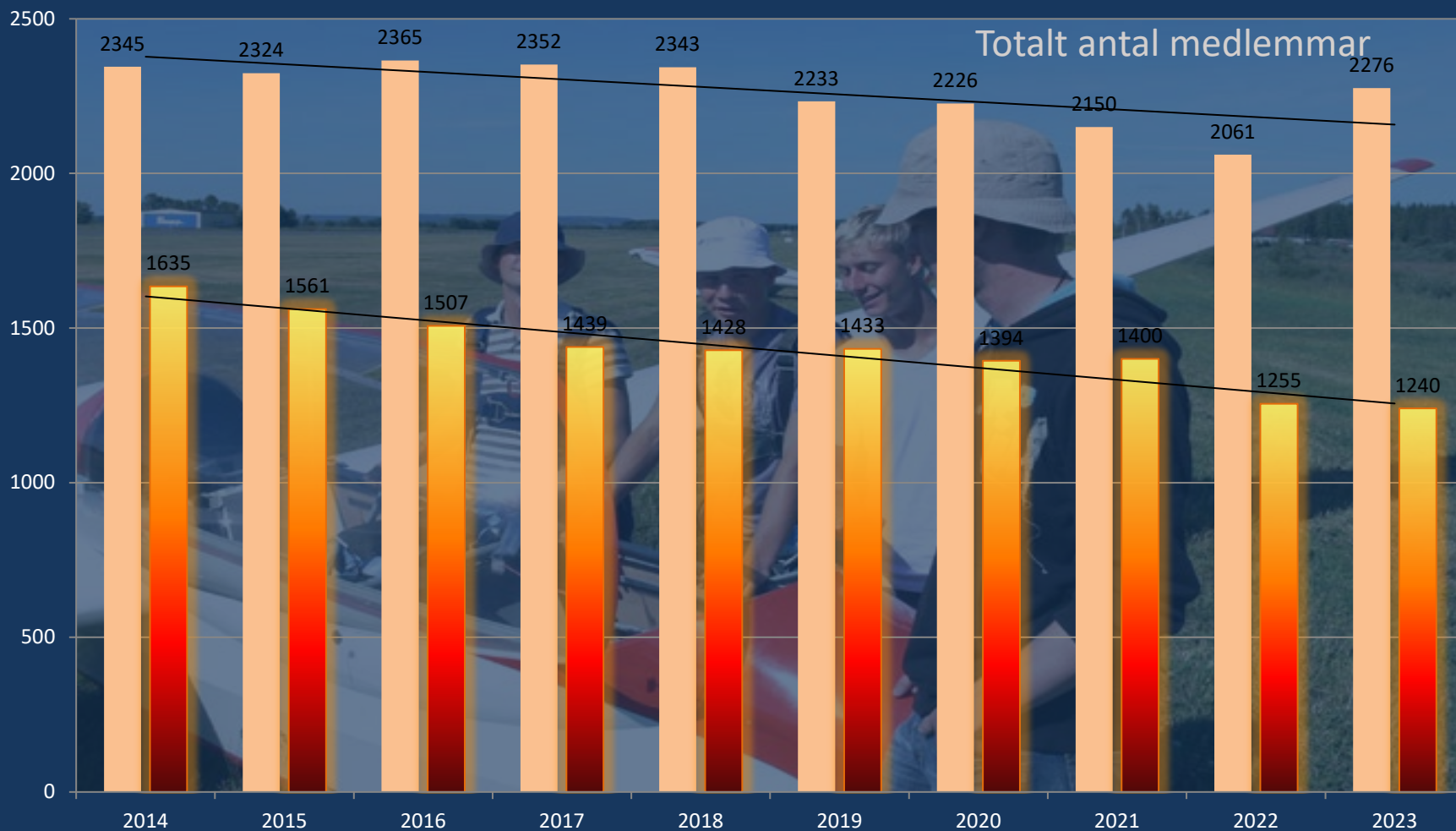
Antalet aktiva S-cert med jmf antalet aktiva piloter 2014-2023



