

4
2005



PPL PILOTER I GRØNLAND

OY-SIK

Statens Luftfartsvæsen

Indhold

• Ny fraseologi	3
• Tema PPL piloter i Grønland	4
• Flysik 2006	10
• GPS på godt og ondt	11
• Case - fra en pilots bagage Få timer på ny type førte til havari	12

Santa Claus to Tower: Two-way radio contact



Helt fra Grønland er julemanden kommet (VFR)flyvende med en før-julegave til alle piloter og flyveledere: Ny fraseologi blev nemlig indført den 24. november – en mere klar og kortfattet fraseologi – for at undgå misforståelser, der fx kan føre til Runway Incursions.

Når du flyver VFR, er rigtig og flittig brug af radioen et vigtigt element til

at højne sikkerheden. Alt afhængig af luftrumsklasse og specifikke flyveregler kan du på radioen enten modtage klareringer eller nyttige trafikinformationer. Og som nytårsforsæt håber jeg, at alle piloter:

- aldrig tøver med at bede ATC om at gentage en klarering, hvis den første melding ikke blev opfattet fuldt ud,

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 Leifsdóttir, Tina Larsen, Per Veingberg, Ole Lynggaard, Torben Jørgensen, Lars Jensen, Jørgen Lolk Larsen, Peter Udsen og Keld Zülöw.

Forsidefoto: Niels Albertsen.
Øvrige fotos venligst udlånt af:
Niels Albertsen, Birgitte Jacobsen, BIS.
Korrekturlæser: Bert Martinsen.
Grafik og Layout: Solveig Leifsdóttir.
Tryk: KLS
Oplag: 4500

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.
Næste nummer udkommer i marts 2006.
Deadline: 1. februar 2006

ISSN 1603-2330

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

- hellere laver et radioopkald for meget end et for lidt – et mindre problem kan hurtigt udvikle sig til en rigtig grim situation, hvis piloten ikke får assistance, og
- beslutter sig for at benytte den ekstra hjælp som Copenhagen Information altid er parate til at yde VFR-piloter i ikke-kontrolleret luftrum.

Tina Larsen

Ny fraseologi

Læs mere om nye radio-procedurer i AIC A 10/05

Følgende procedure-ændringer trådte i kraft pr. 24. november 2005 bl.a. for at forbedre sikkerheden på baner.

Af Flemming Christensen, SLV

1. Luffartøjer, som modtager taxi-instruktioner til bane i brug, vil høre følgende: "TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY (nummer)", som betyder, at der (som hidtil) skal standses ved ventepositionen (markeret på rullevejen) med mindre, der specifikt er modtaget tilladelse til at køre ind på banen (LINE UP).
2. Ved nedsat sigtbarhed eller om natten kan det forekomme, at du bliver anmodet om at rapportere klar af banen "REPORT VACATED". Vær opmærksom på, når du som pilot rapporterer "RUNWAY VACATED", at hele luffartøjet skal have passeret den relevante venteposition på rullevejen.

Yderligere angives frekvenser med seks cifre, med mindre femte og sjette cifre begge er nul. Hvis femte og sjette cifre begge er nul, angives alene de fire første cifre. Ændringerne er ikke gældende for Grønland og Færøerne, hvor procedurer for angivelse af frekvenser er uændrede. På radioudstyr, som kun tillader, at der indsættes fem cifre, er det kun de fem første af de seks cifre, som skal indsættes.

Nye internationale regler vedrørende fraseologi skal bl.a. mindske muligheden for, at misforståelser opstår mellem flyveledelse og piloter. Målet er dermed at mindske muligheden for bl.a. Runway Incursions.

Eksempler på ændringen vedrørende frekvenser (ekskl. Grønland og Færøerne):

- | | | |
|-----------|---|---|
| • 118,000 | angives "One one eight, decimal zero" | - "Et hundrede atten komma nul" |
| • 118,005 | angives "One one eight, decimal zero zero five" | - "Et hundrede atten komma nul nul fem" |
| • 118,010 | angives "One one eight, decimal zero one zero" | - "Et hundrede atten komma nul ti" |
| • 118,025 | angives "One one eight, decimal zero two five" | - "Et hundrede atten komma nul femogtyve" |
| • 118,050 | angives "One one eight, decimal zero five zero" | - "Et hundrede atten komma nul halvtred" |
| • 118,100 | angives "One one eight, decimal one" | - "Et hundrede atten komma een" |

OY-UAK på en tur over Isfjorden
Foto: BIS

PPL piloter

- på land



r i Grønland

nd, til vands og i luften

PPL-flyvning i Grønland er bestemt muligt, og det kan give nogle fantastiske flyveoplevelser. Men det kræver stor planlægning og flere penge end i Danmark at holde flyver og piloter flyvende: Vejrforhold, topografi og de store afstande kræver disciplinerede piloter, der kan deres kram.

