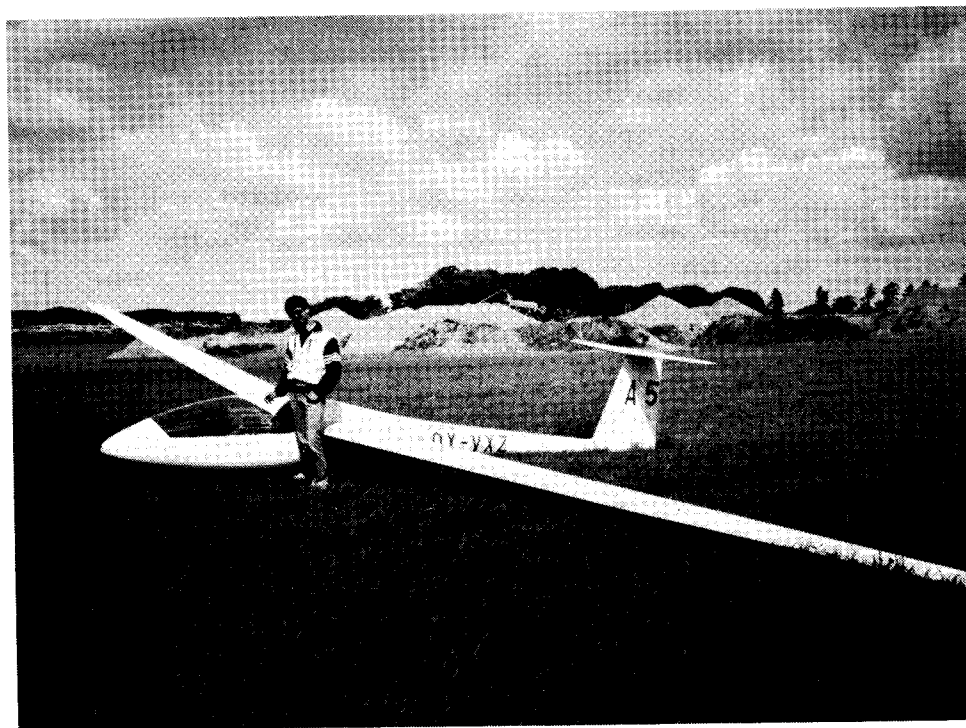


SVÆVENYT



NR. 5
AUGUST 1989
28. ÅRGANG

Havarier og hændelser

Vi har fra Dansk Svæveflyverunion modtaget en liste over årets havarier indtil nu, og jeg må indrømme det er en lang liste. Godtnok forlyder det at antallet af havarier ikke er større end sidste år, men for mig at se er de større. *Så vær med til, at vi ikke kommer til at figurere på den liste. Det gør du ved: «Flyv sådan, at du kan flyve igen i morgen». Tænk dig om, gør dig situationen klar, hvad kan en uoverlagt handling medføre.*

Jeg har lavet et uddrag af havarier og hændelser i år, listen fra unionen vil blive ophængt på opslagstavlen på i klubhuset. Jeg vil ikke komme med nogen konklusioner på havariernes årsag, det har unionen gjort i en meddelelse, som også kommer her i bladet.

Poul Richard

Flyhavarier 1989 indtil 31. juli.

- 16/4 K-8 Spilstart. Afbrudt i 5 m højde, ingen udfladning til landing, der bliver meget hård.
- 28/4 Ventus B/T Kollision med motorfly under strækflyvning.
- 30/4 ASW-15 Marklanding. Under landing på blød mark synker flyets hjul i.
- 20/5 LS-1c Landing, hjemplads. Der landes på uegnet område. Pilotens 4. landing på typen.
- 2/6 LS-4 Spilstart. Spilstop i ca. 25 m. højde. Flyet landes hårdt med fulde bremses.
- 17/6 St. Cirrus Spind. Under ligeudflyvning i ca. 1400 fods højde går flyet i spind. Styrtet ned i en skov. Det var pilotens 4. omskolingsstart.
- 25/6 Pilatus B-4 Spilstart. Piloten udkobler i ca. 90 m. højde p.g.a. for stor hastighed. Groundloop i landing, er ved at lande uden for bane.
- 25/6 Std. Libelle Utilsigtet marklanding. Lav anflyvning til plads afbrydes. Efterfølgende landing mislykkes.
- 2/7 DG-300 Landing, hjemplads. Piloten vil lande kort. Lander før banen i ujævnt terræn med fulde bremses.
- 2/7 K-6 Landing, hjemplads. Lav landingsrunde, rammer træ i indflyvning.
- 2/7 Nimbus-2 Landing, hjemplads. Landing med fulde landflaps, groundloop. 1. omskolingslanding.
- 8/7 M.200 Foehn. Landing, hjemplads, Under træning til typen, skal S-pilot lande på tværs af plads med instruktør ombord. Rammer korn i indflyvning.
- 8/7 Janus C Landing, hjemplads. Instruktør lander, landflaps sættes,

sideglidning foretages og luftbremses noget af indflyvning. Ved opretning fra sideglidning synker flyet igennem og lander hårdt før plads.

