

SMS indberetninger 2020

Dato 23/09/2020
 Beskrivelse Under start hopper en hare op og bliver suget op på h. vinge, tryk skade 80 cm inde på vinge

Dato 17/08/2020
 Beskrivelse Ifm. vask af SZD-50 ved hangar 2 på EKAB flyttes "golfvogn", der ikke som antaget var frakoblet flyet efter transport.
 Resultat..... Maling let skrabet på SZD-50 venstre tip og mindre bule i hangar.
 Der var ingen skade udover den afskrabede maling på tip og flyet fløj efter grundig inspektion.

Dato 16/08/2020 11:00
 Beskrivelse Efter jeg kom i luften konstaterede jeg, at hovedhjulet ikke kunne foldes ind. Jeg landede igen, hvor vi efterfølgende fandt frem til, at hjulet sad i spænd og ikke kunne foldes ind/ud.

Dato 15/08/2020
 Beskrivelse Bakker golfvogn ind i sideror i.f.m. montering af trækstang.

Dato 22-08-2020
 Beskrivelse Kraftig windshear ved landing til bane 27 medførte pludselig fald i flyvehastighed. Jeg trykke pinden frem og trækker luftbremser ind og holde flyvehastighed, men ved udladning får jeg ikke alt vertikal hastighed af, og lander derfor meget hårdt.på hovedhjulet.
 Følgelig er der skader på hjulophænget og muligvis vinger ved roden.

Dato 13-08-2020 08:30
 Beskrivelse Hændelsen skete i forbindelse med samling af flyet. Min tipholder tog venstre vinges tip og begyndte at køre vingen ud af traileren. Da hun når halvvejs ud med vingen, glider hun i vådt græs og snoren fra sengen. Dette resulterer i, at vingen og vognen, som vingen er på, tilter over mod den højre vinge, som står lige så fint i traileren. Venstre vinge slår hermed et hul i højre vinges krængeror. Venstre vinge havde rorlås på og i takt med tiltningen af vingen, sker der et vrid, som gør at hjørnet på venstre krængeror knækker. Herudover er der kommet en stor ridse på forkanten af venstre vinge, da den skrabe den af gulvet i traileren.
 Personskader Venstre vinge landede oven på min tipholder, hvor hendes arm hævede kraftigt op, så vi tog til lægen i Brande, og fik noget forbindelse med hjem, da han mente, at den ikke kunne være brækket. Da smerterne ikke er blevet mindre med tiden, tog min tipholder hen til sin egen læge, som kom med en anden vurdering end den tidligere læge, og der er bestilt tid til en røgt scanning.

Dato 12-08-2020
 Beskrivelse Turbostart efter spilstart på medvind.Følger motorstart checkliste, motor starter og flyver vest langs motorvej pga. miljø/støj. Motor stopper med at trække i ca. 300-320 meter efter kort tid. Afbryder med det samme motor operationen, og vælger sikker udelanding i stedet for at forsøge at komme tilbage til pladsen. Efter landing konstaterer jeg benzinhanen er lukket og jeg ikke har været grundig nok med checklisten.

Dato	03-08-2020
Beskrivelse	<p>Logbog til flyet kan ikke findes.</p> <p>Logbogen findes i flyets hale , mellem bund af flyet og stødstangen til højderoret. Logbogen har været anbragt på flyets "hattehylde" bag piloten. Der er ingen afskærmning, der på nogen måde kan forhindre de objekter der er placeret på "hattehylden", i at falde ned bagtil, ned til styreforbindelserne. I dette tilfælde er logbogen vandret bagud i kroppen, indtil den er stødt på et spant. Der var berøring mellem flyets bund, logbogen og styrestangen.</p>

