

OY-SIK

Nummer 1 . 2006

Tema:

Kommunikation



Indhold

• Tema	
Ny dansk standardfraseologi på vej	3
AFIS med og uden radar	4
Tænk - tast - tal	7
Til radioprøve i NBEG	8
Sprogtest bliver snart en realitet	10
Legende fokus på kommunikation	12
• Case - fra en pilots bagage	
Sløseri med vejr førte til farlig flyvning	14
• Læserbrev	17
• Fald i R/I og baneindtrængen i 2005	18

Klar kommunikation



I årets første udgave af OY-SIK sætter vi fokus på den gode radiokommunikation og -kultur blandt brugerne af luftrummet.

God radiokommunikation mellem pilot og jordstation er en vigtig brik for sikkerheden. Oftest vil eventuelle fejl i kommunikationen blive opfanget og rettet af piloten eller flyvelederen, men der findes også mange eksempler på, at selv mindre kommunikationsfejl kan få fatale konsekvenser. Det er derfor livsvigtigt, at du som pilot har sat dig godt ind i og overholder de regler der er forbundet med kommunikationen. Alt for ofte viser det sig, at fejlene bunder i dårlig og sjusket standardfraseologi.

Nye regler for standardfraseologi, klareringer og kvitteringer – har du som PPL-pilot styr på kommunikationen? ICAO har – igen – udviklet nye regler for brug af standardfraseologi med det mål at sikre forståelse mellem pilot og ATC og dermed minimere muligheden for miskommunikation. Men er du havnet i en situation, som kræver brug af almindeligt sprog, er det nu også på sin plads – hellere det end et havari.

Vi opfordrer alle piloter til at downloade BL 7-14 med bilag fra SLVs website og studere de nye standardfraser. God radiokommunikation og -kultur er ensbetydende med højere sikkerhed.

God læselyst
Tina Larsen

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

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

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

Forsidefoto: Tina Larsen.
Øvrige illustrationer:
Morten Nielsen, Bert B. Jørgensen, Leif Christensen og Tina Larsen.
Tak til Copenhagen Air Taxi for medvirken til temafotos.

Korrekturlæser: Bert Martinsen og Mette Bøttiger.
Grafik og Layout: Solveig Leifsdottir.
Tryk: WJC Grafisk A/S.
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 2006.
Deadline: 1. maj 2006

ISSN 1603-2330

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



Ny dansk standardfraseologi på vej

Efter et intensivt arbejde i SLV i løbet af vinteren er en ny dansk standardfraseologi klar til offentliggørelse i løbet af kort tid. Den danske standardfraseologi bliver en klar forbedring af flyvesikkerheden.

Bestemmelser for dansk fraseologi

SLV udgiver et selvstændigt kompendium, der indeholder den gammelkendte engelske fraseologi, men også den nye danske fraseologi. Kompendiet er et tillæg til BL 7-14, og den nye danske fraseologi skal anvendes af piloter med et dansk radiocertifikat.

Af Tina Larsen, SLV

Det er et stort skridt fremad mod en højere flyvesikkerhed blandt privatpiloter - med dansk radiocertifikat - at vi nu får regler for brug af standardfraseologi på dansk. SLV arbejder på at få indholdet og den præcise ordlyd fastlagt. "Den nye danske standardfraseologi skal sikre, at kommunikationen mellem jordstationer og piloter sker så sikkert som overhovedet muligt. Samtidig vil den nye danske fraseologi svare til den engelske fraseologi, som er beskrevet og udsendt af ICAO", siger Jørgen Jørgensen, luftfartsinspektør i kontoret for personcertificering, og forsætter: "Analyser viser, at en del hændelser inden for luftfarten sker, fordi kommunikationen brister. Og kommunikationen brister, fordi man taler forbi hinanden. Derfor synes vi, at det er væsentligt, at vi nu i Danmark indfører regler for brug af vendinger og fraser også på dansk".

Siden 1992 har eneste rettesnor for en ensartet brug af fraser på dansk mellem jordstation og pilot været en vejledning i dansk fraseologi. Med mulighed for misforståelser har det været frivilligt, om man ville bruge fraserne eller ej. "Fremover skal standardfraseologien på dansk anvendes i det omfang, som det er muligt. I de situationer, hvor standardfraseologi ikke er dækkende, kan almindeligt klart sprog anvendes", oplyser Jørgen Jørgensen.

Kompendiet til BL 7-14 vil indeholde eksempler på både engelsk og dansk fraseologi. Nogle engelske fraser er ikke oversat til dansk, idet de ikke er relevante for VFR-flyvning.

"Da SLV gik i gang med at stykke kompendiet sammen, foretog vi en vurdering af de fraser, som det var relevant at oversætte til dansk. Vi har derfor kun oversat de fraser, som er typiske for en VFR-flyvning eller for en simuleret IFR-flyvning, der bruges som en del af VFR-skoling. Vi har adopteret en del engelske fraser i den danske oversættelse, fordi det er mere mundret. Det gælder for vendinger, som har været brugt igennem mange år fx "taxi" og "touch and go" i stedet for fx "berøringslandinger". Men det bliver bestemt ikke nødvendigt at tage et kursus i engelsk for at opnå et dansk radiocertifikat, derimod bliver det væsentligt lettere for skolerne at undervise nye certifikatindehavere til at bruge en ens kommunikation på dansk", siger Jørgen Jørgensen.

For at styrke samarbejdet om korrekt brug af standardfraseologi på dansk har en række brugere både været orienteret om det nye initiativ og involveret i selve arbejdsprocessen.

"SLV har tidligt i processen orienteret bl.a. Roskilde Lufthavn om de nye regler, og da lufthavnen har meget VFR-trafik og skoleflyvning, fik vi tårnet og en flyveskole til at gennemgå og kommentere de første udkast til det nye tillæg til BL 7-14. Næste skridt bliver at sikre, at piloter, der allerede har certifikat, bliver opmærksomme på de nye regler", siger Jørgen Jørgensen.

Klar kommunikation

Det er vigtigt, at alle piloter gør en aktiv indsats for at tillære sig den nye danske standardfraseologi. Via www.slv.dk vil du snart kunne downloade tillæg til BL 7-14 og få indblik i korrekt brug af dansk radiokommunikation.



AFIS med og uden radar

AFIS-enhederne ved Sønderborg og Esbjerg Lufthavn anvender radar til at få et bedre overblik, en mere effektiv afvikling af trafikken og en højere sikkerhed. Selv om der anvendes radar, skal piloterne stadig føre radiokommunikation som normalt, og der ændres heller ikke i de regler, der gælder for flyvning i en TIZ.

Af Jesper L. Skov, SLV

AFIS er en forkortelse for de engelske ord "Aerodrome Flight Information Service", der på dansk normalt oversættes til flyvepladsflyveinformationstjeneste. AFIS bruges ved flyvepladser, hvor trafiktypen og operationstallet gør, at det ikke er nødvendigt med flyvekontrolltjeneste (fx TOWER og APPROACH). Hvor flyvelederne udsteder instruktioner til piloterne og dermed bestemmer, hvordan luftfartøjerne skal flyve, udsteder AFIS råd og oplysninger, der bl.a. er baseret på piloternes egne rapporter. På basis af informationerne fra AFIS, skal piloterne derefter selv beslutte, hvad der skal ske og hvornår, og det skal selvfølgelig meddeles til AFIS, hvad piloterne beslutter. Derfor fungerer AFIS kun rigtig godt op til en hvis trafikintensitet, hvorefter det oftest er langt mere effektivt med

Morten Nielsen giver vejr og trafikinformationer til startende fly fra tårnkabinen i Sønderborg

flyvekontrolltjeneste. Der er endnu stor forskel på, hvordan AFIS fungerer i forskellige lande. Nogle steder er standarden lige så høj som i fx Danmark, Grønland og på Færøerne. Andre steder er AFIS en radiomand, som man skal være mere end heldig for at høre på frekvensen, fordi hans primære opgave er at slå græsset og vande blomster.

For at det hele ikke skal ende i kaos, er der naturligvis fastlagt nogle procedurer for, hvilke informationer AFIS skal meddele og hvornår. Det er fx AFIS, der meddeler, hvilken bane der er i brug bl.a. ud fra parametrene vind, sigtbarhed, bremsevirkning, støjbegrænsende procedurer og piloternes ønsker. I forskellige faser af flyvningen skal AFIS informere om helt bestem-

- Der er etableret AFIS med radar i
- Sønderborg og Esbjerg lufthavne.



te ting i en nærmere fastlagt rækkefølge. Fx skal et luftfartøj, der flyver VFR, have følgende oplysninger før indflyvning i trafikrunden: Bane i brug, middelvindretning og –hastighed ved jorden og betydningsfulde variationer, QNH og efter anmodning fra luftfartøjet QFE, aktuelle baneforhold i tilfælde af nedbør eller andre midlertidige risikomomenter samt oplysning om anden trafik, som er i færd med at tilslutte sig landingsrunden eller andet fastlagt landingsmønster. Informationerne fra AFIS er således med til at højne sikkerheden betragteligt og giver piloterne et fornuftigt grundlag at træffe beslutninger på i flyvningens allermost kritiske faser, nemlig start og landing.