Af Jesper L. Skov, SLV

For nylig var jeg på en flyvetur i Grønland. Turen gik fra Qaarsut til Ilulissat i et Grønlandsfly Dash-7. Udkørsel til starten fra grusbanen i Qaarsut skete med den største forsigtighed, for forpladsen var nemlig dækket af en del is, og der var en middelvind på 35 knob med vindstød på op til 55 knob. Heldigvis var vindretningen den samme som baneretningen, så vinden gav sig først rigtig til kende efter start med en masse mekanisk turbulens. Mens jeg prøvede at komme i tanke om, hvor på ICAO's intensitetsskala for turbulens, at væltede kaffekopper, en flyvende stewardesse og grædende børn befandt sig, annoncerede kaptajnen, at vejret i Ilulissat var godt. Han var ikke uden en vis humor, for efter landingen i Ilulissat, sugede min fine vinterjakke mindst to liter regnvand, inden jeg nåede i tørvejrl i terminalbygningen. I det mindste blæste det kun 30 knob...

Et barsk sted

Grønland kan være et barsk sted at flyve, og det er vel kun forståeligt, hvis vejrforholdene og de store afstande får skræmt de fleste PPL-piloter væk. Men de findes! En af dem er Thomas Branner Jespersen, som til daglig er chefinstruktør ved Skolen for Interne Uddannelser under Grønlands Lufthavnsvæsen, hvor der bl.a. uddannes AFIS-operatører. Thomas har et PPL certifikat, og ejer OY-UAK, der er Danmarks eneste amfibieflyver med base i Narsarsuaq. OY-UAK er en såkaldt Lake Buccanneer, LA-4-200. Bladet mødte Thomas Branner Jespersen til en snak om muligheder og udfordringer for VFR piloter i Grønland.





Thomas B. Jespersen i OY-UAK

Mangler klubmiljø

Hvordan synes du, privatflyvningen i Grønland har det?

"Den har det lidt svært. Der er ikke så meget klubmiljø som i fx Danmark, så det er et ret lukket land. Folk skal selv finde ud af, at der er nogle flyvere rundt omkring. Langt de fleste, som flyver rundt i småflyene, er enten erhvervs-piloter eller mekanikere fra Grønlandsfly, AFIS-operatører eller folk, der på anden måde har en professionel tilknytning til luftfart. Der er omkring seks dansk registrerede luftfartøjer i Grønland, der anvendes til PPL-flyvning. OY-UAK holder til i Narsarsuaq, resten i Kangerlussuaq eller hovedstaden Nuuk", siger Thomas.

I er tre AFIS-operatører fra Narsarsuaq, som købte OY-UAK for et års tid siden. Hvorfor blev det lige en amfibieflyver?

"Det var ud fra rene sikkerhedsmæssige overvejelser, at vi valgte et enmotors fly, der også kan lande på vandet. Når valget faldt på en amfibieflyver, er det fordi et pontonstel er tungere end et hjulunderstel og samtidig yder større luftmodstand. Det kan være svært at finde en egnet nødlandingsplads i det grønlandske terræn, og her giver det en fordel også at kunne vælge at lande i en sø, fjord eller på havet. Det er samtidig grunden til, at vi ikke flyver om vinteren. I vinterperioden er der tit voldsomme vejrforhold, og samtidig umuliggør havis og iskosser en nødlanding i vand. I seks måneder flyver vi slet ikke, og samtidig sparer vi forsikringen".

Thomas fortsætter og afslører en uventet bivirkning: "Den oprindelige ide var som sagt, at det skulle være en amfibieflyver af hensyn til sikkerheden. Men det har vist sig, at det er utrolig sjovt at lande og starte fra vandet, så nu kan målet med en flyvetur være vandlandingerne i sig selv".

Vedligeholdelse og eftersyn

Hvem udfører service på OY-UAK?

"Vi er så heldige at være gode venner med en brandmand her i Narsarsuaq, der også er uddannet flymekaniker. Da vi købte OY-UAK, blev der lavet et 500 timers tjek ved Sunair i Thisted, og her var mekanikeren med. Det betyder, at han nu er uddannet til at måtte lave de eftersyn, der skal til. Vi har været nødt til at købe en





del værktøj selv fx fastnøgler, momentnøgler, kompressionsmåler og mv.

Vi har dog ikke et godkendt værksted, så hvis noget alvorligt går i stykker, er det ikke altid sikkert, at vores mekaniker må lave det".

Det lyder som om, at det kan blive meget besværligt, hvis noget går i stykker?

"Ja, det kræver en del planlægning og sende frem og tilbage. I foråret blev der fx fundet en strukturel fejl i halen på en Lake, som desværre havde medført et havari i Finland. Det kunne have grounded os hele sommeren, for ved nærmere eftersyn fandt mekanikeren ud af, at vores Lake var ved at udvikle den samme fejl, som havde medført havariet i Finland. I den konstruktion, der holder højderor og halefinne på plads, fandt han en 11 millimeter lang revne! Inden vi kunne flyve videre, måtte konstruktionen derfor skiftes. Den blev afmonteret af vores mekaniker og sendt til Thisted for nærmere undersøgelse. I Thisted blev de relevante dele udskiftet med reservedele sendt fra USA, og herefter blev det hele sendt tilbage til Narsarsuaq, hvor mekanikeren kunne montere den igen".