- 16/7 SIE-3 Landing, hjemplads. Lav landingsrunde, lander på kornmark før bane, groundloop.
- 19/7 Astir Marklanding. Under landing på lille mark rammes grønthøster, og flyet groundlooper ud over markens begrænsning.
- 21/7 Pirat Spilstart. Starten foregår med for stærk stigning i forhold til farten. I ca. 30 m. højde staller flyet over venstre vinge og går lodret i jorden. Det var elevens 1. start på typen.
- 22/7 Blanik Landing, hjemplads. Under landing efter 1. soloflyvning »hønses\[\kraftigt.
- 26/7 Astir Utilsigtet marklanding. Lav anflyvning til plads afbrydes. Efterfølgende landing mislykkes.

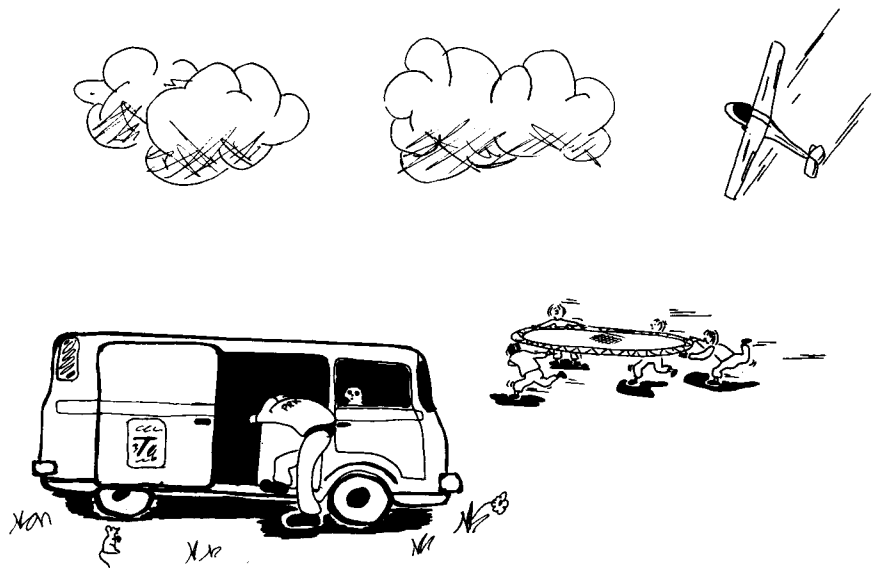
Flyvehændelser 1989 indtil 31. juli.

- 29/3 SF-25E Landing, hjemplads. Propellen rører jorden under »hønsning«. Misforståelse mellem S-pilot og instruktør.
- 1/4 LS-6a Flyslæbsstart. Motorstop på slæbefly, begge lander lige frem udenfor flyveplads.
- 21/5 ASK-21 Spilstart. Sprængstykke springer under startrul. Forfang med sprængstykke springer tilbage og rammer begge hood'er.
- 31/5 Janus A Landing, hjemplads. I sidste drej ind til landing springer hood op, og glas separerer fra ramme. Hoodlås ikke i fuldt indgreb. Piloten under omskoling til typen.
- 18/6 Twin Astir Landing, hjemplads. Lokalflyvningspilot under sidste check før certifikatprøve. Fortsætter for længe med sideglidning, instruktør når ikke at gribe ind.
- 13/6 Janus CM Start med motor. I ca. 350 m højde revner startkrans og falder af sammen med propelbremse. Efterfølgende kan motor ikke bremses, så der landes med motor ude.
- 30/6 Twin II Marklanding. Under landing på græsmark kører flyet gennem 2 rækker hegustråd.
- 20/7 LS-1 0 Marklanding. P.g.a. ikke registreret medvindkomponent overskydes 1. mark. Under landing på næste mark køres hen over ujævnhed.

Tildragelser 1989 indtil 31. juli.

- 6/3 Større brand hos Nordsjællands Flyveklub ødelægger delvist og to fly totalt.
- 13/5 Std. Libelle Under udkørsel af hangar blæser hood af. Lå løst over krop.

27/6 SF-25B Flyet er parkeret og tøjret på mark. Under kraftigt tordenvejr gennemhules flyets lærred mange steder af hagl.



En »Topgun's«(Tyson)sideeeeeglidning ved B-diplom prøve.



