

1
2005



VEJEN TIL BEDRE RAPPORTERING

OY-SIK

Statens Luftfartsvæsen

Indhold

• Preflight check afslører fræk fugl	3
• Ændringer i Copenhagen Area	4
• Beregn din landingsdistance	6
• VFR-trafik og TCAS II	8
• Tema	
Vejen til bedre rapportering	10
Sådan forbedrer du flyvesikkerheden	11
Rapporter - Hvilken skal jeg vælge?.....	12
Et fælles rapporteringssystem i EU	14
Holdet bag havarirapporterne	15
• Case - fra en pilots bagage	
Stol altid på din flyvemeteorolog, din kone og dit kompas	18
• FAQ om flyvetræning ~ SEP(LAND)	22
• Læserbrev:	
BP dropper levering af brændstof til mindre flyvepladser	23
Nye ublu gebyrer forringer flyvesikkerheden	24

OY-SIK er udgivet af SLV i samarbejde med Rådet for Større Flyvesikkerhed og fysikpiloter fra hele landet.

Ansvarshavende udgiver:
Kurt Lykstoff Larsen, Luftfartsdirektør.
Daglig redaktør: Tina Larsen.

Redaktion: Henrik Sandum, Henning Christensen, Solveig Leifdottir, Tina Larsen, Per Veingberg, Ole Lynggaard, Torben Jørgensen, Lars Jensen, Jørgen Loik Larsen, Peter Udsen og Keld Zülöw.
Korrekturlæser: Bert Martinsen.
Layout: Solveig Leifsdottir.
Tryk: KLS Oplag: 4500

Bladet distribueres vederlagsfrit til flyveklubber, unioner, luftfartsskoler, 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. Næste nummer udkommer i juni. Deadlines: 2/5 - 1/8 - 31/10.

ISSN 1603-2330

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

Velkommen til OY-SIK

Jeg husker endnu spændingen, da SLV for 3 år siden sendte det første OY-SIK magasin på gaden. SLV ville yderligere fremme og støtte dialogen om flyvesikkerhed, men ville privatpiloterne, klubberne mv. finde det relevant at bruge netop dette medie? I redaktionen har vi løbende fået positive tilbagemeldinger, og piloternes aktive engagement i magasinet tyder på, at det lykkedes. Det magasin, som du har i hånden i dag, er derfor et konkret bevis på, at OY-SIK er et nyttigt redskab mellem myndigheder, unioner, organisationer, klubber og de enkelte piloter, men magasinet skal også være en platform for debat læserne imellem. Så min opfordring lyder: Læs magasinet og diskuter gerne emner, artikler og læserbreve med dine klubkammerater.

OY-SIK udvikler sig hele tiden. Som noget specielt i år bringer vi en case, hvor vi giver læserne mulighed for at tage et kig ned i en privatpilots "kuffert". Vi finder frem til en række logbøger, der rummer oplevelser/erfaringer, som andre piloter kan drage nytte af – til gavn for flyvesikkerheden. I OY-SIK kan læserne også støde på en række temaartikler, ad hoc baggrund-artikler og endelig har brevkassen plads til både spørgsmål og debatindlæg om flyvesikkerhed.

Spændende bliver det – sammen med fysikpiloter, Rådet og privatpiloter - at arbejde videre med et magasin, der skal oplyse, inspirere, engagere, give stof til eftertanke, og endelig give læserne nogle helt konkrete værktøjer, som kan bruges før, under og efter en flyvning. Bare vent og læs!

Tina Larsen



Fuglen har gemt sin kæmpe rede dybt inde i halepartiet, og den er helt usynlig udefra. Men et preflight check afslører, at reden påvirker højderoret.



Lidt diskret snavs på højderoret er eneste ydre tegn på, at en fugl er flyttet ind i halen på flyveren.

Preflight check afslører fræk fugl

Det er ikke kun piloter, der har en forkærlighed for flyvemaskiner. Fugle og andre dyr søger også ind i fly, og det giver problemer. Husk derfor et grundigt preflight check.

Tekst og fotos af Keld Johnsen og Anette Rosenthal

Lidt fugleklatter og snavs på højderoret. Det er eneste synlige tegn på, at vi har fået ubudne gæster i flyveren, en Cardinal 177 RG. Først er vi bare lidt irriterede over, at en fræk fugl har gået rundt på flyveren. Men da vores preflight check afslører, at højderoret mangler en tredjedel af sit bevægeudslag, er vi klar over, at noget er helt galt.

Vi er i Toulouse Blagnac i Sydfrankrig. Det er en stor international lufthavn med livlig trafik af både små og store flyvere. Lufthavnen er hjemsted for de meget aktive Airbus fabrikker. Vi er til et større Fly In arrangement, hvor vi holder parkeret i tre dage sammen med omkring 100 andre småfly. Men på trods af mange mennesker og larmende motorer har en krage med forår i blodet valgt at bygge rede i vores hale.

Kæmpe fuglerede

Efter at vi er blevet opmærksomme på, at vi har et problem, undersøger vi halepartiet nærmere. På grund af flyverens konstruktion er der en lille åbning ind i halen under sideroret. Men er den virkelig stor nok til at en fugl kan komme ind? Vi får drejet sideroret lidt og kan nu med besvær få en hånd ind i åbningen. Her kan vi mærke et par enkelte strå, og mistanken om fuglebesøg er dermed bekræftet. Så på jagt efter en fuglerede afmonterer vi inspektionslugerne ved halen. Vi bliver noget overraskede over fundet. På kun tre dage har fuglen udstoppet hele rummet i halen med kviste og strå. Redematerialet fylder en stor indkøbspose, og i flere timer fisker vi møjsommeligt strå ud fra det snævre rum i halen. Heldigvis er ingen kabler beskadiget, og højderoret fungerer igen perfekt, efter at reden er fjernet.

Husk preflight check

Det lærerige ved historien er, at fugle kan bygge store reder forbløffende hurtigt, også selv om de er omgivet af mennesker og larmende flytrafik. Reden vil ofte være helt usynlig udefra, men konsekvenserne kan være meget alvorlige. Hvis vi ikke havde opdaget fuglereden og var lettet, ville det fx have været umuligt at lave flare under landing. Så husk: *Udfør altid grundigt preflight check!*

Dyr, der elsker flyvemaskiner

- **Fugle:** Bygger især rede under motorhjælmen, i halepartiet og oppe i hjulbrøndene. Mest et problem om foråret.
- **Mus:** Kravler op langs understellet og gnaver og spiser af isolering om ledninger. Især et problem om vinteren.
- **Fluer og edderkopper:** Kravler ind i pitotrørets åbning og bygger rede. Især et problem om sommeren.

Ændringer i Copenhagen Area

Med lukningen af Flyvestation Værløse vil Copenhagen Area fra den 17. marts 2005 kun bestå af to TMA'er: København og Roskilde. Begge TMA'er vil fortsat være luftrumsklasse C, men over den nordlige halvdel af Sjælland betyder ændringen mere ukontrolleret luftrum og nye svæveflyveområder.

Af Birger Grevy, Naviair Roskilde ATC

Fra den 17. marts 2005 vil der kun være to Approach-enheder over Sjælland. Copenhagen Area vil kun bestå af de to TMA'er: København og Roskilde. Værløse TMA forsvinder nemlig som betegnelse, men enkelte dele vil fortsat være kontrolleret luftrum – fremover under Roskilde TMA. Både København og Roskilde TMA vil fortsat være luftrumsklasse C.

Den del af Værløse TMA, der havde bundgrænse i 1.500 fod gøres mindre, hvilket, kort sagt, giver mere ukontrolleret luftrum (luftrumsklasse G) over den nordlige halvdel af Sjælland.

Alle svæveflyveområderne har fået nye betegnelser. Områderne er ændret væsentligt i den nordlige del, og samtidig er der kommet enkelte nye områder. Alle svæveflyveområderne bestyres af Roskilde Approach.

Baggrund for ændringen

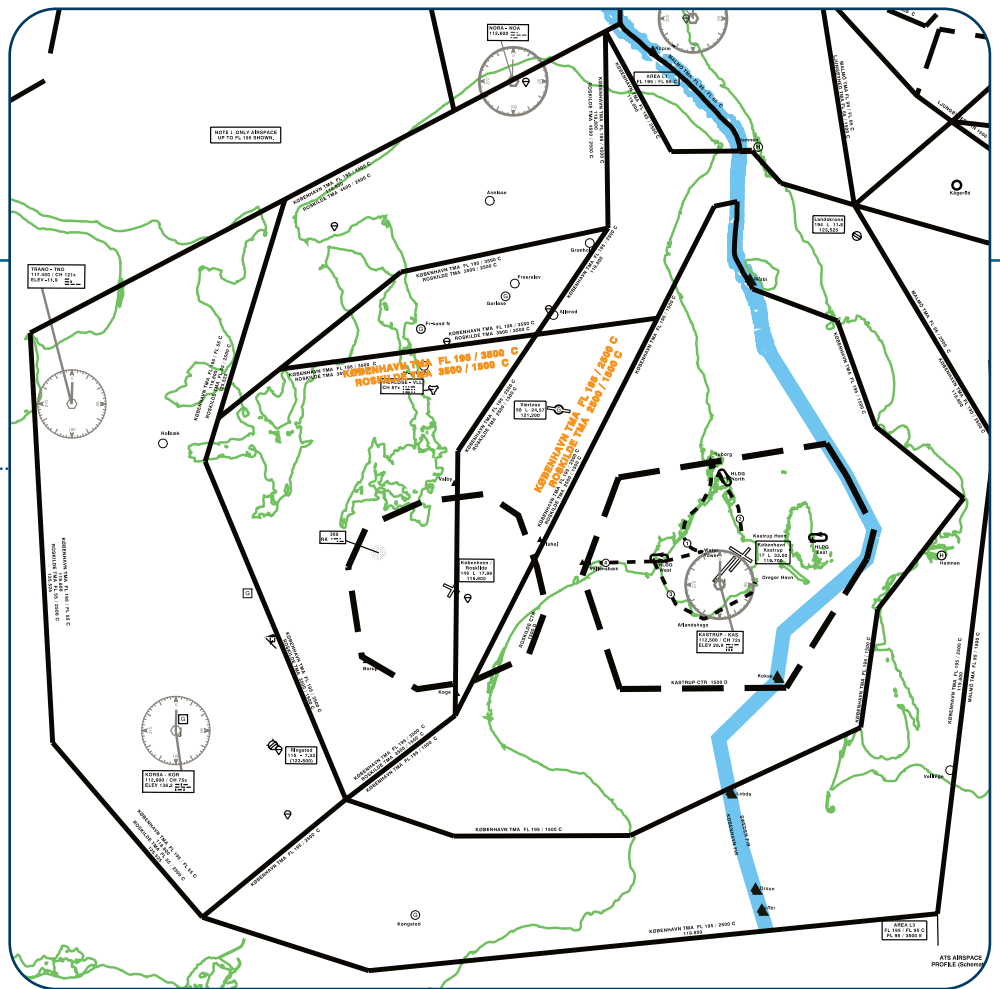
Copenhagen Area, som vi kender det i dag, kom til verden i 1992. Udstrækningen var fastlagt, så det kontrollerede luftrum kunne beskytte IFR-trafikken til og fra København, Roskilde og Værløse, og området blev underopdelt i tre TMA'er, København, Roskilde og Værløse.

Området er trafikafviklingsmæssigt meget komplekst, således er dele af ind- og udflyvningsprocedurerne beliggende i det hidtidige Værløse TMA, ligesom Roskilde har procedurer, der er delvist beliggende i København TMA, alt sammen noget du som bruger af luftrummet næsten ikke bemærker, da Flyvesikringstjenesterne de tre steder koordinerer procedurerne internt.

Bortset fra nogle mindre justeringer er Copenhagen Area ikke ændret væsentligt siden 1992, men i april 2004 lukkede Flyvestation Værløse, og flyvekontrollen blev nedlagt. Den officielle beslutning blev taget så sent, at det ikke var muligt at foretage og publicere de nødvendige justeringer på det tidspunkt. I perioden siden april 2004 har Naviair og KDA brugt tiden på at forhandle de mulige ændringer af luftrummet i Copenhagen Area med baggrund i Flyvestation Værløses lukning og under hensyn til krav om procedurer og luftrum fastsat af SLV. KDA havde endvidere et længe næret ønske om at foretage ændringer i svæveflyveområderne.

