

## Nyhedsbrev – September 2020

Nyhedsbrevet for første del af vores flyvesæson, er desværre usædvanligt. Baggrunden er de mange havarier og hændelser her i første del af flyvesæsonen. En tendens der gerne skulle stoppe i resten af sæsonen.

Når sikkerhedsudvalget modtager en SMS-indberetning, så kontrolleres om klubben har foretaget en forebyggende handling. Hvis de ikke har det, så sender sikkerhedsudvalget indberetningen til klubbens flyvechef. Flyvechefen diskuterer problemet i klubbens instruktørgruppe og sender deres forslag til korrigerende handling. God mad tager tid, det gør det grundige arbejde i klubbernes instruktørgrupper også, så der kan godt gå op til måneder før deres svar når tilbage til sikkerhedsudvalget.

Sikkerhedsudvalget er i gang med at analysere de enkelte havarier og hændelser, for at finde den røde tråd. Derudover samarbejdes der med havarikommissionen. Klubbernes flyvechefer modtager vores oversigt over havarier og hændelser, for at der lokalt kan komme input til – hvad kan vi lære af havarierne og hændelserne.

Et foreløbig overblik fortæller, at der er 3 hovedområder – som vi skal være særlige opmærksom på; Startafvikling, landingsprocedure og landing.

Fælles for dem er, at den normale procedure ikke er fulgt samt at flyet er tæt på jorden.

Normal procedure er 2 ting. Den ene er den procedure alle har lært under skoling og den anden er proceduren hvis man ikke længere kan følge den normale procedure - hvad er reaktionen så?

Vejret har også indflydelse. Der er stor forskel om flyvningen foregår i stille vejr – eller om der er stærk blæst, regnbyger, vindgradient mv. Og den sidste; Er du også som pilot fit for fight til at flyve den pågældende dag? Hvor stor rutine har du i 2020? Har du haft en afbrudt start? Er du bevist om at flyve i stærk blæst og byger? Hvornår har du sidst fløjet den pågældende type?

Altså Inden start – har du vurderet alternative procedure, vurderet betydning af vejret og endelig hvad er din reelle status før start?

Nu skal vi både have havarierapporter retur og vi skal nærstudere havarier og hændelser nærmere. Men den røde tråd kan være, at piloten ikke er bevist om, hvornår han skal afbryde en start. Vurdering af betydning af vejrforhold og endelig har du rutinen til at starte op i dårligt vejr?

Svæveflyet er tæt på jorden. Det betyder, at der reelt kun er en mulighed for at redde en situation. Det betyder igen, at det er meget vigtigt at du tager den rigtige beslutningen første gang.,

Ved start er udgangspunktet; afbryd starten hvis alt ikke er normalt! F.eks. hvis tippen tager jorden, TMG'en/SLG'en ikke accelerer som den plejer – og afbrudt start. Vær bevist før start, hvor højt kan jeg komme den dag for at kunne lande ligefrem, og hvis jeg drejer, hvad skal jeg være bevist om?

Ved landing, på medvindsbenet – husk at det ikke hver gang skal være perfekt, da medvindsbenet altid afhænger af højden; hvis det er lavt, så land midt på banen. Ved landing, lær at lande med den rigtige hastighed, vær bevidst hvis noget ikke er som det plejer, og land evt. længere fremme, så altså få ro på flyet.

# Sikkerhedsudvalget



Et rigtig godt tip er at bruge begrebet træningsflyvning med mere. Tag fat i en instruktør, prøv unormale situationer, flyv med en instruktør i stærk blæst mv. Dette er et rigtigt godt supplement til rutine.

Konkret mødes sikkerhedsgruppen i oktober måned for at påbegynde planlægning af igangsætning af et større sikkerhedsinitiativ i februar måned 2021. Et arbejde der skal foregå tæt samarbejde med flyvechefger og DTO-ansvarlige – det er dem som skal udbrede budskabet ude i klubberne. Når vi har noget mere konkret – vender vi tilbage.

Flyv sikkert resten af sæsonen.

*Sikkerhedsudvalget i DSvU*