FLAUENSKJOLDS FARVEHANDEL

Kastetvej 116
9000 Aalborg
Tlf. 131339

Særlige præstationer

- 3/7 Per Madsen forsøg på 300 km., fløjet 208 km.
- 3/7 Bent Erik Thomsen forsøg på 300 km., fløjet 208 km.
- 17/7 Bent Kirkegaard og Poul Richard 104 km. ud-hjem ASK-21
- 17/7 Anders M. Andersen 104 km. ud-hjem.
- 17/7 Brian H. Jensen forsøg på Randers retur. Landet nær Karup
- 17/7 Linneman Kristensen 119 km. Langå retur.
- 18/7 Anders M. Andersen 106 km. trekant.
- 18/7 Agnete Olesen 106 km. trekant.
- 20/7 Bent Erik Thomsen 106 km. trekant.
- 20/7 Bent Kirkegaard 106 km. trekant.
- 21/7 Poul Olesen 300 km. trekant.
- 21/7 Linneman og Bjarne forsøg på samme, landet Poulstrup.
- 21/7 Ove Rønbjerg 104 km. trekant.
- 7/8 Carsten Nielsen aflagt B-prøve. Tillykke.
- 7/8 Poul Fyrst aflagt B-prøve. Tillykke.
- 13/8 Poul Fyrst omskolet til K-6.
- 13/8 Bo Brøndum Madsen omskolet til K-6.

Små nyt

I juli måned har Lene og Erik Frikke fået en søn. Tillykke.
Helle og Johnny blev den 16/7 gift i V. Hornum kirke. Tillykke.

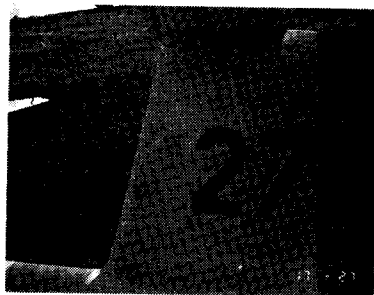
Klubben har investeret i en lille bog med fortegnelse over adskillige adresser på svæveflyveklubber i udlandet (27 lande). Samtidig indeholder den en hel del statistik over hvad andre lande flyver pr. år. Den er udgivet af Segelflyg-sport i Sverige og skal komme i en revideret udgave hvert år. Bogen forefindes p.t. hos redaktøren af dette blad.



Q8 energi-depotet

Søndermarksvej 4, DK-9500 Hobro - Tlf. 08 52 55 66

NOM 1989 - set fra



I ugen fra 22/7 - 28/7 har der været afholdt NOM på Borup. De første 2 dage var samtidig anden afdeling af årets DIKO. Aalborg svæveflyveklub var repræsenteret med følgende piloter :

E7	-	Agneth Olesen
68	-	Bent Bjerre Kirkegaard
A9	-	Linnemann Kristensen
X1	-	Poul Olesen + elever
27	-	Anders Møller Andersen

Desværre var der ingen deltagere i klubklassen fra AaSK (Var det ikke noget for klubtræneren at tilskynde unge piloter til at deltage i denne klasse ?)

Vejret var gennem hele perioden præget af et højtryk over området, der gav virkelig god termik og høj base (enkelte var i 8300'). Det betød at der blev 5 gyldige dage ud af 7 mulige, hvilket kun kan siges at være ganske pænt. Der kunne endda have været 1 dag mere hvis ikke der havde været en regulær pilotstrejke.

1. dag 22/7

Dagens opgave : 159 km firkant Boruop - Arden St. - Langå jernbane Y - EKVB - Borup

Vejret var typisk højtryksvejr med svag vind fra Ø-SØ. Det betød at temperaturen skulle højt op før udvikling af termik, men også at vi kunne forvente meget høj base hvis temperaturen kom tilstrækkeligt højt op.

I Himmerland var der virkelig godt vejr med 2-3 m/s stig og en base på over

var der dog bedre termik, men kun til ca. 4000'.