Umiddelbart skulle man tro, at når Værløse lukkede, kunne man bare fjerne Værløse TMA og gøre denne del af Copenhagen Area til ukontrolleret luftrum. Men på grund af de komplekse ind- og udflyvningsprocedurer har vi måtte gennem en grundig analyse, der kunne vise hvilke dele af det gamle Værløse TMA, der stadig skulle kunne bruges til IFR trafik til og fra København og Roskilde samt hvilke muligheder, der var for at ændre i svæveflyveområderne.

I forbindelse med lukning af Flyvestation Værløse er Værløse TMA nedlagt. Det har givet plads til en omstrukturering af København og Roskilde TMA områder.



Især i Nordsjælland (N-områderne) er der sket ændringer i linieføringen. Det giver mere plads til at boltre sig på for de nordsjællandske klubber.

Sydsjælland (S-områderne) har fået to nye områder S5 og S6 af hensyn til drageflyverne i området.

Nogle af N- og S-områderne er delt i hhv. 2 og 4 kasser.

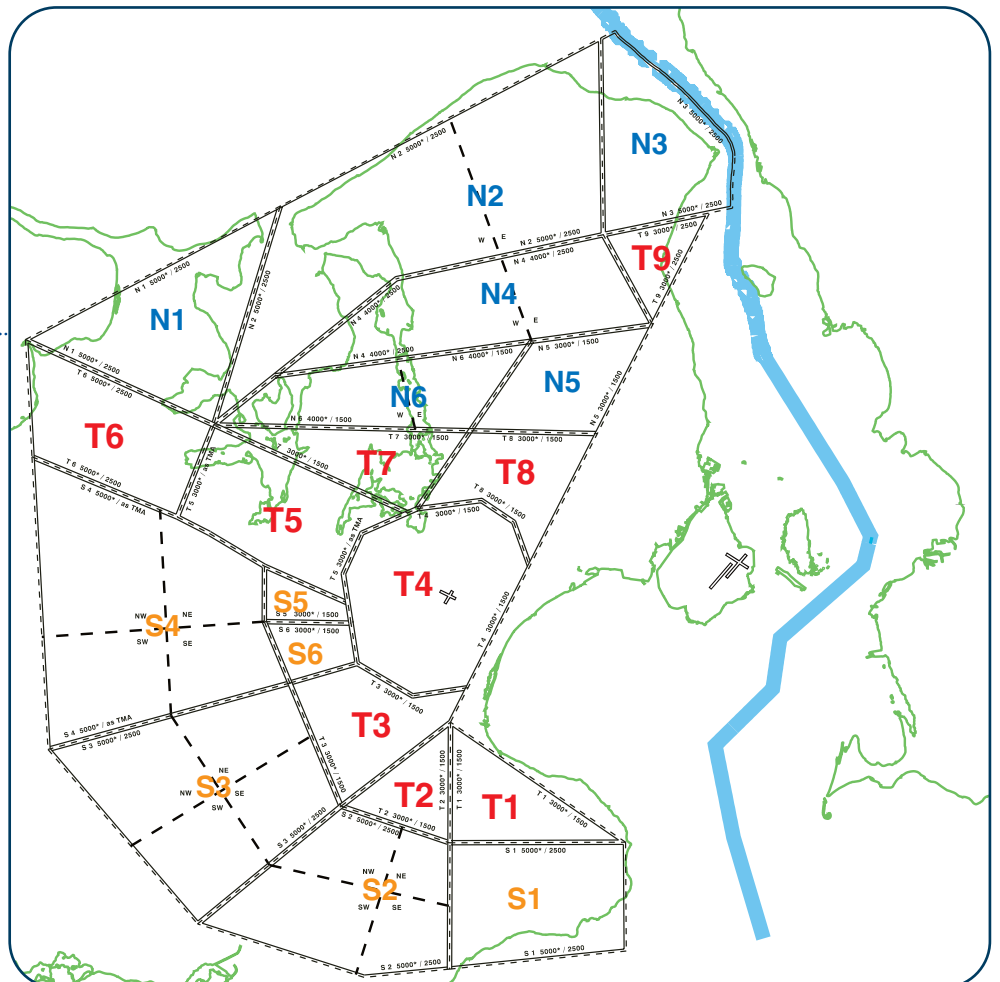
T1, T2 og T3 vil kunne tildeles som områder, når Kastrup bane 04 ikke er i brug.

Tjek det nye flyvekort

Vi håber, at ændringerne bliver til gensidig glæde for alle brugerne af luftrummet over Sjælland. Af hensyn til flyvesikkerheden, men også for at få det fulde udbytte af områderne, er det nødvendigt, at enhver, der flyver i området, sætter sig ind i ændringerne inden flyvning.

Det gør du nemmest ved at sikre dig det nye VFR-flyvekort, som gælder fra den 17. marts 2005 - kortet kan du købe hos SLV fra 7. marts.

AIP-ændringerne pr. 17. marts 2005 kan du se på SLVs website.



Beregn din landingsdistance

Hvert år indtræffer der typisk flere havarier i forbindelse med landing på korte græsbaner, men i en netop revideret AIC er der nu hjælp at hente for privatpiloterne til beregning af landingsdistancer på græsbaner.

Af Henrik Sandum, SLV

Den nye AIC indeholder dels et skema, der lister forhold, piloterne skal tillægge forskellige værdier, når de beregner landingsdistancer fx lufthavnens højde, forøgelse af standardtemperaturen og landingsbanens beskaffenhed, og dels tre eksempler, der gerne skulle være med til at gøre indholdet lettere forståeligt. Det er SLVS håb, at vi med udsendelsen af denne AIC har medvirket til at øge fokus på landinger på de korte græsbaner til glæde for flyvesikkerheden. AIC'en er opbygget på samme måde, som det er tilfældet med den AIC, der i 2002 blev udgivet om beregning af startdistancer (AIC B 38/02).

Væsentlige ændringer i den reviderede AIC

Den vigtigste ændring finder du under landingsbanens beskaffenhed, hvor nye engelske beregninger viser, at i de tilfælde, hvor græsset er vådt og meget kort, kan overfladen være så fedtet, at distancen kan øges med helt op til 60%. Altså en faktor på 1.6.

SLV opfordrer kraftigt til, at man som motorflyver sætter sig godt og grundig ind i udregningerne og gør beregning af start- og landingsdistancer obligatoriske ved alle flyvninger uanset baner-



nes længde. Det er den eneste måde, hvorved principperne bliver ordentlig indarbejdet. De fleste klubber holder her i foråret én til flere PFT-aftener for deres medlemmer - en oplagt ide er det at bruge én af disse aftener til en detaljeret gennemgang af den nye AIC om landingsdistancer.

SLV skal for en god ordens skyld bemærke, at denne AIC kun er vejledende. Skulle der fremgå mere restriktive data af flyets håndbog, er disse data selvfølgelig gældende. I den forbindelse skal det nævnes, at udregningerne kan være nok så korrekte, hvis piloten ikke overholder data fra flyets håndbog for landingsfart og højde. Sættes flyet først midt på banen, så vil det ofte ende galt!

Endelig anbefaler SLV, at privatpiloterne benytter samme sikkerhedsfaktor (1.43), som benyttes til erhvervsflyvning.

Regneeksempler fra AIC'en

SLV har gjort væsentligt mere ud af de medfølgende forklaringer i AIC'en, der denne gang indeholder tre eksempler på udregninger for henholdsvis Cessna 172 og Piper Pa 28-140. Vi gengiver her to af de tre eksempler.

Første eksempel

Cessna 172, MTOM: 2300 LBS/1043 kg

Brønderslev Flyveplads:

Bane: 01/19
Længde: 600 m. (græs)
Baneoverflade: Sne 2-4 cm.
Aerodrome elevation: 85 FT.
Landing bane 01

Vejr:

Vind: 010/3 kts.
Temperatur: minus 8°C.
Lufftryk: 1012 hPa

Udregning:

Total to clear 50FT obs.:	381 meter
Sne Tillæg 25 %:	95 meter
I alt	476 meter

Konklusion:

Landing kan finde sted i det aktuelle eksempel.

Tredje eksempel

Piper 28 Cherokee, MTOM: 2325 LBS/ 1055 kg

Frisenvænge Flyveplads

Bane: 09/27
Længde: 500 m. (oprindelig græs - se baneoverflade for detaljer)
Baneoverflade: Blød undergrund, lettere mudret, men uden stående vand.
Aerodrome elevation: 173 FT
Landing bane 27

Vejr:

Vind: 250/12 kts
Temperatur: 28°C.
Lufftryk: 1003 hPa

Udregning:

Først finder du Density Altitude (DA) for at finde landingsdistancen fra flyvehåndbogen.
Du kan bruge følgende tommelfingerregel: Pressure Altitude (PA) beregnes som 30 FT pr. hPa under 1013 hPa og dertil adderes 120 FT pr. grad Celsius over + 15°C samt flyvepladsens elevation:

$PA = (1013 - 1003) \times 30 \text{ FT} + 173 \text{ FT} = 473 \text{ FT}$
 $DA = (28 - 15) \times 120 \text{ FT} + PA = 1560 \text{ FT} + 473 \text{ FT} = 2033 \text{ FT}$

Total to clear 50 FT obs.
(af læst) 1125 FT = 343 meter

Forøgelse af temp.
på 13 grader i forhold
til standardtemp.

Tillæg 6,5 %:	22 meter
	365 meter

Forøgelse på grund af
blød undergrund

Tillæg 25 %:	91 meter
I alt	456 meter

Konklusion:

Landing kan finde sted i det aktuelle eksempel.

Bemærk at uddraget fra flyvehåndbogen til dette eksempel anvender (Density altitude) DA til at finde landingsdistancen. Imidlertid fremgår det ikke af flyvehåndbogen, hvor meget af landingsdistancen, der kan tilskrives temperaturen, og derfor er der valgt yderligere at forøge distancen med 5 % for hver 10°C over standardtemperaturen.

VFR-trafik og TCAS II

ACAS II - er et ICAO krav om et luftbåret system til kollisionsvarslings. (Airborne Collision Avoidance Systems)

TCAS II - er det tekniske system, der lever op til ICAOs krav. (Traffic Alert and Collision Avoidance System)

Fra den 1. januar 2005 er det et krav, at alle JAR-OPS godkendte selskaber - der opererer med turbine drevne fly med en maksimum startmasse over 5700 kg - skal have antikollisionsudstyr installeret. For VFR flyvninger er der kun krav om brug af transponder i luftrum C, men for at opnå en høj grad af sikkerhed mellem IFR og VFR trafik opfordrer SLV privatpiloter til at benytte højdetransponder - uanset luftrumsklasse.

Af Finn Møller Jensen, SLV

For at opnå den størst mulige sikkerhedsfordel ved anvendelse af TCAS II er det et stort plus, hvis VFR-trafikken giver flyvehøjden tilkende via brug af transponder. Eurocontrol udgiver løbende et nyhedsbrev med informationer om antikollisions-systemer, og i denne artikel gengiver vi enkelte fokusområder fra nyhedsbrev nr. 4. Du kan læse mere om systemerne på webadressen: www.eurocontrol.int/acas

Case:

Kollision mellem en Airbus A320 og et svævefly (Frankrig, den 12. februar 1999)

En A320 var under nedstigning gennem et kategori G-luftrum til FL80 under anflyvningen til Montpellier. ATIS rapporterede om svæveflyvningsaktiviteter i dette område.

På trods af, at der blev holdt et godt udsyn, blev der set et G103-svævefly lige fremme og meget sent. A320 foretog en kraftig afværgelsesmanøvre. Inden for to sekunder nåede luftfartøjet at foretage en 36 graders krængning, men forkanten af venstre vinge ramte svæveflyets hale. G103-piloten havde ikke set A320'eren. Heldigvis landede begge luftfartøjer sikkert i deres respektive lufthavne.

