



**4**  
**2004**



**HULLIPLANLÆGNINGEN**

**OY-SIK**  
Statens Luftfartsvæsen

# Flyve lægning

**Til trods for øget fokus på flyvesikkerheden hos både myndigheder, unioner, klubber og piloter er havarier og hændelser blandt privatpiloter steget voldsomt i år. Luffartsinspektør Henrik Sandum oplever i det daglige arbejde med privatflyvningen, at holdningerne til flyvesikkerhed bevæger sig ud på et skråplan. Spørgsmålet er, om der er ved at opstå en tilstand præget af manglende respekt og en skødesløs og lemfældig holding i forhold til flyvesikkerheden.**

*Af Tina Larsen, SLV*

Som aktiv PPL-pilot i ca. 25 år og med et ønske om at arbejde for bedre flyvesikkerhed trådte Henrik Sandum ind ad døren til sin nye arbejdsplads i SLV for tre år siden med det primære formål at arbejde på at højne sikkerheden via tilsynsarbejdet og en større kontakt og dialog med hele privatflyvningen. Henrik Sandums samarbejde med branchen har i årenes løb medført mange nye initiativer til forbedring af flyvesikkerheden, men alligevel oplever Henrik Sandum, at tingene er ved glide ud på et skråplan.

I det daglige arbejde oplever Henrik Sandum, at privatpiloternes dårlige flyveplanlægning fører til

flere og flere begivenheder, hændelser og havarier. Henrik Sandum ser piloter, der flyver rundt uden et opdateret flyvekort, der taxier rundt på en flyveplads uden kortet inden for rækkevidde, der ikke tjekker signalgård eller vindpøser og lander i medvind, der ikke tjekker notam og derfor ikke opdager midlertidige restriktive områder eller flyvepladser, der er lukkede.

“Jeg stiller ofte mig selv det spørgsmål, om piloterne er ligeså lemfældige i planlægningen, når det drejer sig om at beregne forbrug af brændstof, tjekke vejroplysninger på den planlagte rute og lave vægt- og balanceberegninger. Hvis det er tilfældet, er det en skandale”, siger Henrik Sandum og indrømmer samtidig, at han ikke ved, om det er en korrekt opfattelse af virkeligheden.

Henrik Sandum fortæller, at han selvfølgelig selv har lavet fejl i de mange år, hvor han har haft luft under vingerne. Henrik Sandum ønsker ikke at fremstå som en “moralens vogter”, men han vil alligevel ikke lade sig tynde af janteloven, og siger: “Vi kan ikke tåle, at privatpiloterne gør det ret meget dårligere. Egentlig er det ikke alene et spørgsmål om, hvor meget eller hvor lidt piloterne flyver. Flyver man lidt, betyder det, at piloten under forberedelsen skal være ekstra seriøs. Flyver man meget, skal piloten fortsat sætte sig ind i de forskellige forhold ved en flyvning, og ikke tro, at man kan flyve rundt om “flagstangen” på samme måde, som man kører til bageren en søndag morgen i bilen stadig med søvn i øjnene og uden at skrabe mere is af ruden end hvad, der svarer til et kighul. En flyvning skal altid forberedes godt og grundigt”.

I januar måned kører SLV en webbaseret undersøgelse om privatpiloternes holdning til begrebet flyvesikkerhed. Klik ind på [www.slv.dk/erhverv](http://www.slv.dk/erhverv) og giv os dit syn på:

- Hvordan kan det være, at piloter løber en risiko ved manglende planlægning?
- Hvorfor er ansvarlig flyvning ikke længere en norm?
- Er det en helt forkert opfattelse, at holdningerne til sikkerhed bevæger sig ud på et skråplan?

Resultatet bringer vi i næste nummer af OY-SIK og på SLV's website.



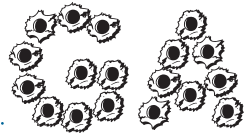
Ved at følge 10 helt banale råd kan du som pilot undgå at blive risikoblind! Den teknologiske udvikling har medført, at diverse hjælpemidler nu om dage tager over og giver piloten en falsk sikkerhedsfølelse. Alt for mange piloter sætter deres lid til disse hjælpemidler fx GPS og flyver ud i forhold, som ikke egner sig til privatflyvning.