Må AFIS udstede flyveinstruktioner ved hjælp af radaren?

AFIS har forskellige tekniske hjælpemidler til sin rådighed, der mange steder ikke adskiller sig fra dem som fx TOWER anvender. En radar er et af de hjælpemidler, som AFIS må anvende, men der er stor forskel på, hvordan en AFIS og TOWER enhed må anvende radaren. TOWER må bruge radaren til at udstede flyveinstruktioner og derved sikre adskillelse mellem IFR trafik samt give trafikinformationer og yde undvigerådgivning til anden trafik. AFIS må ikke på nogen måde anvende radaren til at udstede flyveinstruktioner, da AFIS ikke er uddannet til det, og da tjenesten foregår i luftrum G, hvor der ydes flyveinformationstjeneste og ikke flyvekontrolltjeneste.

BL 7-21 Bestemmelser om etablering af lufttrafiktjeneste:

Der skal etableres AFIS på en offentlig flyveplads, når:

- 1) flyvepladsen er godkendt til instrumentbeflyvning, eller
- 2) flyvepladsen anvendes til ruteflyvning.

Omkring flyvepladser med AFIS opretter SLV en trafikinformationszone (TIZ) og hvis det findes hensigtsmæssigt et trafikinformationsområde (TIA), når et af følgende kriterier er opfyldt:

- 1) Flyvepladsen anvendes til ruteflyvning.
- 2) Der forekommer 500 IFR-operationer eller flere på en måned.
- 3) Det samlede antal operationer på et år er 15.000 eller derover.

Hvad kan piloterne bruge radaren til?

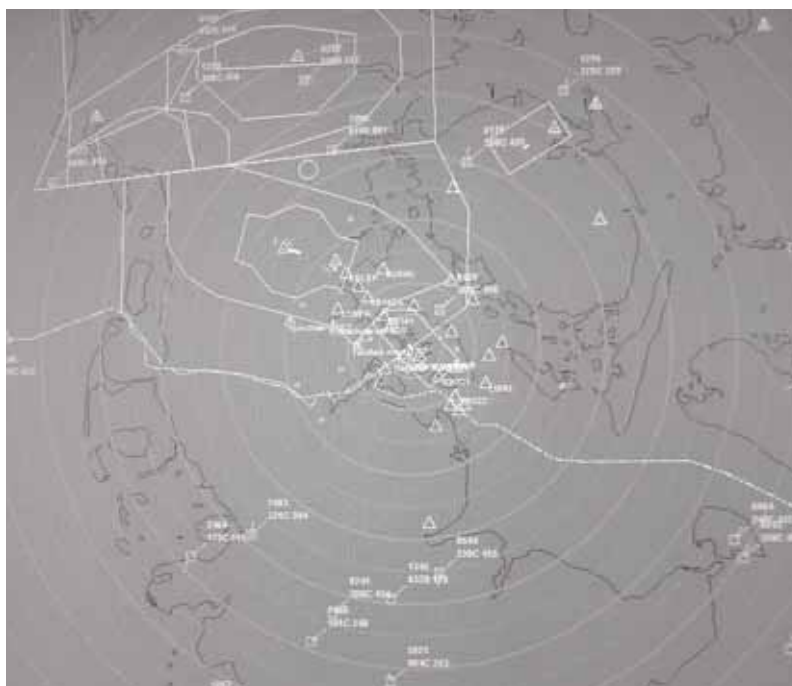
For piloterne er der ikke den store forskel på AFIS med eller uden radar. Der er en lille smule ekstra fraseologi i forbindelse med radar-identificeringen, men ellers er der stadig tale om en AFIS-enhed i luftrum G, og dermed er der ikke forskel på den tjeneste, man får eller kan kræve med eller uden radar. For AFIS derimod giver radaren mulighed for at forbedre flyveinformationstjenesten og højne sikkerheden, bl.a. ved at AFIS konstant kan få et opdateret overblik over luftfartøjernes position og dermed hele trafiksituationen, og samtidig fanger AFIS også mange pilotfejl ved hjælp af radaren. Hvor tit har man fx ikke hørt COPENHAGEN INFORMATION bede en pilot bekræfte positionen, fordi der er uoverensstemmelse mellem den position eller højde, som piloten har oplyst, og det som INFORMATION kan se på radaren i København!

Til at identificere luftfartøjerne på radarskærmen udsteder AFIS transponderkoder. Når AFIS ved hjælp af transponderkoden har identificeret et luftfartøj på radarskærmen, og den af piloten oplyste position passer med den aktuelle, vil AFIS oplyse til luftfartøjet, at det er "identificeret". Fuldstændig som det også kendes fra COPENHAGEN INFORMATION. Når først luftfartøjet er identificeret på radaren, kan AFIS udstede trafikoplysninger. I dårligt vejr kan AFIS også hjælpe piloter, der er usikre på positionen ved at yde navigationsassistance. Efter anmodning fra piloten kan AFIS give en QDM til flyvepladsen eller fortælle, hvor man ifølge radarskærmen befinder sig. Husk dog, at AFIS stadig hverken må eller kan radarkursdirigere et luftfartøj, hverken uopfordret eller efter anmodning fra piloten. AFIS kan måske fortælle dig, hvor du er, og hvilken QDM du skal flyve for at komme til lufthavnen, men navigationen og adskillelsen til andre luftfartøjer, master, skorstene m.m. er helt og holdent pilotens eget ansvar. Det er i øvrigt det samme forhold, når fx ROSKILDE TOWER udsteder en QDM til et luftfartøj, der flyver efter VFR.

AFIS kan også bruge radaren i forbindelse med en effektiv koordinering med andre enheder. Radaren er fx et godt redskab, når ansvaret for



Radarlayout med Sønderborg TIZ



Radarlayout med bl.a. Odense, Vamdrup og Sønderborg TIZ og Skrydstrup, Billund og Esbjerg TMA. Kan du finde Vamdrup TIZ?

Skal piloterne stadig rapportere det samme, hvis AFIS har en radar?

Med indførelsen af radaren, kunne man måske tænke sig, at AFIS ikke længere er interesseret i at høre meldinger på radioen om, hvor luftfartøjet befinder sig. Man skal dog tænke på, at der også kan være andre piloter på frekvensen, som er meget interesserede i, om man ligger på finale, eller om man lige er kommet ind i trafikinformationszonen østfra i 1400 fod. Ved at rapportere når man skal, medvirker man til at luftfartøjerne hurtigt får kendskab til hinandens position og dermed selv kan sørge for adskillelse. Før indflyvning i en TIZ (trafikinformationszone) vil det fx være fornuftigt at afgive en positionsrapport i god tid før passage af zonegrænsen, ved passage af zonegrænsen, i forbindelse med etablering i trafikrunden og på finale. I forbindelse med udflyvningen vil det være fornuftigt at rapportere når man starter (AFIS kan se det, men det kan et luftfartøj der lige er kommet i TIZ'en ikke), og ved udflyvning når, TIZ'en forlades. Derudover skal man selvfølgelig rapportere det, som AFIS beder en om at gøre.

Der er ingen tvivl om, at radaren som redskab forbedrer AFIS' mulighed for at give endnu mere præcise og anvendelige informationer til piloterne og dermed forbedre sikkerheden for både VFR- og IFR-trafik. Men som pilot skal man være opmærksom på, at der ikke ydes, og at man ikke har krav på en anden tjeneste end flyveinformation, blot fordi AFIS har en radar. Som pilot skal du derfor gøre, som du plejer, hvad enten AFIS har eller ikke har en radar til hjælp. Vær også opmærksom på, at AFIS opererer i luftrum G, og der er derfor ikke noget krav om transpondere for at flyve VFR, og AFIS kan derfor ikke se alle luftfartøjer på en radar! Sådan er det i øvrigt også med hensyn til COPENHAGEN INFORMATION (luftrum G) og TOWER enheder i Danmark (luftrum D). Derfor er piloternes rapportering på de rigtige tidspunkter og på den rigtige måde ved hjælp af standardfraseologi stadig helt obligatorisk!

alarmeringstjenesten skal modtages fra eller overdrages til andre enheder. Men det er alt sammen noget, du som pilot ikke bemærker eller behøver at spekulere nærmere over.

