



Vinteröversyn SE-UMO

Den 25/10 klockan 15:00 plockar vi in Twinnen i bygglokalen och påbörjar vinteröversynen.

Möte segelflygsektionen 25/10 klockan 16:00

Omedelbart efter att vi fått in Twinnen i bygglokalen så kör vi ett möte.

Agenda:

- | | |
|--|-------------------|
| • Ekonomin. | Ulf |
| • Planering årets vinteröversyn | Mikael och Anders |
| • Årets investeringar samt flerårig investeringsplan | Fredrik och Ulf |
| • Hyra motorseglare | Fredrik |
| • Teori 2015/2016 | Ulf |
| • Säsongen 2016. Vad ska vi planera in? | Alla |

Frej Morenius

Frej har flugit in sig på Twinnen och är numera en möjlig resurs för oss. Frej har dessutom hjälpt till med skolning på motorseglare, Ximangon, och var även med till Bjorli.

SE-UMO

Radion

Har funkad men lämnar en del att önska men kommer enligt uppgift att få lite omvårdnad i vinter.

Gummirep

Den ena (av två) gummirep hade gått av. Medförde att bygeln som går mot givaren för infällning inte riktigt åkte ner och slöt gränslägesgivaren och då åkte inte motorn in.





Flygsäkerhet och ökad kompetens

Vi behöver alltid hålla diskussionen om kompetens och flygsäkerhet levande så här kommer lite att ta till sig.

Haveriet i Kiruna och ny övning i utbildningsplanen

Jag träffade haveriutredaren och fick lite förhandsinfo rörande haveriet i Kiruna med deras Twin III SL. Som jag tolkar det har man hamnat i moln, tappat kontrollen, fått mycket hög fart och då tagit ut luftbromsen varvid vingen gått av.

En rekommendation från SHK kommer troligen att bli att vi i grundskolningen ska öva att hantera (ta ut) luftbromsen i tid (innan maxfart) när vi hamnar i okontrollerat flygläge samt testa att låta flygplanet flyga sig själv med full luftbroms och med trimmen i läge framtung (som är den rekommenderade åtgärden om man ofrivilligt hamnar i moln). Tanken är att om vi då övar detta (i klar luft) och blir bekväma med hur flygmaskinen reagerar kan det hjälpa oss att ta rätt beslut i ett akutläge. Notera att detta behöver testas ut på varje flygmaskin då alla uppför sig olika.

Jag kommer att praktisera denna i den fortsatta skolningen samt i samband med PC.

Träna omstart - Egenövning

Jag vill passa på att ge ett råd till samtliga i avsikt att träna upp hanteringen vid återstart så att alla handgrepp sitter automatiskt i det läge att ni skulle stå inför en utelandning och omstart av motorn ute i terränglådan. En klubb i Norge som även dom har en Twin III SL har precis kvaddat den vid en forcerad utelandning i samband med försök till återstart.

På 4-500m i nedflygningssektorn så faller ni ut och återstartar motorn. När den sen gått i 30 sekunder så kuperas, bromsas och fälls in den och landas som vanligt. Notera **Kupera - Bromsa** nedan.

Startar den inte - Fäll in motorn och landa.

Får ni inte in motorn direkt - Glöm motorn och koncentrera er på att landa som vanligt fast motorn är ute.

Med detta kommer alla att få en fantastisk vana som kan vara guld värd i ett skarpt läge.

Kupera - Bromsa

Jag har en längre tid funderat på hur vi ska undvika felaktigt handhavande när vi kuperar och fäller in motorn. Det jag fastnat för är att lära ut 2 (två) ord med baktanken att det ska sätta sig fast i huvudet som ett mantra.

Kupera - Bromsa

Varför då och vad är det då som kan gå fel? Det är ju faktiskt fullt möjligt att starta infällningsförloppet och få motorn att vika ner sig de 6 graderna när propellern fortfarande snurrar för fullt. Resultatet blir att vi slår sönder bygeln (se bild) vilket har hänt tidigare. I sommar har detta hänt 2 ggr när jag åkt med. Dock har det hållt ihop.

Min tanke är att skapa den enklaste regel/handhavande som finns och om vi **Kuperar** och sedan **Bromsar** så finns inga möjligheter att göra fel. Efter detta har man all tid i världen att lösa resten och titta på checklisten om det krävs.



Björli vecka 39

En fantastisk vecka med en tråkig avslutning.

I år var vädret med oss och vi (Ulf, Fredrik, Mikael, Fredrik och Frej) flög alla dagar. DG:n gick 24h och Twinnen 16h. Vädret var som vanligt en kombination av termik, hang, rotor och våg i stundtals mycket kraftig vind. Under start var detta en utmaning och på höjd en tillgång. Vid ett tillfälle noterade jag +70km/h på 3.500m höjd.