## 10 gode råd – før og under flyvning

- Check vejret grundigt. Det er ikke nok blot at "konsultere" Internettet eller Tekst TV. Få de sidste nuancer i vejret ved en direkte telefonkontakt med en meteorolog. Er du i tvivl om, hvorvidt du kan gennemføre flyvningen – så undlad at flyve.
- Check op på, at du har seneste udgave af VFR-kortet og landingskort på de flyvepladser, du skal lande på inden flyvning - og hav dem parat både under taxiing og selve flyvningen.
- Check op på frekvenser inden flyvning.
- Check op på ind- og udflyvningsprocedurer på de flyvepladser, du skal beflyve.
- Check Notams. Det er både dumt og risikofyldt at flyve ind i et aktivt skydeområde eller lande på en lukket plads.
- Hav en alternativ plan forberedt for din flyvning, hvis det viser sig, at den første ikke kan gennemføres.
- Specielt ved beflyvning af korte græsbaner. Lav en udførlig beregning af landingsdistancen. Udover oplysningerne i flyets håndbog kan du hente værdifuld information fra AIC B 09/01.
- Specielt ved start fra korte græsbaner. Lav en udførlig beregning af startdistancen. Udover oplysningerne i flyets håndbog kan du hente værdifuld information fra AIC B 38/02.
- Brug tid før start på at sætte dig ordentligt ind i flyets udstyr – du får ikke tid til det undervejs.
- Undlad konsekvent brug af GPS ved alle flyvninger. Flyv med passende mellemrum efter punkter udsat i kortet. Herved sikrer du, at du fortsat kan flyve VFR, hvis GPS'en en dag ikke virker.



SLV har udgivet en ny folder om BL 8-10 rapportering til privatpiloterne - på bagsiden finder du de 10 gode råd. Hent folderen på [www.slv.dk](http://www.slv.dk)



## : Dumme fejl eller dovenskab

**Som aldrig før er der fokus på runway incursions, ulovlig indtrængen i luftrum og overtrædelse af love og bestemmelser. Årsagen er – desværre – at der som aldrig før er sket et skred i piloternes holdning til flyvesikkerhed.**

*Af Jan Schunck, flyveleder tilknyttet flysikpilotprojektet*

I forbindelse med implementering af BL 8-10 blev der indført et straffrit rapporteringssystem. "Fidusen" er, at man nu skal indrapportere hændelser og overtrædelser af de forskellige love og retningslinjer uden, at man med det samme vil risikere at få at vide, at næste møde vil blive afholdt i byretten!

Der er blevet sendt breve til alle certifikatindehavere, afholdt løbende flyvesikkerhedsseminarer, SLV drager land og rige rundt med et planspil og en flyveleder i de lokale flyveklubber for at sætte fokus på diverse procedurer, og senest fik 45 piloter banket rusten af vingerne på flysiktræffet på Tåsinge. Men spørgsmålet er, om det hjælper? Og jo – det tror jeg nok, det gør, det er i hvert fald mine egne betragtninger.

Vi har nu rejst rundt med planspillet til ca. 15 klubber, og hver gang har tilbagemeldingerne fra klubberne været de samme: "Et godt planspil – vi fik lært meget og fik en del at vide, som vi ikke vidste før". De piloter, der går lidt op i flyvning kommer og deltager. De læser de forskellige papirer, de får tilsendt, de opsøger selv information, og de tager flyvning seriøst.

Desværre er antallet af runway incursions stadig for højt, og i det hele taget sker der for mange "småting", som burde være undgået. Hvorfor mon? Under processen har jeg spurgt mig selv og andre om det samme, men ingen kan for-

klare, hvorfor alle tiltagene ikke har fjernet eller i det mindste reduceret alle "dumme fejlene" fra GA. Jeg er efterhånden kommet til den konklusion, at der blandt privatpiloter er en "hård kerne", der blot bemærker, at de nu igen har fået et brev fra SLV, og ellers sætter sig ind i flyet og flyver en tur uden at tjekke op på noget som helst.

For at sætte lidt kød på mine påstande vil jeg lige komme med nogle "live" eksempler fra min dagligdag som flyveleder i Roskilde.

OY-SIK skal til Anholt. Da piloten forlader CTR spørger han: "Hvad er frekvensen til COIF"? Mon ikke piloten skulle have tjekket det, inden han fløj.

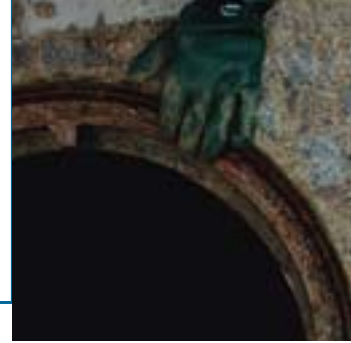
OY-SIK er på vej mod Anholt: "Roskilde TWR, Værløse svarer ikke, når jeg kalder – har de fået ny frekvens"? "Nej, Værløse blev lukket for 3 måneder siden".

"Roskilde TWR, kan du oplyse om Jægerspris' skydeområde er aktivt". Mon ikke det skulle have været tjekket inden flyvningen.

På vej ud til opvarmning bane 29: "OY-SIK kør via twy A og B til opvarmning bane 11". Svar fra pilot: "Øhhhh – hvad mener du med A – er det ydre perimeter? Tja – det blev ændret for flere år siden. Hvad med at få et kort over lufthavnen.