Vedligeholdelse af certifikatet

Hvordan vedligeholder I typerettigheden?

"Det er endnu ikke helt planlagt, hvad vi gør. Vi har kun haft Laken aktivt i halvandet år, så vi har endnu ikke skulle flyve PFC eller træningstime med en instruktør. Det er en mulighed at tage tjekket i fx Stavanger på en 206'er. Selve SEP (sea) træningen tog jeg ved Billund Air Center. Det foregik mest i Vejle fjorden. Efter vandøvelserne fløj vi gerne til Skanderborg eller Silkeborg for at vaske Vejle fjordens saltvand af med nogle ferskvandslandinger i søerne. Udover vandlandinger er der den interessante forskel til normal SEP (land), at man indenfor de forudgående 90 dage skal have lavet 20 landinger og starter fra vand for at måtte medtage passagerer på vand".



En fjord, der er perfekt til landingsøvelser



Vinge med stabiliserende støttepontoner



6000 fod højt fjeld ved isfjorden

Hvilke udgifter har I for at holde OY-UAK flyvende?

"Forsikringen koster 5000 kr. om måneden! AVGAS kommer til at koste 19 kr. pr liter efter årsskiftet, så det er også en betydelig udgiftspost. Så er der de almindelige udgifter fx et årskort til lufthavnen på omkring 1000 kr. og selvfølgelig udgifter til serviceeftersyn og leje af hangarplads".

Høj topografi

Er der ikke stor forskel på at lande på Vejlefjorden og så på en fjeldsø i Grønland?
"Bestemt. Teknikken er den samme, når man først er nede ved vandet, men i Grønland bør man bruge mere tid på at rekognoscere og aflæse fjeldene og vindforholdene inden landing. Lander man på en sø, der slutter i en fjeldside, er ind- og udflyvningsvejen ofte den samme. Det betyder, at søen skal være bred og lang nok til at både at kunne gå rundt på landing og starte op mod vinden, og derefter dreje 180 grader - mens man stiger. På alle tidspunkter skal man - i tilfælde af et motorstop - kunne glide fri af terrænet og ned på vand. Det kræver bestemt opmærksomhed, og man bør bruge god tid til at aflæse topografien", siger Thomas.

Lave temperaturer

Grønland er jo et sted, hvor der ofte er lave temperaturer under frysepunktet - i det mindste skal man ikke så højt op for at finde minusgrader. Hvilke forholdsregler tager I?

"Vi flyver VFR og holder os derfor altid fri af skyerne. Selvom vi holder os fri af nedbør og skyer kan der selvfølgelig godt forekomme problemer med is - især i forbindelse med vandlandingerne med temperaturer lige over frysepunktet. Hjul og hjulbrønde er ikke særlig godt beskyttet, selv om hjulene ikke er slået ud. Under landingen bliver der sprøjtet en del vand ind i hjulbrønden. Letter man fra en sø, hvor lufttemperaturen er lige over frysepunktet, kan man være helt sikker på, at vandet hurtigt fryser til is. Skal man eksempelvis over et højt fjeldområde for at komme hjem, kan man yderligere risikere, at luften er koldere i næste fjord, så de negative temperaturer når helt ned til banen, og så er der ikke skyggen af en chance for at komme af med isen inden landingen. I sådan et tilfælde risikerer man, at hovedhjulene bliver blokeret på samme måde, som hvis parkeringsbremsen var slået til! Inden man lander på vandet, er det derfor meget vigtigt at foretage nogle seriøse overvejelser omkring freezing-level".

Point-of-no return

Hvor langt væk fra Narsarsuaq flyver I?

"Vi flyver gerne ture på en time til halvanden, men har dog også været så langt væk som Ilulissat. Der er en hovedtank i kroppen under motoren, og den giver brændstof til tre timer og 45 minutter. De to pontoner under vingerne kan også fyldes med brændstof, og giver en time mere i flyvetid. De lange afstande kræver en omhyggelig planlægning. Min længste tur i år gik til Ilulissat og varede i alt 6 1/2 time, med mellemlanding og påfyldning af brændstof i Nuuk. Når man flyver nordpå fra Narsarsuaq, er Nuuk den første lufthavn, man støder på. Der er ikke brændstof til at flyve fra Narsarsuaq til Nuuk og så finde ud af, at man ikke kan lande i Nuuk og derfor skal flyve videre. Derfor havde vi et point-of-no return mellem Narsarsuaq og Nuuk, og holdt nøje øje med flyvningens forløb i forhold til driftsflyveplanen. Her er en GPS en rigtig god støtte til at holde øje med, om den beregnede groundspeed afviger væsentligt fra den aktuelle. Vi brugte også GPS'en til at bekræfte vores position rent visuelt ved at sammenligne



GPS kortet med kyststrækningen, som vi kunne se ud af vinduet. Der findes ikke deciderede VFR-flyvekort over Grønland, og der er langt mellem radiofyrene. Derfor tages alle kilder i brug for at bekræfte ens position, og her er GPS'en af de bedre".

