

47 indberetninger havarier i 2022 d. 12. juni kl. 11:00

Flyvning/CTR-forberedelse

Ind trækning i Billund luftrum EKBI-G14 (Hammer) så gå fra 2500 fod og op uden at dette var åben

Skoling/Spilstart

Ved start trækker eleven flyet i luften for tidligt, og løfter næsen 10-15 grader. Umiddelbart derefter mister spillet træk (hopper ud af indgreb). Jeg overtager, men der er ikke højde/fart nok til at flade flyet ud. Flyet lander hårdt på hovedhjulet og skader hulskærm og stødstangsforbindelse til højderor/krængeror

Skoling/Landing

Under indøvning af sideglidning springer hooden op, men piloterne får fat i hooden og kan lukke den igen,'. Imidlertid er der et cover til instrumenter der ryger ud sammen med flarmen.

Instruktør-udvalget har valgt at tilføje begrænsning på sideglidning på typen til klubbens flyvereglement: Må i fremtiden kun udføres under instruktion - og at instruktører skal have venstre hånd på hood-håndtaget.

Landing

Træner landing med flaps i landing mode, ringe krængrorsvirkning i forbindelse med korrigerende af rulle retning efter landing får vinge i højt græs, 90 gr ground loop.

Spilstart

Ved starten var der ikke tilstrækkeligt træk i wiren, så jeg kørte længe på jorden, før der var tilstrækkelig flyvefart. Derefter var farten tilstrækkelig til de første ca. 70 meters stigning, hvorefter trækket igen aftog langsomt. I ca. 100 meters højde, kobede jeg ud, drejede mod nord og foretog en medvindslanding mod øst på pladsen. Landing var hård og venstre tip ramte kortvarigt jorden. Flyet blev drejet ud af kurs og skred ca. 50 meter sidelæns uden at vingerne havde kontakt med jorden. Først da flyet var ved at holde stille, ramte højre vingetip jorden.

Mens flyet skred på jorden, kom haleplanet i meget kraftige svingninger, hvilket er årsagen til at højderorsbeslaget har fået mindre skader.

Jeg erkendte for sent, at det ikke var muligt, at lande lige frem. Jeg burde have afbrudt starten tidligere.

Spilstarten var ikke tilfredsstillende. Spilføreren sagde efterfølgende: "at det så meget mærkeligt ud", da jeg drejede mod nord, hvorefter han tog gassen af spillet. Indtil da mente han (fejlagtigt), at starten forløb normalt. Spilføreren fortalte endvidere, at han på intet tidspunkt i startforløbet modtog korrektioner over radioen.

Stræk/CTR

Problemer i kontrolleret luftrum Vi fik ikke lov til at flyve i N5 & N6 (og fik kun 3000 i N4 & N2)

Årsagen skyldes travlhed i København Lufthavn - jf. Roskilde ATC Og dermed var N5 & N6 total lukket for dagen (og vi spæret inde i Nordsjælland)

Stræk/CTR

Vi fik ikke lov til at flyve i N5 & N6
(og fik kun 3000 i N4 & N2)
Årsagen skyldes travlhed i København Lufthavn - jf. Roskilde ATC
Og dermed var N5 & N6 total lukket for dagen (og vi spæret inde i
Nordsjælland)

Forberedelse

Ved dagligt tilsyn har motoren været udfældet, da motoren klappes ned igen, falder det ene propelblad fremad nede i motorbrønden, som ellers aldrig giver problemer. Der kommer en gæst som gerne vil se hvordan motorsystemet virker, og da motoren udfældes, fanger det ene propelblad som er vipet fremad, den højre forrest luge ved motorbrønden, og brækker de 2 små hængsler som holder lugen på plads.

Ved dagligt tilsyn af motor, skal det sikres at alle propelblade vender bagud i motorbrønden, da problemet da ikke kan opstå.

Skoling/Landing

I have been doing the omskoling for the first glider with retractable landing gear in my glider pilot's career. I was not informed about the alarm connected to opening the air brakes without the landing gear being there.

It was my second flight (first with a task to hide the wheel) but I was also informed to find some slowly disappearing thermals if I can. I fought for 30 minutes, focusing on thermals, when I decided to do the landing procedure. I registered downwind position, did the standard and on the final, I opened air brakes. The sound of the alarm confused me, I did a quick assessment of the cockpit and found word "alarm" on my vario. In split second I deducted that it probably alarms me that the altitude loss was large. It was the first time that my normal landing checklist was altered (releasing the landing gear) after over 210 landings in the past.