Dato	30-07-2020
Beskrivelse	<p>Under dette års Sun Air Cup havde jeg en hård udelanding. Det blæste meget den dag, så der var stor afdrift på flyet. Jeg havde udset mig en mark, som jeg ville lande på, men den var ved at drive væk for mig. Jeg nåede den lige ind på den og så for sent at den skrånede en del, så mit udsete landingssted lå i læ for vinden. Dette medførte at jeg mistede den indikerede hastighed og dermed opdriften på vingerne. Hermed faldt jeg igennem og kunne ikke nå at flade ud inden jeg satte flyet i den bløde jord på marken. Resultatet var at jeg mistede den ene hjulklap og vingerne blev lidt overbelastet. Dette ses ved små revner i på oversiden af vingerne. Billeder af dette vedlægges. Flyet er tilset af en materialkontrolant og der er intet synlige skader på de bærende dele. Endvidere virker det ikke til at de synlige skader er blevet større efterfølgende og flyet føles ikke anderledes, men derfor kan der være skjulte skader i strukturen.</p>

Dato	9-7-2020
Beskrivelse	<p>Under landingsrunden konstaterede piloten, at han ikke kunne fælde hjulet ud. Men var tvunget til at gennemføre landingen</p> <p>Landingfeltet på græs var optaget af 2 fly. Samtidig kørte en græsslåmaskine i vestenden af pladsen. Eneste ledige landingmulighed var derfor asfaltbanen, hvilket gav skade på undersiden af cockpitsektionen.</p> <p>Efter pilotens udsagn, så prøvede han 4 gange at slå hjulet ud, han kunne bevæge håndtaget 5 cm frem, men ikke udfælde hjulet helt. Dette skete i en højde fra 3000 fod ned til 2600 fod, men erkendte, at han ikke kunne slå det ud. Piloten meldte to gange ud på radioen, at han havde problemer med at slå hjulet ud. Han giver udtryk for at han gjorde dette i håb om at den øvrige trafik ville give ham plads i sydlig begrænsning. Batteriet var kørt tør for strøm, og piloten erkendte ikke at den øvrige trafik derfor ikke ville kunne høre dette. Batteriet var ikke sat til ladning efter forrige dags flyvning, og blev kun kort ladet på om morgenen inden flyvning, og var derfor ikke fuldt opladet. Der landede svævefly i sydlig begrænsning, således at første 2/3 var optaget. I den fjerne ende af den sydlige begrænsning kørte en traktor og slog græs. Piloten havde ikke med i sit billede, at det var muligt at lande i græsset i nordlig begrænsning. Der spilstartes med svævefly i nordlig begrænsning, men kan bruges til landing, når de øvrige muligheder er blokeret af anden trafik. Piloten gav udtryk for, at han var utryk ved at lande langt i sydlig begrænsning, da han var nervøs for om traktor føreren ville se ham. Han valgte derfor at lande på asfalten. CAMO har efterfølgende undersøgt understellet på flytypen og konkluderet, at det med ovevejende sandsynlighed drejer sig om en betjeningsfejl.</p>

Dato	2-7-2020
Beskrivelse	<p>Piloten er solo-elev som har færdiggjort op til og med lektion 39. Han flyver starter, hvor fokus er at kunne lave landinger indenfor et defineret område. Under landingen, kommer han for tæt på et parkeret fly (Duo Discus - uden ydertipperne), hvor vingen var opad og dermed i en højde på ca. 2,5m. Tipperne rammer hinanden og medvirker til, at venstre vinge på P4 får et så hårdt slag, at vinge-skallerne rives fra rod-ribben og gør, at vinge-skallerne får en omkring 30 grader større indstillingsvinkel. Flyet roterer omkring 130 grader, formodentlig med halen løftet, så der ikke sker noget med halen. Der er stukning af vingeskallerne på både over- og under-side. Jeg har vedhæftet et enkelt billede af flyet.</p>

Dato	01/07/2020
Beskrivelse	Jeg var fartøjschef på duo discus. Efter tankning af slæbeflyet, hvor radioen er slukket, kørte slæbeflyet ud på bane 28 og overså en landene Duo Discus. Fartøjschef på duo'en så slæbeflyet ved bane tærskel og foretog en kursændring, men da slæbeflyet opdagede duo'en blev der givet gas for at krydse banen hurtigt og derved kom slæbeflyet igen i vejen på duo'ens ny kurs. Duo ændrede igen kurs og landede i sikker afstand fra slæbeflyet.