29 st. förstagångsutfärdande SPL enl. TS tom 1 oktober 2023

39 st. enligt klubbinsrapporteringen

Antalet rapporterade aktiva medlemmar resp. totalt antal medlemmar 2014-2023

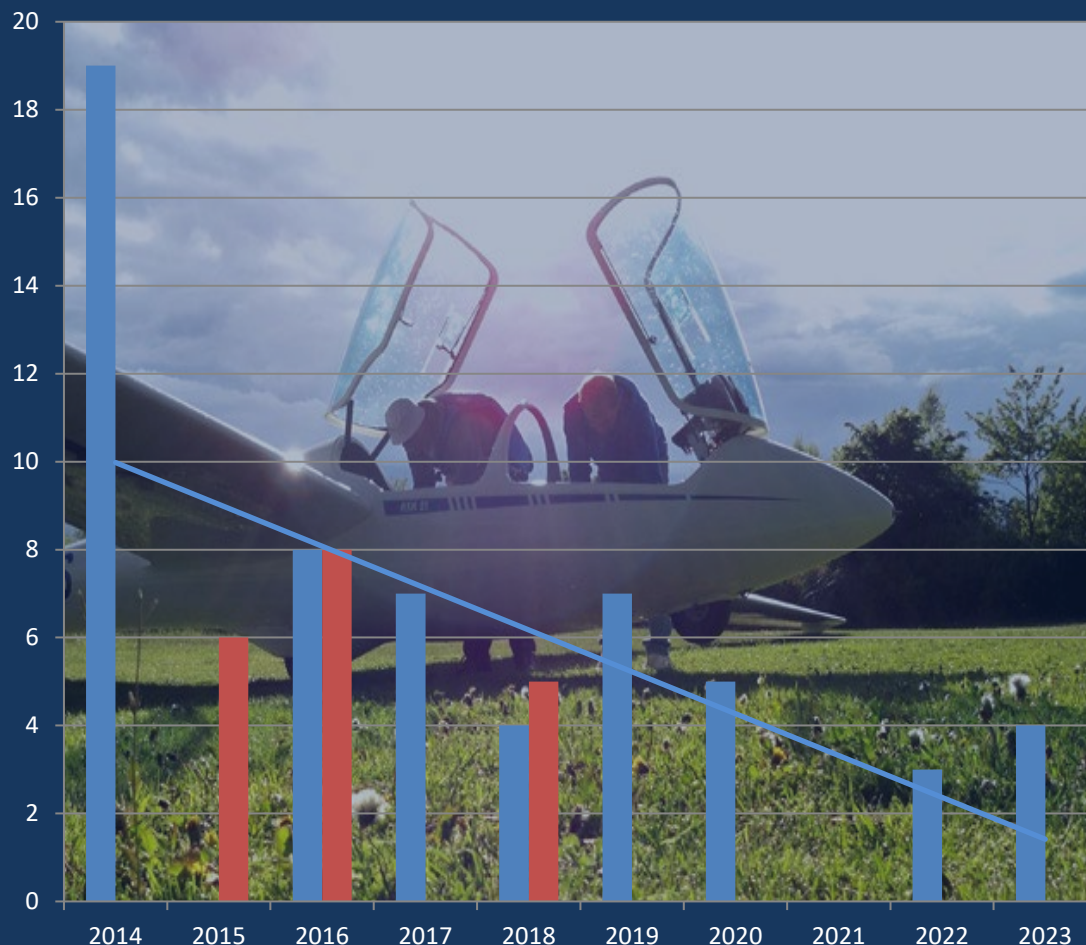


SEGELFLYGET

Aktiva medlemmar

1052 huvudmedl. IO – betalt medlemsavg.

Antal utbildade segelflyglärare och instruktörer 2014-2023



Instruktörer

Segelflyglärare

Medel :ca 4
lärare per år
2019-2023

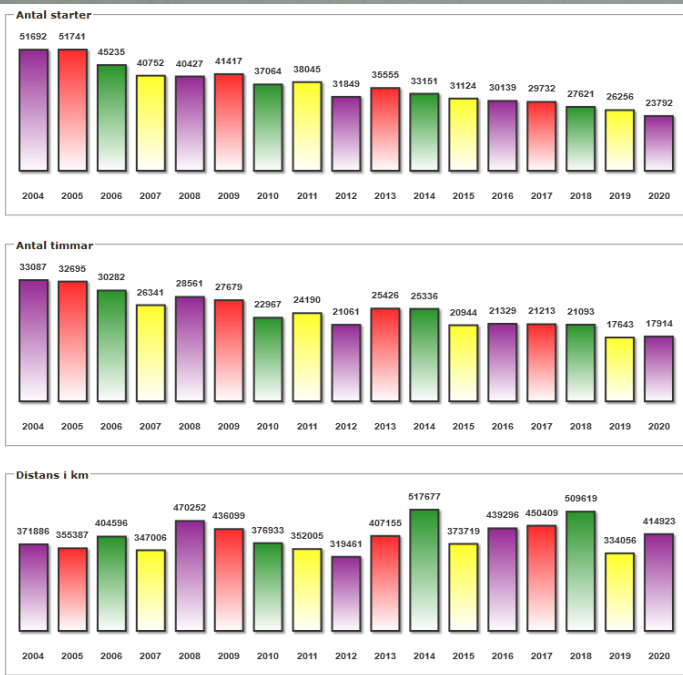
158 utbildade
lärare sedan
1999!

156 lärare totalt aktiva
i DTO 2023



Ingen lärarutbildning på Ålleberg 2013!
2015 endast instruktörer!
Ingen lärarutbildning på Ålleberg 2021!

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, lärartid
- ✓ 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	Stockholms Sfk	1389
2	Borås Sfk	1082
3	Eskilstuna FK	809
4	Uppsala FK	784
5	Arboga Fk	665
6	Göteborgs Sfk	643
7	Ö Sörmlands Fk	629
8	Lidköpings Fk	576
9	Herrljunga FK	518
10	Linköpings Sfk	516

53 % av all flygtid i
våra klubbar

Aktivaste flygskolorna avseende utbildningsflygtimmar

1	Stockholms SFK	358
2	Ö Sörmlands FK	299
3	Borås SFK	262
4	Segelflygskolan	194
5	Uppsala FK	182
6	Malmö SFK	152
7	Landskrona FK	130
8	Falbygdens FK	124
9	Eskilstuna FK	123
10	Borlänge FK	122



67 % av all
utbildningsflygtid i
våra klubbar

Aktivaste flygskolorna avseende resultat, behörigheter

	C	S	XC	IMC	AVA g	AVA f	Tot
1 Stockholms SFK	4	5	0	0	4	2	15
2 Ö Sörmlands FK	11	2	0	0	0	0	13
3 Segelflygskolan	0	0	0	6	3	2	11
4 Uppsala FK	4	2	0	0	0	0	6
5 Landskrona FK	2	3	0	0	0	0	5
6 Malmö SFK	2	2	1	0	0	0	5
7 Sundsvalls SFK	1	4	0	0	0	0	5
8 Falbygdens FK	3	1	0	0	0	0	4
9 Göteborgs SFK	2	1	0	0	0	0	3
10 Halmstad SFK	1	2	0	0	0	0	3



87 % av alla
utbildade
behörigheter

Aktivaste klubbarna avseende medelflygtid per aktiv medlemmar

		Medelflygtid
1	Ljusdals Fk	28
2	Göteborgs Sfk	25
3	Skövde Flygklubb	25
4	Feringe Sfk	21
5	Lidköpings Fk	19
6	Västerdalarnas Fk	19
7	Herrljunga FK	17
8	Kronobergs Sfk	17
9	Eskilstuna FK	16
10	Ljungbyheds Fk	16

Aktivaste klubbarna avseende sträckflyg km

		Km
1	Arboga FK	31040
2	Stockholms SFK	30305
3	Lidköpings FK	24859
4	Göteborgs SFK	24825
5	Herrljunga FK	21626
6	Uppsala FK	20670
7	Borås SFK	18762
8	Eskilstuna FK	17300
9	SFK i Karlstad	16344
10	Västerdalarnas FK	16337

Aktivaste klubbarna avseende sträckflyg km fördelat per aktiv medlem

		Km fördelat per aktiv medlem
1	Ljusdals FK	1142
2	Skövde FK	1135
3	Göteborgs SFK	955
4	Västerdalarnas FK	908
5	Norrköpings SFK	890
6	Lidköpings FK	829
7	Feringe SFK	811
8	Herrljunga FK	698
9	Ljungbyheds FK	607
10	SFK i Karlstad	389



Klubbar med låg verksamhet avseende flygtimmar (<50h)

Östersunds SFK	47
Avesta SFK	46
Sunne FK	46
Torsby FK	38
Söderhamns FK	27
SFK Kiruna	26
Hultsfred SFK	22
Sollefteå FK	21
Säffle FK	11
Härnösands FK	8
Norbergs FK	2