It was a wrong assumption, but under pressure I did carry out a standard landing procedure. I was happy with the landing pattern but observed a less smooth touchdown... Only then I realised I forgot about the wheel.

The observers say, it was at least a good landing, thus it did not incur any damage to the glider (apart from a scratch or two).

Stræk/Udelanding

Normal udelanding på en kuperet mark. Prøvede at lande såg flyet ville holde mellem to toppe. Den første top var skæv, den man kunne se ligefrem var ikke skæv. Skævhed bemærkes ikke af pilot. Højre vinge tager fat i græs (50cm højt). Groundloop. Venstre krængeror overbelastet under følgerne.

Flyvning/CTR

Havde meddelt Karup at jeg var i deres luftrum, og at jeg ville kalde op når jeg forlod frekvensen, men måtte hastigt lande grundet synk - fik ikke meldt tilbage til Karup over radio.

Var i Karups luftrum med lytte og meldepligt, men kunne ikke nå at kommunikere med dem grundt nødvendig hastig landing

Ringede til Karup få minutter efter landing. De var obmærksomme på at jeg var landet uden en lovet melding over radio. Det var helt ok med dem at jeg prioriterede som jeg gjorde, og de var egentlig bare glade for der ikke var hændt noget.

Start/Forberedelse

Jeg glemte at fjerne dolly'en fra flyet - rakte thumbs up efter endt cockpit tjek, og fik så pænt af vide af tipholder at jeg havde glemt dolly'en.

Flyvning/TMG

Der opstår vibrationer i flyet og efter cockpit tjek returneres der til flyvepladsen

Propelspinner revnet under flyvning og af de opståede vibrationer kom der mindre ridser i propellen.

Skoling/Start

En af vores elever der gik solo sidste år er nu begyndt at flyve en-sædet skolefly. Efter eleven ikke havde trukket nok i første spilstart i Junioren bad jeg ham trække mere i starten.

Da han gjorde det koblede Junioren tidligere på toppen af spilstarten, som den desværre kan have for vane.

Eleven misforstod dette som en afbrudt start og skubbede pinden hårdt frem hvilket betød at han med 110 km/t dykkede næsen helt ned i lodret og mistede 120 meters højde på ingen tid.

Han rettede op og vingerne på Junioren stod i en V form, da han trak positive G.

Resten af flyvningen forløb uden bemærkninger.

Vi fik en god snak med eleven bagefter og han har en reaktion for at skubbe pinden frem i en afbrudt start også når det er uhensigtsmæssigt, altså f.eks. på toppen af en spilstart.

Jeg har orienteret eleven om at han lige skal vente med at flyve Junior til at han har

Vi har i instruktørgruppen vurderet at vi også må være opmærksom på om andre elever kan komme til nærmest som på automatik at skubbe styrepinden helt frem, på trods af at det ikke er nødvendigt på toppen af spilstarten. Vi vil derfor dels prøve den konkrete elev i afbrudt spilstart i forskellige højder inden vi sender ham solo igen, men også undersøge om andre elever kunne have samme tendens i den helt store højde.

Stræk/udelanding

Under landing og under udfladning ramte flyet muldvarpe

Skud

Der var sat fulde bremses - og dermed også hjulbremse - hvorfor flyet kippede fremover i længdeakse og skræbede bunden foran under cockpitet

Der var fuld rorkontrol i det efterfølgende landingsafløb

Landing

I forbindelse med en landing på flyvepladsen klappede understellet op.
Hjulet var ude og låst.

Årsagen til at hjulet klappede op er en defekt svejsning i aktiveringsarmen til understellet.

Svejsningen er ikke udført korrekt i forhold til EN 1090.

Der er ikke beskrevet en udførlig inspektion af komponenter i flyets vedligeholdelsesmanual eller i checklisterne for årligt syn.

Der er udsendt en Unionsmeddelelse

Stræk/UdelandingLanding

Landet hårdt ved udelanding

Der er indsendt en havarirapport

Skoling

Glas i spejl på slæbefly faldt ud af rammen.