Jeg valgte at tærskle på nogenlunde samme tidspunkt som de andre. Vi listede os stille østover fordi vejret så mildest talt noget deprimerende ud. Vi kunne høre over radioen at der ved Skive var cumulusser med base i 7400' og 3-4 m/s stig - hvem der bare havde en 3-4 stykker af de bobler placeret på de rigtige steder. Kort efter begyndte de første landingsmeddelelser at komme ind over radioen - trælst når man ligger lavt uden termik. Det lykkedes dog sammen med 68 og U1 (Clayson fra Hjørring) at finde nok svage bobler til at slæbe sig igennem denne del af turen. Lidt syd for Suldrup begyndte termikken at blive bedre og sammen med flyet steg også humøret. Lidt nord for Års stødte jeg ind i en god boble til over 5000'. Fint - ud og vend Ullits, tilbage til samme boble og derefter skulle der være højde nok til at vende Skørping og nå hjem. Planen lykkedes perfekt - bortset fra at da jeg nåede Års igen var termikken forsvundet. Nu var gode dyr rådne ! Ganske vist havde jeg stadig 3500' i behold, men termikken kunne forventes at være svag østpå, hvis der overhovedet ville være nogen tilbage. Desværre havde jeg ingen andre til at følges med denne gang. Jeg besluttede mig derfor til at der måtte stå mindst 3 m/s over Rold Skov, så det gik østover. Jeg nåede skovkanten i 2000', og inden glidet fortsatte ind over skoven blev et par passende marker udset i tilfælde af at jeg måtte vende om igen midt over skoven. Få minutter senere fandt jeg mig selv midt over Rold Skov i 1500' uden termik (Og jeg havde heller ingen tændstikker med, så jeg selv kunne lave den nødvendige termik) - altså måtte der gøres noget. Det viste sig at der i nærheden af Rold var et par gode marker, så jeg satte kursen sydover - hvis jeg returnerede til de tidligere valgte marker ville der jo ingen termik være, så en udelanding var sikker. Skovkanten nåedes i 800' så jeg var efterhånden ret sikker på at det blev til en udelanding. Heldigvis fandt jeg midt i al elendigheden en 1/2 meter boble. Når man er i 800' er selv en så svag boble kærkommen. Efterhånden udviklede den sig og blev til 1 - 1/2 m/s så jeg kurvede helt i top - 3800'. Rold Skov havde desværre ikke flyttet sig i mellemtiden så den skulle stadig krydses - eller rettere jeg skulle næsten over til den anden side og tilbage igen. Jeg satte kursen mod Rebild hvor der i det mindste var et par landbare marker (og en kro hvis det skulle vise sig nødvendigt). Det viste sig at der mellem Rebild og Skørping var et par ganske vist svage men dog opadgående bobler. De hjalp mig til at vende Skørping i 3500' hvilket skulle være nok til at nå hjem forudsat at der ingen synk var på vej hjem. No problem - bortset fra at jeg ikke kunne finde Borup! Ifølge kortet skulle den ligge i nærheden, men når der er 1500' tilbage på højdemåleren og ingen termik kan man begynde at betvivle kortets rigtighed. Kort efter at have meldt 5 kilometer fik jeg øje på hulvejen ud i heden - så måtte pladsen ligge umiddelbart før. Det gjorde den til alt held også - ca. 2 km før pladsen fik jeg øje på den. De kunne nu godt male den orange eller

5000'. Dette vejr fortsatte ned til Hobro, hvor der p.g.a. søbrise var blæst tørt. Man skulle således indstille sig på et temposkift når Hobro blev passeret. Jeg planlagde at kurve den sidste cu lidt SV for Hobro helt til tops og derefter liste ligeså stille rundt. Eftersom jeg havde tærsklet ud som en af de sidste håbede jeg på at indhente nogle af de andre, og så følges ad gennem tørtermikken. Planen virkede efter hensigten - bortset fra at den sidste cu døde netop som jeg nåede frem til den. Altså måtte jeg allerede nu indstille mig på svagere termik på resten af turen.

Efter at have vendt Langå i 1600' (uden at møde termik fra Hobro !) så tingene efterhånden ret deprimerende ud. Heldigvis fandt jeg kort efter vendepunktet en svag boble 1/2 - 1 m/s. Mens jeg lå i den fik jeg øje på 21 og 99 (Carl Erik Bech og Jan Hald fra Aviator), der lå og kurvede lidt nordligere og lidt højere end mig. Fint nok - så var der nogen at følges med gennem tørtermikken. Efterhånden fik vi listet os ind mod Viborg Flyveplads, hvor termikken viste sig at være lidt bedre og gå lidt højere. Efter at have vendt fik jeg sammen med en flok lokale piloter fra Viborg en anvendelig boble over Viborg by. Ifølge computeren skulle jeg bruge 4800' for at nå hjem. Da vejret så meget tvivlsomt ud nordpå og grundet tidligere dårlige erfaringer nord for Viborg valgte jeg at kurve i top, og derefter liste lige så stille hjemad. I 4700' døde boblen - så hvis jeg ville nøjes med 500' sikkerhedshøjde skulle det kunne lade sig gøre at nå hjem. Efter at have gledet i smørluft op til Skals stødte jeg på en svag boble. Jeg valgte at vikle 500' på for at have ekstra sikkerhedshøjde. Det viste sig ikke at være nødvendigt, for efter at have passeret EKVH i 2000' var der stadig resten af vejen hjem. Selv med 200 km/t kunne jeg ikke få variometret under 0. Dagens resultat blev en sikker førsteplads med 81.2 km/t og 1000 points og en margin på næsten 200 points ned til nummer 2 - fint nok. Linnemann kom på andenpladsen, E7 kom på 4. pladsen mens 68 fik en 5. plads.

2. dag 23/7.

Søndagen bød på dårligt vejr syd for EKVH, omkring Ålestrup. selv om flere piloter meldte om god termik ved pladsen kom ingen af sted på dagens opgave.