Dato	27-6-2020
Beskrivelse	PIO under start i flyslæb. Flyet rammer jorden et par gange, hvorefter starten afbrydes og der landes normalt. https://havarikommissionen.dk/luftfartsarkiv/2020/2020-248/ Begivenheden er den anden af den type i klubben inden for to år. Manglende erfaring på typen. Skoling

Dato	26/06/2020
Beskrivelse	Fredag d. 26.06.2020 ville jeg flyve en stræk tur i unionens Duo Discus OY-XSA. På unionens flybestillings kalender er der en beskrivelse af at motor er defekt men at flyet kan anvendes som rent svævefly samt at der skulle ringes inden flyvning. Jeg ringede til center chefen og fik OK for flyvning. Da jeg skulle klargøre flyet kunne jeg ikke finde journalen og da jeg havde set flyet flyve en 2-3 timers flyvning dagen før forsøgte jeg at finde piloten uden held. Jeg fik navnet og henvendte mig på unionskontoret og fik oplyst at gårdagens pilot heller ikke havde kunnet finde journalen. Lone fra kontoret ringede til Bent som oplyste at journalen lå i bagrummet til kontoret. Ved gennemgang af journalen så jeg at der ikke var opført flyvning d. 25.06.2020, samt at flyet var løbet tør for tid. Flyet er frigivet til 2076 timer, aktuel flyvetid 2085:48. Bent havde tidligere på ugen oplyst mig om at SA havde rundet 100 timer. Grundet ovenstående fløj jeg ikke i SA d. 26.06.2020.

Dato	27/06/2020
Beskrivelse	Jeg havde en hård landing med lidt energioverskud i flyet, hvor halepartiet skred for mig på det fugtige græs og flyet drejede næsten en halv omgang næsten som et ground loop, dog uden at vingespidsen rørte jorden. Da et ground loop kan have stor side påvirkning på halepartiet havde jeg klubbens materiel kontrollanter til at gennemgå flyet.

Dato	26-6-2020
Beskrivelse	Efter start i 320 meter betjener jeg motor ud fra bagsædet, efter grøn lampe starter vi motor som kører kortvarig. da den ikke vil tænde, opgiver vi at prøve mere, ved nedlukning af motor bruger vi for meget højde i forhold til en normal landings runde. Det bevirker at vi kalder start sted og fortæller at vi laver en reduceret landing. vi lander ind fra nord stadig med motor halvt ude og fortager en normal landing frem på landingsfældet uden problemer.

Dato	21/06/2020
Beskrivelse	I forbindelse med at instruktør og elev sammen udfører dagligt tilsyn kontrolleres trimets gang, hvorved fjederen på trimarmen knækker.
Har I foretaget korrigerende handlinger?	Der er noteret en anmærkning i flyets journal, udarbejdet workorder og bestilt ny del hos fabrikanten.

Dato	13/06/2020
Beskrivelse	Ingen eller utilstrækkelig advarselsblink på Arnborg spil

Dato	13/06/2020
Beskrivelse	EKAB - ved spilstart meget svært - nærmest umuligt at udløse wire i ASK21. Sandsynligvis forkert vinklet udløser arm ved CoG kobling. Billedmateriale med visning af korrekt montering fremsendt separat Billedmateriale fremsendt,
Har I foretaget korrigerende handlinger?	Flyet var udlånt til FI(s) kursus og der er givet besked og billeddokumentation til den pågældende klubs materielkontrollant

Dato	13/06/2020
Beskrivelse	Propelnav konstateret revnet. Billededokumentation sendt til SIKUD Det virker som om at den pågældende revnedannelse er så udbredt at den må have eksistere over længere tid. Det er bemærkesværdigt at den ikke før nu er opdaget
Har I foretaget korrigerende handlinger?	Problem skrevet i flyet logbog under anmærkninger. Centerleder gjort opmærksom på problemstilling

