

OY-SIK

Nummer 4 • 2007

..... Udtale • struktur • **ordforråd**
udtryksevne • **forståelse** • interaktion

Pronunciation • structure • **vocabulary**
fluency • **comprehension** • interactions

Tema:

Nye sprogkrav

Statens Luftfartsvæsen



Indhold

Status for 2007	3
• Tema	
Nye sprogkrav	4
Sprogtest	5
Niveau fire	6
Krav til niveau fire	7
Danmarksspillet	8–9
• Case	
Hvem dræbte MacMillan?	10–15

Dit hoved er den vigtigste sikkerhedsfaktor

I disse dage spejder mange privatpiloter efter den klare sol på en skyfri vinterhimmel – det er nemlig lig med VFR-vinterflyvning. Selvom der på denne årstid kan være fare for frost på vingerne og is i karburatoren, så trækker det alligevel i nogle piloter for at komme i luften. Og med den rigtige omtanke kan du sagtens flyve dig en tur.

Som altid er god planlægning alfa og omega – det kan ikke siges for tit, da den vigtigste sikkerhedsfaktor nu engang sidder i hovedet på dig. Og på de dage, hvor vejret så absolut ikke egner sig til at få luft under vingerne, kan du gøre meget for at blive klædt på til en sikker flyvning; du kan bruge tid på at forbedre din kunnen i det teoretiske flyvestof, øve dig i forskellige beregninger, sætte dig ind i nye regler eller fx deltage i det nye ”danmarksspil”, som i hele vinterhalvåret vil gæste forskellige flyveklubber. Læs mere om spillet

her i magasinet, hvor du bl.a. også kan finde en oversigt over tid og sted for de forskellige arrangementer.

Allerede nu er der åbent for tilmeldinger, og planspillet vil med garanti få rusket op i dine færdigheder i alle flyvningens faser – det kræver en langvarig og vedvarende indsats at holde rutinen rustfri – sikker adfærd i luften starter med dig selv!

God læselyst
Tina Larsen

OY-SIK er udgivet af SLV

Ansvarshavende udgiver:

Kurt Lykstoft Larsen, luftfartsdirektør
Daglig redaktør: Tina Larsen

Redaktion: Henrik Sandum, Per Veingberg, Henning Christensen, Tina Larsen, Ole Lynggaard, Lars Jensen, Jørgen Lolk Larsen, Peter Udsen og Keld Zülw

Fotos: Tina Larsen

Korrektur: Bert Martinsen

Layout og grafisk produktion:

Reidar & Partners ApS. (SKI-leverandør)
Miljøcertificeret papir

Opslag:

4000

Magasinet distribueres vederlagsfrit til flyveklubber, unioner, luftfartsskoler, flyvepladser, Flyvemedicinsk Klinik og flyvelæger. Magasinet kan du også downloade fra www.slv.dk

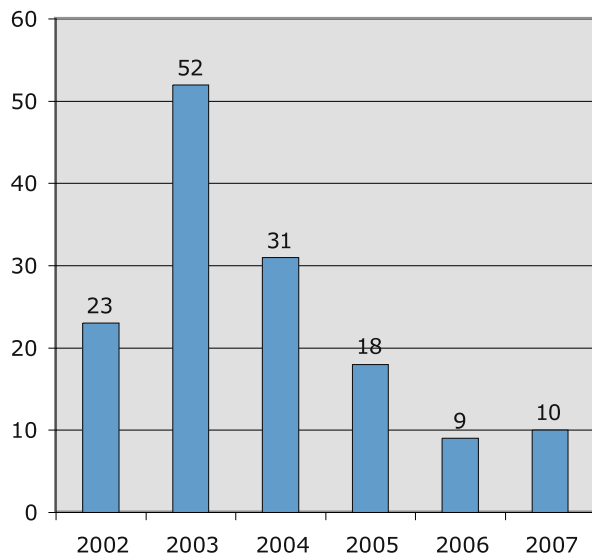
Informationerne i OY-SIK er tænkt som generel flyvesikkerhedsmæssig information.