2 % av total flygtid alla klubbar

Flygskolor med liten skolverksamhet avseende utbildningsflygtimmar

Älvsby FK	23
Gotlands FK	11
Hultsfred SFK	9
N Upplands FK	9
Norrköpings SFK	7
Avesta SFK	6
Ljusdals FK	6
Sunne FK	6
Östersunds SFK	4
Torsby FK	1

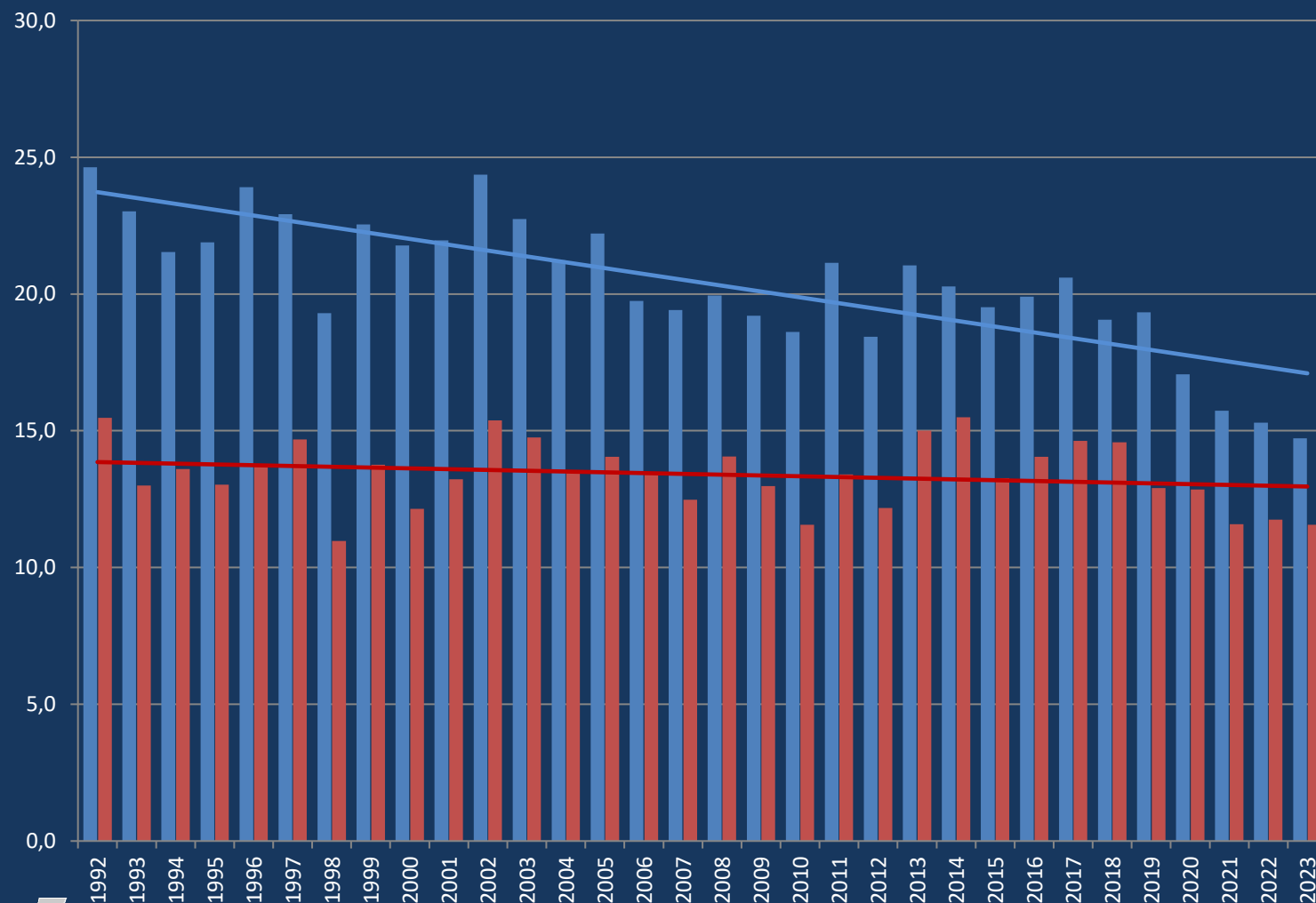
2,8 % av rapporterad
utbildningstid alla klubbar



Klubbar med lägsta medelflygtid per aktiv medlemmar

Östersunds SFK	7
Halmstad SFK	6
Örebro SFK	6
Sunne FK	5
Varbergs FK	5
Borlänge FK	4
Sollefteå FK	4
Segelflygets Veteransällskap	3
Härnösands FK	2
Norbergs FK	2