Dato	07/06/2020
Beskrivelse	Normalt start løb på jorden, eleven trækker flyet i luften kort efter forsvinder trækket fra spillet. Eleven flader ud og jeg kikker ned på startsnoren og ser den ligger bag os. Idet jeg udkobler rykker eleven fulde luftbremser og samtidig pinden helt frem. Dette sker meget kraftigt da det giver et bang da de går mod stop. Øjeblikkelig skubber jeg luftbremserne helt frem og trækker lidt i pinden. Flyet er på dette tidspunkt stallet. Et vidne fortæller at vores højde ca. var 14 meter. Derfor når flyet ikke at få hastighed nok til at bære igen og vi rammer jorden. Begge piloter blev skadet.

Dato	01/06/2020
Beskrivelse	Under forberedelse til indflyvning indleder eleven et venstredrej tæt på banen i godt 200 m. højde. Venstre vinge falder igennem og flyet går i spin. Instruktøren tager over og giver fuldt modsat sideror og efter en pause skubber pinden frem mod stop. Flyet reagerer ikke på sideroret, og kun langsomt på højderoret, men der kan rettes ud i lav højde. Efter udretning lander instruktøren flyet på bane 09.
Har I foretaget korrigerende handlinger?	Referat af instruktørmøde den 27. juni 2020 1: Hændelse med Puchacz Hændelsen, hvor Puchaczen utilsigtet kom i spind i lav højde og rettet ud i meget lav højde blev drøftet og konklusionen blev at: Flyvning i lavere højder hen imod observationspunktet skal udføres med minimum 90 km/t Når man når observationspunktet skal landingshastigheden være etableret. Der skal gribes ind hvis flyvningen foregår meget urent. Man skal specielt ved flyvning i lav højde være meget vågen og ikke lade stå til. En Puchacz kan spinde, men er også nem at rette ud fra, hvis man er parat, dog skal man være klar over at højdetabet fra indgangen af spindet, til man er i bunden af udretningsfasen er noget over 100 m, der kommer godt nok lidt højde tilbage, når man er færdig med udretningen af dykket, men det hjælper ikke noget hvis jorden kommer først.