ISSN 1603-2330

Adr.
Att.: OY-SIK
Statens Luftfartsvæsen
Ellebjergervej 50
2450 København SV
Tlf.: 36186000
Mail: oysik@slv.dk

Status for 2007

Baneindtrængen



Af Svend-Erik Sørensen, SLV

Antallet af indberetninger om indtrængen på en bane uden instruktion eller klaring er støt dalende for privatflyvningen, hvilket vi anser for en positiv udvikling. I de nuværende 10 tilfælde i år er der forskellige årsagsfaktorer, som du kan se på illustrationerne.

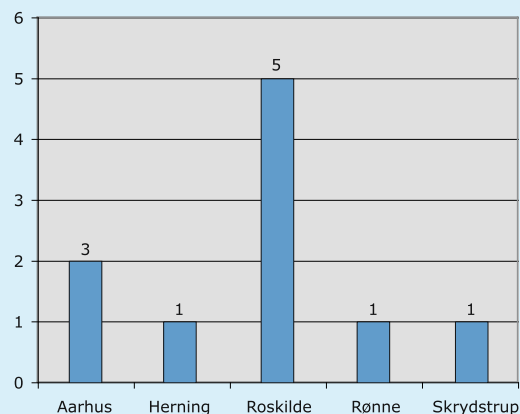
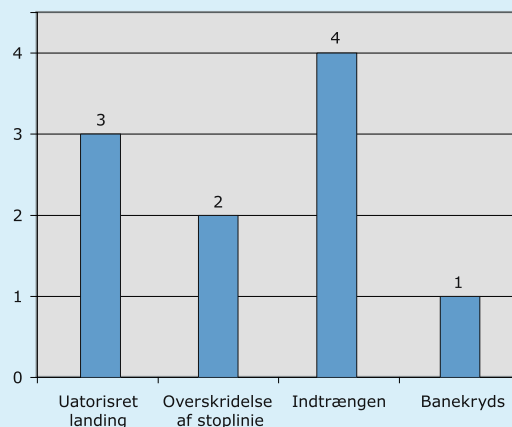
Vi kan kun opfordre privatpiloterne til fortsat at være opmærksomme på skiltning, de malede stoplinier og de opstillede runway guardlights, så vi fremover kan få antallet af RI endnu længere ned.

Desværre indtræffer der fortsat et stort antal uautoriseret indtrængen i luftrum. Ofte er det privatpiloter, der flyver ind i kontrolleret luftrum uden at have indhentet forudgående tilladelse med mulighed for at der kan opstå fare for kollision. Ofte er disse piloter ikke klar over, at de befinder sig i kontrolleret luftrum på grund af manglende kendskab, dårlig flyveplanlægning eller fordi de er fløjet vild.

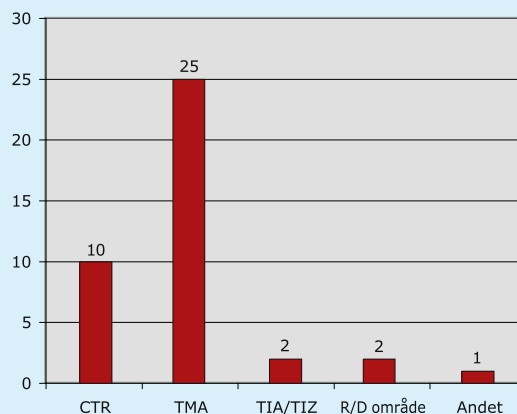
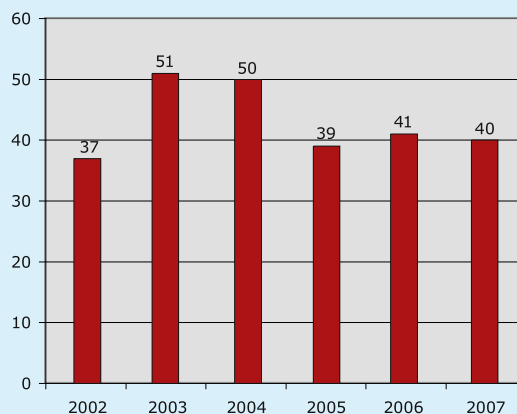
SLV's Safety Committee vurderer for øjeblikket, hvilke tiltag der skal gøres for at nedbringe antallet af uautoriseret indtrængen.