3. dag 24/7

Dagens opgave : 129 km firkant Borup - Støvring vej Y - Ullits vej X - Skørping st. - Borup.

Vejret blev dårligere end om lørdagen i hvert fald i Himmerland. På grund af østenvinden var der tendens til søbrise i det østlige Himmerland. Over Borup

på anden vis gøre opmærksom på placeringen. (Eller F.eks. som hjemme på EKVH, hvor vi har placeret en pillefabrik dels til at markere pladsen og dels til at generere termik).

Dagens resultat blev at kun 2 fly nåede hjem. Foruden mig var det 99 fra Aviator. 68 måtte lande i Vegger på vej hjem. På trods af handicap belv det til en dagssejr og 1000 points, og der var nu ca. 300 points ned til 99 på andenpladsen. X1 nåede 67 km af turen, A9 måtte lande på EKVH mens E7 landede SV for Års.

4. dag 25/7

Tilskyndet af det gode vejr sydover om mandagen blev dagens opgave lagt sydpå. Det blev til en 224 km trekant Borup - Nørre Snede - Fussingø Slot - Borup. Vejret var meget godt over Vesthimmerland med god cumulusudvikling og base i 7500' med 3-4 m/s stig i boblerne. Med så god termik måtte der jo nødvendigvis også være synk. Det måtte jeg sande - tre spilstarter til mellem 600 og 700' og 3 meter synk hele vejen rundt - samtidig med at de andre meldte 3-4 meter stig og høj base. På den fjerde start lykkedes det endelig at finde en svag boble midt over pladsen, som jeg holdt fast i med næb og klør. Den udviklede sig efterhånden, og til sidst stod nålen på variometret klistret mod stop indtil 7500'. Kort efter tærsklede jeg i 7400'. Den sene start var nu faktisk en fordel, idet de andre allerede havde tærsklet og derfor ville markere boblerne for mig. De blev indhentet omkring første vendepunkt, hvor mange var i vanskeligheder. Den information betød at jeg ved at flyve forsigtigt og holde mig højt kunne passere dette område uden problemer.



Nørre Snede set fra ca. 4000'

Desværre havde østenvinden blæst det meste af Jylland tørt - kun vest for Karup var der stadig cu. Uden andre foran mig var det nu mig selv der skulle finde termiken med dertilhørende risici. På grund af min store føring kunne jeg dog tillade mig at flyve forsigtigt - det var de andre der skulle tage chancerne. Arne Nielsen fra Skive havde ved briefing'en fortalt, at der nord-øst for Ans Sø (bedre kendt som banansøen) altid står en boble. Fortrøstningsfuld gled jeg således hen til den beskrevne boble. Det viste sig at der ganske vist var termik, men ikke særligt kraftig, ca 1 m/s. Langsomt listede jeg mig mod vendepunktet og kurvede i stort set alt der gav over 1 meter. Lidt SV for Hobro fik jeg en god boble, der gav 2 m/s, så jeg valgte at kurve i den så længe der var rimligt stig. De andre var jo agterud fløjet så der var ingen grund til at tage chancer. I 5000' døde boblen, og jeg kunne således med mere end rigelig højde glide til Borup.

Da jeg kom hjem erfarede jeg at de andre hjemme omkring pladsen havde været i 8000' og med virkelig kraftig termik.

Dagens resultat blev at jeg havde gennemført turen med ca. 75 km/t og 1000 points. 68 måtte lande ved Bjerringbro, mens A9 i stedet valgte at lande på Christianshede. E7 kom hjem kl 7 om aftenen efter at have brugt næsten 6 timer om turen. X1 var "kun" ca. 5 timer om at komme rundt.

5. dag 26/7

Tilskyndet af gårsdagens erfaringer blev det besluttet at lægge dagens opgave vestpå. Det blev til en 228 km firkant Borup - Pårup vej X - Aulum station - Klejtrup - Borup. Heldigvis var det lykkedes at få Finn Hougård til at slæbe for os, så det ikke var nødvendigt med 4 spilstarter endnu en gang. Efter i sidste øjeblik at have hældt 100 kg vand i vingerne og 3 i halen startede jeg som den sidste fra EKVH. Termikken viste sig at være ganske god, nogenlunde som dagen i forvejen. Efter at have tærsklet ud som en af de sidste fløj jeg forsigtigt sydpå. Med det forspring jeg efterhånden havde ned til de øvrige var der absolut ingen grund til at tage nogen chancer. De andre piloter så jeg ikke meget til bortset fra X1 (Poul og Ib), som jeg mødte ved 1. vendepunkt. Turen havde hidtil gået med lidt over 75 km/t, hvilket egentligt ikke er tilstrækkeligt, det gode vejr taget i betragtning. (Ganske vist skal der så dertil lægges en modvindskomponent på 15 km/t). Vejret var efterhånden ved at klappe lidt sammen, men der var dog fortsat god termik ind imellem. Det var således muligt at holde højden over lange afstande blot ved at flyve ligeud under skyerne. Efter at have vendt Aulum fandt jeg nord for Karup en 3 meter boble i 2800'. Den tog jeg til tops, lidt under 6000'. Nu manglede der bare 1000' for at kunne nå hjem til Borup, så fuld af optimisme gled jeg sammen med X1 mod sidste vendepunkt. Det viste sig bare, at der