BL 7-1 Bestemmelser om lufttrafikregler:

Der skal altid opretholdes tovejs radio-kommunikation mellem luftfartøjet og jordstationen ved flyvning i en trafikinformationszone (TIZ) eller et trafikinformationsområde (TIA).

Tænk - tast - tal



SLV sætter brug af frekvenser under lup

Antallet af VHF frekvenser til brug for sportsaktiviteter er begrænset. SLV overvejer, hvordan vi sammen med unioner og piloter, kan forbedre brugen af luftfartsfrekvenser i frekvensområdet 118-137 MHz. Det sker dels på baggrund af en henvendelse fra DSvU om overbelastning af VHF-frekvenserne 122,650 MHz og 123,425 MHz og dels af en ansøgning om tildeling af frekvens til UL-flyvning fra DULFO.

"I SLV har vi foretaget en analyse af omfanget og anvendelse af de allerede tildelte frekvenser. Det har vi gjort, for at sikre, at de frekvenser, der er registreret til brug i Danmark, anvendes bedst muligt", siger Finn Kristensen, frekvensadministrator i Tilsynsafdelingen i SLV.

For at kunne komme rundt om problematikken med begrænsede frekvenser, minimere "uautoriseret snak" og sikre at alle piloter identificerer sig i kommunikationsprocessen er SLV i dialog med unionerne om følgende initiativer:

- Der er behov for, at piloter genopfrisker den fornødne radiodisciplin.
- Den enkelte klub skal sikre, at VHF radioanlæg opfylder krav til 25 kHz kanalafstand.
- Den enkelte klub/ejer skal sikre, at der findes et gyldigt "kaldesignalbevis" for hvert luftfartøj.
- Den enkelte klub skal sikre, at der findes en gyldig "frekvenstilladelse for VHF radioanlæg på jorden".
- Eventuel revision af svæveflyveområdernes udstrækning skal vurderes. (Som noget nyt er områderne illustreret på bagsiden af det nye opdatere flyvekort).
- BL 9-9 om svæveflyvning skal revideres. (Det samme skal eventuelt andre BL'er i 9 serien).
- Den enkelte klub skal sikre, at klubben kun anvender den luftfartsfrekvens, som er allokeret til det geografiske område, hvor klubben er hjemmehørende.
- Den enkelte klub skal afmelde de overskydende VHF luftfartsfrekvenser.

Radiokontakt til flyveleder eller informationsenhed

Talehastighed

Tal i et tempo, som også modparten kan svare dig tilbage i, så du efterfølgende selv kan følge med. Brug fx 100 ord per minut.

Radioforbindelse

Piloten etablerer et radioopkald ved at kalde op med navnet på den enhed som han/hun ønsker forbindelse med, og oplyser registreringen på det fly han/hun flyver i. Har flyvelederen mv. tid kalder han/hun tilbage til flyet.

Radiofraseologi på pladser med selvbetjening

Før flyvning bør du tjekke lokale regler og bemærkninger, byer – som du ikke må overflyve – højrerunder, svævefly mv. Kommuniker på radioen, når du kører til motorprøve og rapporter klar til afgang.

Efter start bør du kommunikere på radioen, hvilken retning og højde, som du agter at forlade pladsen i.

Før ankomst bør du kalde op i god tid – gerne fem til 10 minutter før ankomst. Brug air-air 129,800 MHz på pladser uden radiofrekvens samt selvbetjening. Fortæl gerne, hvilken plads du nærmer dig, hvor du kommer fra, flytype, højde, intentioner og forventet tid over pladsen.

Under landing bør du rapportere på alle fire ben, og efter landing fortælle hvor og hvornår du er fri af banen.

Identifikation mellem pilot og flyveplads

På en flyvning fra Roskilde mod Samsø forbereder en pilot sig mentalt til landing. Piloten har netop overhørt en radiokommunikation mellem pladsen og et andet fly, som er ved at lægge an til landing: Piloten opfanger info om, at bane "29" er i brug.

Piloten nærmer sig destinationen fra Sjælland og ligger højt i ca. 4000 fod, da han kalder op til Samsø Flyveplads på frekvensen 123,500 MHz - uden at modtage et svar. Pilotens umiddelbare reaktion på den manglende respons er, at Samsø er en "radio" og operatøren må været forhindret i at svare. Piloten fortsætter anflyvningen og overflyver pladsen, tjekker vindposen og kalder op igen på finale, base mv. Det kommer som en overraskelse for piloten, da han på meget kort finale opdager, at vinden har "skiftet retning". Piloten vælger at lande. Landingen foregår med omkring 2 - 4 knops "medvind" på bane 28. Ikke nogen dramatisk medvindslanding, men den giver stof til eftertanke.

Den radiokommunikation, som piloten overhørte, da han nærmede sig pladsen havde tilknytning til Viborg Flyveplads, som benytter samme frekvens: 123,500 MHz. For piloten, der landede på Samsø Flyveplads har Human Factor relaterede elementer selvfølgelig også haft en betydning for pilotens "vrangforestilling" om de forskellige forhold: Piloten forveksler bane 29 og bane 28. Det kan samtidig være svært at bedømme den præcise vindretning, når vindposen ses ovenfra - især når piloten har en forud forventning om, at bane 28 er bane i brug. Misforståelsen kunne måske have været undgået, hvis den anden pilot havde påbegyndt kommunikationen med at oplyse, hvem han ville tale med - nemlig Viborg Flyveplads. Og endnu bedre havde det været, hvis de to pladser ikke havde frekvenssammenfald.

Fakta:

Samsø radio: 123,500 (ubeskyttet frekvens)
Baner: 11/28

Viborg radio: 123,500 (ubeskyttet frekvens)
Baner: 11/29

Vind: 160 grader 6 knob

Til radioprøve i NBEG

December, januar og februar måned – bare ordene kan få én til at ønske sig langt ned under dynen og glemme alt: Job, pligter og enhver form for udendørs aktiviteter. Men fem PPL-elever fra Roskilde Flyveklub har i vintermånederne trodsset enhver fornuft. Med et inderligt ønske om at kunne lufte vingerne i et et-motoret fly, så snart vinteren slipper taget i vor moder jord, har de i de lange og kolde vintermåneder flittigt studeret faget radiofraseologi. Nu er dagen så kommet, hvor de skal til eksamen i NBEG.

Af Tina Larsen, SLV

Klokken er lidt over 14:00 på en kold og sneklædt tirsdag. Jørgen Jørgensen, luftfartsinspektør i kontoret for personcertificering og Poul Vedersø, instruktør i Roskilde Flyveklub er begge at finde i et af de vinterkolde undervisningslokaler i flyveklubben. De er ved at gøre sig klar til dagens test – en prøve i NBEG, hvor udfordringen for de fem PPL-elever (Lars, Henrik, Mikkel, Stig og Chano) bliver at demonstrere kendskab og forståelse for dansk standardfraseologi. Prøven består af en skriftlig prøve og en tovejs fraseologiprøve under en simuleret flyvning.

Selv om både Jørgen Jørgensen og Poul Vedersø joker indbyrdes og med eleverne, efterhånden som de dukker op, mærker man straks eksamensfeberen blandt eleverne: Enkelte går rastløse omkring og andre nærmest overfalder Jørgen Jørgensen og Poul Vedersø med nogle sidste opklarende spørgsmål til eksamensstoffet.

”Inden eksamen forsøger vi altid at afdramatisere situationen ved at skabe lidt hygge og få eleverne til at slappe af. Vi vil så nødtigt have at nerverne slår klik, men lidt nervøsitet har nu sjældent nogen betydning for selve prøven. Vi kan nemlig lynhurtigt fornemme, hvor godt eleven kan stoffet”, siger Jørgen Jørgensen.

Uret sættes i gang til den skriftlige prøve. Inden prøven forsyner alle sig med et krus dampende kaffe. Det giver lidt varme i det ellers noget kolde undervisningslokale, og da alle fem elever er godt bænket - med behørig afstand mellem sig - går startskuddet til den skriftlige prøve. Poul Vedersø uddeler den første blanket – en vittighederserklæring til eleverne til underskrift og derefter den skriftlige prøve. Imens fortæller Jørgen Jørgensen om dagens program, hvor den skriftlige prøve består af 24 spørgsmål, hvoraf 18 spørgsmål – 75 % - skal være rigtige for at bestå. Hvert spørgsmål er efterfulgt af fire svarmuligheder, som eleverne skal afkrydse ved at vælge a, b, c, eller d som det rigtige svar. ”Det er op til jer, hvilke 18 spørgsmål, som I vil svare rigtigt på, og jeg kan godt hjælpe med at omformulere et spørgsmål, men jeg hverken kan eller vil give det rigtige svar. Hvis I føler, at I har svaret forkert, kan I godt rette ved at strege svaret ud og sætte et nyt kryds. Det bliver først et problem, hvis I svarer og retter i alle fire koloner. Nu er I velkomne til at gå i gang”, siger Jørgen Jørgensen.