OY-SIK krydser bane 11 på vej til hangarområdet efter landing bane 21. TWR siger: "OY-SIK du har krydset bane 11 uden tilladelse, og jeg vil skrive en ATSR på overtrædelsen". Svar fra pilot: "Jamen, jeg kunne ikke høre, hvad du sagde, og der var ingen trafik".

Jeg observerer et SSR svar inde i RK TMA i 3200FT, SSR kode 7000. ATC: "Fly i RK TMA over KOR VOR, identificer dig selv".



Svar: Transponderen blev slukket og ekkoet forsvandt mellem Ringsted og KOR.  
Tja – sådan kan man også gøre det.

OY-SIK kører på TWY A uden tidligere kontakt med TWR: "OY-SIK – hvad laver du på TWY A – det er manøvreområde".

Svar: Der holder en bil på TWY D, og jeg ville ikke forstyrre".

Jeg talte med en pilot om det vidunderlige ved en GPS. Han fortæller: "Det er så smart. Jeg fløj lige til EKBI i foråret. Ruten gemte jeg i GPS'en og næste gang jeg fløj, satte jeg mig bare ind og fløj af sted uden alt det besvær". Jeg spurgte: "Hvad med vejr og NOTAM"

Svar: "Nå, det kan jeg jo bare spørge COIF om, når jeg er kommet i luften, og selvom det bliver lidt grumset, så ved jeg jo altid, hvor jeg er".

OY-SIK på vej mod EKRR fra EKHG. TWR: "OY-SIK kom i CTR via VALBY for anflyvning af bane 11, QNH 1012".

Pilot: "ØØHH – VALBY? – Mener du Valby ved Zoologisk have"?

TWR: "Nej – Rapportpunkt VALBY som afløste HIMLEV for 3 måneder siden".

OY-SIK flyver VFR langs øresundskysten og kalder TWR stik ØST: "Roskilde, OY-SIK vil gerne i CTR for landing fra Øst" TWR: "OY-SIK du har været i CTR uden tilladelse siden Køge, og jeg skal skrive en rapport på ulovlig indtrængen i luftrum".

Piloten ringede til TWR efter landing og det viste sig, at den ændring af CTR, der blev indført for adskillige måneder siden, var gået hen over hovedet på ham.

TWR: "OY-SIK efter afgang bane 21, højredrej mod Borup og rapporter Borup".

Pilot kører ind på banen, lige foran et landende fly. Han fik ikke starttilladelse, men udflyvningsinstruks, som han troede betød, at han måtte starte.

Og så kommer alle de mange tilfælde af glemte ting. Der glemmes fueldæksler, som vi finder på banen. Der returneres efter flyets papirer. Der returneres for refueling lige efter start. Der landes lige efter start for at lukke døre. Der taxies rundt med staticwiren fra fueltanken fastgjort til næsehjulet. Der køres rundt med trækstænger på næsehjul. Og endelig: Der taxies i et helt forkert fly end det, piloten troede han sad i!

Opsummering af ovenstående: Manglende planlægning og engagement. Det "sjove" er, at det IKKE er de helt unge piloter, der laver fejlene. De tjekker NOTAM, frekvens- og skydelister og hvad, der ellers er med til forberedelse til en flyvning. De, der laver fejlene, er efter min overbevisning typisk piloter med en del timer. De har fløjet til Anholt eller Billund mange gange, og det er næsten det samme hver gang. Rutinen tager over, men de glemmer, at luftrum, frekvenser, vejr og regler alle er dynamiske størrelser, der jævnlige ændres. Det er deres holdninger til flyvning, der er noget galt med. Man kan kalde det: "Det går jo nok" syndromet. Eftersom jeg ikke tror, at piloter er dumme, så må forklaringen jo være, at de er for dovne og uengagerede! Har de for travlt i hverdagen til at holde sig selv ajour med, hvad der sker indenfor deres eget område?

Hvis bare de ville sætte 10 minutter af inden flyvning til at tjekke NOTAM, frekvenser på ruten, flyvepladsens rullevejssystem, luftrum, så ville meget være vundet.

Mine påstande er lidt rå og kan måske virke stødende på sarte sjæle. En stor del af privatpiloterne vil heldigvis melde hus forbi – for de tilhører den gruppe, der planlægger og er aktive omkring deres certifikat.

Andre af jer vil blive stødt og måske vrede: Nu er de flyveledere ude med riven igen! Det er fint – kom bare op af stolen. Jeg vil meget gerne i dialog med jer, for kun gennem dialogen kan vi få vendt alle problemerne og finde ud af, hvad der skal gøres for at højne sikkerheden.

