



## Nyhedsbrev fra Sikkerhedsudvalget

Juli 2019

Sikkerhedsudvalget i DSvU har haft en travl start på 2019.

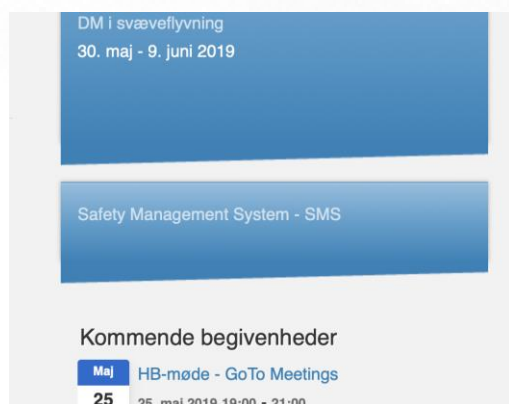
I forbindelse med DSvU's nye sikkerheds-styrings-system – SMS - har vi besøgt Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen (TBST), Havarikommissionen (HCLJ) og lægehelikopterne i Danmark. Samtidig er der lavet en elektronisk indrapporteringside, hvor hændelser og tildragelser kan blive fortalt.

I forbindelse med SMS og indrapporteringerne fokuserer sikkerhedsudvalget på, at vi skal hjælpe hinanden på tværs af klubberne med at spille hinanden gode for at øge sikkerheden i vores dejlige sport og hobby. Hver klub har glimrende styr på sikkerheden og vi vil gerne have jeres løsninger på en hændelse i jeres klubber, så den kan blive fortalt videre til de andre klubber.

Vi har opdateret UHB 803 og UHB 804. Her er det beskrevet, hvad vi skal indberette til hhv. TBST og HCLJ. Ved indrapportering af havarier og alvorlige hændelser til HCLJ skal vi huske på, at selvom vi har indberetningspligt, så har HCLJ ikke undersøgelsespligt. De skal kun undersøge en hændelse eller et havari, hvis de vurderer de kan lære noget af hændelsen.

Her er forskellen på det ønske, som vi har i DSvU. Vi vil groft sagt undersøge alle hændelser for at øge den gensidige læring klubberne i mellem.

Du finder linket til indrapportering her <https://medlem.dsvu.dk> klik på Safety Management SMS.



Oprindeligt ville vi lave indrapporteringerne helt anonyme. Vi har dog præsenteret skemaet for klubbernes instruktører, de vil gerne have, at vi får en mulighed for, at der kan sættes navn på skemaet, så Piloten kan blive spurgt af enten klubbens instruktører eller af sikkerhedsudvalget.

Derfor kan du skrive dit navn i feltet for stedet, hvor hændelsen skete, men det er ikke et krav.

**Det eneste obligatoriske felt, du skal udfylde, er feltet at du ikke er en robot.** Alle andre felter er frivillige. Hvis det f.eks. er en fejl ved vedligeholdelsen, som du vil berette om, så skal du ikke udfylde felterne om din flyvemæssige erfaring. De fleste felter skal udfyldes, hvis det er en instruktør, der uddanner en solo-pilot.

I sæsonstarten 2019 har vi været forskånet for alvorlige uheld. (Læs: vi har været dygtige).

Der har været det, der kan betegnes som mere eller mindre arbejdsskader, men der har dog været et par alvorlige hændelser:



- Vi har haft et alvorligt havari med en Nimbus 4M. Heldigvis fik piloten ikke alvorlige skader, men flyet fik store skader. Det var en afbrudt selvstart, hvor motoren hostede, og starten blev afbrudt i lav højde. I forbindelse med at luftbremserne blev åbnet gik flapsene i negativ stilling, og flyet blev sat hårdt. Vi afventer en rapport fra HCLJ.
- Vi har haft et havari, hvor hood'en sprang op på en Puchacz under flyvning. Hood'en blev knust, og vi blev pga. pilotens gode flyvning forskånet for et alvorligt havari. Der er sendt en havarirapport til HCLJ, hvor den i øjeblikket bliver behandlet. Det er klubbens vurdering, at hood'ens lås er blevet slidt. Check låsemekanismen på hooden på jeres Puchacz.
- Vi har haft et tilfælde, hvor en af forsvarrets Merlin-helikoptere var ved at overflyve en flyveplads, mens et svævefly lavede en spilstart. Helikopteren foretog en undvigemanøvre, mens svæveflyet afbrød starten. Den sag er også indrapporteret til HCLJ. HCLJ har lukket sagen pga. at hverken svævefly eller helikopter kunne ses på en radar.
- Vi har haft et tilfælde med en skade i forbindelse med en udelanding. Tippen ramte en lille sten, og vingen fik gelcoat skader. Selv en velgennemført udelanding kan medføre en lille skade. Det er desværre en uundgåelig skade.
- Vi har haft et tilfælde, hvor en DG-300's krængeror forekom træge, da den stod på jorden. Flyet har været sendt til Dan-Glide for reparation. Vi venter på svar, så kan se, hvad årsagen var.
- Vi har haft tre tilfælde fra samme klub, hvor det er blevet landet med hjulet inde. Husk at træne cockpitcheck i forbindelse med landingerne.
- Vi har haft tre tilfælde af ødelagte hood'er/beslag. Her var årsagen, at hood'erne er blæst af i kraftig vind.
- Vi har haft et tilfælde med et forfang, der er faldet ned på en nabos mark i forbindelse med et knækket sprængstykke. Husk at checke jeres sprængstykker ved det daglige syn af spillet. Vi skal også passe på ikke at skade tredjemand.
- Vi har haft et tilfælde med en afbrudt start med en Arcus M. Her var årsagen en utæthed ved motorens fuel control injection unit. Husk at vore selvstartende fly har en kompleks motorkonstruktion.
- Vi har haft et tilfælde med et turbo-svævefly, hvor turboen ikke ville levere den normale trækraft. Her var det en toppakning, der var utæt. Husk du skal indrapportere alle tilfælde, hvor en turbomotor ikke vil starte normalt. Vi har haft mange havarier pga. at turbo-flyenes motorer ikke vil starte. Mange af uheldene ville kunne været undgået, hvis vi havde mere viden om, hvorfor motorerne ikke vil starte. I Tyskland har myndighederne fået øjnene op for den noget lave kvalitet af vore hjemhentningsmotorer.
- Vi har haft et tilfælde, hvor en Astir CS blev forberedt til salg. I den forbindelse blev der opdaget en revne i et spant. En klassisk Astir-fejl. Husk at Astir'er og visse LS-fly, der har haft en hård landing, kan have revner i spanter fsva. Astir'er og løse spanter fsva. LS fly.
- Der har været et tilfælde med et fly, hvor der er foretaget en spilstart i næsekoblingen. Det kan potentielt være farligt, for der er ingen automatisk udløsning i næsekoblingerne. Dette er tidligere også sket med ASK 21 og ASK 23. Hvis der foretages en spilstart med brug af næsekoblingen, skal dette også indrapporteres.
- Der har været minimum tre tilfælde af ulovlig indtrængning i kontrolleret luftrum eller forkert kommunikation med Naviair flyveledelser. I alle tilfælde burde der være foretaget indrapporteringer til DSvU/TBST.