Med et smil på læberne kaster eleverne sig over den skriftlige prøve. De arbejder koncentreret med opgaven: Der tænkes, skrives og skæves til uret. Pludselig brydes stilheden af en øredøvende larm, som nærmer sig klubhuset – en helikopter ”dingler” forbi vinduerne og lokalet ryster en smule. Blikket løftes fra eksamenspapirerne og flere sæt drømmende øjne følger helikop-



Henrik:

Til den skriftlige prøve har SLV lavet et godt informativt skema og i tovejs prøven var der nogle gode informationer undervejs, som jeg skulle forholde mig. Det var fx en ny situation, at jeg skulle hjælpe et skib i nød. Under prøven var jeg meget koncentreret og følte faktisk at jeg sad i flyveren. Man er altid spændt på, hvordan det går, men hele forløbet var behageligt og godt afviklet, og jeg glæder mig til første solo-flyvning.

terens bevægelser indtil den igen er uden for synsvidde. Der skæves igen til uret, forkerte svar rettes, og de 30 minutter, som prøven varer, går hurtigt.

Poul Vedersø har til opgave at samle prøver ind og straks går Jørgen Jørgensen i gang med at tjekke besvarelsenerne. Eleverne holder vejret, indtil han er klar med resultatet af prøverne.

"Jeg kan berolige jer med, at I alle sammen er med endnu", konstaterer Jørgen Jørgensen.

Den melding løser gevaldigt op for stemningen.

"Hvis man har 0 fejl, så skal man vel ikke tage den næste prøve", skæmter en af eleverne, mens Jørgen Jørgensen gennemgår fejlene med den enkelte elev. Poul Vedersø nikker tilfreds og siger: "Eleverne er lige så gode, som jeg havde regnet med. Og når eleverne er gode, må instruktøren jo også have været god".

Den mundtlige vridemaskine

I den korte pause dækker Poul Vedersø op til den næste prøve, hvor eleverne skal ud at flyve: Headset, flyvekort og papir til noter lægges frem på bordene i lokalet. Under denne prøve har Poul Vedersø til opgave at spille rollen som flyveleder, AFIS operatør og COIF, og det kræver kreativitet at udtænke et fornuftigt system til at holde styr på alle elevernes fly under prøven samtidig med at der skal kommunikeres flittigt.

"Nu hvor det er blevet tid til, at vi skal ud at flyve, vil vi dele holdet op i to. På den måde behøver I ikke at vente for længe på at kunne komme til at kalde op under tovejs prøven. Husk, at I bare skal gøre, som vi tidligere har trænet, og I skal ikke tage jer af, at Jørgen lytter med", siger Poul Vedersø.

Prøverne deles rundt og det er igen tid til at eleverne skal en tur igennem vridemaskinen.

"Under denne prøve handler det om, at I de-

Lars:

Det vil være lidt nemmere, når man sidder i flyet, og rent visuelt kan følge med i flyvningens forskellige faser, men eksamenssituationen er godt simuleret. Jeg fik via en kammerat anbefalet at tage mit certifikat via en flyveklub, og det har jeg bestemt ikke fortrudt. Jeg tror snart, at jeg er klar til at tage BEG.

monstrerer, at I kan procedureerne og fraseologien. Når I føler jer klar og når Poul er parat, kan I gå i gang", forklarer Jørgen Jørgensen.

Lars, Henrik og Mikkel er på det første hold.

Snakken dør ud og de begynder prøven med at tegne deres flyverute ind på det udleverede kort. Lars har fået en opgave, hvor flyveturen går fra en ukontrolleret flyveplads (Stauning) til en kontrolleret flyveplads (Kastrup). Henriks flyvetur går fra Billund til Kastrup, og Mikkel's tur starter i Roskilde og slutter i Aalborg. Der går temmelig lang tid før de er klar til at starte: På skift og afhængig af flyvepladsernes karakter kalder de op, får vejroplysninger og andre operationelle oplysninger, samt køreinstrukser til bane i brug og ATC-klarering til udflyvning af kontrolzonen. Henrik går pludselig i stå midt i en tilbagelæsning – han stammer, sukker og stønner, men efter en noget forvirret start får han styr på fraseologien og ordene flyder, som de skal. Udenfor kontrolzonen og da eleverne flyver en-route vælger alle tre at anvende COIF, selv om der ikke er radiopligt. Poul Vedersø har travlt med at flytte rundt med små papirlapper med røde pile på et flyvekort på skrivebordet for at følge flyene under flyvningerne og Jørgen Jørgensen noterer løbende plusser og minusser for hver elev. Pludselig gennembryder Jørgen Jørgensen snakken med et klart og rungende: "Tak, vi stopper her. Alle har bestået, og I har alle givet nogle gode positionsrapporter, der er til at forstå." Derefter debriefes hver enkelt deltager og Lars, Henrik og Mikkel ånder velfortjent ud efter en veloverstået eksamen, hvor de har svedt, selv om det er vinter og bidende koldt.

Mikkel:

Jeg kommer umiddelbart til at sammenligne radioprøven lidt med første gang man flyver: Hjertet slår lidt hurtigere.

Sprogtest bliver snart en realitet

Den 27. november 2003 vedtog ICAO en amendment til annex 1, der stiller krav om, at man skal kunne tale og forstå de sprog, som bliver anvendt i kommunikationen mellem jordstation og luftfartøj. For danske PPL, CPL, ATPL indehavere mv. betyder det, at SLV senest den 5. marts 2008 skal gøre brug af en test til at bedømme sprogniveauet i almindeligt engelsk og dansk.

Af Tina Larsen, SLV

Sprogkravet er indført på alle certifikater: PPL, CPL, ATPL mv., og det betyder, at SLV senest den 5. marts 2008 skal gøre brug af en niveauinddeling, som ICAO har udarbejdet til at bedømme og indplacere fx PPL-piloters kendskab til almindeligt engelsk og dansk. Men hverken ICAO eller JAA har taget initiativ til at lave en grundtest, som medlemslandene kan bruge – blandt andet fordi, der kan være behov for forskellige tests i forskellige dele af Europa.

”Det bliver SLV, der skal til at opfinde en test – en formel prøve, som skal gælde her i landet, hvor vi både skal teste sprogniveauet og ICAO standardfraseologi. Det sidste gør vi allerede i dag i kraft af testen til vores radiocertifikat - fx skal PPL piloten, der ønsker et radiocertifikat på engelsk, kunne bevise overfor SLV, at han/hun både kan kommunikere i forbindelse med en simuleret flyvning og kan klare sig igennem en receptionstest. Det nye er altså, at vi fremover også skal teste almindeligt sprog”, siger Mogens Chriel, luftfartsinspektør i kontoret for personcertificering.

Mogens Chriel har i en periode været med i en arbejdsgruppe i JAA-regi, der har haft til opgave at implementere de nye regler i JAR FCL 1 og 2. Arbejdsgruppens indsats munder snart ud i en NPA – NPA FCL 26 Language Proficiency – med frist for høringssvar den 30. april. SLV har endnu ikke lagt sig fast på, hvordan prøven helt præcist skal foregå. I nogle lande vil myn-

Niveauintdeling

Level 1 pre-elementary:	Du kan kun kunne nogle få brokker!
Level 2 elementary:	Du kan flere brokker, men...
Level 3 pre-operational:	Du kan ikke - operationelt - bruge sproget til noget endnu, men det er lige før, at det er godt nok.
Level 4 operationel:	Dit sprog er lige præcis godt nok til, at du bliver godkendt. Med dette niveau må du bruge dit certifikat her i landet og ude i den store vide verden (engelsk).
Level 5 extended:	Du behersker sproget lidt bedre end mindstekravet.
Level 6 ekspert:	Selvom du har opnået det højeste niveau, betyder det ikke, at du taler som en indfødt englænder. Du må gerne tale med accent, og det er ikke altid, at man behøver at kunne forstå, hvad der bliver sagt. Kort sagt - det er ikke perfekt, men det er tæt på.

dighederne have en institution som det danske Udenrigsministeriums sprogskole til at foretage prøverne. Her mener de nemlig, at kun sprogfolk kan lave disse vurderinger. Det er den ene yderlighed i Europa, og den anden yderlighed er, at man vil fortsætte som hidtil.

”I SLV anser vi begge dele for lige u hensigtsmæssige. Hvis man skal have sprogskolerne med ind over prøverne, så vil det koste mange penge, men vælger myndighederne at gøre ingen ting, så er formålet rent flyvesikkerhedsmæssigt jo væk”, pointerer Mogens Chriel, og fortsætter: ”Vi har heldigvis ikke de store problemer med det engelske sprog, som vi lærer fra barnsben af, men der er andre lande, hvor situationen er helt gal. Der er lande, hvor de simpelthen ikke kan tale engelsk, og der er eksempler på lande, hvor piloterne har fløjet rundt med translatører. Det bliver forbudt nu”.