**Send gerne dit synspunkt til brevkassen**



**Vagn Jensen, der er bestyrelsesmedlem i Dansk Motorflyver Union og formand for Konkurrenceudvalget, mener, at mange af de danske privatpiloter tager for useriøst på sikkerheden, når de skal ud at flyve. I forberedelsesfasen springer de fleste over, hvor det er nemmest og lader for eksempel være med at lave en driftsflyveplan. Han siger, at sjusk med sikkerheden kan have katastrofale konsekvenser, og det har han selv været meget tæt på at erfare i en episode, hvor der var nul sigt, en jumbojet og en venlig tysk flyveleder indblandet.**

*Af Thomas Jensen, freelance journalist*

Vagn Jensen hører hjemme på Randers Flyveplads. Der har han sin Piper Cherokee stående, og når han skal ud at flyve i den, sørger han altid for at være velforberedt. Det har flyvelederen på pladsen bidt mærke i.

“På en VFR-tur, hvor jeg kom tilbage til Randers, havde jeg en sjov oplevelse med ham. Han sagde til mig over radioen: Vagn, er du ikke lidt upræcis i dag? Jeg spurgte om, hvorfor han sagde det, og han svarede, jo, du havde meldt din estimerede ankomst til 15.02, og du er her 15.01, så du holder ikke planen, som du plejer”, fortæller Vagn Jensen grinende.

### **Nemmere med GPS**

Vagn Jensen er stor fortaler for, at piloter bliver ved med at forberede deres flyvning grundigt, selv om der i dag er mange avancerede hjælpemidler som for eksempel GPS til rådighed. Som formand for Konkurrenceudvalget i Dansk Motorflyver Union ved han, hvad det vil sige at skulle forberede og gennemføre en flyvning præcist på den ‘gamle måde’ uden de nye hjælpemidler.

“Når vi gennemfører konkurrenceflyvninger, måler vi vores mellemtider med meget korte intervaller. Et rapportpunkt skal eksempelvis passeres med en præcision på to sekunder, og for at kunne forberede det, skal man vide, hvordan man laver en flyveplan”, siger Vagn Jensen.

Han mener, at mange piloter ikke tager sig tid til at lave grundige forberedelser af deres flyvning. Mange sætter sig simpelthen bare ind i flyveren uden vejroplysninger og flyveplan, stoler på hjælpemidlerne og starter.

“Det bryder jeg mig ikke særligt meget om. Jeg synes, det er et problem, hvis man ikke har tænkt ruten igennem inden flyvningen, og at man ikke har fået de sidste nye MET-oplysninger, så man eksempelvis kender højdevinden, for det har selvfølgelig stor indflydelse på din flyveplan og i sidste ende også sikkerheden”, forklarer Vagn Jensen.

### **Mælkehvidt over Tyskland**

Det med planlægningen er en af Vagn Jensens store kæpheste. Det hænger blandt andet sammen med, at da han som nyuddannet privatpilot skulle ud på sin første længere tur, var han udsat for en meget ubehagelig oplevelse. Fire maskiner fra Randers Flyveklub var nået til Siegen i Tyskland uden problemer, og piloterne havde sammen med deres familier haft et par pragtfulde feriedage, da de skulle til at vende snuden hjemad.

“Vejret var lige så pragtfuldt som de foregående dage, men vi ville alligevel checke med det tyske MET-office for at høre, om vi kunne rende ind i noget uvejr på vej op gennem Tyskland. Svaret fra meteorologen var, at der ikke var no-

gen problemer, der kunne højst blive tale om lidt morgentåge og lidt diset vejr, men det ville snart forsvinde”, genfortæller Vagn Jensen. De fire maskiner kom godt af sted, vejret var godt nok lidt diset, men ikke noget at skrive hjem om. De fire maskiner lå med en halv kilometers afstand, og alt gik planmæssigt, indtil piloterne i 3000 fods højde fandt ud af, at den tyske meteorolog havde taget fejl.

“Der var som sagt lidt diset, men pludselig med et havde vi mistet jordsigten. Vi havde ikke set det komme, og nu befandt vi os fire maskiner inde i en mælkevid sky, hvor al fornemmelse af op og ned var forsvundet. Jeg bad de tre andre maskiner om at vende om for at komme ud af skyen, mens jeg ville fortsætte ligeud, for at vi ikke skulle flyve ind i hinanden. Jeg vidste, at jeg var meget tæt på Hannover kontrolzone”.

Hjemmefra havde han ved hjælp af sin streg i kortet fundet anflyvningskort frem til alle alternative pladser, der lå op til 50 kilometer fra track og skrevet deres frekvenser ned. Han havde sat dem alle sammen ind i plastiklommer i en mappe, så han skulle heldigvis ikke til at bøvle med kort og anflyvningsprocedurer, mens han befandt sig inde i ‘mælkeskyen’ og havde nok at gøre med at holde piper’ens vingerne vandrette. Han fik uden de store problemer fundet Hannovers frekvens og fik fortalt dem om situationen. Han fik lov til at fortsætte ind mod dem, mens de ved hjælp af radaren ledte ham på rette kurs.