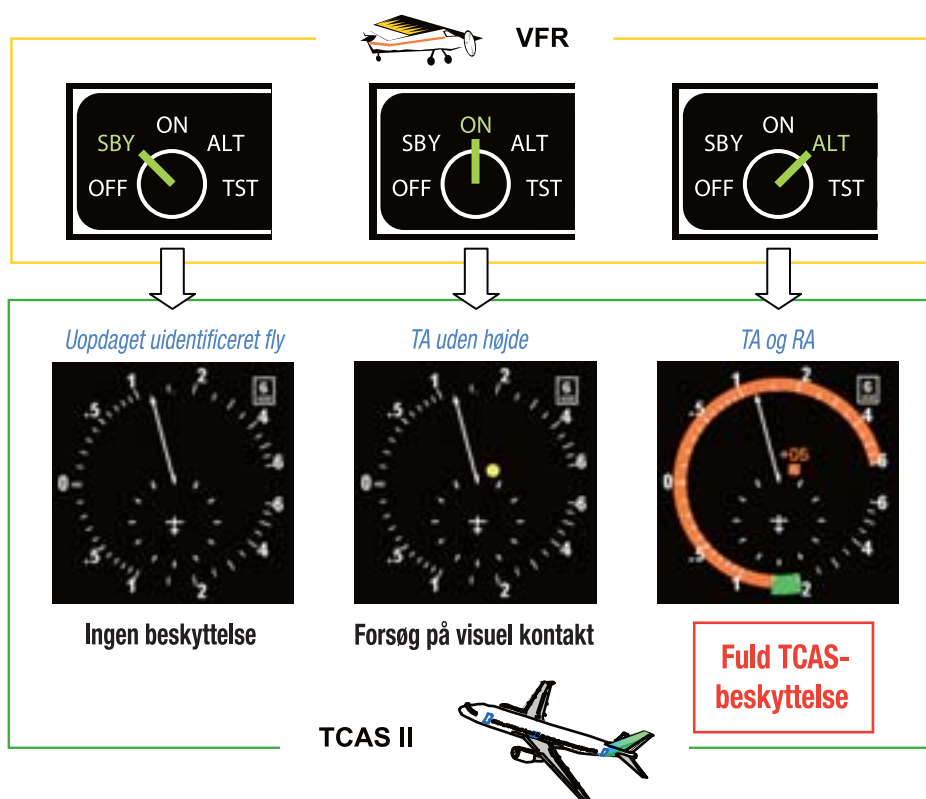
Den kollision indtraf, før ACAS II kravet blev obligatorisk i Europa, og A320'eren var endnu ikke udstyret med TCAS II. I konklusionerne af undersøgelsen blev nødvendigheden af i vid udstrækning at udstyre passagerfly med TCAS II understreget, og det blev anbefalet, at det blev obligatorisk at anvende højdetranspondere på alle luftfartøjer, herunder også VFR-fly.

Hvis svæveflyet havde været udstyret med en højdetransponder, og hvis A320'eren havde været udstyret med TCAS II, er det sandsynligt, at kollisionen ville være undgået.

Transpondermode for VFR-trafik og TCAS II-varslinger

De varslinger, der udløses af TCAS II, afhænger af det uidentificerede flys transpondermode.

- **"OFF"** eller **"STAND BY"**: TCAS II kan ikke opfange det uidentificerede fly, og derfor udløses der slet ingen varslings.
- **"ON"**: Uden angivelse af flyvehøjde: TCAS II vil kun afgive en trafikmelding (Traffic Advisory - TA), for at hjælpe piloten med at få visuel kontakt. TA er imidlertid ikke i stand til at vise, hvorvidt flyet befinder sig i samme flyvehøjde!
- **"ALT"**: TCAS II kan udløse TA'er og beslutningsmeldinger (Resolution Advisories - RA). Når en RA følges, beskyttes VFR-trafikken samt trafik, der er udstyret med TCAS II, mod kollision.

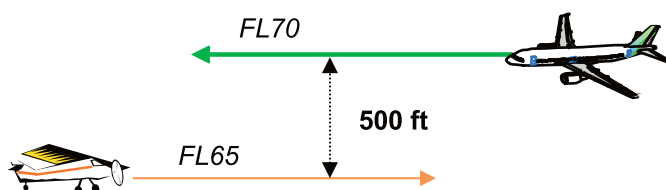


Former for RA'er mellem IFR- og VFR-trafik ved 500 fods "adskillelse"

Ved den normale operationelle flyvehøjde for VFR-trafik vil der blive afgivet RA'er, hvis VFR-trafikken opererer tæt ved IFR-trafikken ved 500 fods adskillelse.

Afhængig af TCAS II'ens tærskler for flyvehøjde og den gældende lodrette adskillelse mellem IFR- og VFR-trafikken kan der som anført nedenfor afgives forskellige former for RA'er.

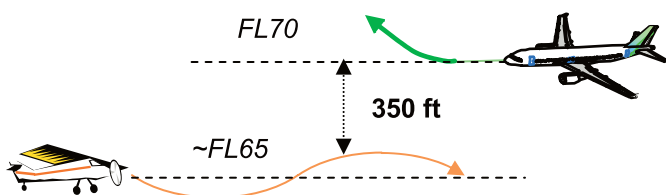
I både kategori D- og kategori E-luftrum træffes IFR- og VFR-trafikken hyppigt, når begge fly ligger i vandret position og er "adskilt" af 500 fod. Når dette sker, vil TCAS II afgive en "overvåg lodret hastighed"- RA (monitor vertical speed), der ikke kræver lodret afvigelse.



"overvåg lodret hastighed"



Den operationelle erfaring har vist, at VFR-trafikken ikke altid opretholder en fuldstændig vandret flyveretning. Hvis der er tale om en betydelig lodret afvigelse, vil der på de fly, der er udstyret med TCAS II, blive afgivet "opstignings-" (climb) eller "nedstignings-" (descend) RA'er.



"opstigning"



Eurocontrol konkluderer

ACAS II-overvågningsprogrammerne har fremhævet et væsentligt antal TCAS II-situationer, der involverede TCAS II-udstyrede IFR-fly alarmeringer af VFR-fly. Her reddede man situationen ved at følge RA'erne!

I de tilfælde, hvor IFR- og VFR-trafikken ikke adskilles af ATC, det vil sige i kategori D- og kategori E-luftrum, og hvor VFR-trafikken opererer tæt ved IFR-trafikken (ofte ved lodret adskillelse på 500 fod eller mindre), er der en stor sandsynlighed for, at der vil blive afgivet RA'er. Overvågningen har bekræftet, at disse RA'er forbedrer sikkerheden væsentligt.

RA'er, der afgives i flyvepladsområdet, afvises ikke som værende unødvendige eller forstyr-

rende. De dokumenterer, at der foreligger en kollisionsrisiko.

På fly med TCAS II udstyr skal piloterne holde godt udsyn og ikke støtte sig til, at TCAS II forhindrer en usikker situation i at udvikle sig. Det er TCAS II, der i sidste instans sikrer, at man kan afværge kollisioner – ikke den almindelige adskillelsesstandard.

For at udløse RA'er kræver TCAS II, at de uidentificerede fly signalerer deres flyvehøjde. VFR-trafikken opfordres derfor kraftigt til at operere med højde-transpondere sat til "ALT" i alle luft-rumskategorier.

Vejen til bedre rapportering

SLV modtager ca. 200 rapporter om året fra privatpiloter via BL 8-10. I gennemsnit bliver det til én daglig rapport, hvis indhold undervejs i SLV går gennem en registrering, en risikoanalyse og eventuelt en egentlig sagsbehandling i et fagkontor for til sidst at ende op som et tal i BL 8-10 statistikken.

Fire forskellige indberetninger:

- FSR ~ Flight Safety Report
- ATSR ~ Air Traffic Safety Report
- TSR ~ Technical Safety Report
- ASR ~ Airport Safety Report

Af Tina Larsen, SLV

Klokken er 0835 og solen står flot på himlen, da flyet med det tatoverede navn "OY-SIK" nærmer sig KORSA VOR. Piloten har under flyvningen fra Jylland til Sjælland været i kontakt med COIF. Piloten kalder nu op til EKRK for at bliver cleared til at komme ind i kontrolzonen, og samtidig spørger han om tilladelse til at decende for indflyvning. Piloten får besked på at decende omgående, da han allerede befinder sig i TMA'et. Solen – der står direkte i frontruden – har distraheret ham. Og han undrer sig over, hvorfor COIF ikke gav ham besked om TMA'et?

Klokken 1300 bimler en e-mail ind i SLV i kontoret for kvalitet og analyse, hvor Svend-Erik Sørensen er i fuld gang med at registrere dagens BL 8-10 indberetninger. Et klik med musen fortæller Svend-Erik Sørensen, at endnu en rapport har fundet vej gennem systemet: Det er en ATSR rapport fra flyveledelsen i EKRK om en privatpilot's uautoriserede indtrængen i TMA'et. "Inden vi begynder at registrere en BL 8-10 rapport, læser vi rapporten igennem for at vurdere, om det eventuelt er en sag for HCLJ. Hvis det er en HCLJ-sag returnerer vi rapporten og anmoder piloten om at kontakte HCLJ", siger Svend-Erik Sørensen og begynder at logge rapporten i databasen. Svend-Erik Sørensen registrerer, hvad der er sket, hvor det er sket, og med hvad det er sket. En rapport kan nemt dække over flere begivenheder fx uautoriseret indtrængen i luftrum, VFR lost og anvendelse af nødudstyr.

72 timer

Da data fra rapporten ligger godt og trygt i databasen, vurderer Svend-Erik Sørensen og hans kollega Jes Herbo Madsen hvilket fagkontor, der skal have rapporten til gennemsyn for en eventuel aktion og sagsbehandling. Med privatflyvning som det primære arbejdsområde havner rapporten om en privatpilot's uautoriserede indtrængen i luftrummet på Henrik Sandums skrivebord. Når Henrik Sandum skal tage stilling til indholdet i en rapport, foregår det typisk ved, at han modtager en melding fra kvalitet og analyse om, at SLV har modtaget en ATSR rapport. I nogle enkelte tilfælde dukker der - inden for 72 timer - helt automatisk en FSR rapport op fra en privatpilot, men i mere end 50% af sagerne sker der absolut ingen ting. Når de 72 timer er gået, må Henrik Sandum derfor i gang med at finde frem til luftfartøjschefen ved at skrive til flyets ejer, som han beder om at oplyse, hvem der var pilot på den pågældende tur, og først når SLV modtager de oplysninger, kan Henrik Sandum kontakte piloten for at efterlyse en rapport. "Når vi på grund af en ATSR ved, at der er sket en begivenhed, skriver vi til piloten og beder ham om en redegørelse: Vi vil meget gerne høre hans version af det, der er sket, og ofte er piloten klar over, at han har begået en fejl", siger Henrik Sandum og fortsætter: "SLV kalder enkelte gange piloten ind til en samtale ud fra et flyvesikkerhedsmæssigt synspunkt – som en opfølgning på vores tilsynspligt".



Og SLVs holdning er klar: En pilot bliver ikke en bedre pilot af at blive straffet, derimod gavner det flyvesikkerheden at satse på genoptræning – teoretisk og/eller praktisk. Enkelte samtaler kan nemlig føre til, at piloten bliver bedt om at skulle tage en ny teoriprøve i et eller flere fag, eller at han får pålæg om at skulle tage et proficiency check eller en ny radioprøve. Sidste år var fem piloter til samtale i SLV.

Ca. 14 dage efter at piloten i OY-SIK fløj ind i TMA'et uden klarering, taler han og Henrik Sandum sammen i telefonen om regler og procedurer.

"Nu ved piloten, at når han kommer flyvende fra Jylland i en passende højde, fordi han netop er fløjet over vand, er det stadigvæk luftfartøjschefens ansvar at holde øje med, hvornår han skal begynde sin nedstigning for at undgå at ramme ind i TMA'et – også selvom han er i kon-

takt med COIF. Vi får en del rapporter med den type fejl", konstaterer Henrik Sandum, og inden han helt kan lukke sagen, skal aktionen logges i databasen for at kunne indgå i den samlede statistik, som privatpiloterne løbende bliver præsenteret for rundt omkring i klubberne eller via SLVs publikationer.

- SLV modtager helst din FSR rapport via e-mail, og vi anbefaler, at du bruger sikker ePost.
- Alle i luftfartsbranchen kan og skal være med til at forbedre flyvesikkerheden ved ganske enkelt at gøre rapporteringen bedre.
- Vi skal alle lære at lære af andres fejl og dele vores erfaringer med andre til gavn for flyvesikkerheden.