Niveau fire er mindste krav

For at kunne flyve med et dansk eller et engelsk radiocertifikat skal piloten mindst befinde sig på niveau fire. Niveau fire kræver, at man gentestes hvert 3. år. Hvis piloten befinder sig på niveau fem, så skal han/hun gentestes hvert 6. år, hvori- mod man helt undgår gentest på niveau seks. "Med hensyn til gentest, så har vi heller ikke på dette område lagt os fast på noget endnu, men vi vil gerne gøre det så let som overhovedet muligt. Vi har tænkt på, at de piloter, der flyver i selskaber, hvor de skal aflægge et PFC-tjek, vil få testen lavet via PFC-kontrollanter. Det vil spare penge, og samtidig er piloterne i deres rette miljø, når de bliver testet. Det samme kan man gøre med flyveledere", siger Mogens Chriel.

Via testen skal myndighederne bedømme udtalen, grammatikken, ordforrådet, hvor flydende man taler, om man kan forstå sproget, og om man kan "interact" – rette misforståelser. Testen vil dog kun koncentrere sig om tale og forståelse. Testen skal være på plads her til foråret, og forskellige skoler har erklæret sig indforstået med at prøvekøre testen på en række elever – uden de selvfølgelig bliver bedømt.

I SLVs foreløbige oplæg former testen sig som et interview i forbindelse med den almindelige radioprøve for førstegangsprøverne.

"Det er vigtigt at forstå, at det er almindeligt engelsk, og at det skal være et work-related emne - noget, der har med luftfartsindustrien at gøre. Det er også meget vigtigt, at testen bliver så objektiv som overhovedet muligt. Og dét, må jeg indrømme, bliver nok det sværeste at få lavet", siger Mogens Chriel.

ICAOs krav til niveau fire

Udtale:

Udtale, tryk, rytme og intonation påvirkes af modersmål eller regional variation, men har kun af og til indflydelse på forståelsen.

Struktur:

Basale grammatiske strukturer og sætningsmønstre bruges kreativt og er for det meste godt kontrolleret. Fejl kan forekomme, især under usædvanlige og uforudsete forhold, men har sjældent indflydelse på meningen.

Ordforråd:

Omfanget af ordforråd og nøjagtighed er sædvanligvis tilstrækkeligt til at kommunikere effektivt om almindelige, konkrete og arbejdsrelaterede emner. Kan ofte omskrives vellykket ved manglende ordforråd under usædvanlige eller uventede omstændigheder.

Udtryksevne (talefærdighed):

Fremfører sætninger i et passende tempo. Der kan af og til forekomme manglende udtryksevne i overgangen fra indlærte eller faste udtryk til spontan interaktion, men det forhindrer ikke effektiv kommunikation. Kan anvende begrænset brug af pausemarkeringer og kommentarer. Fyldord er ikke forstyrrende.

Forståelse:

Forståelse oftest præcis om almindelige, konkrete og arbejdsrelaterede emner, når accenten eller variationen der anvendes er tilstrækkeligt forståelig for en international brugerenhed. Når taleren konfronteres med en sproglig eller situationsbestemt komplikation eller en uventet drejning af begivenhederne, kan forståelsen være langsommere eller kræve strategi for tydeliggørelse.

Interaktioner:

Svar er for det meste øjeblikkelige, hensigtsmæssige og informative. Iværksætter og vedligeholder udvekslinger selv når det drejer sig om en uventet drejning i begivenhederne. Varetager hensigtsmæssigt øjen-synlige misforståelser ved at checke, bekræfte eller tydeliggøre.

Legende fokus på kommunikation

Af Leif Christensen, journalist

Leg i fuld alvor

Små modelfly på en krog for enden af en pind og små walkietalkier kan være forskellen på liv og død.

En står og snakker i en billig walkie talkie. En anden står og kigger på et kort. En tredje kommer gående med en pind forsynet med et modelfly på en krog. Andre flytter rundt med små modelfly i forskellige farver på en stor plade.

En udenforstående ville undre sig – er de alle gået i barndom?

Svaret er nej, faktisk tværtimod. De øver sig i forskellen på liv og død, selvom det umiddelbart ikke ser sådan ud, men de fleste kan forestille sig, hvad der sker, hvis et lille privatfly er oppe "og hilse" på et fly fra SAS.

Deltagerne i arrangementet i bygningen på Vamdrup Lufthavn er netop samlet for at tale om sikkerhed i fly og ikke mindst for at gennemføre "Roskilde-spillet", der er et planspil, hvor der snakkes principper for korrekt radiokommunikation mellem pilot og flyveleder.

Leg med

Denne aften er flyene ændret til små legetøjsfly, men meningen er den samme – deltagerne i arrangementet skal lære noget om radiokommunikationen mellem pilot og flyveleder, så piloterne magter og tør flyve til de større lufthavne. Her er det Roskilde Lufthavn, der er på programmet.

Deltagerne skal lære den radiokommunikation, der er så vigtigt, når der skal landes – og lettes – fra en lufthavn.

"Jo mere, I kan leve jer ind i det, jo mere, får I ud af det", lyder det indskærpende fra aftenens leder, Henrik Sandum, før "legen" starter. Det er lidt unaturligt at skulle snakke med en flyveleder, når man alene kommer gående med sit fly på en pind:

"Jo mere I gider lege med, jo mere får I ud af det", lyder det fra Henrik Sandum forud for starten på planspillet, hvor deltagerne skal forsøge at lande i Roskilde Lufthavn.



Louise Eskildsen er til daglig flyveleder i Roskilde Lufthavn, men hun er også med rundt og deltager som flyveleder i rollespillene – og udtrykte ros i Vamdrup.

Ros til piloterne

Det kræver en nøjagtig radiokommunikation med flyvelederen, og denne aften har Louise Eskildsen taget turen til Vamdrup fra Roskilde, hvor hun er ansat som netop flyveleder. Via walkierne er der radiokontakt mellem den enkelte pilot og Louise Eskildsen – nøjagtig som i virkelighedens verden – også til dagligt kan det være hende, piloten har kontakt med, når flyet skal ned i Roskilde:

- I gør det godt, og det er dejligt at se, at I leger med, som hun udtrykker det efter et af aftenens øvelser, hvor der også bliver udtrykt tilfredshed med den måde, piloterne klarer opgaverne på.

Tilbud til piloterne

Alle flyveklubber kan få gratis besøg af SLV, der er på banen med et spændende rollespil – foreløbig er spillet gennemført i næsten halvdelen af klubberne.

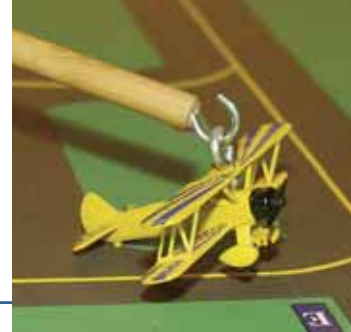
Mange piloter vælger alene at flyve mellem de små lufthavne – her er det lettere at overskue tingene, og der er ikke meget trafik. De fleste kunne egentlig godt tænke sig større udfordringer, men respekten for at komme ind i et luftrum med mange fly og en større lufthavn er stor - modet mangler – de frygter for kommunikationen.

Roskilde Lufthavn er et sted, som mange piloter er meget skeptisk for at flyve til – det er for stort og har to landingsbaner, der krydser hinanden. Netop de kendsgerninger fik SLV til at bringe et rollespil med gennemførelse af en "ægte" landing på banen.

"Der er en del problemstillinger at tage hensyn til omkring Roskilde. Det gælder både den megen trafik og de krydsende baner, så derfor valgte vi at lave dette rollespil", fortæller Henrik Sandum, der foreløbig har gennemført rollespillet 18 gange.

Dermed har han haft spillet med rundt i næsten halvdelen af de danske flyveklubber, men det er ikke nok. Målet er meget klart – han vil rundt til dem alle.

"Det gør vi selvfølgelig for at imødegå eventuelle problemer for de piloter, der skal til Roskilde, for det kan selvfølgelig gå grueligt galt. Men vi gør det også for at give andre det



Spændende spil

Formanden for piloterne i Vamdrup, Dagmar Theilgaard, kan varmt anbefale andre at deltage på kurset – det er nyttigt.

Omkring en tredjedel af de 45 medlemmer i Kongeåens Pilotforening i Vamdrup tog mod tilbudet om at deltage i planspillet om radiokommunikation mellem pilot og flyveleder, og hele vejen rundt lød der roser for arrangementet.