### Jumbo på banen

“Jeg begyndte ret hurtigt at svede, for jeg tænkte på, at min instruktør havde fortalt om, at man ikke holder lang tid inde i en sky, maksimalt en to-tre minutter, før man mister overblikket med stor risiko for at styrte ned”, siger Vagn Jensen.

Men det gik overbevisende godt. 15 minutter og en del håndsved senere kunne flyvelederen fortælle, at de befandt sig over lufthavnen.

“Vi kom ned i 1200 fod, og tårnet spurgte, om vi kunne se jorden. Negativ. Ned i 700 fod, og igen måtte vi melde negativt tilbage”.

Han havde efterhånden fået mod på instrumentflyvningen, så da flyvelederen spurgte ham, om han kunne lave en 360 grader, svarede Vagn, selvfølgelig kunne han det. Inde i skyerne fik han manøvreret maskinen en omgang rundt og fik lov til at gå yderligere ned.

“I 400 fod fik vi jordsigte, og banen lå lige foran os, og jeg fandt ud af, hvorfor jeg var blevet bedt om at lave en 360 grader. Nede på jorden var en jumbojet ved at rulle af banen ind på taxivejen, og jeg blev takket over radioen af jumbo-kaptajnen for at have sparet dem 5000 pund brændstof ved at lave min lille manøvre, så han kunne lande først”, beretter Vagn Jensen om den dramatiske episode.

Han fik senere at vide, at han selvfølgelig havde førsteprioritet til at lande, men når det nu kunne lade sig gøre at holde ham deroppe lidt endnu, havde man i tårnet valgt at lade jumboen komme ned først.

### Dårlig træningstilstand

“Det første, jeg tænkte på, da jeg kom ned, var, at det var godt, at jeg havde kort og frekvenser klar, så jeg havde mere overskud til at flyve maskinen inde i skyerne og ikke skulle til at slås med at finde tingene frem”, siger Vagn og fortæller, at de tre andre maskiner også kom sikkert ud af skyerne og landede på en alternativ plads.

“Situationen i Hannover er et eksempel på, hvad god planlægning kan betyde for en flyvning. Det gav mig en større ro, og jeg tror, det hjalp mig meget i situationen, og derfor synes jeg, det er problematisk, hvis man ikke forbereder sig grundigt”, siger Vagn Jensen, der udover at kunne spore et vist sjuskeri hos de danske privatpiloter også mener, at træningstilstanden hos nogen af dem er for dårlig, fordi de kommer ud at flyve for sjældent.

“Jeg mener, at man jævnligt skal ud at lave en fire-fem landinger for ikke at blive rusten. Man skal også huske at øve sig i sidevindslandinger og i at gå om, så den dag, hvor man virkelig får brug for det, ikke har glemt, hvordan det skal gøres, og det gælder i det hele taget med alle nødprocedurer”, siger præcisionsflyveren.



## For sen erkendelse af, at man har brugt for meget af banen!

Gennem 40 år har jeg været ejer af flyvepladsen på Endelave, og har dér ofte været vidne til faretruende situationer i forbindelse med start og landing. Ligeledes ser man hvert år ofte havari-rapporter om fly, der er fortsat ud over baneenden - for det meste heldigvis uden personskade - men meget ofte med skader på materiellet.

Ligesom på tyske flyvepladser har jeg derfor ved midten af min flyveplads anbragt tre gulmalede 25 liter plastdunke ved hver side for at fortælle piloterne, at nu har man brugt halvdelen af banen, ligesom der i instruktionerne for min flyveplads står, hvad den gule markering betyder.

Jeg har gennem årene, første gang i 1981, gang på gang foreslået Statens Luffartsvæsen en lignende ordning her i landet, men det er som at slå i en dyne, og der sker intet. På mindre end en dag kan en mand sikkert klare den sag, og det vil kun koste brevpapir og porto.

En opfordring til ejere af de små private flyvepladser vil sikkert blive efterfulgt. Alle er jo interesseret i flyvesikkerheden, og udover ulejligheden koster det bare seks 25 liter plastdunke fra genbrugspladsen og en bøtte gul maling. Der skal en skovfuld sand i hver, så de ikke blæser omkuld, og håndtaget ovenpå er handy, når dunkene skal flyttes ved græsslåning.

Desuden er et brev til samtlige certifikatindehavere og flyveskoler med forklaring på de gule spande også nødvendig.