Sådan forbedrer du flyvesikkerheden

Af Henrik Værø fra Poskilde Flyveklub

Gå ind på Havarikommissionens hjemmeside. Find nogle ulykker med omtrent den slags fly, du selv flyver, og den slags flyvning, som du selv udfører.

Læs rapporterne grundigt, én ad gangen. Hver gang du har læst en rapport, stiller du dig foran et spejl og spørger: Under hvilke omstændigheder kunne du selv begå de samme fejl?

Vær forberedt på, at personen inde i spejlet kommer med undvigende svar, som for eksempel: "Så elendigt flyver jeg sgu ikke", "så stor en idiot er jeg altså heller ikke" eller "det kunne jeg aldrig finde på!"

I så fald må du spørge igen: "Under hvilke omstændigheder kunne du selv begå de samme fejl? Brug din fantasi!"

Hvis der kommer et svar, så noterer du dig de pågældende omstændigheder: Tænk over havariet en gang til, beslutter dig til at være på vagt overfor den slags situationer og lægger eventuelt en strategi for ikke at komme i sådanne situationer.

Men hvis personen i spejlet efter flere forsøg stadig nægter at spille med, får du lavet en t-shirt med påskriften: Jeg har hverken fantasi eller selvindsigt nok til at flyve sikkert! - og så forærer du den til personen i spejlet.

Rapporter – hvilken skal jeg vælge?

Når privatpiloten kommer ud for visse begivenheder eller hændelser, eller endnu værre for et havari, er der visse oplysninger, piloten skal afgive til enten Havarikommissionen (HCLJ) eller til Statens Luftfartsvæsen (SLV).

Af Henning Christensen, SLV

To BL'er er centrale i den sammenhæng, nemlig:

- BL 5-40 Bestemmelser om meddelelsespligt med hensyn til flyvehavarier og flyvehændelser og
- BL 8-10 Bestemmelser om obligatorisk indberetning af flyvesikkerhedsmæssige begivenheder. Her er FSR-rapporten relevant for piloten.

Bemærk, at begge BL'er handler om indberetninger, der er obligatoriske. Piloten har altså pligt til at indberette. Pligten til indberetning er indført, fordi det derved er muligt for andre at lære af de fejl, man selv begår. I virkeligheden er der her tale om en ganske almindelig kvalitetscirkel, hvor man som et led i kvalitetsstyringen også lærer af sine egne og andres fejl.

Forskellen

Der kan kun være tale om et flyvehavari i det tidsrum, hvor nogen befinder sig ombord i flyet i den hensigt at flyve, og indtil alle igen er gået fra borde. Hvis du er i færd med at trække dit fly ud af hangaren, og i den proces rammer en hangarport med vingen, er der altså ikke tale om et havari, heller ikke selv om der sker strukturelle skader. Der er jo ikke nogen ombord, der skal ud at flyve.

BL 5-40 indeholder et bilag, der giver eksempler på, hvad en flyvehændelse eller en lufttrafikhændelse er. Bemærk at listen ikke er udtømmende, det vil sige, at andre tilfælde kan tænkes.

En driftsforstyrrelse skal være af betydning for flyvesikkerheden for at det bliver en flyvesikkerhedsmæssig begivenhed og dermed indberetningspligtig. Men den må samtidig ikke være af en så alvorlig karakter, at den skal indberettes til HCLJ.

Egentlig er det logisk nok! HCLJ skal have oplysninger om det alvorlige med det formål at undersøge flyvehavarier og alvorlige flyvehændelser med henblik på forebyggelse ved at klarlægge omstændighederne og årsagerne. HCLJ placerer ikke skyld eller ansvar.

SLV skal have oplysninger om "alt det andet" – det der i BL 8-10 kaldes "begivenheder", for at kunne bruge disse oplysninger i det forebyggende arbejde. SLV bruger heller ikke BL 8-10 rapporter til at placere skyld eller ansvar, men til det forebyggende arbejde. Lov om Luftfart siger direkte i §149a, at en indberetter ikke kan straffes for et forhold, der skal indberettes til SLV.

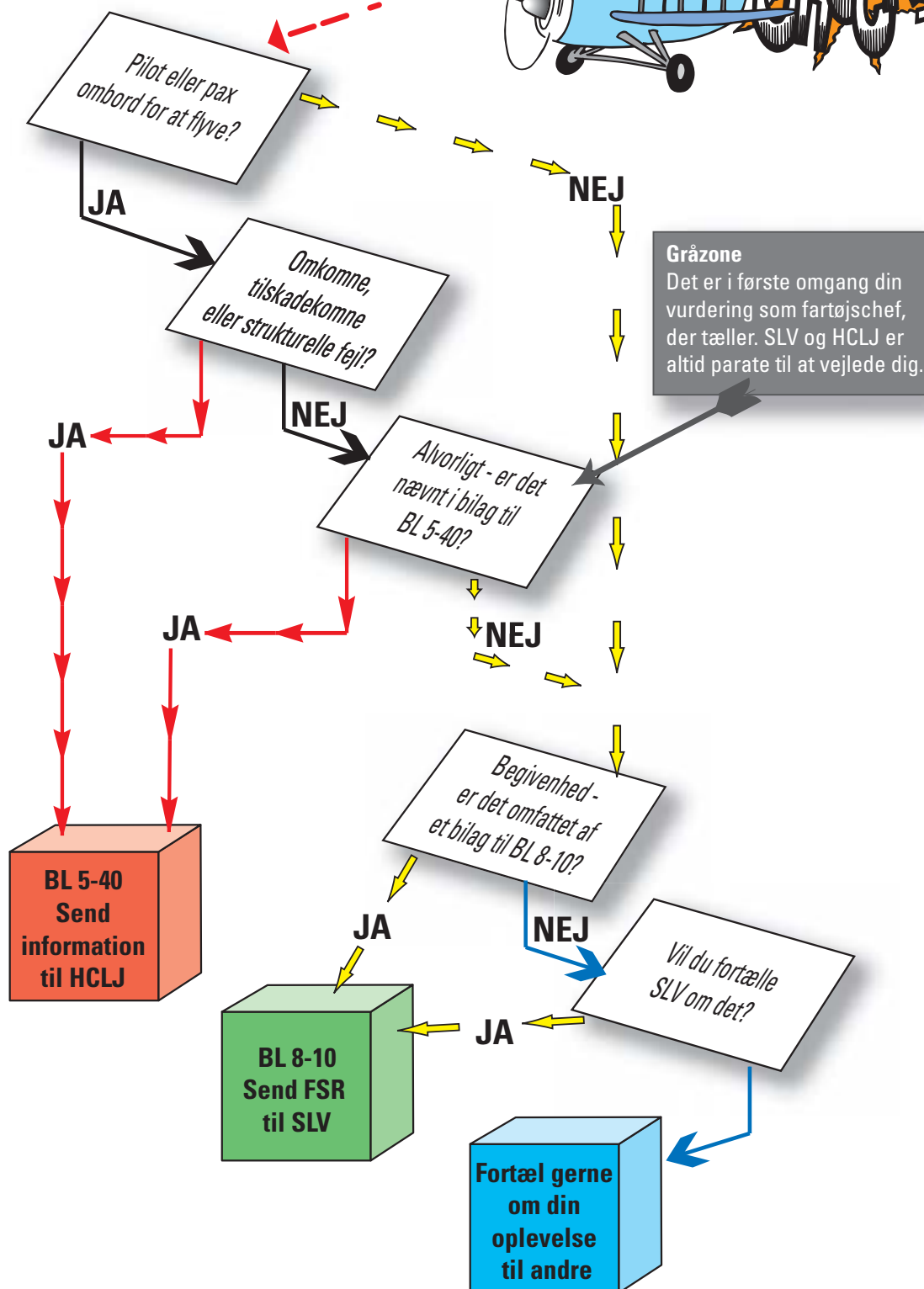
Hvad skal du indberette?

Ja, til HCLJ er der pligt til at indberette flyvehavarier og -hændelser af mere alvorlig karakter, og til SLV skal du indberette de såkaldte "begivenheder", der er nævnt i BL 8-10.

Privatflyvningen slipper dog noget nemmere end den erhvervsmæssige flyvning: I et bilag til BL'en fremgår det hvilke begivenheder, en privatflyver har pligt til at indberette.

Grænsedragningen mellem hændelser og begivenheder er mere vanskelig – men brug din bedste dømmekraft, og er du i tvivl så spørg, enten hos HCLJ eller hos SLV, så vejleder vi dig i den rette rapporteringsvej. Og skulle du komme til at bruge den forkerte vej vil vi altid kontakte dig, hvis vi synes, rapporten skulle have været sendt til vore kolleger.

Find frem til den rette rapporteringsvej



Et fælles rapporteringssystem i EU

Fra den 4. juli 2005 bliver alle EU-lande omfattet af et nyt rapporteringssystem, der skal ensrette indberetninger for havarier, hændelser og begivenheder i medlemslandene. I Danmark har vi allerede et system til indberetninger og de reelle ændringer for privatpiloterne bliver minimale. Ny BL 8-10 er sendt på høring og implementeres senest den 4. juli.

Af Tina Larsen, SLV

Da SLV og hele luftfartsbranchen i efteråret kunne fejre vores fælles treårs jubilæum for den obligatoriske indberetning i forhold til den kommercielle luftfart og to et halvt års jubilæum i forhold til privatflyvningen, var vi rent faktisk forud for vores tid. Vi har i de forløbne år arbejdet med et system, der er helt unikt på grund af kombinationen af det obligatoriske, det fortrolige og det straffrie element. Systemet er en vigtig brik i det forebyggende flyvesikkerhedsmæssige arbejde hos SLV og ude i branchen, og nu bliver det muligt for myndigheder og forskellige operatører i hele EU at arbejde efter samme metodik – til gavn for flyvesikkerheden.

Når EU's direktiv implementeres, vil det – for privatpiloterne – kun medføre enkelte ændringer her i Danmark. EU har ganske vist samlet hændelser og begivenheder i et og samme direktiv, men SLV har valgt at fortsætte med et katalog over begivenheder - BL 8-10 - netop for at sikre at piloter, flyveledere mv. nemmere kan skelne imellem en hændelsessag og en begivenhed.

Fælles FSR blanket

SLV har valgt kun at arbejde med en FSR-rapport, som dækker både privat- og erhvervs-mæssig flyvning i den reviderede BL 8-10. Selve rapportformularen (flyveoperationelle indberetninger/FSR ~ Flight Safety Report) og vejledningen er således fælles for privatpiloter og kommercielle piloter, men til gengæld har vi frem-

Med den nye BL 8-10 har privatpiloten fremover pligt til at indrapportere:

- Risiko for kollision med et luftfartøj, terræn eller andet objekt eller anden risikabel situation, hvor en afværgemanøvre ikke var påkrævet. (Kørsel inklusive).
- Uautoriseret baneindkørsel, hvor en afværgemanøvre ikke var påkrævet eller afkørsel af rulle-bane, forplads eller standplads.
- En begivenhed, der medfører en sikkerhedslanding (fx på grund af tekniske problemer eller vejrforhold).
- Mistet orienteringen i forhold til aktuel position eller et andet luftfartøj, eller orienterings-/navigationsproblemer, der af sikkerhedsmæssige årsager kræver ATS (Air Traffic Service) assistance.
- Forkert programmering, opdatering eller indkodning i udstyr der bruges til navigations- eller præstationskalkulationer eller anvendelse af forkerte data, der har betydning for flyvningens planmæssige udførelse, herunder fejl på anvendt GPS-udstyr.
- Anvendelse af luftfartøjets nødudstyr eller foreskrevet nødprocedure til håndtering af en situation.
- En begivenhed der medfører afgivelse af nød- eller ilmelding. ("Mayday" eller "Pan").
- Utilfredsstillende funktion af ethvert nødsystem eller nødudstyr inklusive alle udgange og belysning også når dette anvendes til uddannelses- eller prøveformål.
- En fuglekollision. (Inklusiv en Bird Strike rapport, hvis omfattet af gældende bestemmelser, BL 3-16).
- Afgivelse af betydelig ukorrekt, utilstrækkelig eller vildledende information fra jordtjenester, fx Air Traffic Control (ATC), Automatic terminal Information Service (ATIS), meteorologiske tjenester, navigationsdatabaser, kort manualer etc.
- Uautoriseret indflyvning i reguleret luftrum.
- Manglende efterlevelse i at følge betingelser specificeret af den kontrollerende ATC enhed eller anden tilsvarende myndighed.
- Manglende efterlevelse i at udføre en flyvning i overensstemmelse med gældende bestemmelser.

hævet det, der kun gælder for GA-området med fed skrift i kataloget. Årsagen er, at SLV langt nemmere kan arbejde med indberetningerne rent statistisk.