Medelvärde flygningar och flygtid fördelat på aktiva medlemmar 1992-2023

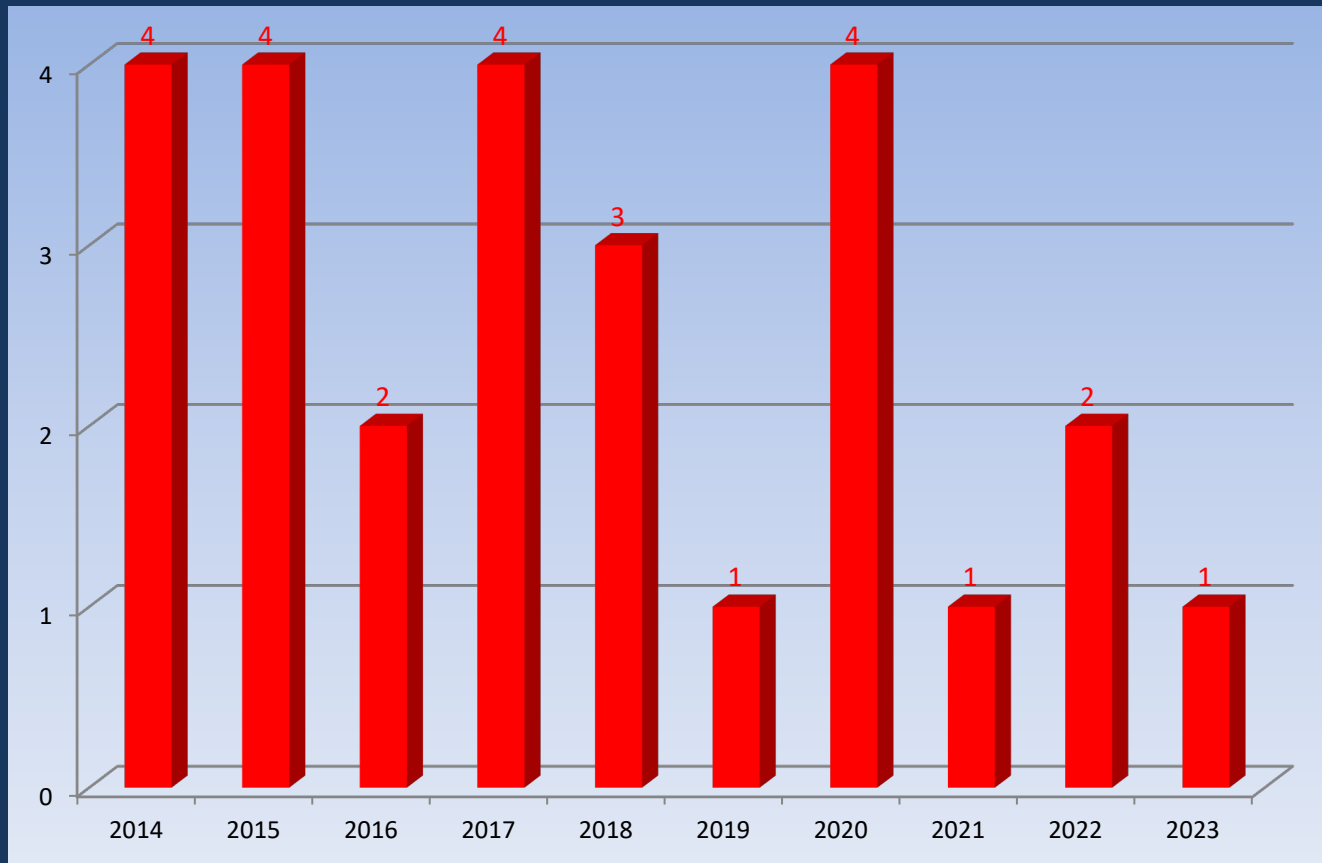


Medelvärde per år senaste 10 åren
flygtid: 13,3 h
flygningar: 18,2 starter

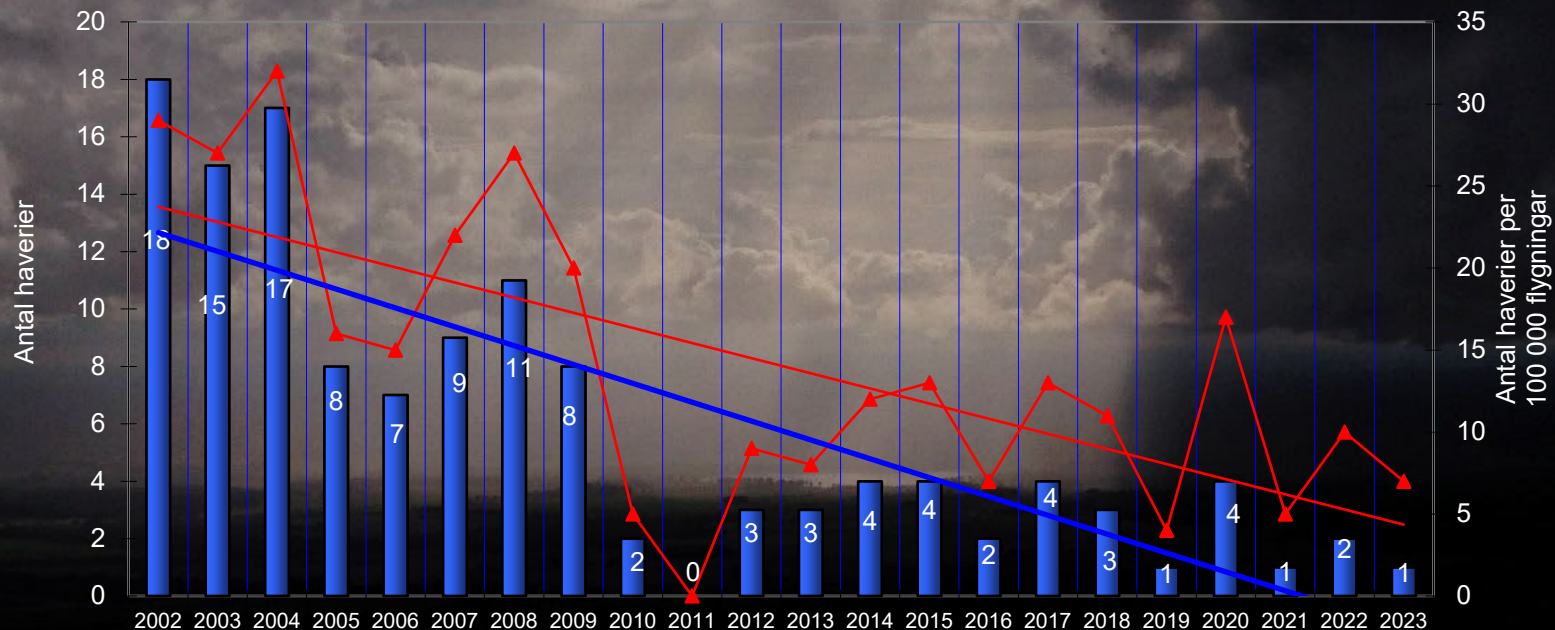
Flygsäkerhet



Antal haverier 2014-2023



Antal haverier 2002-2023 "antal haverier per 100 000 flygningar"