Dato	31/05/2020
Beskrivelse	<p>Under flyvning parrallelt med bane 09 i retning mod øst, syd for flyvepladsen, sandsynligvis Ca over landevejen og i en højde på Ca 500 meter som jeg husker det, og Ca 90 km/t i stik modvind.</p> <p>Under lige ud flyvning med vandrette vinger begynder flarmen at bippe uden jeg har set noget trafik omkring mig. Min første reaktion er at hurtigt kigge op. Ser stadig intet omkring mig. Kigger hurtigt ned på flarmen igen og konstaterer at der står above, hvorefter jeg peger styrepinden frem, fortsat uden at spotte den anden flyver. I løbet af meget kort tid bipper flarmen Max aggressivt, og et andet svævefly kommer susende henover hovedet på mig en smule forskudt mod min venstre side.</p> <p>Han flyver os lige ud og med vandrette vinger, så vi har haft kursen tæt på direkte mod hinanden, dog i lidt forskudt højde. Jeg spotter først flyet da han nærmest blæser over hovedet på mig. Jeg vil vurdere at vores hastighed i forhold til hindanen har været forholdsvis høj, med ham på medvind og i en flytype jeg gætter på flyver hurtigere end skolefly.</p> <p>Min vurdering er at vi ikke havde ramt hindanen selvom jeg ikke havde reageret, men det var stadig "too close for comfort".</p> <p>Jeg ved ikke hvad afstanden i mellem os er da han passerer, men det er tæt nok til at jeg kan se hans luftbremser er ude på oversiden af vingerne idet han flyver henover mig.</p>
Har I foretaget korrigerende handlinger?	<p>Jeg har efterfølgende læst i kompendiet generel viden om luftfartøjer, at flarmen burde give advarsel 18 sekunder før man rammer noget. Det er helt klart min opfattelse at det her forløb på måske 5-10 sekunder fra første bip til vi passerer hindanen.</p> <p>Jeg har fremadrettet tænkt mig at holde fokus på at jeg hvis flarmen bipper uden jeg har set noget, med det samme se på flarmen hvor det andet fly er, så jeg har lettere ved at se i den rigtige retning. I det her tilfælde var min første reaktion bare at kigge ud, og først kort efter se på flarmen hvor han var.</p>
Dato	28/05/2020
Beskrivelse	<p>Sideror er beskadiget på toppen. Flyet blev pakket sammen på Arnborg med min sædvanlige omhyggelighed/rækkefølge.</p> <p>Lignende uheld i anden klub, forsat af dårlig tøjring i traileren.</p>
Har I foretaget korrigerende handlinger?	Stroppe til at holde halen skal strammes meget mere end normalt.
Dato	21/05/2020 23:30
Beskrivelse	<p>Batteri til radio løb tør for strøm. Flyvningen varede 7 timer og 43 minutter. De første 4 timer var der ingen problemer, både radio og el-variometeret virkede som de skulle. De næste 2 timer skrattede radioen, men det var forståeligt. De sidste 1½ time var radioen og el-variometeret stille. Jeg har optaget flere film med min mobil tlf. fra turen som har bekræftet ovenstående. Konklusion: Hvis el-variometeret bliver stille foretag straks et radio tjek ellers kald op hvis der har været stille i ca. 15 minutter.</p>
Dato	19/05/2020
Beskrivelse	Normal spilstart- kort tur for termiksøgning- normal landingsrunde - OK højde i sidste drej - stejl kort finale - OK hastighed - tilsyneladende ingen eller mangelfuld udfladning.
Personskader	Meget alvorlig belastning og beskadigelse af ryg og hoved.
Har I foretaget korrigerende handlinger?	Da årsagen til ulykken endnu er ukendt er det ikke klart hvad vi skal eller kan korrigere.

Dato	14/05/2020
Beskrivelse	<p>Flying in from the north with transponder on squak'ing 7000. The gliding area EKBI-G1 (Brande) right north of EKBI-G9 was released as glider area. Called BLL Approach in advance as "Glider XX". Got told to wait. A lot of calls on from others to ATC in the minutes afterwards. ATC never got back to "Glider XX" but then called me on my registration "O-YY" which I overheard on the first call. ATC got this reg. from the transponder transmittal. ATC then rightfully informed me, that I'd flown into controlled airspace without authorisation. A mistake from my side. Somehow I mixed up area "Brande" with "Tragt Nord". Being a local within these areas, I can't defend how this happened.</p>

Dato	13/05/2020
Beskrivelse	<p>Jeg trækker op i en bobbel og får øje på en meget stor fugl. Tar en omgang mere og kigger igen over til den store fugl, der nu er i samme højde. Pludselig drejer den skarpt rundt og imod mig. Den står med nærmest med 90graders krængning da den rammer ind i min højre vinge med et ordentligt brag. Jeg trækker farten af og kigger ud så godt jeg kan, og kan ikke se nogen større skade. Jeg fortsætter med at tanke mens jeg føler lidt om alt virker som det plejer og konstaterer alt ok. samtidig kan jeg se den store fugl i nogle kurver under mig inden den deler sig i 2 dele der snurrer hurtigt rundt og forsvinder nedad.</p>

Dato	13/05/2020
Beskrivelse	<p>Kom ind i Billund fra Nord ved Brædstrup. transponder var tændt. Kaldte op på frekvensen som stod på udleveret opgave ark og som var forkert. Kunne selvfølgelig ikke få kontakt - Fandt ud af fejlen ved Vejle og kaldte dem på den rigtige frekvens. Jeg har aldrig gjort det før og tør godt love at det aldrig kommer til at ske igen. Stol ikke på frekvenser udleveret af andre - check dem selv, eller aflæs dem på ICAO kortet.</p>