"Jeg har deltaget i det i Haderslev en gang før, og vi skulle selvfølgelig også have det her i Vamdrup", lyder det fra formanden for piloterne i Vamdrup, Dagmar Theilgaard.

Hun var ikke i tvivl, for det er et arrangement, der virkelig giver input til de piloter, der normalt holder sig til de små lufthavne og i hvert fald ikke har mod på at tage turen til Roskilde.

"Spillet og aftenen giver deltagerne mere fortrolighed med at flyve til større lufthavne. Mange holder sig tilbage fra at flyve en eftermiddagstur til fx Roskilde, men på denne måde kan vi afmystificere mange ting, og her er det gratis at lave fejlene", som Dagmar Theilgaard udtrykte det.

nødvendige kendskab til banen og selvtillid, så de tør flyve til og lande i Roskilde", noterer Henrik Sandum.

Det var Henrik Sandum, der fik ideen til dette rollespil, og han har også selv været med til at gennemføre dem alle. Rundt i klubberne er arrangementet blevet meget positivt modtaget, så han håber, at også de øvrige klubber vil komme på banen.

Henrik Sandum glæder sig også over eksemplet fra Vamdrup, hvor rollespillet betød, at en pilot dagen efter tog sin første tur til Roskilde – nu turde han.

Spillet blev til virkelighed

Jørgen Keis satte dagen efter at have gennemført planspillet om radiokommunikation kursen mod Roskilde – nu turde han, for han "kendte" jo flyvepladsen.

For Jørgen Keis fra Gl. Ry er der tilsyneladende ikke langt fra ide til handling. Han havde stort set kun lige fået oplevelserne i planspillet "sunket", før han satte sig i et fly fra flyvepladsen i Vamdrup med retning mod netop Roskilde.

"Jeg har aldrig turdet flyve til Roskilde, men efter at have gennemført rollespillet, valgte jeg at prøve", fortæller Jørgen Keis, og det gav blod på tanden:

"Det var rigtig sjovt, og jeg skal helt sikkert der over en anden gang", lyder det videre fra Jørgen Keis.

Frygten for at flyve til Roskilde bunder meget i, at lufthavnen har så megen trafik, men efter rollespillet i Vamdrup var der gjort så mange erfaringer, at han ligesom kendte pladsen i Roskilde.

"Jeg fik faktisk også ros af flyvelederen", fortæller Jørgen Keis efter den første landing i Roskilde.

Ud over selve oplevelsen blev Jørgen Keis også trakteret med en kop kaffe i Roskilde. Allerede i forbindelse med rollespillet om aftenen havde han spurgt, om flyveleder Louise Eskildsen dagen efter var på arbejde i Roskilde – det var hun, og så var det naturligt at byde på kaffe. Jørgen Keis er ikke i tvivl om, at det ikke er sidste gang, han sætter sig i sædet og flyver til Roskilde – rollespillet gav ham det sidste spark.



Jørgen Keis valgte dagen efter at have "leget" i planspillet at gøre alvor af sagen – han fløj en tur til Roskilde.



Case – historie fra en pilots bagage

Sløseri med vejr førte til farlig flyvning



Der er kun 11 nm fra Haderslev til Vamdrup. Men for Tom Christoffersen følte turen ulidelig lang, da han en sommermorgen valgte at flyve uden at have indhentet vejr-opslysninger.

Af Anette Rosenthal, journalist

Med motorvejen som eneste visuelle reference fløj Tom Christoffersen i få hundrede fods højde gennem dårlig sigt og lave skyer. I dag er han stadig rystet og har svært ved at forstå, at han valgte at flyve den morgen.

“Det var dejligt sommervejr, da jeg lettede fra Vamdrup om aftenen”, fortæller Tom Christoffersen fra Skjern. “Jeg fløj lidt rundt og så på området, inden jeg landede i Haderslev, hvor jeg overnattede i nogle venners sommerhus. Næste morgen skulle jeg flyve tidligt tilbage til Vamdrup, så jeg kunne nå på arbejde”.

Tom arbejder som flymekaniker og er ikke nogen helt uerfaren pilot. Han har fløjet siden 1987 og havde den pågældende dag 373 flyvetimer og 790 landinger bag sig.

Alligevel kom erfaringen ham ikke til gode, da han næste morgen den 17. juni 2005 betragtede den grå himmel. Der var kommet lave skyer og dis. Sigtbarheden var ikke god, og det støvregnede.

“Min plan var at flyve op og se nærmere på vejret, og så lande igen, hvis det var for dårligt. Der var ingen telefon i sommerhuset, og jeg havde ingen mobiltelefon, så jeg kunne ikke ringe og tjekke vejret”.



Den 17. juni 2005 klokken 5.30 – 5.45 UTC fløj Tom Christoffersen fra Haderslev (EKHV) til Vamdrup (EKVD). Flyvningen foregår i en lejet Cessna 172 med kendingsbogstaverne OY-PPL, normalt VFR instrumenteret og uden GPS. Her er de gældende METARER, fra hhv. Skrydstrup og Vamdrup.

170520 METAR eksp 170520z 24009kt 1600 -dz br bkn002 bkn003 15/14 q1017 tempo 1200 bkn003=

170550 METAR ekvd 170550z 25008kt 0800 -dz br bkn002 14/14 q1017=

Tom startede, og da han var oppe i 600 fod lå han lige under loftet, og under ham var der tynde strøg af dis. Han valgte at fortsætte, da der kun er cirka 11 nm til Vamdrup.

Tvunget ned af skyer

Han fløj ud mod motorvejen for at have en fast visuel reference. Men vejret blev dårligere.

"Jeg overvejede at vende om og flyve tilbage til Haderslev. Men det var første gang, jeg havde været på pladsen, og jeg var bange for ikke at kunne finde den igen. Og jeg vidste heller ikke, om vejret var blevet dårligere bag mig. Vamdrup kender jeg rigtig godt, så jeg mente, det var sikrest at fortsætte".

Tom fortsatte langs motorvejen mod nord. Omkring Christiansfeldt var vejret helt elendigt, og Tom var nu nede i 350 fod MSL.

"Jeg blev presset længere og længere ned af de lave skyer. Jeg var klar over, at der er nogle højspændingsledninger, som krydser motorvejen. Jeg holdt godt øje med dem, og var glad, da jeg havde passeret. Derudover mente jeg ikke, at der var nogle master eller andre forhindringer i området. Men jeg havde ikke tid til at se på kortet. Al min koncentration gik med at flyve flyvemaskinen. Jeg kunne ikke risikere at tabe højde".

Overvejer sikkerhedslanding

Tom satte hastigheden ned og fløj det meste af turen med 10 grader flaps. Da det samtidig var meget diset, frygtede han karburatoris og havde travlt med at sætte forvarme af og på.

"Mens jeg fløj, vidste jeg godt, at jeg skulle koncentrere mig om ikke at gå i panik. Tiden føltes uendelig lang. Min nødplan var at lave en sikkerhedslanding på en græsmark. Der var masser af grønne marker. Hellere det end at ende i en skov".

Tom havde kun kortvarigt overvejet at gå op over skyerne. Men han havde ingen særlig instrumenterfaring andet end fra VFR-flyvninger, og selv om han havde brændstof til tre timer, kunne det måske godt blive svært at finde et hul i skyerne for at komme ned igen.

"Jeg begyndte at ånde lettet op, da jeg nåede motortrafikvejen mod vest ind til Vamdrup. Her var jeg på hjemmebane. Skyerne littede også lidt – ganske lidt. Men selv 50 fod den rigtige vej føles godt i den højde. Jeg fulgte motortrafikvejen og lavede opkald til Vamdrup AFIS. De oplyste bane i brug, og der var ingen trafik. Det var en stor lettelse, da hjulene rørte banen", erkender Tom, der straks gik op i tårnet til AFIS-manden.



case – historie fra en pilots bagage



Tom Christoffersen valgte at flyve langs de store veje, for ikke at fare vild i det dårlige vejr.

Hvorfor gjorde jeg det?

Efter den ubehagelige flyvetur, kom Tom ret hurtigt ud at flyve igen. Han er ikke blevet afskrækket, men flyver med samme hyppighed som før. Men han har gjort sig mange tanker om, hvorfor det gik galt den sommermorgen.

Meldt til politiet

Da Tom kom op i tårnet, fik han en ubehagelig besked. Nogen havde ringet og sagt, at de havde meldt til politiet, at de havde set en flyvemaskine lavt over motorvejen.

"Jeg tænkte, at jeg hellere måtte lave en BL 8-10 flight safety rapport", fortæller Tom.

Han hørte dog aldrig noget fra politiet, men efter et halvt år, blev han kaldt til SLV for at afgive forklaring.