Endelig bliver kataloget udvidet med enkelte nye rapportpligtige emner for privatpiloterne fx afvigelser fra klareringer og uautoriseret indtrængen i luftrum.

Husk, at det for privatpiloterne er obligatorisk og samtidig straffrit at indberette begivenheder – også når du flyver helt på egen hånd. Ved at rapportere hjælper du andre til at undgå samme fejl.



Holdet bag havarirapporterne

Enheden for civil luftfart i Havarikommissionen undersøger ca. 150 sager om året. Et tal, der dækker over havarier og hændelser med fly, balloner, ultralette og svævefly, og oveni kommer antallet af lufttrafikhændelser, hvor HCLJ i 2003 skrev 37 rapporter. Bag undersøgelseerne står syv havariinspektører, der afdækker, hvad der er sket, hvorfor det er sket, og hvad der skal gøres for at undgå, at det sker igen. Deres mission er at forebygge havarier og hændelser via rekommandationer og vurderinger uden at placere skyld og ansvar.

Af Tina Larsen, SLV

At antallet af havarier sidste år var ekstremt blandt privatpiloterne, det vidner HCLJ's hanger om: Her ligger flydele spredt ud over gulvet som i et stort puslespil. Ramponerede flykropper, iturevne vinger, splittede motorer og flydele kun på størrelse med en legoklods venter på den endelige dom, inden de skal forlade hangaren som genbrugsskrot eller bare skrot. Og dommen alias rekommandationerne kan være op til et år undervejs – alt for lang tid tænker læserne måske, men de mange puslebrikker gør ofte udredningen besværlig og indimellem skal HCLJ hente informationer fra producenter i udlandet, og det kan derfor trække undersøgelserne i langdrag.

OY-SIK aflægger HCLJ besøg og møder Martin Puggaard, der fra den 1. marts 2005 er udnævnt som kontorchef for den enhed, der tager sig af luftfart i Havarikommissionen. Vi stiller Martin Puggaard et par spørgsmål, som der er kommet følgende resultat ud af:

Hvordan tilrettelægger HCLJ vagtordningen?

“Vi er seks havariinspektører og en kontorchef i luftfartsenheden, og vi indgår alle syv på lige fod i vagten. Vi tilstræber ved planlægning det sådan, at der altid er en tekniker og en opera-

tiv på vagt sammen. I enheden har vi tre inspektører med en teknisk baggrund og tre med en operativ baggrund. Vagttelefonen har inspektørerne på sig syv dage ad gangen – 24 timer i døgnet. Vi arbejder med en “forvagt”, der modtager det første opkald og vurderer, om det er noget, som HCLJ skal gøre noget ved. Da luftfart jo er kompliceret, kan du ikke altid som fx tekniker dække det operative område og omvendt. Derfor er det muligt at ringe til en “bagvagt”, og få sparring. Som udgangspunkt er de to vagter selvkørende. Det er op til teamet at beslutte, om de ønsker backup fx til at håndtere pressen, så de kan få tid til at koncentrere sig om selve havariet. Vagtordningen er med til at sikre, at vi ikke mister data.

Nu er det ikke kun i Danmark, at vi undersøger havarier og hændelser – vagtordningen dækker også flyvning på Færøerne og i Grønland. Men vi kan også komme længere væk. ICAO åbner op for, at man kan blive akkrediteret til en havariundersøgelse i udlandet, hvis et dansk luftfartøj, dansk besætning og/eller danske passagerer er involveret. Vi var fx med i Linate, da SAS og et mindre tysk fly haverede. Den slags ture skal man som inspektør være forberedt på”.



Hvordan foregår en havariudredning?

“Når vi får et opkald om et havari, er det typisk via kontrolcentralen i Naviair eller politiet, som oplyser os om sted mv. Forvagten gør sig klar, kalder bagvagten op og rykker ud. Arbejdet begynder allerede under udrykningen, hvor vi samler flere informationer ind. Når vi kommer frem til havari-stedet, er redningsindsatsen ofte afsluttet, og politiet vogter stedet, indtil vi kommer. Det er vigtigt at bevare så mange spor som muligt. Vi har et tæt samarbejde med kriminalteknisk afdeling, især hvis der er tale om et fatalt havari. De omkomne er deres, men luftfartøjet er vores.

Først laver vi en kortlægning – rent fysik af stedet. Hvordan ligger luftfartøjet, hvad er der af forhindringer i området, og hvis der har været vidner, bliver de interviewet. Forarbejdet giver os noget mere at gå efter, når vi skal i gang med at undersøge selve luftfartøjet. Vi laver en indledende undersøgelse af luftfartøjet på selve havaristedet, hvorefter luftfartøjet typisk bliver flyttet til vores egen hangar. Her lægger vi alle dele op, som vi har fundet dem. Vi begynder at samle luftfartøjet, ser på hvilket skader der er sket, og hvordan vi kan sammensætte dem med det hændelsesforløb, som vi har fået beskrevet.

Dernæst sætter vi en masse papirarbejde i gang. Vi skal hente data ind på luftfartøjet, data på luftfartøjschefen, vejr, radar-data og kommunikation. Er der en operatør, skal de gældende procedurer hentes ind mv. Det kan godt tage lang tid at hente alle disse data ind. Så sætter vi os ned og vurderer: Hvad kan vi

tegne af billeder på baggrund af alle disse data. Tit får vi stillet fire til fem scenarier op, og vi efterprøver hvert scenarie for se, om de holder vand. Der vil være nogle scenarier, der bliver sorteret fra. Hvis vi er heldige, ender vi op med et scenarie, hvor alting passer. Det bliver vores endelige konklusion, som jo består af alle de faktorer, der ledte op til havariet. Vi prøver også at fjerne faktorer for at se, om havariet dermed kunne være undgået. Og det er den faktor, som vi prøver at sætte vores rekommandationer efter.

Nogle undersøgelser kræver, at vi er henter oplysninger hos en flyveklub, et selskab eller en flyveskole. Er havariet sket ved landing i medvind, prøver vi at gå tilbage i skolepapirerne for at se, om det er noget, som piloten har gjort før. Det kan give os et tegn på en tendens. Det kan også være, at vi begynder at spore et luftfartøjs historie. Et længere detektivarbejde afhængigt af, om det er en fejl på individet eller en mere regelmæssigt fejl på en type – fx en motor-type”.

Hvor længe kan en sag ligge hos HCLJ?

“Vi bestræber os på at offentliggøre en redegørelse på et mindre havari – hvor undersøgelse har været nem – indenfor 90 dage. Hvis vi kan se, at vi ikke kan nå det indenfor 90 dage, så vil vi efter de første 60 sende en foreløbig redegørelse ud, som ikke omhandler så meget andet end det, der faktisk er sket. Inden der er gået 12 måneder, er det vores mål at have den endelige rapport klar.

En del af de fly, der havarerer, er ofte produceret forskellige steder i verden, og vi er tit nødt til at tage fat i det pågældende lands myndigheder for at få svar på en række spørgsmål af producenten af fx flyet eller motoren. Svaret kan være længe undervejs - desværre. Endelig kan arbejdsbelastningen betyde, at vores ressourcer pludselig prioriteres om til andre sager, men det ikke noget, som vi kommunikerer ud til folk. Det vil administrativt være for belastende. At vi arbejder sådan, kan selvfølgelig være svært at forstå for privatflyvning, og vi er klar over, at det er ikke sjovt at have en sag liggende hos HCLJ”.

Oplever HCLJ, at piloterne har svært ved at skelne mellem en BL 5-40 og 8-10?

“Ja, og nogle gange er vi også selv lidt i tvivl.





Begivenheder, hændelser og alvorlige hændelser ligger i en gråzone. Bilaget til BL 5-40 ligner de data, piloterne også skal indrapportere til SLV, men i hver enkelt sag går vi ind og foretager en vurdering. Er der rent flyvesikkerhedsmæssigt noget, som vi bør reagere på her og nu, så tager vi sagen ind. Men kommer vi lidt længere frem i sagen, kan det ske, at vi tager fat i SLVs analysekontor. Privatpiloterne kan altid ringe til os – vi er her 24 timer i døgnet og sammen finder vi ud af, hvor sagen hører til”.

Hvad gør HCLJ for at formidle tendenser og sikre dialogen med brugerne?

“Vi har en kedelig rolle. Vi kommer først på baren, når skaden er sket, og dermed er vores rolle selvfølgelig lidt trist - den er reaktiv. Det er dog vigtigt, at vi til enhver tid opfattes af branchen som en kompetent kommission, som er med til at forbedre flyvesikkerheden, men det kan være svært at synliggøre, hvad vi mener er trends? Mange af vores redegørelser skriver vi bare der ned af, men udover vores anbefalinger ville vi gerne skrive om vores vurderinger - kommunikere nogle budskaber ud, og være med til at påvirke piloterne i forhold til flyvesikkerhed.

Vi prøver løbende at være lidt operativt, og en af vores seneste vurderinger lægger op til, at vi godt kunne tænke os, at man lavede et stabiliseret anflyvningskoncept for privatflyvningen. Når piloten ligger i 500 fod, er der visse parametre, der skal være ordnet med fartøjet osv.

Vi prøver - ud fra de få statistiske data, der foreligger for GA-området - at lave nogle trends. Der er SLV og HCLJ jo dårligt stillet ved, at vi kun får data om flyvetimer indrapporteret en gang om året. Ofte har vi først de sidste tal for privatflyvning omkring juni måned, så hvis vi skal kigge proaktivt i forhold til flyvesikkerhed kræver det piloternes medvirken - at vi får flyvetimerne til tiden. I vores årsberetning har vi lavet nogle indikationer over tendenserne - du finder årsberetning på webbet.

Hvilket stof er en havariinspektør gjort af?

“En havariinspektør skal enten have en operativ baggrund fx som tidligere pilot i et mindre eller større selskab eller en teknisk baggrund fx som tidligere flymekaniker og have indgående kendskab til, uddannelse og erfaring inden for civil luftfart. . Hvis inspektørerne så har andre kvalifikationer udover deres grunduddannelse, er det et plus. Har man før arbejdet med flyvesikkerhed, regelsæt og lovgivning er det også et helt klart plus. I dag i havarikommissionen er vores baggrunde meget forskellige og favner bredt. Vi sidder her med mange forskellige kompetencer, mange forskellige indgangsvinkler og dermed får vi dækket den bredde, der er indenfor luftfart. Vi få fokuseret på de problemer, der rent faktisk er. Endelig er der ikke nogen, der er mere eller mindre værd i denne her kommission. Vi indgår alle på lige fod - en nødvendighed, fordi det generelt er et meget selvstændigt job. Folk skal være selvkørende, når de har forvagtten - det er faktisk forvagtten, der træffer alle beslutninger, køre udredningen mv. Men en ting er alle de uddannelser, du kan proppe i rygsækken og alle de erfaringer, du har fået via det, du har lavet. Det allervigtigste - tror jeg - det er, at du har en god humor, er gjort af et robust stof og ikke er sart. Vi arbejder tit under et pres, som inspektørerne skal være opmærksomme på. Men at du har en humoristisk sans, som du kan tage med dig, når du en gang imellem bliver udsat for tragiske oplevelser og hårde perioder, er vigtigt”. At vi stadigvæk kan bevare smilet. Og komme videre”.

Og der er noget om snakken. Under hele interviewet har alvoren brændt i øjnene på Martin Puggaard, men aldrig mere end at der har været plads til en selvironisk trækning på skulderen og et smil i mundkrogen.



CASE – fra en pilots bagage

Stol på din flyvemeteorolog, din kone og dit kompas - de har altid ret

En sommer planlagde min kone Christel og jeg, at vi ville tage på en uges ferie på Møn med vores UL fly – Kolb Twin Star. Denne flyvetur viste sig at blive en anderledes tur: En stor prøvelse med stof til eftertanke.