Dato	11/05/2020
Beskrivelse	<p>Efter at have bugseret flyet til startstedet med enkeltmandskit og golfvogn, blev flyet bakket frem bag et andet fly; detnæst spændt af. Da golfvognen skulle starte, stod den stadig i bakgear og "sprang" ind i sideroret. Afstanden mellem golfvogn og fly var med det anvendte udstyr kun ca. 30-40 cm.</p>
Har I foretaget korrigerende handlinger?	Der er installeret "bakalarmer" på klubbens golfvogne.

Dato	11/05/2020
Beskrivelse	Efter spilstart og udkobling i ca 425 m og lidt termik søgning , går jeg på landings runde i ca 200 m nord for bane 31 . Pludselig lyder der et brag og hooden går op og splintres i mange stykker. jeg får hood rammen på plads (Løst) samtidig med at jeg undersøger om flyet kan flyve. Hvor efter jeg lander uden yderlige problemer. Jeg vil lige nævne at jeg mistede certifikat,medical,og alle personlige logbøger,da min flyve mappe blev suget ud af flyet.Så flyve tid er efter hukommelsen.
Har I foretaget korrigerende handlinger?	Jeg undersøger hvor langt vi er med sagsbehandlingen og vender tilbage. Vi har i instruktørgruppen bestemt at mærke hood kanten med rød tape, så tipholderen kan se om hooden er lukket. Vi har samtidig pointeret at det er pilotens ansvar at hooden er lukket

Dato	11/05/2020
Beskrivelse	Under selvstart groundloopede flyet lige før airborne grundet sidevind
Har I foretaget korrigerende handlinger?	Ja, hændelsen kunne være undgået hvis wirerne var lagt rigtigt ud og piloten havde benyttet bane 09. Piloten mener ikke han skulle være startet denne dag, da der var en markant sidevind og to instruktører valgte at blive på jorden på grund af blæsten. Han var opmærksom på wirerne, alligevel kom han for tæt på dem under starten og korrigerede til højre med groundloop til følge. Der var to specielle omstændigheder der førte til hændelsen. Der var en usædvanlig markorganisation på dagen, idet wirerne var trukket ud et par streger med syd for at få spilstarter afviklet mere lige på vinden, som stod nord-nordøst. Samtidigt startede piloten i på bane 07 i stedet for bane 09. Kombinationen af sydlige wirer og pilotens nørddøstlige startløb medførte, at han kom for tæt på dem, og korrigerede mod højre med groundloop til følge.

Dato	11/05/2020
Beskrivelse	Under nedlukning af motor efter teststart forud for strækflyvning kommer nederste højre motorklap under motoren, der fastlåses. Omfanget af skaden erkendes først efter endt flyvning.
Har I foretaget korrigerende handlinger?	Nej, da fejlsens opståen er ukendt. Men forskellige tiltag overvejes, mhp at visuelt kunne se motorlukningen udover allerede monteret spejl og diode.

Dato	05/05/2020
Beskrivelse	Jeg var alene til at skubbe flyet ind mod traileren efter endt flyvning. Da kom jeg til at skubbe for hårdt på siden, hvorefter flyet drejer rundt og rammer med bagkanten af venstre vinge ind i en bil

Dato	03/05/2020
Beskrivelse	Under en øvelse i sideglidning med en ASW-19 springer hooden op
Har I foretaget korrigerende handlinger?	Jeg rettede ud af sideglidning, men kunne dog ikke lukke hooden; det overvejes at gøre det tydeligere, hvilken retning lukkemekanismen skal stå i (ASW-19, to håndtag, der skal vippes enten frem eller tilbage).