Glidande medelvärde - haverifrekvens

2006-2011
15 haverier

2012-2017
10 haverier

2018-2023
9 haverier

Haveri med Dimona

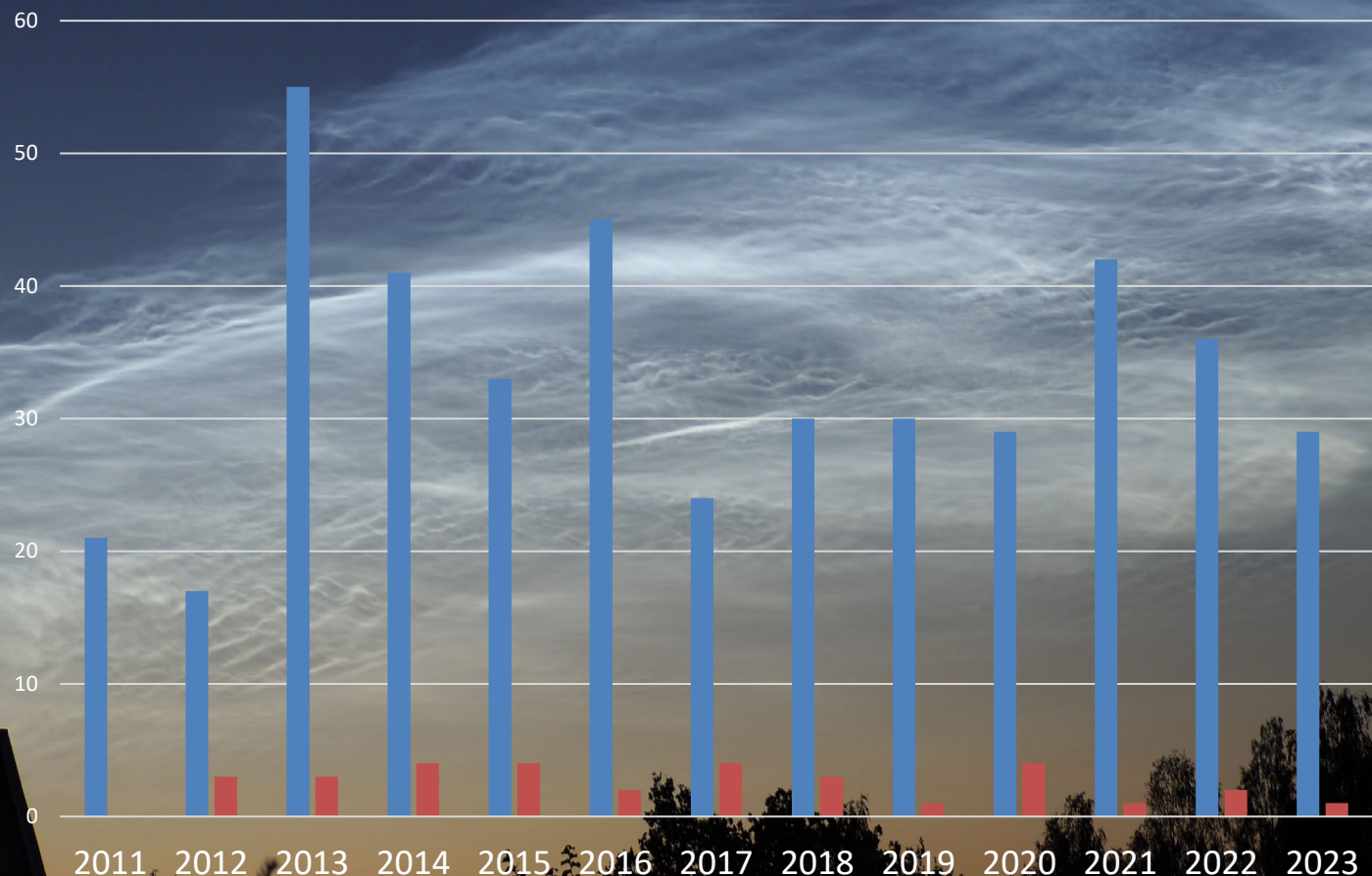
- Forcerad landning på kort utelandningsfält
- Bränslebrist?
- Totalhaveri
- Inga personskador
- Inga tekniska fel på luftfartyget
- Var ej adm. luftvärdig vid tillfället (ARC utgången)

SEGELFLYGET



Under 2023 har 29 störningar (ASR) inrapporterats. Detta är 7 färre än förra årets antal.

Antal inrapporterade ASR vs antal haverier 2011-2023



SEGELFLYGET

Totalt 432 inrapporterade störningar
32 haverier

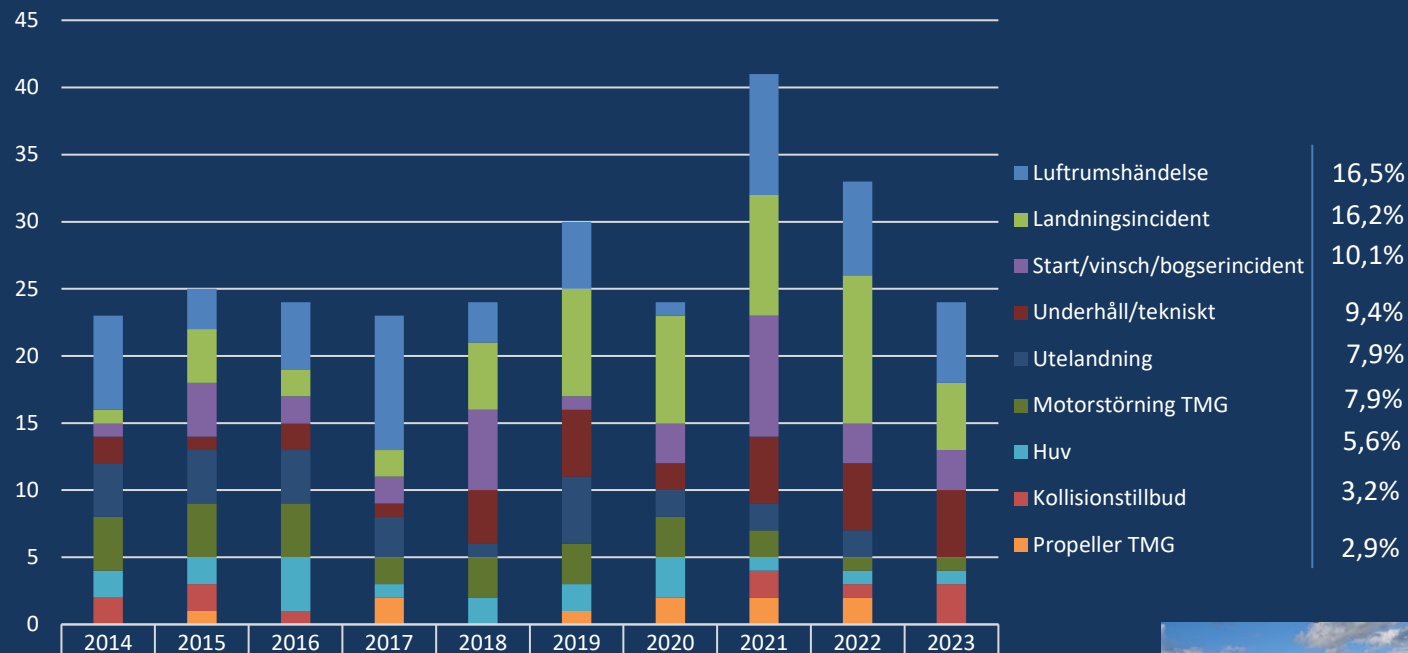


Det områden som sticker ut i år är främst motorstörningar, kollision med banljus/markobjekt, huvar, start-och landningsincidenter, hårda landningar...