Så vidt jeg husker, er der en enkelt VORTAC i Thule, og i resten af Grønland er der kun NDB'er?

"Det er nemlig rigtigt".

Grønlandsudstyret

Hvad for noget udstyr medbringer I på en flyvetur?

"Det er et lovkrav, at vi som vandflyver skal medbringe bådudstyr, som er anker, drivanker, tågehorn til signalering, to padler, bådshage, og en fortøjningsline. Vi flyver aldrig nogle steder uden at indlevere en flyveplan – enten en fuld ATS flyveplan eller en forkortet flyveplan ved flyvning i lokalområdet. Og vigtigst af alt, så er min Iridium satellit-telefon fast udstyr. Den er investeringen værd heromkring og jeg bruger den til at melde start, landing, forventet starttidspunkt, tidspunkt for næste opkald mm. af hensyn til alarmeringstjenesten. De mange høje fjelde gør, at der er mange områder i nærheden af Narsarsuaq, hvor det bare ikke er muligt at være i line-of-sight med hensyn til VHF kommunikation. Udover satellit telefonen har vi naturligvis redningsveste. En vigtig detalje, når man snakker vandflyver er, at vestene ikke må være selvoppustelige, når man ryger i vandet. Typisk vil man have brug for vesten efter et havari i forbindelse med start eller landing fra vandet, og så dur det ikke, hvis den pludselig selv puster sig op - inden man er kommet ud af kabinen. Endvidere har vi en redningsflåde. Den blev oprindeligt købt i forbindelse med færgeflyvningen af OY-UAK fra Danmark til Grønland, men den har vist sig at være for stor og vejer for meget i forhold til nogle nye smarte modeller. På grund af vægten har vi ikke altid redningsflåden med, men vi arbejder på at købe en, der ikke vejer så meget".

Thomas fortsætter: "Ellers skal man altid sørge for, at det personlige udstyr er i orden. I flyveren har vi heldragter i aluminiumsfolie til at beskytte os mod kulden. En god regel i Grønland er, at man skal sørge for påklædning, så man kan

overleve i det fri i mindst et døgn! Tænk på, at man på et kvarter nemt kan flyve over så mange fjeldrygge og gletchere, at det vil tage adskillige dage, hvis man skulle gå hjem".

GPS

Som du måske har læst i tidligere udgaver af OY-SIK, har der været temaer omkring brugen af GPS. Kan du kort beskrive, hvordan du anvender GPS'en?

"Jeg bruger den kun til to ting: At krydstjekke min driftsflyveplan på længere flyvninger, og i forbindelse med landinger på vand til at vurdere vinden ved hjælp af groundspeeden. Med hensyn til navigering, så passer de kystlinjer, der er på GPS kortet rigtig godt med virkeligheden, hvorimod søer og terræn ofte slet ikke stemmer overens med virkeligheden", slutter Thomas.

OY-UAK ready for take off.



Flysik 2006

Staben bag flysikprojektet er allerede godt i gang med forberedelserne til næste års aktiviteter, der bl.a. vil byde på et forårs-træf, et roadshow om GPS og et sommer-træf.

Af Henrik Sandum, SLV

Efter flysiktræffet i Sindal i år har vi udsendt et evalueringsskema til deltagerne, og ligesom det var tilfældet efter flysiktræffet på Tåsinge, kan vi konkludere:

- at vi har fået en fantastisk flot tilbagemelding,
- at der er fremkommet en række gode forslag til nye aktiviteter,
- at mange har givet udtryk for, at de synes, at det er et rigtig godt initiativ SLV har taget her, og
- at piloterne ønsker flere årlige flysiktræf.

Mange hæfter sig også ved den specielle stemning, der beskrives som både positiv og direkte hyggelig. En situation, der understreges af, at over halvdelen af deltagerne i Sindal var gengangere fra Tåsinge.

Var der så slet ingen kritik? Jo, naturligvis. Deltagerne peger på en form for "individuel" tilbagemelding på de forskellige aktiviteter under træffet. I projektets styregruppe har vi været fokuseret på at få placeret første, anden og tredje pladserne inden for de forskellige aktiviteter. Det retter vi op på til næste år.

Hele tre ting...

Næste år - der er det foreløbige sidste år i den 3-årige aftaleperiode - byder flysikprojektet på ikke mindre end tre aktiviteter.

Flysiktræf - er det ikke noget SLV arrangerer i samarbejde med Rådet for Større Flyvesikkerhed? Og var det ikke noget med, at de havde et stævne i Sindal her i sommers? Jo, det er ganske korrekt. I samarbejde med Rådet arrangerede SLV den sidste weekend i august et 2-dages flysiktræf i Sindal med deltagelse af ca. 40 piloter, der fik rig lejlighed til at prøve deres evner i landinger, navigation og taxiing mellem keglar.