Forberedelse

"Tildragelse" iflg UHB 803: Skaden opstod ved adskillelse af flyet, med brug af One Man Rigging set ("ingen venner" værktøj) Under kørsel med vingen i vingevognen greb vinden vingen, så den væltede og ramte græsset med tippen først. Skaden er kosmetiske skrammer/revner i vingens overflade i et område på ca. 25x15 cm, samt et lille hak i bagkanten af flaperon. Dan-Glide reparerer ved førstkommende lejlighed. -Men hvis der havde ligget en sten, et halehjul eller noget andet, kunne det have været en større og dyr skade.

PS: For One Man Rigging set - nørder: IMI systemet er lavet så vingevognen kan bevæge sig ca. 50 cm på tværs over hjulakslen, hvilket kan være en udmærket funktion. Det kan låses fast, men jeg havde ladet denne mulighed være åben. Da vinden tog fat, er jeg sikker på at vognen gled over til det ene hjul, hvilket reducerede stabiliteten og gjorde det nemmere for vingen at vælte over det ene hjul.

Morale: Pas på med One Man Rigging set i vinden, og lås systemet når det blæser!

Skoling/Start

Jeg var instruktør under flyslæb med tilvænningsflyvning af en elev der flyver ensædet, vi skulle have en flyvning i vores skoleflyver hvorefter han skulle flyve solo senere på aftenen.

Vi havde et godt cockpitcheck hvor vi til sidst talte om hvad vi kan gøre under afbrudt start i alle højder herunder mellemhøjde (under 100m) hvor vi der er en mark for baneenden (bane11) der er harvet, sået og uden afgrøder endnu.

Umiddelbart efter vi var lettet (men ikke passeret baneenden endnu) synes jeg at eleven var for langt under slæbeflyet til at det var sikkert, jeg sagde "Du skal opad" som han ikke imødekom, jeg gentog kommandoen, og eleven trak i det gule håndtag og vi var ikke længere koblet til slæbeflyet, vi havde nu lige passeret baneenden og jeg vil tro vi befandt os i ca. 30 meters højde – lidt svært at vurdere.

Jeg sagde "Jeg har den" eleven sagde "Du har den", og jeg førte flyet sikkert til landing på marken uden yderligere dramatik, flyet kunne hentes af vores flyhenter og vi fortsatte skolingene senere på aftenen.

Efter landing var mit fokus på eleven, at han var okay, og hvordan han så situationen, eleven havde hørt det som om jeg sagde "Du skal koble ud".

Jeg mener selv at jeg var tydelig i min udtale.

Vi havde efterfølgende en snak om situationen, og jeg roste eleven for hans handling, fakta er at han hørte "Du skal koble ud", dvs. at han reagerede helt korrekt i situationen. Eleven fik en ny tur i skoleflyet sammen med mig senere på aftenen, og fløj solo senere i en single seater.

Start

Under spilstart bliver der halet tot og derefter kører jeg langt på jorden uden tilstrækkelig fart måske 10 sek.

herefter stiger farten og flyet letter, stadig for lidt fart, jeg beslutter at koble af da farten igen stiger og jeg beslutter at indlede stiget, der falder farten igen og jeg flader ud og beslutter at koble af, i samme sekund stiger farten voldsomt og flyet stiger og nu er trækket i wiren fuldt normalt og jeg stiger til ca 280 meter hvor efter udkobling sker som normalt

set i bakspejlet skulle jeg have udkoblet allerede på jorden, men det sker desværre jævnligt at der ikke bliver kørt ind, enten fordi det er uopmærksomhed eller spillfører er nervøs og usikker, vi har opgraderet spillet og flere er lidt bange for at give for meget

Jordtransport/Hangar

Ved sammenpakning efter endt flyvedag skubbes flyet i hangar. Her påkøres søjle i hangar med bagkant af højderor så højderorsfinne bliver beskadiget.

Jordtransport

Trailer påkørt bagfra af ung rumæner i golf. Han har sikkert sovet i timen.

Flyvning

Under ligeud flyvning røg der et stykke af den bagerste højre hood på en TMG

Dårligt spilstart pga. lavt niveau på spillfører erfaring og træning, **den kender vi vist..... er vi blevet bedre?**

Landing

Golfvogn kører ud foran landende fly, **har vi styr på uddannelsen af vore hjælpemidler?**

Vedligehold/dagligt tilsyn

Drivremme på en Arcus M knækker under brug. **Bliver de inspiceret ved dagligt tilsyn?**

En anden Arcus rapport. Under pre-flight check fejler tændingskreds no 1 under afprøvning af tændingskredse, med stop af motoren til følge. Det konstateres at en af de ledninger der går ind i venste tændspole er afbrudt.