Havde flyvepladsen på Mors haft markering af midten af banen, og piloten vidst hvad det betød, havde han måske i tide besindet sig til at gå rundt igen. (Læs HCLJ's havari-rapport om et havari på Mors den 30. juli 2002 med fire dræbte).

Jeg har selv i min grønne ungdom haft en oplevelse som lignede ulykken på Mors, men slap med skrækken. En tidlig morgen da Karin og jeg var på vej hjem fra vor nykøbte gård på Endelave, hvor vi havde efterladt børnene hos mormor, lå der tordennejr over Vestjylland, så vi måtte gå til Herning og vente på, at bygen skulle drive over. Da vi startede ud fra Herning, var vinden fra vest, og da vi kom til Fårborg nær Bregning kro, hvor vi havde vor flyveplads, før Stauning blev bygget, tænkte jeg ikke på, at vinden måske var anderledes der. Jeg fløj østfra direkte ind for at lande ned ad bakken på den 600 meter lange mark, og kom for sent til den erkendelse, at jeg havde alt for meget fart på, og at marken ikke var lang nok. Jeg gav gas og kom med nød og næppe over højspændingsledningerne nede ved gården. Halehjulet havde fået fat i den øverste hegnstråd rundt om den mark, vi landede på, og havde taget et stykke af tråden med og hængt den på højspændingsledningerne, hvor gnisterne nu sprang, mens vi heldigvis fortsatte med at flyve. Det viste sig, at vinden her var østlig - altså lige modsat i Herning kun 40 kilometer derfra. Vor vindpose stod nede ved gården, og vi kunne ikke oppe fra den anden ende af marken se, hvordan den vendte, og jeg havde ikke været opmærksom på alle de små tegn, som siger noget om vinden.

Idet jeg håber, at man på Ellebjergvej vil komme ud af starthullerne til fremme af flysikkerheden. Mens græsset gror dør horsemor!

Med venlig hilsen  
Jens Toff

### Skriv til os:

Adressen er:  
OY-SIK  
Statens Luffartsvæsen  
Ellebjergvej 50  
2450 København SV

E-mail: oysik@slv.dk

Redaktionen forbeholder sig  
ret til at forkorte indlæggene.

## Kære Jens Toft

Tak for dit læserbrev om afmærkning af midten af banelængden på private flyvepladser. Vi videregiver hermed din opfordring til de private flyvepladser rundt om i landet om at afmærke banemidten i stil med din egen afmærkning på Endelave Flyveplads. Som det er i dag, sker der ingen regulering på de private flyvepladser, men SLV er bestemt interesseret i at videreføre midte tiltag til forbedring af flyvesikkerheden. Ofte er banelængden på de disse flyvepladser marginal i forhold til performance for de benyttede flytyper, og som du påpeger i læserbrevet, stiller de korte baner netop store krav til piloternes planlægning, korrekt start- og landingsteknik og en klar grænse for, hvornår piloten bør vælge at afbryde en landing - fx ved at kunne se, hvornår man passerer banemidten.

Redaktionen

## Læs mere på



### Fysikseminar i Vejle

I år var seminariet præget af årets mange afholdte arrangementer. Det blev til en evaluering af de fem afholdte meteorologiforedrag, de ti afholdte radiokommunikationsspil og endelig Fysiktræffet på Tåsinge. Alle var enige om, at det havde været anstrengelserne værd, idet der løbende hen over året var modtaget mange positive tilkendegivelser omkring de afholdte aktiviteter.

Flyskpiloterne drøftede det kommende års aktiviteter, der bl.a. byder på en række foredrag rundt omkring i landet over temaet Human Factors. I den anledning er der nedsat et "rejsehold" bestående af Jens Elmeros, Jørn Vinther og Henrik Sandum. Første foredrag finder sted i Herning den 12. januar.

På [www.slv.dk/erhverv](http://www.slv.dk/erhverv) kan du læse hele referatet fra fysikseminaret.

### Roadshow 2005...

om Human Factors, som er en faktor i mange hændelser og havarier. Ikke mindst udviklingen i 2004 har sat ekstra fokus på begrebet.

Roadshow 2005 tager emnet op og ser bl.a. på havariet med en MD 80 i Milano/Linate. Vi gennemgår ulykken med videomateriale og gør rede for havarirapportens konklusioner.

Vi fortæller om ydeevne og præstationer og gennemgår aktuelle hændelser fx fra BL 8-10 indberetninger.