Roadshow om GPS arrangerer vi i løbet af vinteren fordelt på seks regionale møder. Temaet vil være brugen af "GPS - på godt og ondt", og Roadshowet gæster følgende byer/klubber: Ålborg, Herning, Vamdrup, Odense, Roskilde og Maribo.

Forårstræf er et helt nyt initiativ, hvor styregruppen og flysikpiloter inviterer interesserede piloter til at deltage i et forårstræf på Ærø Flyveplads den 20. maj 2006. Her vil der blive fokuseret på at gøre den enkelte deltager "forårsklar", både hvad angår det teoretiske og især det praktiske. Programmet er ikke endelig planlagt, men det er sikkert, at der vil indgå elementer som landing på kortbane og navigation med tilhørende driftsflyveplan. Derudover vil der blive fokuseret på at gøre den enkelte deltager flyveklar til den kommende sæson. Skulle vejret drille, vil vi forsøge at gennemføre arrangementet om søndagen den 21. maj.

Flysiktræf vil vi - i lighed med i år - afvikle igen i 2006 som et 2-dages flysiktræf, men med den væsentlige forskel, at programmet vil være det samme begge dage. Vi vil fortsat lægge stor vægt på det sociale element: Vi mener, det er vigtigt, at piloter kan mødes med ligesindede under afslappede forhold og diskutere flyvningens forskellige aspekter, men i erkendelsen af, at det kan være svært at rive en hel weekend ud af kalenderen, vil vi gøre det muligt for den enkelte deltager at vælge, om man vil være med en eller to dage.

Udover træning i landinger og navigation vil der med stor sandsynlighed også være en sightseeingtur for pårørende og et co-pilotkursus på programmet.

Med placeringen af det tredje flysiktræf i Maribo er projektets egen målsætning om at komme rundt i alle tre landsdele opfyldt.

Deltager du?

Hvad gør du, hvis du gerne vil deltage i et eller flere af de nævnte arrangementer? Klik ind på SLVs website. Her vil du løbende kunne finde oplysninger om det enkelte arrangement. Specifikt omkring Roadshow sker tilmelding via den lokale flysikpilot.

GPS – på godt og ondt

Med et roadshow om GPS sætter SLV, Rådet for Større Flyvesikkerhed og fysikpiloterne fokus på GPS, VFR-flyvning og flyvesikkerhed. For privatpiloter er der mange fordele – rent sikkerhedsmæssigt – ved at bruge GPS, men navigation ved hjælp af GPS kan også føre piloten på afveje.

Af Tina Larsen. SLV

Brug af GPS – med fornuftig omtanke – er et nyttigt værktøj til at flyve mere sikkert og mere direkte. GPS'en kan være en effektiv hjælp, hvis piloten fx havner i dårlige vejrforhold. Dog har langt de fleste af landets privatpiloter, der benytter sig af GPS, formentlig på et eller andet tidspunkt oplevet, at GPS'en har spillet dem et puds, uden at der skete noget alvorligt. Problemet er, at det giver falsk tryghed. Netop det, at ingenting er sket, er ikke det samme som, at det også går godt næste gang. "Det er især farligt, hvis piloten hælder til at bruge GPS'en som det primære navigationshjælpemiddel. Derfor er det vigtigt, at piloterne kender GPS'ens funktioner, muligheder og mangler – på godt og ondt", siger Jesper L. Skov, luftfartsinspektør i SLV.

Roadshow 2006 tager emnet op og ser blandt andet på mange af de forskellige fejlkilder, der kan opstå under brug af GPS fx forkeret betjening af GPS'en, fejl i databasen, fejlprogrammering mv. "Under skoleforløbet bruger de fleste elever meget tid på at flyve en VOR approach, mens de fleste synes, at det er forholdsvist nemt at flyve en GPS approach. Men

det betyder ikke, at det er ukompliceret at bruge GPS'en", siger Kasper Ludvigsen, instruktør i Copenhagen Air Taxi.

Meget af den viden, piloter har om GPS, er selvlært! Og selvlært kan sagtens være vellært, men problemer kan nemt opstå, hvis brugen af GPS komme til at virke som en "sovepude". Sikker brug af GPS kræver, at piloten kender til både muligheder og fejlkilder. Mød derfor op til et af de seks planlagte roadshows og bliv bedre klædt på til at kunne flyve sikkert med hjælp af GPS. Jesper L. Skov og Kasper Ludvigsen vil tage dig med på en flyvning fra Roskilde via Stauning til Viborg. På turen kommer de til at krydse en stoplinie, kommer på kant med flere R-områder og TMA'er, flyver over et par byer, møder en mast og får hjælp i dårligt vejr: Kort og godt - brug af GPS på godt og ondt.