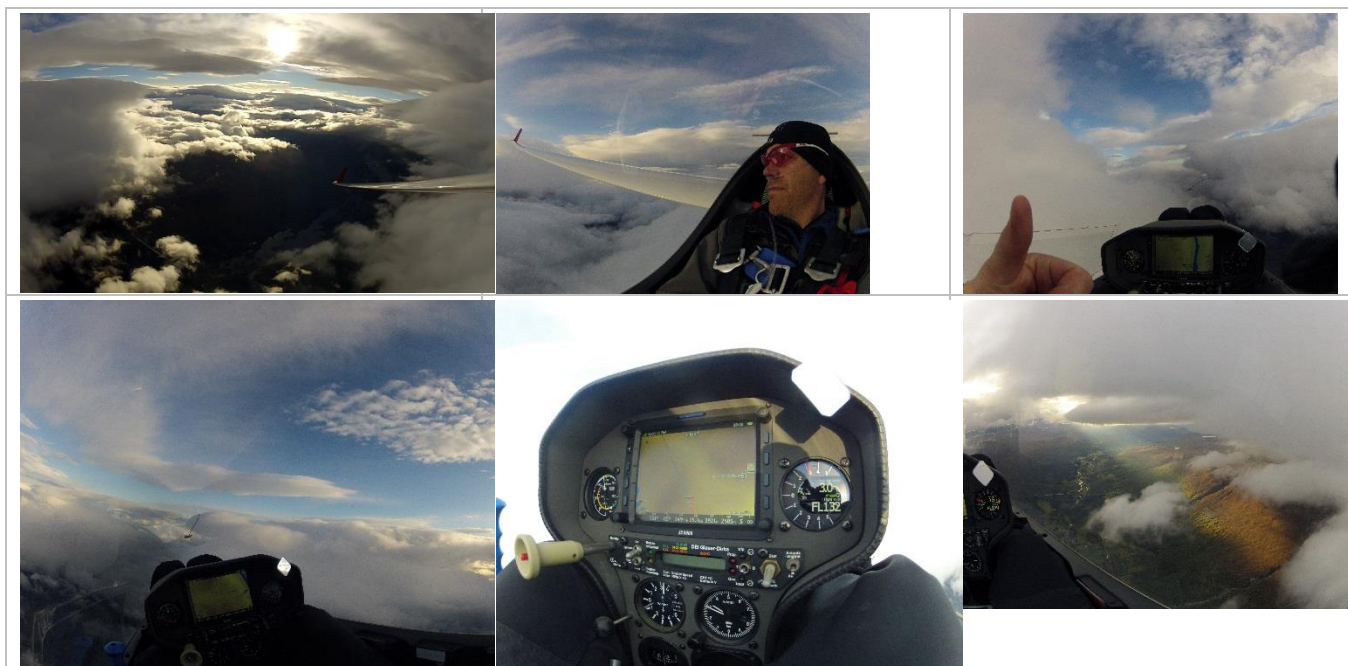
Ulf flög fort (läs nedan) medans Frej hade med sig Ximangon och tillsammans med Mikael flög man en låg och långsam men i gengäld mycket spektakulär flygning då man med kuperad motorn från Åndalsnes på 600m tog sig via hang och termik de 4 milen tillbaka till Björli. Stundtals hade man 8m/s i en rotor vid Trollväggen.

Med oss i stugan hade vi även trenne pojkar från Dala-Järna.

Finns en film på YOUTUBE <https://www.youtube.com/watch?v=FH6DxJ5pluU&feature=youtu.be>

Fort, fortare, fortast

Efter att i 4,5 timmar ha mötat mig upp på höjd (2.800m) i en svag och obestämd våg så formerade sig någon slags kombination av molngata och våg på 2.100m så jag beslutade mig för att testa att få till en POB (Pilot Optimerad Bana) med hög fart. Detta visade sig vara optimalt för efter 32 minuter hade jag flugit 100km med snittfarten 188,76km/h. Den i särklass snabbaste sträckan jag flugit. Flygningen gick i långa stunder i +200km/h och de första 75km tappade jag ingen höjd och hade jag varit tuffare hade jag gasat på ännu mer. Under flygningen var jag oerhört koncentrerad på att titta ut samt att hålla koll på FLARM:en. Efter flygningen var jag bara mallig 😊



Tråkigheter

På torsdag kväll hände så det tråkiga att en av deltagarna skickade ut ett Mayday på flygradion. En händelse som fick sin fruktansvärda upplösning först på måndagen när piloten och flygplanet återfanns. Lägret stängde ner sin verksamhet direkt på fredag morgon. Denna händelse manar till eftertanke om hur vi bör bestycka våra flygplan för att kunna hittas vid ett skarpt läge.