Område/ faktorer	Antal händelser	Typ av flygning	Antal händelser
Luftrumshändelse	6 (7)	AFT	8 (16)
Utelandning	0 (2)	RST	5 (6)
Huv	1 (1)	DK-skol	3 (4)
Motorstörning TMG	1 (1)	Bogsering	5 (5)
Motorstörning SLG	1 (1)	Underhåll	4 (1)
Motorstörning SSG	1 (2)	Tävling	3 (2)
Propeller TMG	0 (2)	Kontrollflygning	0 (0)
Underhåll/tekniskt	5 (5)	EK-skol	2 (1)
Montering/daglig	1 (2)	Taxning	2 (2)
Kollision med banljus/utr.	0 (2)	Inflygning	1 (3)
Buklandning	0 (2)	Marktransport	0 (0)
Start/vinsch/bogserincident	3 (3)		
Landningsincident	5 (11)		
Minuslandning	0 (1)		
Kollisionstillbud	3(1)		

De haverier och händelser som rapporterats under 2023 kan klassas inom följande område/faktorer, någon händelse kan klassas som flera faktorer (Inom parantes 2022):

Top "händelser" senaste åren



16,5%

16,2%

10,1%

9,4%

7,9%

7,9%

5,6%

3,2%

2,9%

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

SEGELFLYGET



Luftrumshändelser

Exempel på luftrumsöverträdelser...

...Vid NAV-flygning med TMG var fokus på felaktig höjdgräns, vilket medförde luftrumsintrång, fick senare klarering...

...Vid sträckflygning (med brytpunkt vid flygplats) gjordes kontroll mot (märket) om sektorn var fortfarande var öppen, vilket den inte var. Kontrollen gjordes för sent vilket medförde att intrång gjordes på ca 1500 m, piloten bromsade omedelbart ner flygplanet under TMA, dock försent för att undvika intrång...

...Låg och kurvade i termik i segelflygsektorns norra spets och drev in i kontrollerat luftrum av misstag...

...Inför passage av startlinjen så upptäckte jag på ca 1700 m att jag kommit för långt norrut, och hamnat utanför segelflygsektorn...



Luftrumshändelser

...Låg och Kurvade i södra sektorn, hade fått varning på Oudie men insåg inte att jag drivit in i norra sektorn där vi hade 1350 m...

...Strax innan återkomst till kontrollerad luft ropade jag på tornet men fick inget svar...

...Efter målgång insåg jag att jag inte hörde några radioanrop alls och började felsöka radion. Den visade sig vara överhettad...

...Efter avslutad flygning ringde jag tornet och fick då klart för mig att mina sändningar hade hörts men att jag inte hört andras anrop...

Några luftrumsstörningar borde vi kunna eliminera genom utbildning, attitydpåverkan, rätt utrustning, koll på tekniska funktioner, köpa nya kartor med senaste luftrummet inritat mm



Luftrumsintrång måste minska!!

Kollisiontillbud

...när jag närmade mig brytpunkten så uppmärksammade jag ett flygplan framför mig som jag väjde för att passera bakom.

Dock uppmärksammade jag inte att det var tre plan som startat samtidigt...

...FLARM gav kollisionsvarning och jag uppmärksammade de andra två planen som kom från vänster, varvid jag direkt dök och ökade farten för att komma ur deras väg...

....I saw another glider left at 45-degree constant angle very late (about 3 sec), bit higher. With a reflex I pushed very hard nose down and we passed at a scarry distance . Difficult to say how close maybe 10 meters...

...ett segelflygplan på ca 300 meters höjd som är på väg att förbereda sig för landning när 2 stycken helikoptrar passerar på låg höjd, ca 200 meter över medvindslinjen som var i användning. Inget anrop på radio och inget svar när vi försökte ropa upp dom...



Huv

...huvn öppnade sig, slog i höger vinge och plexiglas slogs sönder. Huvn hängde kvar, vände tillbaka och landade med trasig huv...

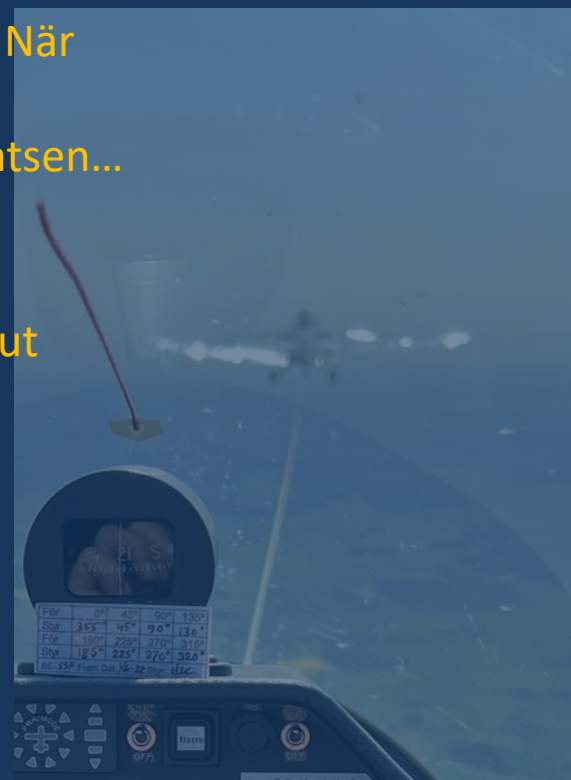


Bogserincident

...under bogsering vid skolflygning uppstod slack på bogserlinan. När linan åter sträckts brast bogserlinan.

Segelflygplanet och bogserflygplanet landade åter på startflygplatsen...

...för låg fart i bogseringen för att skall vara behaglig att flyga. Bogserföraren ökar farten men vi stiger inte så mycket. Jag tittar ut på vingen och ser bromsen ute och tar in den direkt.



SEGELFLYGET

Tekniska

SSG

...Vid motorstart stannade motorn efter c:a 10 sekunder med låst propeller. Flög mot fältet och gjorde en normal landning med delvis utfälld motor. Något, ev. ett främmande föremål kan ha kommit in i motorn och orsakat skadorna. Kolv och cylinder måste bytas...

SLG

...Vid motorstart så fick jag felmeddelandet och såg i backspegeln att propellern inte verkade snurra trots att motorn gick. Stängde av motorn och gick ur för att inspektera och kunde konstatera att drivremmen gått av. Drivremmen byttes för ca 2 år och har en gångtid på 50 motortimmar..

...Vid kontroll av flygplanet/motor efter flygning upptäcktes ett kylvätskeläckage. Konstaterades att tre bultar vid topplocket var lösa och det läckte ut kylvätska....