Find datoer for arrangementet på [www.slv.dk/erhverv](http://www.slv.dk/erhverv)

## Sikkerhedspensionist

**Fra januar er Jørn Vinther ikke længere generalsekretær i den Kongelige Danske Aeroklub. Han har valgt at lade sig pensionere for anden gang, og han skal nu bruge den ekstra tid på kone, ballon og rejser. Men de danske flyvere vil dog blive ved med at støde ind i den aktive pilot ude i klubberne, for Jørn Vinther bliver ved med at fortælle om og kæmpe for bedre sikkerhed for privatpiloterne. Fra januar til marts er han på turné for Rådet for Større Flyvesikkerhed, hvor han skal være med til at lære flyverne mere om sikkerhed.**

*Af Thomas Jensen, freelance journalist*

Det er ikke en uvant situation for Jørn Vinther at gå på pension. For fem år siden blev han som 60årig for første gang kaldt pensionist, da han stoppede i SAS efter mere end 30 års tjeneste. Men selv om han måtte aflevere kaptajnuniformen og gå ud af medarbejderindgangen i Kastrup for sidste gang, var det dog ikke ensbetydende med, at han skulle til at ligge på den lade side. Han blev kort tid efter valgt som øverste repræsentant for de danske privatflyvere, og han har nu i fem år været generalsekretær i den Kongelige Danske Aeroklub.

“Jeg har været meget glad for at være med i KDA, og det har været spændende at arbejde for privatflyvningen i Danmark. Men det er et job, der tager lang tid, og jeg har været nødt til at prioritere voldsomt i de ting, jeg har gjort. Stillingen som generalsekretær er berammet som et halvtidsjob, men jeg har brugt langt mere tid på det, og jeg har det princip, at et job som det, jeg har haft i KDA, skal man ikke have i mere end fem år. Nu har jeg ydet det, jeg havde lyst til”, fortæller Jørn Vinther.

Engagementet i KDA har også handlet om at kæmpe for bedre sikkerhed for de danske privatpiloter. Derfor var Jørn Vinther en ivrig for-

kæmper for at få etableret Flysikprojektet, da det første gang kom på tale for nogle år tilbage. Det er et samarbejde mellem KDA, Rådet for Større Flyvesikkerhed og Statens Luftfartsvæsen, der begyndte i 2001 for at sætte fokus på og højne sikkerheden blandt piloterne for at bringe antallet af havarier ned.

“Jeg synes, det er meget vigtigt at informere og formidle om flyvesikkerhed. Det er en langsigtet proces. Man ser ikke et fald i ulykker i morgen, fordi man sætter noget i gang i dag. Det er et vedholdende arbejde, man er nødt til at blive ved med at gøre for at vinde kampen mod ulykkesstatistikkerne”, siger Jørn Vinther.

### På sikkerhedsturné

Selv om Jørn Vinther fra januar officielt er folkepensionist og ikke længere skal møde op på KDAs kontor i Flyverhuset i Roskilde Lufthavn til hverdag, er det ikke slut med at være aktiv indenfor flyveverden. Han stopper ikke umiddelbart som næstformand i Rådet for Større Flyvesikkerhed, og der er også planlagt en vinterturné, hvor læge Jens Elmeros, Henrik Sandum fra SLV og Jørn Vinther skal ud i seks flyveklubber og fortælle om sikkerhed. Vinterens tema er human factors – eller på dansk menneskelige årsager – hvor der bliver sat fokus på de menneskelige fejl, der fører til alvorlige situationer og i værste fald havarier.

Jørn Vinthers indslag bliver en grundig og interessant gennemgang af Milano-ulykken i 2001. En SAS-maskine ramte ind i et mindre privatfly på banen i Linate Lufthavnen med SAS' værste ulykke nogensinde til følge.

“Jeg har selv fløjet på Milano i mine 30 år som trafikflyver i SAS, endda i samme type som den forulykkede MD-87'er. Det interessante ved havarirapporten fra ulykken er, at den er særdeles veldokumenteret og dermed giver et præcist billede af, hvad der foregik. Den viser netop, hvilke katastrofale konsekvenser det kan have, hvis en række menneskelige fejl bliver begået,

og de ikke bliver opdaget i tide”, forklarer Jørn Vinther og fortsætter med at forklare om sin egen rolle:

“Grunden til, havari-rapporterne bliver lavet, er jo netop, at vi andre skal lære noget af dem, ellers kunne man lige så godt lade være, og jeg synes, det er vigtigt, at nå helt ud i klubberne og formidle og informere om andres fejl, så de ikke bliver gentaget”.

En anden ting, der også ligger Jørn Vinther meget på sinde, er at få piloterne ude i klubberne til at have et realistisk forhold til flyvning og deres egne evner.

“Det har meget stor betydning for mig at tale med piloterne og prøve at overbevise dem om, at det er vigtigt, at man accepterer, at man er usikker. Man skal kende sine grænser. Hvis man er i tvivl, om man kan flyve i den pågældende sigt, skal man lade være. Jeg vil meget gerne være med til at fortælle om, hvor galt det kan gå, hvis man ikke overholder reglerne”, siger Jørn Vinther og tilføjer, at vores VFR-regler faktisk er ret fornuftige:

“Fem kilometer sigt er ikke så forfærdelig meget, og har man kun 500 fod op til skybasen, når man starter fra eksempelvis Ringsted eller Møn Flyveplads skal der ikke meget til, før man er faret vild, så det kan være ekstremt farligt, hvis man ikke overholder vores regler om vejrmindima”, får han flettet ind.