Roadshowet skydes i gang i midten af januar, hvor det gæster Odense Lufthavn. Senere står Herning Flyveplads, Vamdrup Lufthavn, Roskilde Lufthavn, Aalborg og Lolland Falster Lufthavn for skud. Læs mere om arrangementerne og mulighed for tilmelding på www.slv.dk.





Få timer på ny type førte til havari

Brian Krøyer har aldrig været bange for at slå en kolbøtte og lande nogle nye steder i sit liv – både arbejdsmæssigt og i forhold til fritidssystemerne. Paradoksalt nok satte netop en kolbøtte en stopper for Brians største hobby - flyvning. På en VFR flyvning mellem Roskilde og Tønder, hvor Brians far var med om bord, gik motoren pludselig ud. Brian valgte at nødlande – en landing, der resulterede i, at flyet - en Piper - trillede rundt. Begge mænd overlevede, men har den dag i dag men. Her fortæller Brian om selve havariet – hvor han fløj flyet tomt for fuel i den ene tank - om at få nye typerettigheder, om at være dybt ulykkelig over, at hans far blev mindre kvæstet og om at elske at flyve, men alligevel overveje at lægge certifikatet på hylden.

Af Tina Larsen, SLV

Hele sit liv har Brian Krøyer været flyfreak, men problemer med hørelsen satte en stopper for drengedrømmen om at blive erhvervspilot. I stedet gik Brian i 1986 i gang med en uddannelse som flytekniker, hvor han i mange år fløj rundt med Maersk Air og Sterling. I 1990 kunne



Brian endelig – som kaptajn - få luft under vingerne med et PPL certifikat i hånden. En drøm gik i opfyldelse. Derfor har det været ekstra hårdt for Brian at komme sig – rent psykisk - over havariet.

Brian blev skolet på en Cessna, men fordi han i en periode skulle frem og tilbage til Bornholm, gik han efter at få typerettigheder på en Piper, hvor flylejen kun kostede det halve af, hvad han måtte betale for leje af en Cessna via flyveklubben.

Fra 2000 og frem til sommeren 2004 havde Brian fløjet mere end 250 timer på Cessna, og for at kunne flyve sikkert på den nye type valgte han at gå til eksamen med en instruktør fra Tønder Flyveklub. "Jeg ville gerne opgraderes til en Piper, og jeg sad i timevis og læste i manualerne, var ude at flyve – faktisk decideret skoleflyvning, og pudsig nok gennemgik jeg et antal af gange nødtjeklisten for Pipereren. Alligevel kan

jeg i dag konstatere, at selvom jeg fik min nye rettighed i hus, var mit havari baseret på manglende rutine på den nye fartøjstype”, siger Brian.

En skæbnesvanger flyvetur

På den skæbnesvangre flyvetur i sommeren 2004 tog Brian fra Bornholm – efter at han havde lavet et grundigt tjek. Der var ingen anmærkninger, og han satte kurs mod Roskilde Lufthavn, hvor han skulle hente sin far, inden de begge ville fortsætte mod Tønder Flyveplads. I luften talte Brian med Rønne, og der var heller ingen anmærkninger bortset fra lidt problemer med transponderen.

Inden Brians far dukkede op på Roskilde Lufthavn, lavede han et fornyet tjek. Brian vurderede, at flyet havde nok brændstof på; ca. 90 til 100 liter ligeligt fordelt mellem de to tanke – men til gengæld manglede der olie. “Jeg købte olie, og da min far kom om bord, var det tid til en tur ud i det blå. Vi fløj ofte sådanne ture sammen. Min far har altid syntes, at alt, hvad der har med fly at gøre, var vidunderligt. Han var faktisk kisteglad for – og lidt stolt af, at jeg fløj. Ofte har vi på de ture mellemlandet på Samsø, hvor vi har siddet og hygget os i det grønne med medbragte madpakker”, siger Brian.

På denne tur skulle far og søn også hygge, om end de blot skulle direkte til Tønder. Turen var planlagt til at tage en time og tyve minutter på strækningen fra Roskilde, via Korsø, Femø og Fejø, Langeland, Als, Åbenrå og Tønder. Efter start ville Brians far gerne lige ud og se lidt på Storebæltsbroen, og Brian vurderede, at det var der nok brændstof til. Med det Sydfynske øhav i sigte nød de begge to samtidig lidt af den medbragte te, kaffe og et par håndmadder. Over Åbenrå aftalte Brian med Skrydstrup, at han skulle holde sig i 1500 fod eller derunder, for de havde nogle andre aktiviteter i gang – bl.a. en redningshelikopter og et F16 fly, og det overholdte han selvfølgelig.

Pludselig faldt motoromdrejningerne og motoren satte ud. “Jeg greb fat i – den mentale Cessna-tjekliste, og jeg gennemførte de punkter på listen, som jeg kunne nå, men jeg tænkte ikke på brændstof. Det gjorde jeg virkelig

ikke – selvom jeg havde øvet det med tjeklister et utal af gange. Jeg var alt for fasttømret i proceduren fra Cessna’en. Jeg befandt mig i en yderst presset situation.