SLV vil fortsat have fokus på runway incursions og uautoriseret indtrængen i luftrum.

RI begivenhed



Uautoriseret indtrængen i luftrum



Nye sprogkrav

SLV har været ude hos flyveskolerne, på besøg hos enkelte flyveklubber og vi har siddet ved skolebænken hos den fælles skandinaviske flyvelederskole "Entry point north". Alt sammen for at sikre, at vi i Danmark lander på et acceptabelt og fornuftigt niveau, når sprogtest bliver en del af det samlede radiocertifikat både som privatpilot, kommerciel pilot, mekaniker, flyveleder mv.

Af Tina Larsen og Jesper Skov, SLV

Sprogtest er ikke længere noget ICAO, EU, alverdens luftfartsmyndigheder og luftfartsbranchen blot taler om. Stadig flere luftfartsmyndigheder er i fuld gang med at indarbejde ICAO og EU's nye sprogkrav blandt alt certificeret luftfartspersonale i deres respektive luftfartsbestemmelser og procedurer.

"Herhjemme har vi været i gang med det forberedende arbejde i en rum tid, så vi den 5. marts 2008 kan stemme i og meddele fuld implementering af de nye sprogkrav. Det vil bl.a. komme de danske privatpiloter, der flyver til udlandet til gode og generelt set er kravet med til at højne kommunikation og forståelsen til fordel for flyvesikkerheden", siger Ole Lynggaard, kontorchef for kontoret for personcertificering.

Baggrund for ændringen af BL 6-08

Med vedtagelse af ændring nr. 166 til ICAO Annex 1, er ICAO-kravene for opnåelse og vedligeholdelse af et luftfartsradiocertifikat blevet skærpede. Dårlige sprogfærdigheder har ofte vist sig at være en afgørende faktor i den kæde af handlinger, der fører til ulykker og havarier. ICAO vil med de skærpede krav dæmme op for dette globalt.

SLV har i mange år fastsat høje krav for opnåelse af et luftfartsradiocertifikat, og derfor lever det nuværende uddannelses- og eksamenssystem i stor grad allerede op til de nye skærpede ICAO-krav. De væsentligste ændringer bliver derfor indførelsen af en mundtlig sprogtest, hvor man bliver testet i ikke-standard fraseologi samt kravet om regelmæssige bedømmelser af sprogfærdighederne.

Kontoret for personcertificering i SLV vil få nok at se til inden den nye BL 6-08 træder i kraft. I begyndelse vil de nye rettigheder blive påført radiocertifikatet via en bemærkning og have karakter af et tillæg.

"Rettigheden vil blive printet, kuverteret og sendt til privatpiloten, men på sigt vil selve radiocertifikatet blive udskiftet", siger Ole Lynggaard.

"Vi frygter bestemt ikke, at de danske privatpiloter vil få problemer med den nye sprogtest"



Privatpiloter vil kunne vælge at tage sprogtesten i forbindelse med PFC eller ved en prøve over for SLV. Nye piloter vil automatisk få testen ved eksamen for at opnå radiocertifikat.

Af Tina Larsen, SLV

Lytte og tale eller se og tale: det er såmænd blot scenariet for den nye sprogtest, som SLV affyrer startskuddet til den 5. marts 2008, når privatpiloter i fremtiden vil skulle testes i almindeligt engelsk eller dansk.

Piloterne vil enten skulle høre et radioindslag eller se en tv-udsendelse om fx et havari eller en hændelse eller andet i relation til flyvning. Radio- og tv interviewene vil blive spillet eller vist i ca. 15 sekunder og ud fra interviewet skal piloten med egne ord kunne genfortælle essensen. I alt vil der blive spillet 3 x 15 sekunder af et interview. Testen vil højst tage omkring 10 minutter, og piloterne vil efterfølgende blive bedømt på baggrund af ICAO's anbefalinger.

