

Sikkerhedsudvalget



Nyhedsbrev 03/2019 fra Sikkerhedsudvalget.

25. oktober 2019

Sæson 2018 var en rigtig god sæson, set fra sikkerhedsudvalget. Vi var forskånet for alvorlige hændelser.

Det samme kan vi desværre ikke sige om sæson 2019. Som det sikkert er de fleste bekendt, har der i år været 6 alvorlige hændelser/havarier:

1. Afbrudt start med en selvstartende Nimbus 4M, efterfølgende hård landing. Flyet beskadiges kraftigt.
2. Havari med Discus, hvor flyet styrter til jorden i forbindelse med en forkortet landingsrunde, efter en afbrudt start i lav højde. Total og et tragisk fatalt havari.
3. Havari med ASH 31 Mi, hvor flyet umiddelbart før start krydser –spilstartswire (stålwire), der derved samles op med halehjulet. Flyet når i luften men kan ikke stige, hvorfor den sættes hårdt på en mark med wiren på slæb. Wiren bliver klippet af spilfører, da flyet passerer spillet. Flyet bliver beskadiget.
4. Duo Discus under påbegyndt spilstart, hvor flyet på jorden kører fra wiren, og wiren får fat i sideroret, der ødelægges. Starten foregår med kommunikation mellem cockpit og spil, da bussen den pågældende dag ikke kunne starte. Nyt sideror til flyet er nødvendigt.
5. Discus skal flyves hjem – flyslæb til ca. 500 FT AGI hvor der udkobles, og umiddelbar derefter, ifølge flere øjenvidner, vælges luftbremser ude. Landingsrundens tværben, stadig med luftbremserne trukket, bliver fløjet i så lav en højde at buske rammes med den ene vinge og flyet landes hårdt på marken. Kroppen brækker.
6. En Astir skal flyves hjem. Forinden er klubbens ASK21 landet. På grund af dug i cockpittet, fejlbedømmes afstanden til ASK 21 ved afløbet. Resultat, at sideroret på ASK beskadiges men desværre større skade på Astir flyet.

Flere af de ovenfor nævnte hændelser/havarier undersøges stadig af havarikommissionen, hvorfor vi ikke har de endelige resultater endnu.

Men de foreløbige resultater, sammenholdt med de data vi har modtaget i vores SMS, viser en klar tendens, at vedtagne procedurer ikke følges.

Disse tendenser (faktorer) kan kort beskrives som følger:

- Manglende eller tilsidesættelse af **procedure**

Eksempelvis er alle i svæveflyver kredse bekendt med faren ved at køre over en wire med et selvstartende fly? I de fleste klubber er der er vedtagne procedure omkring start ved og omkring startwire. Men alligevel sker der hændelser/havarier.

Et andet eksempel er procedure i forbindelse med afbrudt start. Engelske undersøgelser viser, at der sker forholdsmæssigt mange uheld i forbindelse med gennemførelse af forkortede landingsrunder. Hvilken holdning har man i klubberne til, hvornår man laver en forkortet landingsrunde. Fakta er, at man skal temmelig langt ind i startfasen, før landing lige frem ikke længere er en mulighed, selvfølgelig bl.a. afhængig af vind og flytype.

Proceduren for afbrudt start herunder hvilke fejlkilder der kan opstå under start også med TMG eller selvstarter bør indøves ved skoling/omskoling – men hvordan følger klubberne op på aktuel status ved PFT?

Sikkerhedsudvalget



- **Manglende kommunikation**

Det viser sig, at kommunikation, eller mangel på samme, er en væsentlig faktor.

Eksempelvis er der tilfælde, hvor spilføreren ikke har kunnet høre kommandoer, da støjniveauet er højt på spillet. Og start i selvstartende fly uden brug af passende head-set er også en stor hindring for effektiv kommunikation. Måske et radiocheck, så man positivt har konstateret tovejs radiokontakt, kunne jo være en naturlig del af klubbens startprocedure.

Udgangspunktet er selvfølgelig, at klubberne kun skal have de procedurer der er nødvendigt. Men fakta er også, at de procedurer der indlæres under skoling, heller ikke følges.

En meget stor fare ved ikke at følge procedurerne er, at vi som piloter – tvinges til at vurdere og handle på noget som er atypisk, f.eks. under en start med TMG – motoren trækker ikke det forventede – piloten er nu ved tæt ved baneenden – reaktion? – det kan også være en tung bane – hvor har piloten, sidste stop mulighed? Og bruges denne stopmulighed eller fortsætter man bare. Landing med TMG som kommer alt for langt ind på banen – ikke muligt at bremse før baneenden – hvornår erkendes at banen er for kort?

Så faren er, at procedurerne er så indgroede, at piloterne ikke ser alle de advarsler som kommer, før det går galt – måske ser man dem – men reagerer ikke – eller hvad der er nu være – piloten kan ikke læse signalerne.

Og det er svært. Prøv at indøve atypiske situationer i en flysimulator og oplev hvor svært det er. Årsagen er - heldig vis - at du mangler rutine i disse situationer. Og det er virkelig store udfordringer, som stilles dig. Du har som pilot kun få sekunder til at konstatere at noget er galt – du skal under stress analysere situationen - du skal vurdere risiko – du skal beslutte dig og tage handling – du skal herefter kunne agere i en atypisk situation i en længere periode – alt sammen under stort pres.

Løsningen er selvfølgelig holdninger – holdninger til at procedure overholdes også selvom det er lidt bøvl. Men vi skal også kunne håndtere usædvanlige pludselig opstående situationer. Og her har du ikke erfaringer – som når du følger procedurerne.

3 forslag:

1. At du før hver flyvning vurderer risiko/trusler – er der noget som jeg skal være opmærksom på i dag. Undersøgelse har vist, hvis du mentalt har vurderet risiko/trusler – tænker du også i disse baner. F.eks. der er forecastet regnbyger – du flyver en strækflyvning og bliver regnet ned. Alene det du har tænkt på – hvad gør jeg hvis jeg nu kommer i denne situation – er du langt henne i nødproceduren.
2. Et andet forslag – de klubber som har flysimulator – øv usædvanligere situationer – det er både sjovt og lærerigt.
3. Flyvetræning er et nyt begreb, som træder i kraft i 2020 i stedet for PFT. Dette begreb giver klubberne langt større mulighed for at træne flyvesikkerhed i en langt bredere perspektiv end tidligere. Og her kunne gennemgang af klubbens procedure være godt og ikke mindst, hvis proceduren skal/bliver brudt, få en god snak om de muligheder der er. En god snak over en kop kaffe, hvor der er fred og ro,

Sikkerhedsudvalget



kan måske hjælpe din klubkammerat i sæson 2020. Og husk at Unionen har en rigtig god mobil flysimulator, hvor rigtig mange atypiske situationer kan øves.

Hvordan kan vi lære af hinanden?:

Med reference til UHB gruppe 920 bygger Dansk Svæveflyvning på principperne for "Just Culture". Kun ved at have et åbent og ærligt rapporteringsmiljø, kan vi lære af de fejl der vil opstå.

Husk derfor på: Vi har alle et ansvar for flyvesikkerheden.

Det er menneskeligt at fejle. Men det er en stor fejl, ikke at lære af de fejl der sker.

Per Kragso

Udvalgsformand