Af Finn Sørensen, UL pilot fra Herning Flyveklub

Fredag den 2. juni 1991 var planlagt til starten: Herning – Kostervig. Vejret var lige så tåget som i et vaskekøkken, da vi stod op. Medens Christel lavede morgenmad, kontaktede jeg flyvemeteorologen på Karup. Jeg forklarede ham om vores tur, og han undrede sig over, at et UL fly kunne flyve så langt over vand. "Selvfølgelig, vi kan flyve 250 km på vores 19,5 liter benzintank, og vi har kabinevarme og radio om bord", svarede jeg. Så åndede han lettet op. Sådant et UL fly er altså ikke et flyvende villatelt mere! Vejret ville klare op i løbet af formiddagen med svag vind og masser af sol, men desværre meddelte meteorologen os, at vejret ville blive ustadigt de næste dage. Vi diskuterede turen igennem ved morgenbordet og enedes om, at turen skulle gennemføres – trods vejrmedlingen.



Bestyrelsesmøde i luften

Kl. 10.30 starter Christel i retning mod Vejle, ved Ejstrupholm ligger skyerne i 1000 feet, og sigten er god. Kort efter dukker Vejlebroen op i horisonten, skyerne kravler højere op – 1400 feet, og vi kravler med opad. Hurtigt kommer nu også Fredericia og Lillebæltsbroen i sigte. Jeg siger til Christel, at hun skal holde sin kurs, men bliver hurtigt klar over, at hun er kaptajn på Kolben. Hun vil nemlig venstre om Middelfart. Fyn og det fynske øhav med høj sol er som et glansbillede. Herligt flyvevejr – turen tegner godt. Snart er Tåsinge Flyveplads i sigte, her lander vi efter 1 time og 45 minutters flyvetur og bydes på kaffe med mere.

Senere, da flyet også har slukket sin tørst, sætter den af mod Langeland. Jeg kalder Nakskov radio. "Vi skal nu ud over det store vand til Lolland". "Okay, I skal melde jer ved Tårs, lyder svaret".

EGT, vand og benzintank tjekkes en sidste gang, før vi går ud over vandet. Højden er ok – 2800 feet. Vi er overvældet over, hvor flot alting er – næsten som på Hawaii.

Møn er i sigte, nu skal vi blot finde Kostervig Flyveplads syd for broen. Pladsen er nu nem at finde. På finalen ser vi et madsted og masser af mennesker. Det er vel her, at klubben holder til. Vi lander efter 1 time og 5 minutter. Nu skulle en rigtig god bøf gøre godt. Snart efter dukker Ultrafiks medlemmer op en efter en, og snakken går på livet løs.

Jo, vi er kommet i det helt rigtige selskab med ligesindede. Det viser sig, at bestyrelsen skal holde møde på kroen, men vores fly trækker dem alle ned på pladsen. Så mødet foregår i luftrummet over Møn med Christel som pilot. Alle er begejstrede, og et bestyrelsesmedlem hæver sin røst: "Hvem siger, at piger ikke kan flyve".

Den f..... vind

Næste dag er vejret som meteorologen havde forudsagt – ustadigt! Ærgerligt at han fik ret. Regnen kommer, og det bliver koldt. Det er ikke ligefrem to drømmende flyverEs ønskevej. Christel bebuder, at hvis vejret bliver lidt bedre, skal Kolben have lov til at komme hjem igen. Dagen går, og tidligt tirsdag morgen – dagen for hjemrejsen – er det fortsat overskyet - dog ingen regn. Jeg forsøger at ringe til Kastrup, men telefonen vil kun sluge de gamle kroner. Dagen starter ikke ligefrem overvældende morsom. Vi holder en kort briefing, og den to-mandsstore-besætning beslutter at tage chancen og flyve hjem. Vi kan jo altid kalde COIF, når vi er i luften, og hvis vejret driller, så kan vi altid returnere til Kostervig. Det viser sig, at det skal blive starten på vores mest fantastiske flyvetur med Christel ved pinden og mig selv som navigatør. Starten går kl. 07.00. Med en vind på 280 og op til 11 knob, kommer Bogø, Stubbekøbing og Saksøbing som beregnet. Groundspeeden er dog højre end beregnet. Jeg bemærker tillige,

at Christel flyver med 4000 RPM og 65 MPH imod normal de 3500 RPM og 55 MPH for at komme hurtigere hjem.

Jeg kalder Nakskov op og spørger til vejret. Meldingen lyder 280 og 14-16 knob. Efter 1½ time lander vi i Nakskov. Til vores store overraskelse har "mor" den helt store morgenbuffet klar til os med lune rundstykker. Det er lige, hvad vores maver trænger til.

Flyveklubbens formand hjælper med benzin, og vi tjekker sammen vejret på TV. Beldringe har 280 og 12 knob, Karup 14 knob. Vejret er ikke just til første generation af UL fly, men vores Kolb er tredje generation, så vi finder det forsvarligt at starte.

Christel starter i retning mod Tårs, og her melder jeg til Nakskov radio, at vi går over vandet til Spodsbjerg. 55 minutter senere er vi på Tåsinge Flyveplads. Men ak og ve her er lukket – altså ingen benzin. En turist forbarmer sig over os, og hjælper mig til den nærmeste benzinstation, mens Christel, som en kaptajn på sit skib, må blive og holde skansen. Vi er hurtigt i luften igen og i retning mod Vester Åby på Fyn.





...nu kommer der gang i adrenalinet. Christen kæmper videre som en løve, og jeg navigerer. Sigten er meget fin, men pladsen er alligevel svær at finde...

CASE – fra en pilots baggage

Vinden er nu tiltagende og mere stødende. Ved Sønder Bråby siger Christel: "Vil du ikke nok lige prøve at flyve den, det er altså uroligt vejr". Jeg prøver og konstaterer hurtigt, at vejret har udviklet sig anderledes, end vi var informeret om.

Christel overtager igen flyet, og jeg kalder Nørre Bråby Svæveflyveplads. Gudskelov er der en stemme i radioen. Vi ånder lettet op. Jeg spørger om Ultralight 9.85 må lande? "Nej, det må du ikke", lyder svaret. Vi er fortvivlede, vi er jo da alle luftrumsbrugere med samme interesse. Jeg kalder igen, vejret har udviklet dette til en nødsituation, det må de da kunne forstå. Svaret kommer: "Ok, men du må ikke starte herfra". Jeg er ærgerlig over svaret, og det er desværre ikke første gang, vi oplever dette fra en svæveflyveplads. Arnborg har haft samme indstilling. Vi vælger at fortsætte til Vestfyns Flyveplads. Vi er blevet på Bråby frekvensen, og pludselig hører jeg en stemme, der siger: "Gå lige ind og tjek, hvor meget det blæser? 35 knob og kraftigere i stødene", svarer stemmen i radioen! Nu kommer der gang i adrenalinet. Christel kæmper videre som en løve, og jeg navigerer. Sigten er meget fin, men pladsen er alligevel svær at finde. Pludselig råber Christel: Hurra, der er den, vi kan komme ned". Men hvad er nu det, vinden er på tværs af banen, ja undskyld – men det er da fandens, som den vind er imod os. Christel forsøger en landingsmanøvre, men nej. Med 45 grader krabber vi på langs af banen. Flyet føles helt upåvirket af Christel's anstrengelser, så hun må gå op igen. Nu er det pludselig, som om at helvede er brudt løs. Vinden bruger os, som en håndboldspiller bruger en bold.

Ned i god behold

Måske skulle vi kalde Beldringe og høre hvordan vejret er der? Men ak, kun otte liter benzin tilbage og altså ca. en times flyvning. Efter et kig på kortet, er jeg ikke sikker på, at vi kan klare det i dette vejr. Nu er gode råd dyre! Jeg foreslår dog Christel, at lande på tværs af banen og så rulle ind på en kornmark ved siden af banen. Men måske vender flyet sig på ryggen, og kornet er virkelig højt, så den plan bliver foreløbig forkastet. Vi fortsætter i en stor og uhyggelig pladsrunde igen. En cærtemark, som nylig er blevet høstet, og som grænser op til

banen, synes at være det bedste i vores situation.

Christel forbereder sig nu på landingen. Flyet er meget uroligt, men synes dog at være styrbart. Jeg tænker for mig selv; 4000 popnitter har Christel klemt sammen, 500 arbejdstimer for os begge to. Måske bliver flyet forvandlet til et samlesæt igen og jeg skal bore 4000 nye huller til popnitterne.

Havde vi dog bare hørt på meteorologen for tre dage siden. Nu er held - sammen med Christel's kunnen - det eneste, der kan bringe os ned i god behold.

På finalen sænker stilheden sig i kabinen, og vinden gør det samme. Landingen er som på en normal dag. Hurra, vi klarede det. Vi og flyet er frelste.

Men ak, trængslerne er ikke forbi endnu. Jeg springer ud og hænger mig i den ene vinge, mens Christel kæmper med sidevind, da hun prøver at taxie flyet i læ. Flyet placerer vi bag en hangar og binder det fast til jernbjælker med mere - og først nu kan vi slappe af. Kort tid efter dukker den landmand op, som ejer jorden til pladsen. Det viser sig, at hans søn også er UL-Pilot. Straks bliver vi inviteret på aftenmad og overnatning.

Aftenen går med en god lang debat om UL flyvning og landbrug, hvor vi blandt andet også snakker om den kedelige oplevelse ved Nørre Bråby. Vi kan dog hurtigt blive enige om, at det er sjældent, vi er blevet udsat for noget sådant. Trøtte går vi til ro i en pragtfuld dobbeltseng i gæsteværelset. Det følgende er meget privat!



VFR lost

Næste dag står vi op til en dejlig duft af kaffe og nybagt brød, og imens vi gumler bliver flyvevejret grundigt tjekket på TV. Klart vejr 250 og 18 knob. Vi takker mange gange for en god be- værning, og tager hurtigt ud på flyvepladsen. Kolben får et par klap - den har sandelig bevist, at den har stål i næsen - også i blæsevej- re. Christel starter problemfrit i sidevind til Vamdrup. Efter Assens kalder jeg Haderslev radio. "Ultralight 9-85, VFR Vestfyns Flyveplads til Vamdrup, via Bogø, Brandsø. Vi ønsker at være i radio kontakt med dig, til vi er over vandet. Forventet flyvetid 30 minutter til Hejls". Efter godt og vel 30 minutter kalder Haderslev bekymret. "9-85 er OK. 5 minutter mere, så er vi på fastlandet igen", svarer jeg. Haderslev ånder lette op, og ønsker os en videre god tur. Vi kvitterer med tak for hjælpen. Kort efter lander vi i Vamdrup. Her tanker vi med flybenzin. Der er ikke andet at få, men det gør ondt i tegnedrengen. Vi er hurtigt i luften igen. Vinden er tiltagende nu 18-20 knob. Ved Lunderskov tiltager den igen, men vi holder 1000 feet. Jeg kalder Vandel Tower - hovsa, der er jo en kendt stemme fra vores radiokursus i Herning, så det skal nok gå godt, tænker jeg, for han er en dygtig mand - bravo. Men ak, vores strabadser skal nu plage os igen. "VFR Vamdrup Herning, to personer ombord, ønsker at krydse Vandel og Billunds kontrolzone via Bække Holding". Jeg beder nu Christel om at ændre kurs efter Bække 260, hvor jeg regner afdriften ind. Christel hopper næsten ud af flyet. "Nej fandeme nej", råber hun. Jeg beordrer atter kursen på 260. Aftalen er, at hun er kaptajn, men jeg er navigatør. Hun overgiver sig modvilligt. Langsomt passer landskabet ikke mere til kortet, kun hede, skov og nogle småbyer. Vandel kommer overhovedet ikke i sigte. Jeg kalder slukøret Vandel. "Vi kan ikke finde flyvepladsen. Jeg for- moder, vi er drevet mere østpå". I Vandel for- søger de at finde os på radaren. "Jeg kan ikke se dig, men hvor meget benzin har du". Med ca. 17 liter og to timers flyvning flyver vi videre, til vi finder et eller andet kendingsmærke. 15 mi- nutter senere siger Christel: "Hvad er det for no- get vand, jeg kan se kl. 11". Lige i det samme ser vi to F-16 til højre for os ændre kurs. Jeg kal- der Vandel: "Vi har to F-16 kl. tre". "Fint, du får besøg af en mere. Du er nu 16 sømil vest for

pladsen. Så var det altså jer to, der var inde på min radar, men du mente da, at I var øst for pladsen. Men nu ved I da, hvor I er. Jeg ønsker jer nu en rigtig god hjemtur", kvitterer Vandel. Jeg kvitterer med at sige, at vi nu flyver til Øl- god Flyveplads, og takker mange gange for den store hjælp. I retning Ølgod er vi begge rø- rende enige om, at flyradio er det næstbedste, der er opfundet - efter flyveren selvfølgelig. Ved anflyvning til Ølgod Flyveplads, siger Christel: "Du lan- der her. Du har flere flyvetimer, end jeg har. Her er der for mange træer og for meget sidevind". Jeg lander uden de store proble- mer. Vi tanker benzin for en sikkerheds skyld, for man ved jo aldrig, hvad dagen kan byde på.