TMG

...Efter dagens flygningar så observerade jag att motorn lät lite annorlunda än vanligt men trodde det härrörde från att det blåste. Under eftermiddagen påträffades en del av avgasröret/ljuddämparen vid sidan av taxivägen...



Tekniska

....Efter urkoppling påbörjades dykning för avancerad flygning över flygfältet, bromsarna gick då ut och drogs omedelbart in till låst läge. Fortsatt dykning ..., avlastning och höjt nosläge för en roll till vänster. Precis i inverterat läge gick bromsarna ut igen och jag förde då fram spaken för att sänka farten samtidigt som jag fällde in bromsarna men till min stora förvåning vek sig bromshandtaget...

Jag konstaterade att bromshandtaget gått av i svetsskarven mot stötstången och knappast skulle hålla för att manövrera luftbromsarna. Jag lyckades dock få plats mellan kabinvägg och stötstång med fingrarna och kunde på ett tillfredsställande sätt manövrera bromsarna direkt med stötstången...
...landning mitt på banan för att ha marginal åt båda håll...

SEGELFLYGET



Ur statistiken rapporterade utelandningar 2003-2023

år	n utelandningar	n 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
	3372	44361	36	37	73

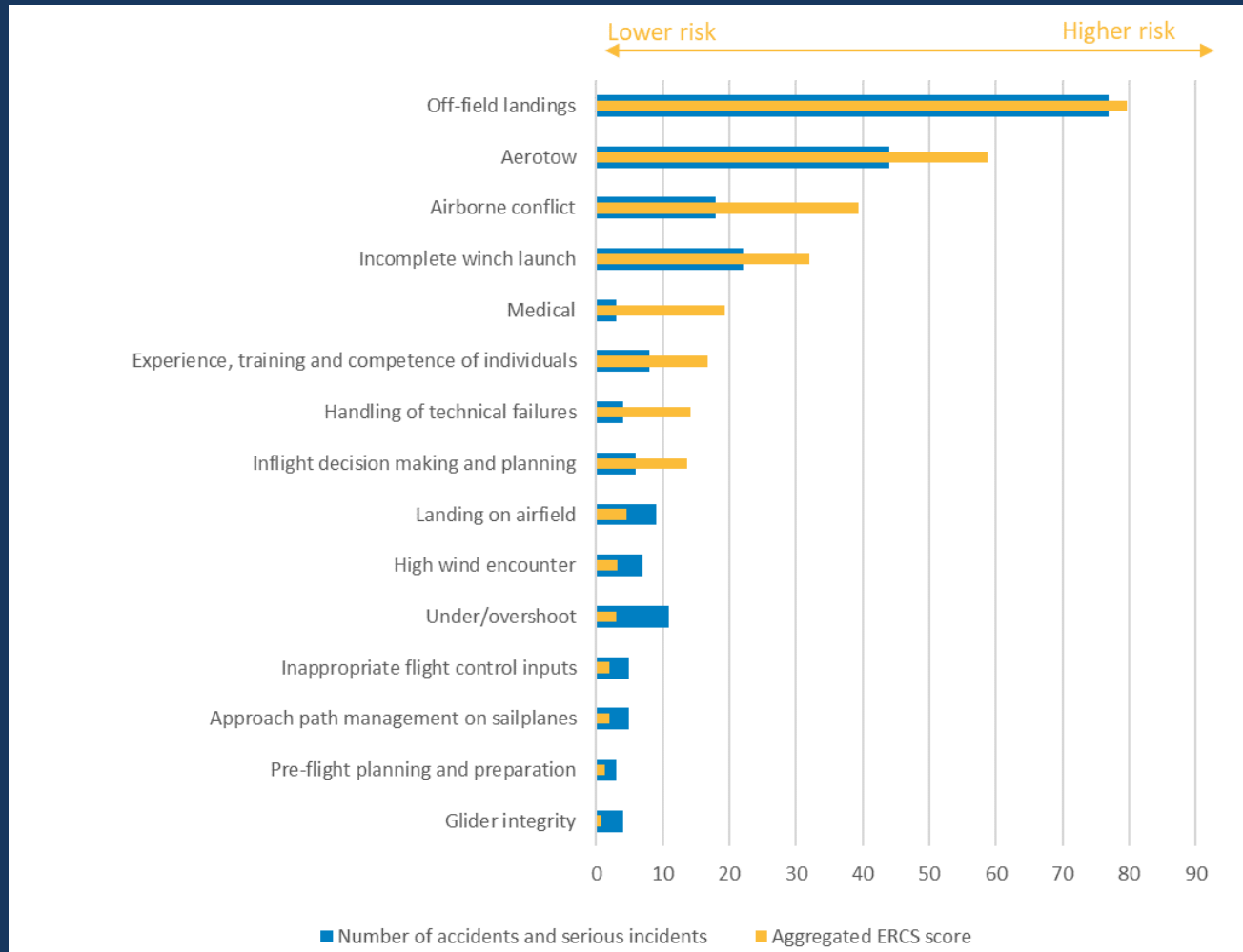
1,07 haveri per 100 utelandningar

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



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



Flygsäkerhetsmål 2025 för GA i Sverige –

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



Flyg säkert 3

Säkerhets-
kultur

Riskidentifiering
och TEM

Personlig
checklista

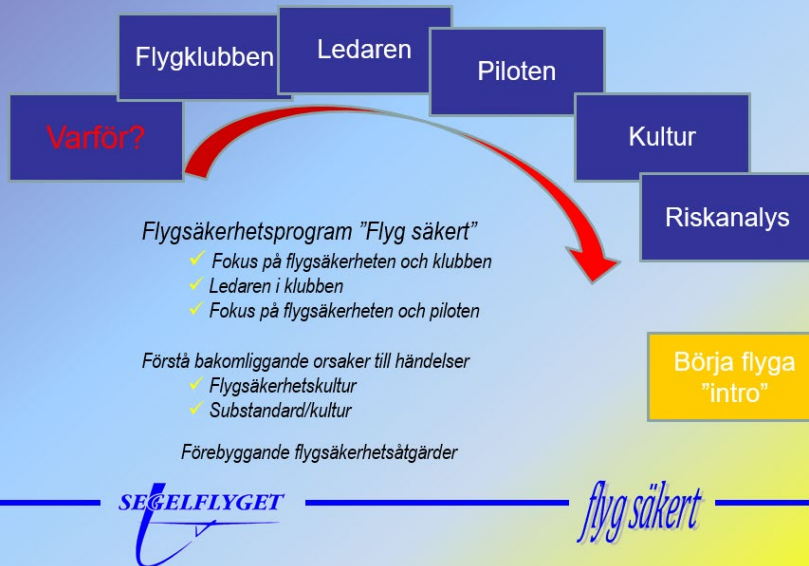
Säker
bogsering

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!