"Da jeg tog over til Luftfartshuset, var jeg godt klar over, at der ikke var nogen grund til at prøve at svømme baglæns ud af det. Jeg havde fejlet, og det var ikke rigtig aktuelt at fyre undskyldninger af. Måske var det derfor, at vores samtale blev fornuftig, og jeg synes, det var en god oplevelse", understreger Tom, der inden da havde været noget bekymret over, om han skulle over og have en regulær skideballe.

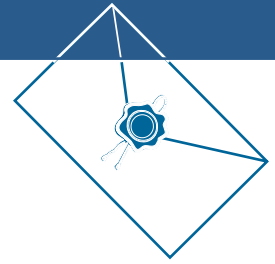
Han havde da også fået lidt sved på panden, da han trådte ind i lokalet til de fire repræsentanter fra SLV. Men efter en halv time, hvor han havde svaret på spørgsmål og også haft god mulighed for at fortælle sin historie, var han beroliget.

Han havde overlevet flyveturen, og der var ikke nogen yderligere repressalier fra SLVs side, som han følte gav ham en god og fair behandling.



"Jeg tror, jeg var påvirket af target fascination, altså at mit mål var fastlåst i mit hoved. Jeg var opsat på at møde på arbejde til tiden. Jeg kunne have bedt mine venner om at køre mig det lille stykke til Vamdrup, men så skulle jeg tilbage og hente flyveren på et senere tidspunkt. Mine planer var med til at få mig til at tage den forkerte beslutning", fastslår Tom, der stadig er lidt rystet over, at ingen af hans indre alarmlamper lyste. Og netop derfor har han ønsket at fortælle sin historie, så han måske kan forhindre, at andre kommer i en lignende situation.

"Alle piloter siger, at de ikke vil lade sig påvirke af sådan nogle ting, når de tager beslutninger, men når det kommer til stykket, er vi alle sammen underlagt human factors. Det er nok ikke sidste gang, jeg tager en forkert beslutning. Jeg håber bare ikke, at den bliver lige så dårlig næste gang".



Fit for flighth er mere end en gyldig lægeattest

Så kom rapporten fra HCLJ vedrørende havariet i Valsø Vig, hvor en ældre pilot døde i sit havarerede fly. Årsagen til havariet var ikke alderen eller hjertesygdomme. Nej - det var såmænd en forbindelsesstang fra gashåndtag til spjældaksel, der faldt af.

Overvejelse 1: Må jeg sætte en fjeder på mit flys spjældaksel, så spjældet i den situation vil gå i fuld gas (eller kun næsten fuld gas)? Nej, selvfølgelig må jeg ikke det.....der er jo regler. Men det er nu fristende, især fordi systemet kendes fra motorsvævefly.

Piloten får så i det mindste mulighed for at komme hen til landbart terræn, at vælge landingssted, og så lukke ned for motoren ved at tage benzintilførslen eller tænding.

Jo, jo – jeg kan godt se panikken, hvis det sker på jorden og flyet springer frem. Men der har man i det mindste hjulbremsen til at virke, mens man slår motoren fra. (Og så kunne fjederen også kure-re creeping, der har slået adskillige raske piloter ihjel gennem tiden - og er årsagen til, at du skal sidde med hånden på gashåndtaget under start).

Overvejelse 2: HCLJ gør en del ud af den tragiske kendsgerning ved dette havari; at piloten døde. Man kunne godt spørge, om det er helt sikkert, at det skete på grund af nødlandingen eller blot er et sammentræf – især når man læser de fyldige medicinske beskrivelser af hjertesygdommen hos denne ældre herre. Vi får aldrig svar.....

HCLJ beskriver, hvor vanskeligt det er at afgøre, hvorvidt en person er fit for flight. Standarder og rekommandationer er der mange af, men de er, som det ses, ikke "vandtætte". Det kan umuligt være en overraskelse for nogen.

Hvis man vedrørende helbred skal udlede noget fra dette, må det være, at myndighederne gør og har gjort, hvad der kan gøres inden for den viden og kliniske erfaring, der er til rådighed, og har fulgt de regler, der gælder – og at man derfor har taget alle rimelige hensyn for ikke at krænke pilotens personlige frihed til at søge at beholde retten til at flyve.

I 2004 var der i medierne lagt op til, at piloters alder var ved at være et problem for sikkerheden. Jeg tror ikke, at mange flyvelæger gik fri af opringninger fra journalister, der ville vide, hvordan vi havde styr på det. Automatreaktionen i medierne er jo – at nogen må have skylden, hvis sikkerheden er truet, og det kan da aldrig være den enkelte person, men må nødvendigvis være ukvalificerede eller forsømmelige myndigheder. (Sommetider fristes jeg til tro, at det er journalisters udgangsposition).

En enkelt journalist smuttede igennem mit filter, men fik dog at vide, hvordan systemet er bygget op. Ud over medicinske kriterier, har vi på den operationelle side noget, som landtrafikken ikke har: En privatpilot, uanset alder og uanset flyvetimeantal, skal demonstrere sine færdigheder mindst hvert andet år for en instruktør eller prøvesagkyndig.

Færdighedstests er nemlig langt bedre til at vurdere en pilots sikkerhed end lægeattester. (Tænk, hvis vi havde det sådan på kørekortsområdet – så kunne vi spare os for usikre demenstests hos lægen.)

Så uanset myndighedskrav på godt og ondt, så er der kun tilbage - ligesom ved kørekortet at fremhæve: Piloten er selv ansvarlig for at gøre de sidste overvejelser, om han/hun kan flyve (køre) fuldt forsvarligt – uanset en lægeerklæring med eller uden bemærkninger, og uanset om lægeattesten er 6, 12 eller 24 måneder gammel.

Med venlig hilsen

Jens Elmeros, flyvelæge og indehaver af både A- og S certifikat

Sammenfatning fra HCLJ rapport 1/2006 - Havari 25/04:

Begivenhederne, der ledte til havariet på vandet nord for Falster, begyndte da motorens gasforbindelse separerede som følge af, at forbindelsen ikke var samlet korrekt.

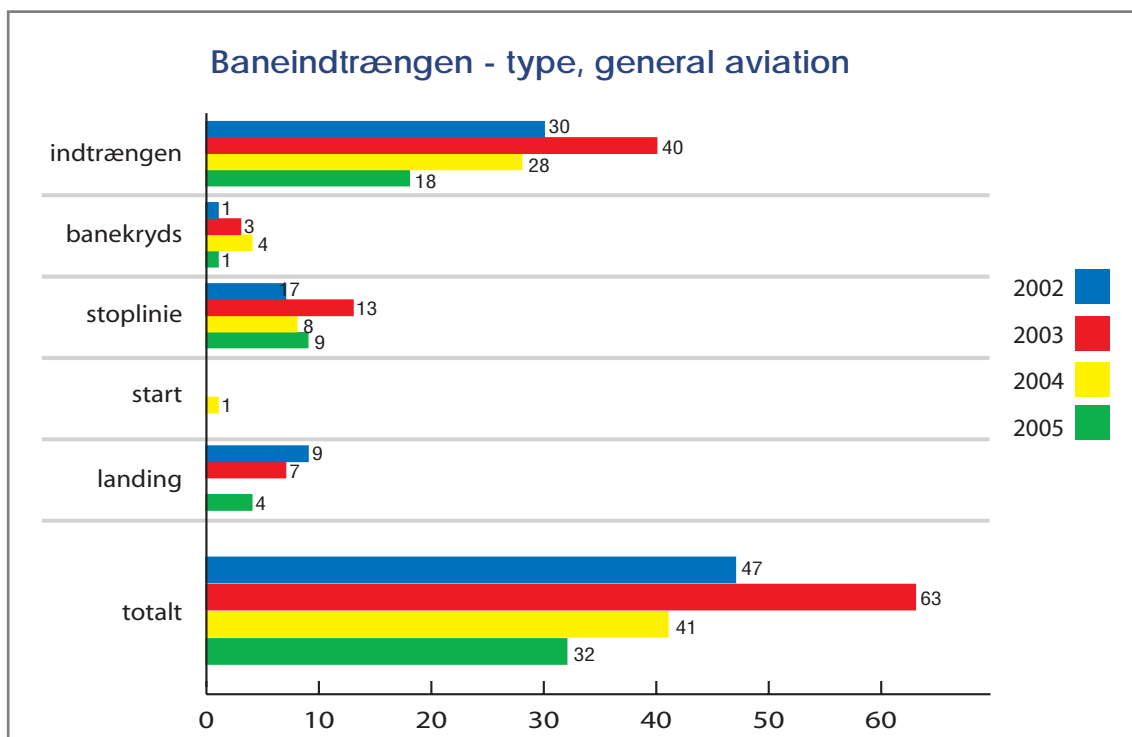
Da fartøjschefen havde valgt at flyve i marginale vejrforhold for VFR flyvning, var det ikke muligt visuelt for ham at udse sig et egnet landingssted.