Det er atter tid for en kort briefing. Vi diskuterer, om Kolben skal have lov til at få blæst snuden ren ved en start, eller om den skal have lov til at hvile sig, mens vi venter på bedre vejr. Blæsevejret virker mere voldsomt her på jorden, end i luften. Vi enes dog om, at vi meget gerne vil hjem til Herning.

Jeg kører helt hen i skoven for at starte i læ - derved opnår vi en god fart på flyet, og kan holde den på jorden til 60 MPH og så ta' af i den blæsende del af pladsen. Denne strategi virker, og Christel overtager pinden, da vi er i luften og flyver hjem til Herning.

Aldrig har lyngen og græsset lugtet så godt som denne dag på Herning Flyveplads, og jeg er glad for at have en så dejlig og dygtig chefpil- lotinde, der kan bevare roen og fatningen uden panik.

En uforglemmelig ferieflyvetur, hvor jeg godt er klar over, at jeg har kvæjet mig - med min navi- gation ved Vandel. Tårnet i Vandel får da også er telefonopkald fra mig, hvor jeg endnu en- gang takker dem for hjælpen. Fejlen var, at et kompas (i mit hoved) kun havde 300 grader i stedet for 360 - afdrift. Derfor gik det galt. Heldigvis kaldte vi op, da vi følte os lost og fik hjælp.



FAQ om flyvetræning ~ SEP(LAND)



Træningsflyvning i forbindelse med vedligeholdelse af single-engine piston land rettighed, SEP(LAND)

Af Sven Strøm, SLV

Hvis du ønsker at forlænge din SEP(LAND) rettighed, skal du, i henhold til JAR-FCL 1.245 type and class ratings – Validity, revalidation and reneval, inden for de sidste tre måneder af rettighedens gyldighed bestå et proficiency check eller inden for de sidste 12 måneder af rettighedens gyldighed have:

12 timer på klassen inklusiv:

- (A) seks timer som fartøjschef
- (B) 12 starter og 12 landinger; og
- (C) en **træningsflyvning** med en instruktør af en varighed på mindst en time. Du kan erstatte træningsflyvningen med et andet proficiency check eller en skill test.

I enheden for Personcertificering i SLV får vi jævnlig spørgsmål om, hvad denne træningsflyvning skal indeholde. Desværre er emnet

endnu ikke angivet i JAR-FCL, men vi er af den opfattelse, at når piloten nu endelig har en flyvning med en instruktør, kan vedkommende lige så godt få så meget ud af flyvningen som muligt. Derfor anbefaler vi, at piloten flyver træningsflyvningen, som om det var et proficiency check, altså gennemgår alle de øvelser, der er angivet i proficiency check formularen.

Det kan måske være svært at få tid til at udføre alle sektionerne fuldt ud, men piloten bør lægge vægt på de ting, som vedkommende ikke laver til hverdag fx stall, nødlandinger, mærkelandinger og diverse nødsituationer.

Fleere instruktører har også spurgt Personcertificering, om de er tvunget til at skrive for træningsflyvningen, hvis de ikke finder præstationen tilfredsstillende. Vi har den holdning, at hvis en instruktør ikke mener, at det er "godt nok", behøver instruktøren ikke at skrive for træningstimen.

Vi håber, at alle respekterer dette, får noget mere træning med en instruktør og en ny træningsflyvning.

BP dropper levering af brændstof på mindre flyvepladser

BP har valgt at opsigte kontrakten med leverance af AVGAS til en række mindre flyvepladser – en beslutning, der kan få betydning for erhvervsflyvning, private piloter, flysikkerheden og miljøet. For at opnå en holdbar løsning, finder jeg det derfor vigtigt at råbe op overfor amterne, KDA, SLV og BP mv.

Udover Herning Flyveplads har yderlige fem mindre flyvepladser fået et problem på halsen, efter at BP har meddelt, at de vil opsigte kontrakten med drift af tankanlæg og salg af brændstof. "Hvorfor?" spørger man sig selv. Givetvis på grund af økonomien – salg af brændstof på de mindre pladser giver nok ikke andet end røde tal på bundlinien, og strenge miljøkrav gør det bestemt ikke mere attraktivt. EKHG har valgt ikke at sidde BPs beslutning overhørig og har i en periode haft gang i forskellige tiltag. For det første har EKHG kontaktet BP for at diskutere problemstillingen. BP kunne som alternativ til de røde tal hæve priserne på de berørte pladser som et forsøg på at drive en fornuftig forretning. Men faktum er, at BP ikke længere har en dansk organisation, hvilket kunne være forklaringen på deres manglende forståelse for konsekvenserne for GA i lille Danmark.

Umiddelbart er der ikke andre leverandører, som er interesseret i at overtage driften på nuværende vilkår. Indehaveren af et tankningsanlæg i Danmark er ansvarlig for, at der findes et system for brændstofkvalitetskontrol, at brændstoffet opfylder de angivne specifikationer, samt at der foreligger instruks for tankningsanlæggets drift. Sagen er, at myndighederne betragter flyvepladsernes små tankanlæg med et årligt salg på 30.000 – 50.000 liter på lige fod med danske benzintanke, hvor der sælges mellem 500.000 og 3.000.000 liter pr. år! Risikoen for spild og dermed forurening er desto meget større, når Fru Olsen tanker sin Opel og Palle hælder på sin scooter, end når en veldisciplineret pilot tanker sit fly.

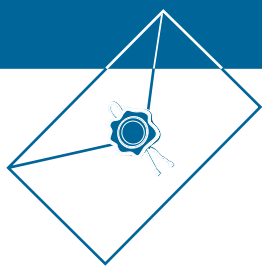
På flyvepladserne tænker man: Godt – så køber og sælger vi benzinen selv! Det vil olieselskaberne meget gerne have – så er man bulk kunde ved et selskab, hvilket pålægger én det fulde ansvar for brændstoffet, så snart det er leveret i flyvepladsens tank. På den måde skubber olieselskaberne miljø- og produktansvarsforsikringer over på de små flyvepladser, som hverken har kompetence eller økonomi hertil. Miljømyndighederne finder heller ikke, at de små flyvepladser lever op til kravene, medmindre man ofrer tusindvis af kroner på forsikringer, benzinudskiller og andre tiltag, således at anlægget bliver sammenlignelig med en stor benzintank.

Man vil nok ikke komme med forslag til beton-coated grøfter tilsluttet olieudskillere langs alle dansk landeveje, selvom man må gå ud fra, at det daglige spild her er betydeligt større.

Det er måske ikke så overraskende, at BP føler, de er nødt til at trække sig ud af dette marked, men det er for nemt gjort uden at have prøvet andre løsninger. Tiden er inde til, at de berørte parter samt hele GA branchen finder sammen og etablerer en dialog med myndighederne omkring nogle skræddersyede, mere lempelige og rimelige regler for fly tankningsanlæg på de små pladser.

Alternativet bliver, at der fremover intet brændstof er på de danske flyvepladser, hvilket ikke kan være godt for hverken miljøet eller flysikkerheden. Man kan frygte et scenarium, hvor nogle piloter tvinges til at bruge dunke og tønder til at fragte flybrændstof med fare for kontamination med snavs og kondensvand. Der er desuden en meget større risiko for spild og dermed forurening under interimistisk påfyldning og opbevaring, og det er der altså ikke nogen miljøgevinst i!

Der er mange privatpiloter, som ikke har lyst til at beflyve en større international lufthavn - bare for at tanke 80 liter brændstof, og givetvis er sådanne lufthavne måske ikke interesseret i for mange små flys besøg, hvor trafikken i forvejen er intens. Endelig er der også piloter, som bruger GA flyvning som et transportmiddel i arbejdsregi, og de kan nu se frem til en dårligere infrastruktur og besværliggørelse af deres erhverv.



Sådan som jeg ser på det, er vi nok ikke de sidste seks pladser, som vil opleve disse problemer. Er lovgivningen ved at blive udformet, så det ikke kan lade sig gøre at drive en mindre flyveplads i Danmark, og skal vi selv - hver især - kæmpe med problemerne? Man kan frygte, at GA lige så langsomt kvæles her i landet med mindre, der handles her og nu.

Med venlig hilsen
Niels Pilgaard
Flyvepladschef EKHG

svår

SLV har med interesse læst indlægget om udviklingen i forhold til tankningsfaciliteter, og kan kun give flyvepladschef Niels Pilgaard ret i, at det stiller både flyvepladser, piloter og myndigheder i et stort dilemma - økonomisk og også i relation til flyvesikkerheden - at olieselskaberne opsiger kontrakten på levering af AVGAS på en række pladser. SLV har dog ikke hjemmel til at stille krav om tankningsfaciliteter på offentlige flyvepladser. En lukning af det forholdsvis store antal tankanlæg betyder, at alle (piloter, flyvepladsledelse og myndigheder) må være ekstra opmærksomme på, at dette ikke fører til, at der etableres uautoriserede tankninsanlæg/faciliteter på de mindre flyvepladser, og dermed anvendes fuel, der ikke er underlagt den nødvendige kvalitetskontrol. SLV kan kun opfordre til, at alle involverede parter fortsat udviser godt airmanship og sund dømmekraft i forbindelse med tankning.

Med venlig hilsen
J. Lolk Larsen
Chef for Flyvepladskontoret

indlæg

Nye ublu gebyrer forringer flyvesikkerheden

Tja man undres! Hvordan hænger en voldsom gebyrforhøjelse fra SLVs side sammen med et fælles ønske om at højne sikkerheden for den private luftfart? Det gør det heller ikke, vil man jo nok umiddelbart sige, men jo det gør det da i alle højeste grad!

Min påstand er, at en lang række ulykker med GA-fly kan undgås, hvis folk holder deres flyverutine i det grønne område.

Det er virkelig op ad bakke mht. priserne for os, der sætter stor pris på at bruge en del af vores fritid bag styregrejerne på diverse GA-fly. Forsikringerne stiger, teori og skolingspriserne stiger som følge af JAR regler, der skulle harmonisere og ikke komplicere, værkstedsregningerne bliver heller ikke mindre, benzinpriserne er med på samme bølge, og slutteligt lader SLV gebyrerne stige til fuldstændige uhorste højder.

Sammenlægges disse faktorer, stiger timeprisen for driften af et GA-fly fra et i forvejen højt niveau til et horribelt højt niveau. Dette betyder naturligvis, at dem, der på nuværende tidspunkt flyver regelmæssigt og er i grønt område, kommer til at flyve mindre, og dem der i forvejen er farlige for deres

omgivelser, nøjes med at holde certifikatet med et proficiency check, og så snupper de nok lige et par "betalende" gæster med i ny og næ for at flyve til en lille ø og drikke kaffe. Så vælter de rundt i diverse kornmarker og levende hegn og sørger for, at privatflyvningen får endnu mere omtale som farefuld action sport for velbeslåede ældre mænd.

Det er måske hårde ord, men op til et vist niveau af flyverutine forløber flyvesikkerheden lineært med pilotens træningstilstand. Det betyder ikke nødvendigvis, at piloter, der har 5.000 timer, er mere sikre end dem med 300 timer, men hvis den erfarne pilot de sidste 10 år kun har holdt sit certifikat på et proficiency check, og ham, der har de 300 timer, har fløjet dem på 3 år, ja så ved jeg godt, hvem jeg ville sende mine børn med.