En situation, som jeg havde hørt om fx på flyveskolerne – uden at indse, at det kunne ske for mig. Og da det så skete – da man virkelig selv sad i en presset situation i 1500 fod, så var der godt nok mange ting, der kørte igennem hovedet på en – på få sekunder. Det endte med, at jeg fik motoren i gang igen, og jeg fik lige klappet min far på skulderen med en kommentar om: “Nå det var det”. Jeg var overbevist om, at det måtte være karboratoris, som årstiden og temperaturen faktisk godt kunne have givet mulighed for”, siger Brian.

Nødlanding

Brian nåede lige at tørre sveden af panden, så satte flyet ud igen! Han fik ikke byttet håndtaget for fueltanken over, og han fik heller ikke tændt for brændstoffranken, og flyet lå nu i 750 – 800 fod. “Der var ingen tid tilbage at gøre godt med og på et nanosekund vurderede jeg, at det ikke længere var forsvarligt at rode med tjeklisen. Jeg måtte finde et sted, hvor jeg kunne lande”.



Brian kaldte ud i radioen, at han nødlandede. “Jeg havde ikke tid til at nusse med kontorting nu i cockpittet. Heldigvis fangede Skrydstrup mit opkald. Jeg scannede terrænet under os. Vi havde en hestefold, en amtsvej, et vandhul, en skov og en mark i fuld flor. Jeg nåede at reflektere over, at jeg skulle passe på de mennesker, der eventuelt var nede på jorden. Derfor var



CASE – historie fra en pilots bagage

landing på amtsvejen udelukket, da det var at tilsidesætte andre folks liv og levne. Og at sætte flyveren ovre på folden, hvor hestene kunne blive forfjamskede, det kunne eventuelt give et være svineri og endnu større skader. Jeg vidste heller ikke, om der ville være et elhegn, som jeg kunne flyve ind i, og som jeg selvfølgelig ikke kunne se fra flyet. Efterhånden som jeg sad og tænkte mulighederne igennem, lå flyet nu kun i 400 fod”.



Brian valgte - som noget af det sikreste at lande på marken, og han begyndte at tage farten af. Pludselig gik motoren i gang igen i ca. 10 sekunder. Nok til at flyet opnåede lidt fart og højde. “Min beslutning om at lande på marken blev forpurret, fordi motoren gik i gang igen. Det punkt, hvor jeg ellers havde planlagt at sætte flyet ned - holdt ikke længere. Jeg havde fået lidt for meget fart på, og jeg var nødt til at hive lidt op i roret. Derfor kom jeg skævt ned, og kornet greb fat i flyet - meget naturligt - og flyet tippede rundt.

Vi var begge to ved bevidsthed, men det viste sig, at min far havde fået to nakkebrud og en brækket arm. Selv stødte jeg benet ind i instrumentbrættet. Heldigvis kunne jeg hjælpe min far med at komme ud af døren, som vi inden landingen havde løsnet en lille smugle - det havde jeg nået at tænke på! Jeg hjalp min far ud af flyveren, og det sidste jeg foretog mig, inden jeg selv kravlede ud, var at slukke for strømmen med hovedkontakten på Piperen”, siger Brian.

Med livet i behold

Hurtigt kom der folk til havaristedet for at hjælpe Brian og hans far. De blev begge lagt i græsset et stykke fra flyet. F16 flyet havde fået alarmeringen og begyndte at kredse over stedet. “Det hele skete i løbet af max et par minutter, og mens jeg lå der i græsset, var jeg bestemt glad for, at vi begge slap med livet i behold. Jeg var glad for de beslutninger, som jeg tog i de relative få sekunder, der rent faktisk var at gøre godt med, men alligevel følte jeg ikke, at jeg havde håndteret opgaven godt nok. Det var ubehageligt at være midtpunktet i den radius, som F16 flyet lå og fløj rundt i - med en tilskadekommet far ved ens side. Pludselig kom også redningshelikopteren til syne på himlen. De minutter, hvor vi lå der i græsset, gav mig et kæmpe væld af følelsesmæssige oplevelser, som jeg ikke helt vidste, hvor jeg skulle gøre af. På grund af dumhed havde jeg fået sat et kæmpe apparat i værk - det hele var så uvirkeligt”, siger Brian, og fortsætter: “Vi blev kørt på traumecentret inde i Åbenrå. Det værste for mig var nok, at min far og jeg - på traumecentret lå på hver vores stue. Især fordi jeg havde stor lyst til at være sammen med ham. Jeg vidste jo, at det var gået meget mere ud over ham end med mig selv”.

Jaget af medierne

Efter ganske kort tid på traumecentret ringede Brians mobiltelefon. Det var pressen, der havde fået nys om havariet. Samme dag bragte de elektroniske medier et indslag med både lyd og billeder fra selve havaristedet, og dagen efter havariet nåede en journalist helt op på afdelingen for at tale med Brian. “Jeg blev ked af, at journalisterne ringede så hurtigt. Jeg var ikke



interesseret i at udtale mig – af respekt for min far og for flyveklubben. Jeg nåede ikke engang at bearbejde mine følelsesmæssige reaktioner, før jeg så det hele “live” på TV.