aldrig kom nogen boble - i hvert fald ikke noget der kunne betale sig at kurve i. Da jeg efterhånden nåede Klejtrup i 3500' begyndte det at se lidt mere dystert ud. Vejret hjemad så ikke alt for lovende ud, så det var lidt usikker at satse på at støde ind i en 4-meter boble på det sidste ben. Jeg konsulterede derfor Cambridgen, som hårdnakket påstod at hvis jeg stillede McCready på 0 kunne jeg nå Borup i 600'. Selv om jeg havde mistro over for dette nymodens apparatur besluttede jeg mig for alligevel at tage chancen - alternativet ville være at flyve en omvej for at finde bedre termik. Efterhånden som jeg nærmede mig Borup måtte jeg give instrumentet ret - det var muligt. Men når man ligger over St. Binderup i 2200' kan man dog have sin tvivl.

Hjemme på Borup stod Bent og ventede. Han havde regnet på sagerne og ventede spændt på min hjemkomst. 4 minutter før det tidspunkt hvor han ville slå mig kunne jeg til Bents store ærgelse melde 3 kilometer. De sidste tre ben på opgaven var gået meget stærkt - hhv. 133, 111 og 154 km/t. X1 tærsklede hjem få minutter efter mig, så de har også fløjet meget stærkt på de sidste 3 ben - så kom ikke og sig, at en ASK-21 er langsom!

Dagens resultat blev at jeg igen blev dagsvinder med en hastighed på 101.7 km/t, 68 nummer 2 med 98.9 km/t og X1 nummer 3 med 79 km/t. 68 rykkede op på 3. pladsen med en margin på næsten 200 points ned til nummer 4, men uden mulighed for at nå andenpladsen med mindre han udelandede. E7 brugte tiden til at nyde turen, så det blev kun til en hastighed på 55 km/t. A9 måtte lande på sidste ben efter at have skiftet pilot og deraf følgende meget sene udtærskling.

6. dag 27/7

Pilotstrejke !! Vi var efterhånden så godt vant at vi ikke gad at flyve i svag termik, så selv om der blev meldt 1 - 1.5 meter stig til over 3000' var der ingen der gad starte. Dog var der en enkelt undtagelse - 21 med Carl Erik Bech fra Aviator startede ud på opgaven. Vi andre kunne således vente spændt på hvad han foretog sig. Vi havde dog konsulteret pointberegningsprogrammet og fundet ud af, at der blot skulle flyves 3 fly til Sørtrup for at gøre dagen ugyldig i nødstilfælde. I stedet gik dagen med at prøve hinandens flyvere og en enkelt pilot fra Hjørring fik prøvet lidt af hvad en ASK-21 også kan - rul, rygflyvning, loop etc.

7. dag 28/7

Den sidste dag var der et optræk på vej fra vest, hvilket ville betyde at vejret sidst på dagen ville klappe sammen, og måske give regn. Der blev derfor udskrevet en 119 km firkant i Himmerland Borup - Terndrup kirke - EKVH