## **Som nævnt tidligere:**

Vi har lavet et rapporteringsskema på DSvU's hjemmeside, så hvis I har haft hændelser, som I endnu ikke har indrapporteret i år, så vil vi rigtig gerne, at I laver rapporten.

Skulle der være sager, som Sikkerhedsudvalget har brug for at drøfte med TBST, vil vi drøfte sagen med jer inden en sådan kontakt.

At eventuelle tidsfrister ikke er overholdt er ligegyldigt. Det er mere vigtigt, at vi får informationerne, så vi kan få en læring af begivenhederne.

Hvad skal du indrapportere?  
Nedenstående er et uddrag af UHB 803.

## 2.0. Hændelser

### 2.1. Flyveoperationer

- a. Utilsigtet tab af kontrol
- b. En begivenhed hvor en svæveflyvepilot ikke kunne frikoble startwiren eller slæbetov og derfor måtte anvende nødprocedurer for at gennemføre frikoblingen.
- c. Frikobling af startwire eller slæbetov, som har eller kunne have bragt svæveflyet, de ombordværende eller enhver anden person i fare.
- d. Motorsvigt under start, hvis der er tale om et motorsvævefly
- e. En flyvning der er foretaget med et svævefly, der ikke var luftdygtigt, eller for hvilket en ufuldstændig flyveforberedelse har eller kunne have bragt svæveflyet, de ombordværende eller enhver anden person i fare

### 2.2. Tekniske begivenheder

- a. Unormalt kraftige vibrationer (f.eks. vibrationer i krænge- eller højderor eller i en propel).
- b. Styregrej, der ikke fungerer korrekt eller er koblet fra
- c. Svigt eller signifikant forringelse af svæveflyets konstruktion
- d. Tab af enhver del af svæveflyets struktur eller indretninger under flyvningen.

### 2.3. Interaktion med ANS (luftfartstjenester) og ATM (lufttrafikstyring)

- a. Interaktion med luftfartstjenester (f.eks. ydelse af forkerte tjenester, afgivelse af modstridende meddelelser eller afvigelse fra klarering), som har eller kunne have bragt svæveflyet, de ombordværende eller enhver anden person i fare
- b. Uautoriseret indtrængen i reguleret luftrum.

### 2.4. Nødsituationer og andre kritiske situationer

- a. Enhver begivenhed, der medfører et nødopkald
- b. Enhver situation, hvor sikkert landingsområde ikke er til rådighed
- c. Brand, eksplosion, røg, giftige gasser eller dampe i svæveflyet
- d. Uarbejdsdygtighed hos pilot, der har ledt til, at vedkommende ikke er i stand til at udføre nogen som helst opgave.

### 2.5. Det ydre miljø og meteorologi

- a. En kollision på jorden eller i luften med et luftfartøj, terræn eller en hindring (1)
- b. En nær-kollision på jorden eller i luften med et luftfartøj, terræn eller en hindring (1), som nødvendiggør en undvigemanøvre for at undgå sammenstød
- c. Anslag mod svæveflyet med skydevåben, fyrværkeri, flyvende drager, laserlys, kraftige lasere, fjernstyrede luftfartøjssystemer (RPAS), modelfly eller lignende
- d. Lynnedslag, som beskadiger svæveflyet.



### Tildragelse

Begrebet tildragelse er en i DSvU intern beskrivelse af en skade på et fly, som ikke opstår i forbindelse med flyvning. Det kan for eksempel være under vejtransport, en hangarskade, under samling eller under transport til flyvefeltet, eller evt. en skade, der opstår under taxi med motorsvævefly, hvor hensigten hermed ikke har været at foretage en flyvning.

Tildragelser og hændelser skal ikke anmeldes til Havarikommissionen. De anmeldes til DSvU på

<https://medlem.dsvu.dk/Flysik-udvalg/Safety-Management-System-SMS/menu-id-1313>

Venlig hilsen

### **SIKKERHEDSUDVALGET**

Per Kragso  
Udvalgsformand