Fartøjschefen valgte at vende om og glide tilbage imod Falster til trods for, at der kun var ca. 1,5 mn til Sjælland. Han bragte sig således i en situation, hvor det ikke var muligt at nå ind til land. Fartøjschefen landede på vandet nord for Falster og havarerede.

Han omkom som følge af hjertesvigt. Gentagne helbredsundersøgelser med henblik på fornyelse af helbreds-godkendelsen samt supplerende hjerteundersøgelser havde ikke afsløret, at fartøjschefen led af svære forkalkningsforandringer af hjertets kranspulsårer, bindevævsdannelser i hjertemuskulaturen og svær hjerteforstørrelse. Helbredsundersøgelserne kunne ikke afsløre fartøjschefens faktiske helbredstilstand.

Læs hele havarirapporten på www.hclj.dk

Fald i R/I og baneindtrængen i 2005 - det går den rigtige vej



SLV har nu bearbejdet BL 8-10 indberetningerne for 2005 hvad angår baneindtrængen og uautoriseret indtrængen i lufrum med privatfly.

Af Henrik Sandum, SLV

Baneindtrængen

Efter "katastrofeåret" 2003, hvor antallet af baneindtrængen nåede op på ikke mindre end 63 er tallet faldet til 41 i 2004 og igen til 32 i 2005. Det er i sig selv en glædelig udvikling, som vi håber fortsætter her i 2006.

Hvor er det så, at der sker indtrængen?

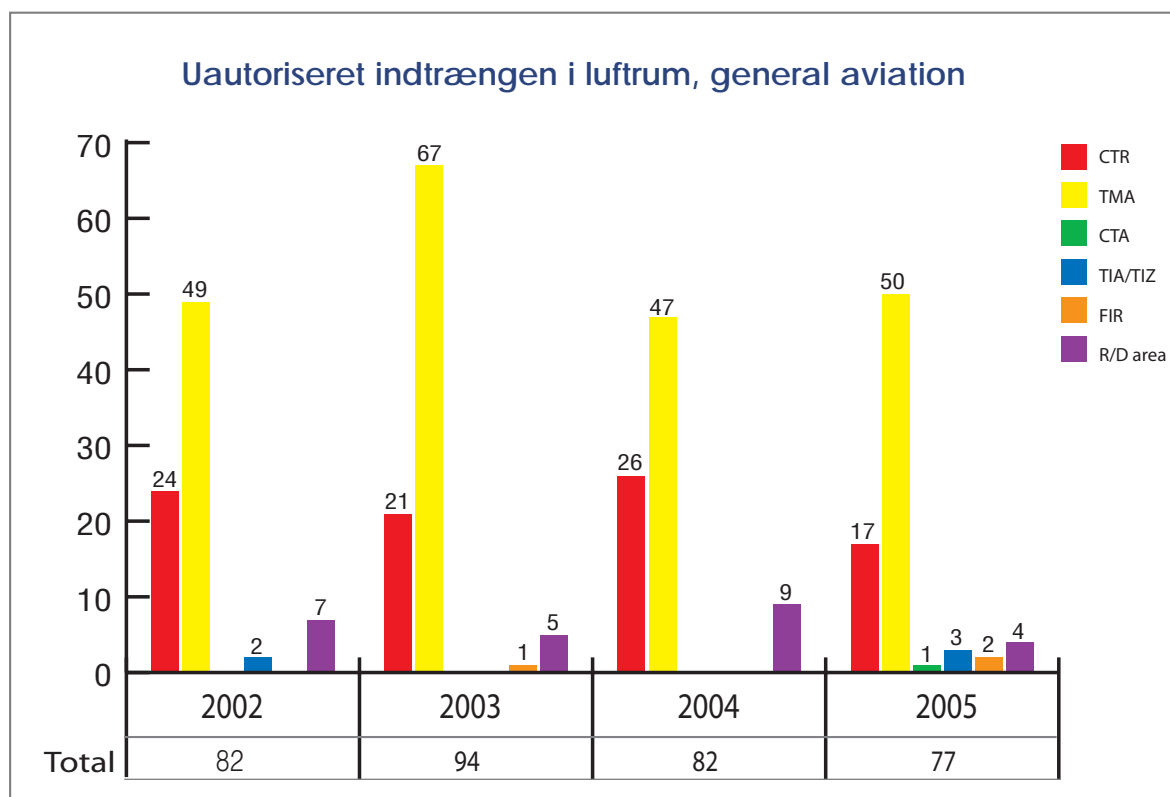
Ses isoleret på 2005, har der været 18 tilfælde, hvor luftfartøjet er kørt helt ind på banen uden tilladelse. Dertil kommer ni tilfælde, hvor luftfartøjet har passeret stoplinien, et tilfælde, hvor piloten har krydset en anden bane, end den der var givet tilladelse til, og endelig har der været fire tilfælde, hvor piloten er landet uden tilladelse.

Sammenlignet med de tre forrige år, er det specielt den "farlige" indtrængen direkte på bane, der er blevet reduceret.

Hvad er så årsag til de mange baneindtrængninger?

Umiddelbart er der flere årsager. Af de i alt 183 R/I er de 126 foregået i Roskilde svarende til 69 procent. Det er SLVs opfattelse at banestrukturen, med krydsende baner og trafikintensiteten, er medvirkende årsager. Hertil kommer så de ændringer i fraseologien, der er blevet indført første gang i april 2003 og senest i november 2005. Specielt førstnævnte ændring, hvor starttilladelse og udflyvningsklarering blev separeret kan direkte aflæses i statistikken. Her var SLV ikke gode nok til at få ændringerne publiceret ud til brugerne hurtigt nok.

Uautoriseret indtrængen i luftrum, general aviation



Uautoriseret indtrængen i luftrum

Ser vi på antallet af uautoriserede indtrængen i luftrum, ser situationen noget anderledes ud. Her er det ikke lykkedes på samme måde at knække kurven.

Her var det også 2003 med 94 tilfælde, der toppede, men antallet er stadig meget højt. I 2004 var antallet af uautoriserede indtrængen faldet til 82 og i 2005 til 77.

Hvor er det så det går galt? Tager vi igen og ser isoleret på 2005 ses følgende billede:

Der var 17 tilfælde, hvor et luftfartøj fløj ind i en kontrolzone uden tilladelse og ikke mindre end 50 tilfælde, hvor et luftfartøj fløj ind i et TMA uden tilladelse. Hertil kommer så tre tilfælde, hvor indflyvning i en TIA/TIZ skete uden tilladelse og fire tilfælde, hvor et restriktionsområde/ fareområde blev gennemfløjet uden tilladelse.

Hvad ligger så til grund for de mange uautoriserede indtrængen i luftrum? Her er billedet straks noget mere broget, og årsagerne er ikke så lige til at identificere. Generelt kan det dog konkluderes, at manglende eller for dårlig fly-

veplanlægning er en tilbagevendende årsag. Da kontrolzonen ved Roskilde eksempelvis ændrede udseende i 2004 medførte det i de efterfølgende seks måneder et øget antal indberetninger. Piloterne fløj simpelthen med gamle flyvekort. Her til kommer en række hændelser, hvoraf det fremgår, at piloterne ikke har haft det fornødne kendskab til luftrumsstrukturen herunder specifikt udformningen af Copenhagen Area.

Hvad har vi så fra centralt hold gjort ved problemet? Ud over en speciel brochure omhandlende R/I og jævnlige artikler i OY-SIK har SLV også turneret rundt til flyveklubber med radiokommunikationsspillet. Her har to flyveledere fra Naviair i Roskilde - Jan Schunck og Louise Eskildsen - gjort sig store anstrengelser i et forsøg på at udbrede kendskabet til Roskilde Lufthavn og det omkringliggende luftrum. Et arbejde vi agter at fortsætte i tiden fremover, hvor Roskilde-spillet bl.a. skal besøge Motorflyveklubben Himmerland.



Nye flyvekort

De nye flyvekort er på gaden - kortene er sammen med VFR Flight Guide gode værktøjer for planlægning og gennemførelse af en VFR-flyvning. Husk, at du på bagsiden af kortene finder en række operationelle oplysninger. Du kan købe kortene i løssalg hos SLV.

Invitation

- til træf med fokus på flyvesikkerhed

Lørdag og søndag (den 26 - 27 august) inviterer SLV, Rådet for Større Flyvesikkerhed og flysikpiloterne alle piloter til flysiktræf. Kom og deltag i forskellige øvelser med fokus på flyvesikkerhed. På www.slv.dk/erhverv finder du flere oplysninger