Hvis man skal betragte SLV som en nonprofit service virksomhed, (og det skal man vel), så er vilkårene vel de samme som for en rigtig virksomhed, der blot ikke skal præstere et overskud? Jeg kan ikke umiddelbart forstille mig en virksomhed i en markedsøkonomisk virkelighed, der er overlevelseseberegnet, hvis den fra et år til det næste bliver tvunget til at hæve sine priser med op mod 300%. I den sammenhæng undres jeg blot til eksempel over, hvordan det kan koste 6.700 kroner at få registreret et GA-fly, når det koster under 1.000 kroner at registrere en ny bil. Der bliver naturligvis langt fra registreret lige så mange nye fly som biler, men alt andet lige burde man da sætte fokus på at få rationaliseret arbejdsgangene, hvis det er så tungt, som den uhørt høje pris jo må være et udtryk for.

Burde de nye JAR regler ikke medvirke til simplificering landene imellem?

Endnu mere grotesk bliver det, når et GA-fly skifter ejer og bliver i Kongeriget. Denne lille ulejlighed, at skifte et par navne på nogle papirer, beregner man sig i fremtiden 3.130 kroner for.

Sådan kunne jeg fortsætte med det ene groteske gebyr efter det andet.

Med KDA i spidse, har folk med stor kompetence og indgående kendskab til GA-flyvning ihærdigt forsøgt at gøre SLV opmærksom på problematikken. Desværre har man ikke haft den store forståelse. Måske tænker man; det er rigtig skægt at flyve privatflyvning, så folk betaler jo nok alligevel uanset, hvad vi forlanger.

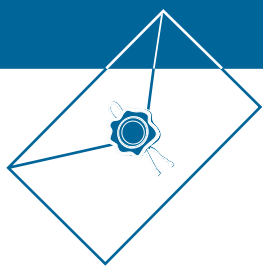
Man kan efterhånden nemt få en billig skiferie eller charterrejse, for det samme som det koster at flyve en tur til Bornholm fra Hovedlandet, så der er vel grænser for, hvor meget det må koste at flyve privatflyvning, før antallet af privatpiloter begrænses til en ganske lille skare af ældre mænd, for hvem en timepris på nogle få tusinde hårdt beskattede kroner ikke betyder noget som helst.

Nå, men det er jo meget moderne, at såfremt man forholder sig kritisk til noget, så forpligtiger man sig også til at komme med et forslag til forbedring, hvilket jeg så i alt sin enkelthed vil gøre.

Mit forslag er, at SLV starter med at sætte svæveflyverne fri, de har nemlig gennem mange år opbygget en super velfungerende organisation, der nemt kan varetage den kontrol og styring, der er nødvendig for, at folk ikke går og falder alt for meget ned.

Vi Motorflyvere lægger os så på knæ for Svæveflyvefolkene, og beder dem om hjælp til at opbygge en gennemorganiseret og professionel organisation som Dansk Svæveflyveunion, således at vi på sigt også kan blive sluppet fri.

SLVs organisation, der beskæftiger sig med disse to områder, kan således "leanes" til en enkelt afdeling med ganske få ansatte og lave driftsomkostninger (læs gebyrer) til følge. De tilbageværende ansatte i SLV kan således være den forlængede arm for disse to unioner i forhold til JAR og andet politikker og embedsmandsskabt besvær.



Lad dette være sagt med stor respekt for de mange dygtige og flinke folk, der trods alt arbejder hos SLV.

Vi mangler således kun at få forsikringsselskaberne til at forstå, at hvis også de nedsætter deres priser, så reduceres timepriserne anseligt, hvilket får folk ud at flyve. Vel at mærke folk som befinder sig i det grønne område, der ikke falder så meget ned, til stor glæde og gavn for os alle.

Slutteligt kan det undre mig, hvorledes en så voldsom gebyrforhøjelse, overhovedet kan være godkendt af ansvarlige politikere i en regering, hvor der er indført skattestop og i øvrigt er fælles enighed om at holde udgifterne til den offentlige administration i kort snor?

PS. I øvrigt tak for en godt blad. Jeg håber, at jeg også får råd til at læse i det fremover.

Med venlig hilsen
Lars Wildenschild
PPL og S-cert. Indehaver

SVAR Som svar på Lars Wildenschild's indlæg i OY-SIK under overskriften: "Nye ublu gebyrer forringer flyvesikkerheden", føler jeg trang til at komme med nogle kommentarer.

Som chef for operativt kontor i SLV er jeg glad for at konstatere, at flyvesikkerheden ligger skribenten meget på sinde, samt at vi har et fælles mål: At højne sikkerheden for den private luffart.

Jeg er delvis enig med Lars Wildenschild i, at op til en vis grænse forløber flyvesikkerheden mere eller mindre lineært med træning.

I en erkendelse af at alting stiger, og dermed også udgiften til vedligeholdelse af et certifikat og bibeholdelsen af et så højt flyvesikkerhedsniveau som mulig, vil jeg gerne understrege, at ansvaret for at bibeholde sikkerhedsniveauet på et acceptabelt niveau altid påhviler den enkelte pilot. Hvordan dette niveau opnås, er i allerhøjeste grad individuelt. Det er derfor ikke alene interessant, hvor mange timer der skal bruges, men at resultatet opnås.

Hvis man af økonomiske årsager er begrænset i antal timer, er det derfor af største betydning at udnytte de til rådighed værende timer optimalt.

I den forbindelse mener jeg, at man langt hen ad vejen kan opnå et endog højere flyvesikkerhedsniveau ved forberedelse, omhyggelig planlægning og ikke mindst en fornuftig debriefing. De timer man har til rådighed, skal udnyttes så optimalt som muligt. Det kunne muligvis være en støtte for nogle at sammensætte et "sæson program". Det er vigtigt at identificere sit aktuelle behov, forstået på den måde, at hvis behovet er at "flyve lidt rundt om flagstangen" i ny og næ, er behovet for teorien og udførelsen bag de store navigationsture i ind og udland måske ikke der, hvor man skal bruge sine ressourcer. Alle har dog behov for at strukturere sin indsats, så et oplæg til et individuelt tilrettelagt "sæsontrænings program" er måske vejen frem.

De tilbud, der allerede er til rådighed, bør udnyttes. Her tænker jeg i høj grad på de såkaldte PFT-aftener i de lokale flyveklubber. Alle har behov for struktur i sin indsats, ingen kan vel være i tvivl om vigtigheden i at øve fx sidevindslandinger, landinger på kort bane, brug af nødchecklister, stalls, drej mm. Jeg anbefaler at tage emnet op i den lokale klub, evt. samle en gruppe og sætte et program sammen, der passer jeres behov.

I den forbindelse findes der en mængde teori, praktiske råd mm. tilgængelig, som SLV i givet fald kunne være behjælpelig med at fremskaffe. Jeg vil i den forbindelse gøre opmærksom på SLVs hjemmeside, hvor man kan følge med i de udsendte AICer, og hvor en hel del informationer allerede findes. Jeg vil anbefale, at man tilmelder sig den service, SLV tilbyder vedr. automatisk opdatering af nyheder indenfor sit interesseområde.

Flyvesikkerheden ligger SLV meget på sinde. 2004 var ikke et godt år for flyvesikkerheden på GA-området i Danmark. SLVs analysekontor regner med meget snart at være færdig med årsrapporten for 2004, men der synes ikke at være nogen fællesnævner for de i 2004 indtrufne havarier. SLV har nedsat en Safety Committee, hvor alle brikker bliver vendt og drejet. Der er enighed om at fortsætte indsatsen på bl.a. de velkendte områder:

- De velbesøgte "roadshows", hvor vigtige emner og fokusområder bliver behandlet.
- Radiokommunikationsspillet, i daglig tale benævnt Roskilde spillet.
- SLV er aktiv deltager i afholdelse af Flysiktræf.
- Udgivelsen af bladet OY-SIK, samt flere mere "usynlige tiltag", som fx bearbejdning af analyser, identificering af fokusområder, behandling af rapporter, indsats mod sort taxaflyvning mm.

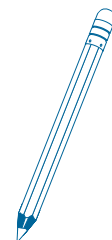
I en erkendelse af at luftfarten er blevet mere og mere kompliceret for alle parter, mener jeg, at indsigt og oplysning er af stor betydning for forståelsen af "flyvemiljøet", vi alle bevæger os i. Som en væsentlig part i dette "helhedsbillede", vil jeg gerne tilbyde GA piloter et indblik i "flyvemiljøet", ved eksempelvis at forestå en briefing og rundvisning hos SLV. Det er min opfattelse, at en fortsat god og sund dialog mellem branchen og SLV er af allerstørste betydning. Ovennævnte tilbud skal ses i lyset af, at SLV aktivt vil fortsætte bestræbelserne på at vedligeholde og udbygge denne dialog.

Vedr. gebyrstørrelsen vil jeg kort anføre, at SLV af Rigsrevisionen er blevet pålagt ikke at opkræve mere, end der er belæg for. De aktuelle gebyrer er fremkommet på baggrund af et nyt "tidsregistreringssystem", som nu har dokumenteret det forbrug af timer, der reelt er forbrugt på de forskellige områder. Den samlede budgetterede brugerbetaling på hele gebyrområdet falder faktisk fra 2004 til 2005. Der er altså ikke tale om en prisstigning, men om en prisomlægning.

For god ordens skyld vil jeg nævne, at deltagelse eller brug af alle de ovennævnte ydelser (roadshows, Roskildespillet, nyhedsformidling, AIC, Flysiktræf, OY-SIK mm.) alle er gratis for brugerne.

I håb om at alle vil udnytte også disse ressourcer samt om personligt at møde flere af GA piloterne i nær fremtid, ønskes alle en god og sikker sommer ,

Med venlig hilsen
Torben Jørgensen
Chef for Flyveoperationer



Skriv til os:

Adressen er:
OY-SIK
Statens Lffartsvæsen
Ellebjergervej 50
2450 København SV

E-mail: oysik@slv.dk

Redaktionen forbeholder sig ret til at forkorte indlæggene.

BL 8-10 på høring

EU barsler med et nyt direktiv om obligatoriske indberetninger – det medfører enkelte ændringer til den nuværende BL 8-10. Du finder BL 8-10 på høring på www.slv.dk



Flysiktræf i Sindal

SLV, Rådet for Større Flyvesikkerhed og flysikpiloterne inviterer igen i år alle danske piloter til flysiktræf. Træffet den 27. til den 28. august er en oplagt seance for piloter til at fokusere på flyvning, højne bevidstheden om, - og skærpe interessen for flyvesikkerheden i de smukke nordjyske omgivelser sammen med mange andre motorflyvere. Tilmeld dig på www.slv.dk

Nye flyvekort

Igen i år er de nye flyvekort på gaden her op til sæsonens første take off. Lukning af Værløse har givet plads til en omstrukturering af TMA'erne i København og Roskilde og over den nordlige halvdel af Sjælland er svæveflyverområderne ændret markant. Køb kortet hos SLV eller KDA.

Copenhagen Information kalder alle VFR piloter ...

Har du lyst til at møde stemmerne bag Copenhagen Information, og kunne du tænke dig at se hvordan vi arbejder - Så kom ud og besøg os i Kastrup!

Copenhagen Information inviterer til interesse-aften i Naviair. Vi byder på en kop kaffe og en snak om hvem vi er, hvad vi laver, og giver svar på alle jeres spørgsmål. Vi giver også en rundvisning i Area Control Centret og i Tårnet.

Det koster ikke noget at deltage og eneste forudsætning for at deltage, er at du har gyldigt VFR-certifikat.

Du kan vælge mellem følgende datoer:

Onsdag den 13. april, tirsdag den 19. april eller torsdag den 28. april.

Alle dage fra klokken 18.00 til 21.00

Der er plads til 30 personer per aften, og vi følger princippet først til mølle. Tilmelding kan ske i dagtimerne til Susanne Ohm på telefonnummer 3247 7845. Ved tilmelding skal oplyses navn, CPR-nummer, certifikatnummer og et kontaktelefonnummer. På selve dagen skal desuden medbringes gyldigt billedlegitimation.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til Copenhagen Informations operationelle leder Gitte Joensen på 3247 8207.

Yderligere information om Naviair, herunder en kørselsvejledning, kan findes på www.naviair.dk

NAVIAIR