### **Piper, Australien og ballon**

Det er ikke sådan lige at sige farvel til flyvningen, når man begyndte at flyve som 18-årig, har været 10 år i Flyvevåbnet som jetpilot og derefter en halv menneskealder i SAS. Udover sit frivillige arbejde i Rådet for Større Flyvesikkerhed med at tage rundt og fortælle om sikkerhed har Jørn Vinther da også tænkt sig at fortsætte som bestyrelsesmedlem i Dansk Ballon Union. Derudover skal den nye pensionisttilværelse også garneres med flere oplevelser i udlandet sammen med den nærmeste familie. Jørn Vinther har en søn i Australien, der ifølge den gamle SAS-kaptajn nok snart får besøg af sin mor og far. Han har stadig sit A-certifikat, eller et PPL-A, som det hedder i dag, og det skal bruges på PA-22'eren, der i øjeblikket står det meste af tiden i en hangar på Ringsted Flyveplads. Mens han har været KDA-generalsekretær er det kun blevet til en 12-14 timer om året i den og det samme i ballonen, men der skal flyves noget mere, som Jørn Vinther siger.

Og på spørgsmålet om, hvorfor han ikke også stopper med at tage ud i flyveklubberne for at fortælle om sikkerhed og lade andre tage over, er hans svar:

“Det er et godt spørgsmål, som du måske også skulle stille til min kone, da hun synes, mit frivillige arbejde til tider tager meget af min tid. Men mit svar er, at jeg synes, det er interessant, og jeg mener, jeg kan gøre en forskel på netop sikkerhedsområdet. Jeg har det sådan, at selv om det er et ulønnet stykke foreningsarbejde, jeg udfører, er det vigtigt at komme ud i klubberne og fortælle om, hvor galt det går, så vi kan undgå ulykker og dermed redde menneskers liv”, forklarer Jørn Vinther.





Indstik: Flysiktræf på Tåsinge



#### OY-SIK

er udgivet af SLV i samarbejde med Rådet for Større Flyvesikkerhed og flysikpiloter fra hele landet

Ansvarshavende udgiver:  
Kurt Lykstoff Larsen, Luffartsdirektør

Daglig redaktør: Tina Larsen

Redaktion:  
Henrik Sandum, Henning Christensen, Solveig Leifdóttir, Tina Larsen, Per Veingberg, Ole Lynggaard, Torben Jørgensen, Lars Jensen, Jørgen Lolk Larsen, Peter Udsen og Keld Zülów

Korrekturlæser: Bert Martinsen

Layout: Solveig Leifsdóttir

Foto: Polfoto, Jørn Vinther, Tina Larsen, Henrik Sandum, Jim Hansen og Mogens Grøndahl

Tryk: Litoprint ApS

Bladet distribueres vederlagsfrit til flyveklubber, unioner, luffartsskoler, flyvepladser, Flyvemedicinsk Klinik og flyvelæger

Informationerne i OY-SIK er tænkt som generel flyvesikkerhedsmæssig information. Redaktionen påtager sig intet ansvar for manuskripter, der indsendes uopfordret. Indholdet står til fri redaktionel benyttelse mod tydelig kildeangivelse

ISSN 1603-2330

Oplag: 4500

Næste nummer udkommer i marts

Deadline er 1. februar 2005

Adr. Att.: OY-SIK  
Statens Luffartsvæsen  
Ellebjergervej 50  
2450 København SV  
Tlf. 36 18 60 00  
E-mail oysik@slv.dk

## Indhold

- Tema: Hul i planlægningen ..... 2
- FlyvePLANlægning / skråPLAN ..... 2
- 10 gode råd - før og efter flyvningen ..... 3
- GA: Dumme fejl eller dovenskab ..... 4
- Planlægning, planlægning, planlægning ..... 6
- Læserbrev  
    For sen erkendelse af, at man har brugt  
    for meget af banen ..... 8
- Læs mere på [www](http://www) ..... 9
- Sikkerhedspensionist ..... 10
- Indstik i OY-SIK 4: Flysiktræf på Tåsinge.



Redaktionen ønsker alle læserne god jul og opfordrer alle til at gribe pennen og skrive til brevkassen. Stil spørgsmål, rejs en debat eller giv dine holdninger omkring flyvesikkerhed til kende. Hvad er fx dit syn på privatpiloternes lemfældige og overfladiske holdning til flyvesikkerheden?