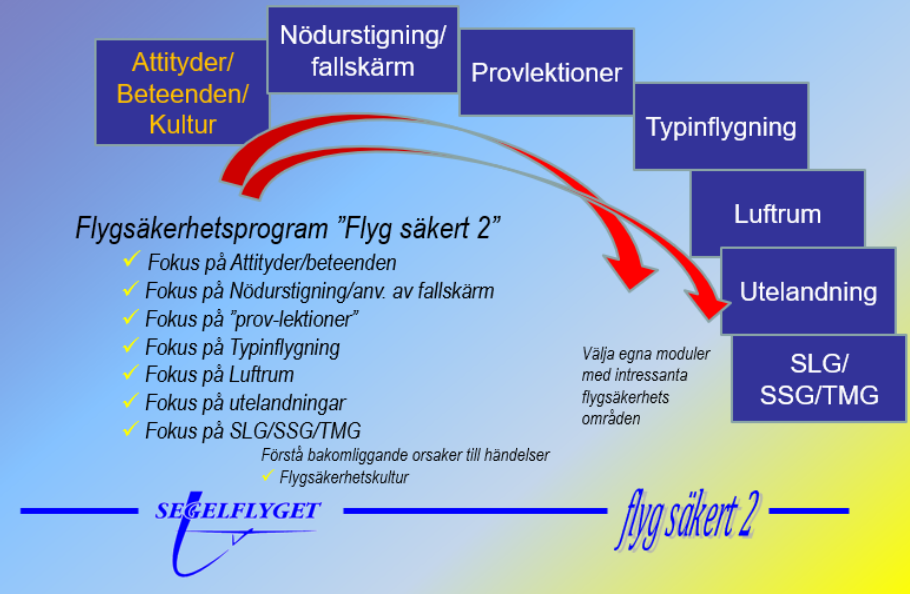


Flyg säkert - 2009

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...

Beräkna risk

Risk = sannolikhet x konsekvens → riskindex

Färgerna grön, gul och röd används för att beskriva vilken risknivå som föreligger - siffran i matrisen som är risken.

Uppskatta sannolikhet och konsekvens om risken skulle inträffa!

		Sannolikhet				
Konsekvens		Osannolik = 1	Avlägsen = 2	Möjlig = 3	Trolig = 4	Mycket trolig = 5
	Katastrofal = 5	5	10	15	20	25
	Mycket allvarlig = 4	4	8	12	16	20
	Allvarlig = 3	3	6	9	12	15
	Marginell = 2	2	4	6	8	10
	Obetydlig = 1	1	2	3	4	5

Exempel på riskmatris Ålleberg

Titel	Beskrivning	Grundorsak	Risk	Åtgärder	Reviderad risk	Mätning av åtgärd	Senast kontrollerad	Nästa kontroll
<i>Namn på risken</i>	<i>Beskriv risken</i>	<i>Beskriv grundorsaken till risken</i>	<i>Bedöm risken med färg</i>	<i>Beskriv de riskreducerande åtgärderna</i>	<i>Skatta risken efter åtgärd med färg</i>	<i>Beskriv hur effekten av åtgärderna mäts</i>	<i>När genomfördes senaste mätningen?</i>	<i>När ska nästa mätning genomföras?</i>
Landning i sidvind på Ålleberg	Sidvind, dvs. västlig eller östlig vind	Extra sjunk på läsida och hangvind på vindsida		Anpassa landningsvarv, alltid medvindslinje lovert om fältet. Lägg basen närmare banan och ej utanför berget. Kortare final.		Notera avvikelser i erfarenhetsliggare.	2023-01-15	2024-01-31
Landning under kraftig vind	Landning under kraftig vind	Skapar turbulens och rotoror innan berget och på kort final bana 21		Anpassa landningsvarv med extra fart, flyg ej utanför bergskanten, turbulens över vägen innan tröskel 21		Notera avvikelser i erfarenhetsliggare.	2023-01-15	2024-01-31
Bogsering i kraftig vind	Turbulent efter passage av bergskant	Kraftig turbulens		Extra fart under passage av bergskant		Notera avvikelser i erfarenhetsliggare.	2023-01-15	2024-01-31
Bogsering i under varma förhållanden	Bogsering under dag med hög yttertemperatur	Sämre starprestanda, vid svag vind eller sidvind, ej start 21		Kontrollera prestanda säkerhet, vid svag vind eller sidvind starta bana 03 för nedförsbacke		Notera avvikelser i erfarenhetsliggare.	2023-01-15	2024-01-31
Avdrag vid start	Svårt att få tillräcklig fart vid start	Olika faktorer, temperatur, gräslängd, tungt segelflygplan, problem med bogserfpl		Tillämpa avdragspunkt. Det finns skyltar med 200 meter kvar av banan uppsatta på Ålleberg.		Notera avvikelser i erfarenhetsliggare.	2023-01-15	2024-01-31
Minuslandning kort innan banan	Risk att träffa hinder innan banan	Bana 21 har minus banan en slänt och bana 03 har innan banbörjan en kulle		Alltid landa vid landningsmärke på banan, efter tröskelmarkering, gula varningsskyltar med pilar uppsatta minus varje bana		Notera avvikelser i erfarenhetsliggare.	2023-01-15	2024-01-31
Skärm-och	Risk att kollidera med	Risk vid start bana 03 och		Följa lokala regler, informera skärmflygare		Notera avvikelser i	2023-01-15	2024-01-31

SEGELFLYGET

flyg säkert 3

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

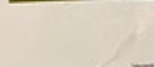
OK	
☐	Uitgerust? Fit?
☐	Geen stress?
☐	Geen medicatie?
☐	Geen doping?
☐	Alcohol...
☐	Voeding, drank ?
☐	Recente vliegervaring?
☐	Vorbereiding?
☐	



liga van vlaamse zeevliegclubs



AVIABEL
1948 - 2000 - 1997



VLAAMSE CLUB

info@lvzc.be - www.zweefvliegen.be

Vlaamse Zeevliegclubs v.l.z.w. - Vlaamse Zeevliegclubs v.l.z.w. - Vlaamse Zeevliegclubs v.l.z.w. - Vlaamse Zeevliegclubs v.l.z.w.

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

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

hmet / 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..

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