Først efter at leder-isoleringen er fjernet kan man konstatere at kordelerne er knækket. Selv om dette punkt har særlig interesse ved eftersyn, da det er en fejl der også er rapporteret af andre Arcus ejere, kunne skaden ikke konstateres under eftersyn og alm. vedligehold.

Tost Notch-type connector slipper forfang pga slitage på Tost Notch-connector. **Her var koplingen slidt.**

Flyvning

Forkert brug af kaldesignal ved flyvning i CTR. Havde også glemt kort etc. **Øv fraseologien og sørg for at vore medlemmer har de rigtige kort og andre informationer før flyvning.**

Flyvning Uddannelse

FES motor kunne ikke stoppes under flyvning. Piloten havde glemt proceduren for brug af FES. **Husk checklisterne på vore "motorfly"**

Start/Forberedelse

Pilot A starter uden at kompeseringsdysen til variometret er monteret. Farten under starten er meget uregelmæssig. Piloten starter 2. gang efter dysen er monteret. Samme resultat. Piloten beder spilføren give fuld gas hele vejen under starten, og starter 3. gang. Farten er stadig meget uregelmæssig - så meget at fartmåleren står på nul under den sidste del af starten. Under flyvning og landing virker fartmåleren fint. Pilot B, som har overværet hændelsen, mener problemet skyldes at der er byttet om på to luftslanger. Han retter fejlen og starter, med uændret resultat. Pilot B konstaterer derefter at udluftningshukkerne or statisk tryk er tilstoppet. Han renser hullerne og starter - fartmåleren virker nu perfekt, både under start og flyvning.

Under taxi til start blev der konstateret lavt olietryk på motor.

Efter olietrykket ikke kom blev motor stoppet og der blev undersøgt om der kunne være synlige fejl på motor. Det kunne konstateres at der var en stor olieekage på ud under cowling. Efter demontage af cowling kunne det konstateres returslange var faldet af slangestuds. Der kunne ikke findes spændebånd på slangen. Slangen kunne genmonteres med spændebånd og oliesystem kunne genopfyldes. Motordele rengjort og flyvning genoptaget. Denne hændelse skete i forbindelse med en træningsflyvning af instruktør.

Landing/Vedligehold

Efter svævelanding elektrisk brand da motor blev forsøgt startet for taxi (skete under UL skilltest med Ole Gellert som kontrollant og fartøjschef). **Det var et UL-fly, men den fejl kan sagtens forekomme i svævefly.**

Flyvning

Under en CU indikerer FLARMEN et andet fly foran mig på modsat kurs, lidt højere. Jeg får visuel kontakt med flyet og kan uden problem passere under (50m), men har opmærksomhed på flyet. Det viser sig at der er to fly på modsat kurs, men det andet har ikke odateret FLARM software, så det er ikke synligt på FLARM. Vi passerer hinanden uden risiko for kollision, men min opmærksomhed var rettet mod flyet med FLARM. **Vi skal huske at holde udkig når vi flyver.**

Under eftersyn på TMG, blev der fundet slidmærker på venstre vingetip, samt på undersiden af højre krængerors bagkant.

Særligt skaden på krængeroret giver mistanke om, at der er fløjet i for kraftig krydsvind.

Startfase

Under flyslæb "Knode til sprængstykke gik op over bane ende i 3-400ft". **Har vi styr på vore flyslæbstov, wirer og forfang m.m.?**

Ukendt

TMG SF-25 starter formentlig hangarbrand med skader på andre fly og hangar.

Start

Et flyslæb passerer ca. 20 m. under skoleflyet uden at opdage faren.

Skoleflyet drejer væk, da flarmen viser et fly kommer ind fra højre side.

Vi skal huske at holde udkig når vi flyver.

Start

Motorfly (OY-TFK) krydsede pladsens vestlige ende i ca. 383 meters højde mens der foregik en spilstart, men der var ikke reel risiko for kollision.

Forberedelse

I forbindelse med "forårscheck" havde et medlem medbragt PPL-licens i stedet for SPL. Medlemmet ville gå hjem og finde det andet frem. Det viste sig imidlertid, at medlemmet aldrig var blevet konverteret ift. certifikat. Medlemmet er aktivt og har fløjet strækflyvning i 2021 uden gyldigt certifikat.

Landing

Stærk blæst medførte hård landing hvor propel snittede banen.

Propel er beskadiget.