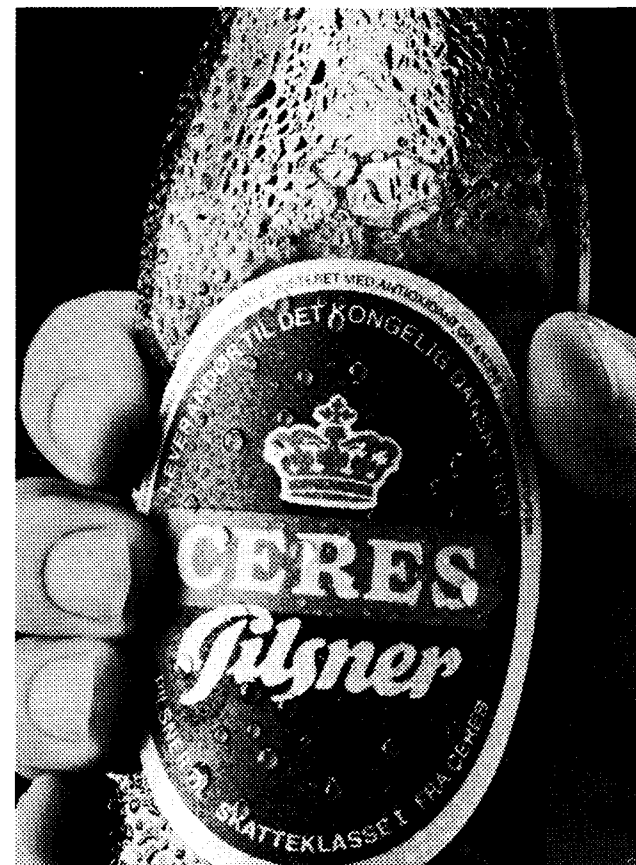
- Støvring vej Y - Borup. Vejret var ikke alt for overbevisende med indtil flere ottendedele altostratus, ringe indstråling og svag termik til mellem 2500 og 3500'. Jeg tærskede således ud samtidig med en flok andre piloter for at have nogle til at hjælpe med at finde termik. Mit forspring var efterhånden 720 points, så selv en udlandning kunne ikke tage sejren fra mig med mindre den var lige i nærheden af pladsen. Efter at have vendt første vendepunkt blev vejret langsomt bedre vestover. Over Års var dagens bedste boble 2-3 m/s til ca. 5000'. Med den højde var det muligt at vende EKVH og nå næsten hjem. Efter at have taget et par rimelige bobler på vej til Støvring kunne jeg gå på slutglid i vished om at der var rigelig sikkerhedshøjde (mere end 2000'!). Dagens resultat blev at jeg var hurtigst, men p.g.a. handicap blev dagsvinder 21 fra Aviator og mig på andenpladsen med 989 points. Bent kunne beholde 3.pladsen da de første 5-6 piloter lå meget tæt.

E7 valgte at lande ved Terndrup fordi tørsten åbenbart var kraftigere end termikke. I hvert fald skyndte hun sig ind på den nærmeste kro for at ringe hjem og få en tør øl. Det viste sig desværre da hjælperholdet ankom, at Anethe havde haft så travlt med at komme hen på kroen så hun havde glemt hvor flyveren lå! Til alt held lykkedes det dog efter en intens eftersøgning at finde den forladte Astir på en mark i udkanten af byen.

Det samlede resultat af NOM 1989 ses af nedenstående tabel :

Resultaterne fra NOM 1989

Fly	22/7	24/7	25/7	26/7	28/7	Total
27	1000	1000	1000	1000	989	4989
99	733	964	879	703	955	4234
68	623	760	256	932	933	3504
21	709	73	898	774	1000	3454
X1	206	441	623	800	910	2980
E2	639	483	587	636	415	2760
A9	814	475	204	315	838	2646
E7	685	464	565	495	127	2336
U1	553	564	661	119	286	2183
F9	197	89	594	0	0	880



Brygget perlende frisk.

KRISTIAN - CERES - ÅRS





DANSK SVÆVEFLYVER UNION

TILSLUTTET KONGELIG DANSK AEROKLUB OG DANSK IDRÆTS-FORBUND

Til Svæveflyveklubberne.

Att: Klubledere
Flyveledelse
Instruktører

MEDELELSE NR. 28

FLYVNING NR. 8

Dato: 11.08.89

Vedr. FLYSIK og klubbernes flyvevirksomhed.

Sammen med denne meddelelse er der vedlagt en oversigt over de uheld, der er sket under svæveflyvevirksomhed i dette år og frem til 31-7-1989.

Der er separate oversigter for FLYVEHAVARIER, FLYVEHÆNDELSER SAMT TILDRAGELSER.

Der har været en del uheld i denne sæson. Men om vores havarirate bliver væsentlig forværret i forhold til andre år, kan dog først konstateres, når vi kender antal starter for hele året.

Vi ved allerede nu, at flyvevirksomheden har været meget stor i denne sommer, men vi må også konstatere, at der har været flere alvorlige personskader, og at adskillige fly er blevet ødelagt.

Vi udsender denne meddelelse for at gøre klubberne opmærksom på de skete uheld. Vi håber, det kan være med til at skærpe opmærksomheden.

Hvis vi skal klare denne sæson uden ekstra opkrævning til GF-kaskokassen, skal tempoet for havarier sættes væsentlig ned her i eftersæsonen.

Kommentarer til de forskellige hændelser mv.

I det store og hele er der ingen mystiske ting mellem de forskellige hændelser. Mange af de skete ting taler for sig selv. Dog vil undertegnede kommentere enkelte af hændelsestyperne generelt.

5 stk. omskolingshavarier:

Et helt nyt ord som vi ikke tidligere har haft brug for. Denne type havari har vi ikke haft tidligere eller ihvertfald kun meget sjældent.

I 3 af tilfældene skete uheldene allerede, medens flyene var ca. 5-10 dage gamle i klubbens regi.

Uheldene er sket enten under omskoling eller så kort tid efter omskoling, at piloten endnu ikke har haft det nye fly "rigtig i hånden".