Det gjorde ondt på mig, at der i en af udsendelserne var en masse mennesker, der rendte rundt ude ved flyet. Jeg var bitter over, at folk gik rundt og rodede ved flyet - selv sad jeg og funderede over, hvad årsagen til motorstoppet kunne være. Jeg fik noget beroligende og næste dag om morgenen ville jeg ud i opholdsstuen for at ryge en smøg. Hospitals personalet rådede mig til ikke at gå i kiosken. Dagens aviser bragte nemlig historier om havariet. Det gjorde ekstra ondt at læse nogle af udtalelserne, fejlcitaterne og navneforvekslingerne. Jeg kunne godt ønske, at pressen og andre fremover blev mere opmærksomme på de implicerede”, siger Brian.

En følelsesmæssig udladning

Brians far måtte på et tidspunkt overflyttes til et andet hospital. Undervejs blev det nødvendigt at skifte ambulance og bære. Det skete i en af Falcks garager midt på Fyn! På sygehuset var de ikke forberedte på patienternes ankomst, og Brian fik for første gang en følelsesmæssig udladning, som endte med, at personalet fik et møgfeld af rang. “På sygehuset fik vi mulighed for at tale med en psykolog, som vi har været tilknyttet et godt stykke tid efter ulykken. Min far er kommet sig over havariet, selvom han har nogle fysiske men. Han har brugt store mentale ressourcer på at overbevise mig om, at jeg gjorde det godt nok, men han vil ikke flyve igen”.

Pilotens ve og vel

Det har taget Brian Krøyer lang tid at komme igennem oplevelsen. “Jeg er ikke helt færdig med at få rensset oplevelsen ud af min krop – rent psykologisk. Jeg har fået en ypperlig behandling alle vegne. Efter en overordentlig behagelig samtale med HCLJ og SLV, har jeg drøftet ikke kun fakta omkring selve havariet, men også mit - pilotens - ve og vel og pilotens mentale situation.

HCLJ kunne kun bekræfte, at det kan være livsfarligt at skifte mellem Cessna og Piper. På Piperen skal piloten konsekvent holde fokus på brændstoffordelingen i flyets to tanke. Et faktum, som jeg i dag godt kan skrive under på, og jeg skal ikke have flere typecertifikater - ikke på den måde, som det kører i dag. Jeg har tidligere arbejdet inden for jernbaneverdenen, hvor det at skifte over til nye tog kræver skoling over en periode og nye prøver.

Som reglerne er i dag inden for luftfart, kan du uden teoriprøver, mundtlige prøver og tilstrækkelig rutine tilegne dig et hav af typerettigheder. I realiteten skulle jeg ikke have haft lov til at flyve på den Piper overheadet, førend jeg havde haft fx 10 timer med en instruktør, fordi procedurerne fra Cessna'en sidder så indgroet i mig”, siger Brian.



HCLJ, SLV, flyveklubben og Brians instruktør har enstemmigt sagt til Brian, at han bør gå på vingerne igen. Og ingen tvivl om, at det vil han gerne. “Jeg vil gerne flyve igen, men jeg mangler lidt tid endnu, før jeg træffer det endelige valg. Det går op og ned som i en bakket dal, og hvis jeg beslutter mig for at flyve igen, bliver det fremover udelukkende i en Cessna, hvor jeg kender alle procedurer 100 procent. Indtil videre har jeg valgt at deponere mit certifikat hos SLV, hvor jeg i den forbindelse har fået en meget flot skrivelse fra sagsbehandleren, både som en kvittering for deponeringen, men også som en god vejledning.



Nyt gebyrreglement for 2006

På www.slv.dk kan du hente gebyrreglement for 2006. For hvert enkelt prisfastsat gebyr kan du samtidig hente detaljerede beskrivelser for, hvad gebyret omfatter.

Betjening af GARMIN Transponders model GTX-327, GTX-330 og GTX-330D

SLV har valgt at udsende en AIC med en "Special Airworthiness Information Bulletin" fra FAA vedrørende betjening af visse GARMIN Transponders. Du kan læse mere på nettet - AIC B 51/05.

SLV holder julelukket

I perioden fra den 24. december 2005 til den 1. januar 2006 holder SLV julelukket. SLVs vagttelefon +45 40 68 85 00 er åben hele perioden for akut opståede problemer af særlig hastende karakter.

Redaktionen ønsker alle VFR piloter god jul og godt nytår. Igen vil vi opfordre alle læserne til at gribe pennen og skrive til brevkassen. Skriv til os, hvis du har oplevet noget under en flyvning, som andre kan lære noget af, rejs en debat, giv din holdning til kende eller stil spørgsmål. Flyvesikkerhed er vores alles ansvar.

Redaktionen