Dato	05/05/2020
Beskrivelse	Jeg var alene til at skubbe flyet ind mod traileren efter endt flyvning. Da kom jeg til at skubbe for hårdt på siden, hvorefter flyet drejer rundt og rammer med bagkanten af venstre vinge ind i en bil

Dato	03/05/2020
Beskrivelse	Ved landing og sideglidning opdages det, at hooden står åben (den ryster/hopper). Det er uvist, om den er gledet op under flyvning, men nok mere sandsynligt, at den ikke er blevet lukket rigtigt under start. Det viste sig dog ikke under slæbet, men først ved den meget unaturlige flyvestilling, som en sideglidning er.

Dato	26/04/2020
Beskrivelse	I forbindelse med dagligt tilsyn på vores fly opdager jeg at sikkerhedskappen over l'hotellier koblingen til højreroret på flyveren ikke er helt i låst position
Har I foretaget korrigerende handlinger?	Flyveren var ikke blevet synet efter samling ved afslutning af vintervedligehold. Vi har i klubben skabt endnu mere opmærksomhed om vigtigheden i at syne flyveren efter samling, hver gang.

Dato	22/04/2020
Beskrivelse	Under taxi til hangar, ramte højre winglet en hangar port
Har I foretaget korrigerende handlinger?	Vi placerer flyet i en anden hangar

Dato	22/04/2020
Beskrivelse	Efter endt flyvning lukkes hooden en sele blev klemt i mellem hood og stellet. Hooden beskadiget en flig på ca. 4cm.

Dato	13/04/2020
Beskrivelse	Ved sammenpakning af flyet i vogn ved udelanding på en mark skulle højre vinge tages af. Imens vi trækker vingen ud for at placere den i vognen sidder den ene af taperne stadig lidt inde i vingen. vi prøver stille roligt at få den ud. Jeg står inde ved vingeroden og dirigere min makker som står ude ved vingspidsen. jeg siger at han skal gå lidt frem så vi kan få tappen fri. Min makker gå frem og jeg ser ikke noget, men hører bare en lyd og antager ikke at der er sket noget. Vi sætter flyet vingen i vogn hvorefter jeg tjekker for at være sikker på at der ikke er sket noget hvor jeg så ser at tappen er knækket.

Dato	13/04/2020
Beskrivelse	Efter at have hentet flyet fra vedligehold hos DanGlide i Vamdrup, glemte jeg at spænde flyet fast i traileren. Da jeg nåede pladsen, kørte jeg på et ujævnt stykke af pladsen. Herved hoppede flyet i traileren og beskadigede sideroret. Flyet er nu kørt til DanGlide for udskiftning af sideror.
Har I foretaget korrigerende handlinger?	Vi informerer medlemmerne om at huske at spænde flyene fast i traileren, ved kørsel med fly i traileren.

Dato	13/04/2020
Beskrivelse	<p>Efter start fra Arnborg flyves der til Langeland og retur til Strib, Billund adviseres om næste vendepunkt som er planlagt til at være EKYT.</p> <p>Kurs sættes mod Ålborg alt imens jeg forsøger at træde af på naturens vegne.</p> <p>Trods alt udstyret er monteret er det en umulig opgave med underbukser, uldne langbenede bukser, cowboybukser samt flyverdragt at eksekvere øvelsen.</p> <p>Meddeler EKBI at der flyves til Arnborg for dehydrering.</p> <p>Lander Arnborg 14:47 Lokal tid, efter 10 minutter er jeg atter installeret i cockpit og startløb påbegyndes fra</p> <p>“Trekanten” med en kurs på cirka 300 grader grundet den aktuelle sidevind.</p> <p>Som foreskrevet i flyets manual startes med negativ flap setting indtil en IAS på 50-60 km/t (40-50 km/t GS) hvorefter positiv flap vælges.</p> <p>Omgående “tabes” venstre vinge med et groundloop til følge.</p> <p>Flyet går på næsen og drejer 270 grader til venstre før det kommer til stilstand.</p> <p>Efter at jeg har forladt cockpit inspiceres flyet for eventuelle skader efter den voldsomme manøvre.</p>