For igen at kunne undgå den slags unødvendige havarier, skal man sikre sig, at indvundne erfaringer om særheder på typen og specielle flyvemetoder, som det fremgår af flyets håndbog, bliver videregivet til de nye piloter.

Nyomskolede piloter skal endvidere med det nye fly planlægge og flyve med større margin, end hvad de måske kunne tillade sig på de forudgående fly. Fly som måske også er mere enkle i deres betjening, og som man er godt dus med.

"Bevar respekt for det nye fly"

4 stk. "komme for lavt hjem" havarier.

De to af disse er med piloter, der er "rendt ud af højde" på en ellers nogenlunde normal landingsrunde.

De andre 2 havarier er sket ved, at piloterne har presset flyvningen så meget, at de var så langt ude i forhold til deres plads, at de ved hjemflyvningen sigtede lige mod pladsens landingsområde, uden at have højde nok til en landingsrunde.

Under hjemflyvningen i lav højde erkendes den manglende højde, og der forsøges en uforberedt landing et uegnet sted, som i begge tilfælde mislykkes.

Efterskrift:

Ved flere af havarierne foregår der stadig et analysearbejde. Resultater heraf vil tilgå klubberne ved efterfølgende informationer.

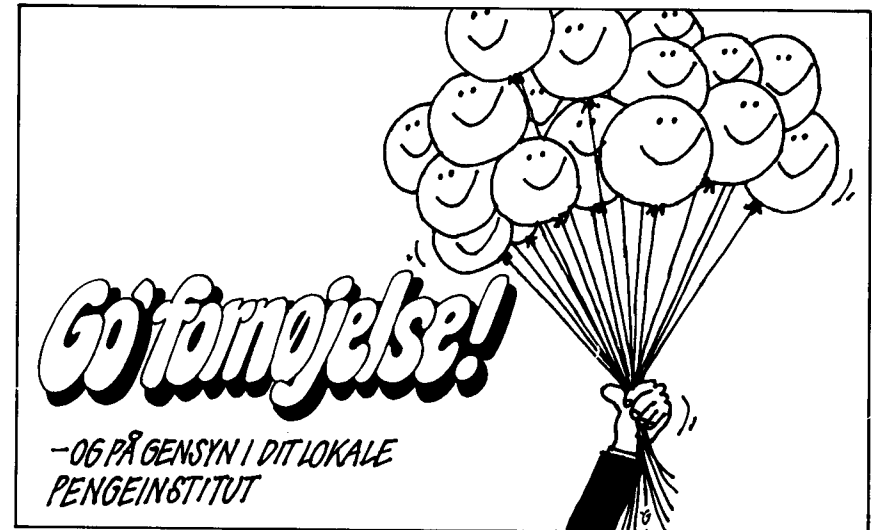
Senere i dette efterår regner vi med at sende noget materiale ud om brandfarlighed på klubværksteder og i hangarer, og hvordan vi kan undgå en gentagelse af katastrofen i Nordsjællands Flyveklub.

Der er dog et lyspunkt, som skal fremhæves i denne meddelelse. Vi ved, at det har været en sommer med rigtig megen strækflyvning, men indtil nu er der kun registreret 2 havarier og 2 hændelser ved marklanding. Det er fint, at den megen strækflyvning ikke har givet udslag i mange marklandingshavarier.

Med venlig hilsen og ønsket om god flyvning uden skrammer i resten af sæsonen.

Dansk Svæveflyver Union

Ole H. Didriksen
Ole H. Didriksen.



sparekassen
nordjylland

5400

12

00

GITTE VASEGAARD

LINDØVÆNGET 11 TRUÈ
0331 MUNDELSTRUP**Leca - helvægselementer til boligbyggeri!**

- Bagmur- og skillevægselementer fremstilles specielt efter Deres tegning.
- Fremsend snarest tegningen over Deres nybyggeri, og De vil da modtage uforbindende tilbud på levering og opstilling.
- Elementerne er godkendt af boligministeriet og produktionen kontrolleres af statsprøveanstalten.

Skivervej 7
9362 Gandrup
Telefon 08-25 90 66

GANDRUP ELEMENTFABRIK a/s

Aalborg Svæveflyveklub

Formand : Gert Frikke, Ranunkelvej 8, 9240 Nibe
tlf. 98 35 19 82

Kasserer : Anders Hansen, Peder Stubsvej 30, 9600 Aars
tlf. 98 62 23 35 (week-end). Arb. 86 73 54 99

Sekretær : Finn Odderskov, Østergaardsvej, Overlade 9640 Farsø
tlf. 98 67 80 10

Klubbens girokonto : 5 11 94 13

Medlemsbladet Svævenyt
Anne-Grethe Bendixen, Hedelunden 17, 9530 Støvring
tlf. 98 37 40 26

Svævenyts girokonto : 5 60 29 55

Klubhuset
Vesthimmerlands Flyveplads, 9600 Aars
tlf. 98 66 14 72