"Vi har selv lyttet intenst til sprogprøver, som ICAO har produceret for at danne os et indtryk af niveauet. I SLV har vi den holdning, at testen meget gerne må afholdes ude i det operationelle miljø, og vi har et træningsprogram klart til at uddanne sprogassessorer rundt omkring i landet for at sikre en ensartet kvalitet, og ikke mindst skal vi sikre os, at sprogassessorerne bruger ICAO's holistiske tilgang til bedømmelse af piloternes præstationer", siger Ole Lynggaard.

De fleste PPL-indehavere er i dag godt uddannet og kan nemt gøre sig forståelige på engelsk, og da SLV i en periode testede enkelte nye piloter i almindeligt engelsk var der heller ingen nervøse trækninger at spore.

"Vi oplever faktisk, at de fleste elever ligger på niveau 5. Dvs. at mange piloter formentlig vil opleve, at du kun skal gentestes hvert 6. år", siger Ole Lynggaard.

"Generelt har vi et højt niveau i vores engelsk-kundskaber her i landet"

FAQ

Hvad betyder de nye regler for mig, når jeg har et BEG?

Dit radiocertifikat vil blive byttet til et nyt med rettighed til sprogniveau 4. Certifikatet vil være gyldigt i 3 år, og derefter skal du til en sprogtest for at forny rettigheden.

Hvornår og hvordan bliver mit radiocertifikat byttet?

Du vil få en henvendelse fra SLV primo 2008.

Læs flere "spørgsmål og svar" på www.slv.dk

Niveau fire

Fra den 5. marts 2008 vil du som ny PPL pilot blive testet og få bedømt sprogniveauet i almindeligt engelsk og dansk. Dine sprogfærdigheder vil blive bedømt i forhold til en skala fra et til seks, men dit radiocertifikat vil kun være brugbart med et godkendt niveau fire.

Som PPL pilot skal du med de nye sprogkrav mindst opnå et niveau fire, og i selve testen vil du blive bedømt på din udtale, din grammatiske kunnen, dit ordforråd, dine udtryksevner og selve forståelsen af det, du siger.

Myndighedskravene gælder både for anvendelse af standard fraseologi og klart sprog, og du skal være i stand til at:

- kommunikere effektivt ved brug af talekommunikation via radiotelefoni og i ansigt til ansigt situationer,
- kommunikere tydeligt og præcist om almindelige og arbejdsrelaterede emner,
- anvende hensigtsmæssige kommunikationsstrategier med henblik på at udveksle information, opdage og løse misforståelser (fx at kontrollere rigtigheden af en information, bekræfte rigtigheden af en information eller klarificere en information) i en almindelig eller arbejdsrelateret situation,
- succesfuldt at håndtere den sproglige udfordring, der opstår i forbindelse med komplikationer eller en uventet udvikling af begivenheder, som opstår i en rutine arbejdsituation, og
- anvende en dialekt eller accent, der er forståelig inden for luftfartsbranchen.

For niveau fire er det et krav, at du mindst hvert tredje år gentestes.

I SLV har vi indført de nye sprogkrav i BL 6-08 "Bestemmelser om certifikater for betjening af radioanlæg i luftfartsradiotjenester"

Fakta:

Niveauinddeling

Level 1 pre-elementary:

Du skal kun kunne nogle få brokker!

Level 2 elementary:

Du kan flere brokker, men.....

Level 3 pre-operational:

Du kan ikke- operationelt - bruge dét 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, så med dette niveau må du bruge dit certifikat her i landet og ude i den store vide verden.

Level 5 ektended:

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. Kort sagt - det er ikke perfekt, men det er tæt på.

Fakta:

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 øjensynlige misforståelser ved at checke, bekræfte eller tydeliggøre.

..... **Udtale • struktur • ordforråd**

udtryksevne • forståelse • interaktion



Pronunciation • structure • vocabulary

fluency • comprehension • interactions

Danmarksspillet

- kom legende til din flyvetræning

Om vinteren kan rutinen nemt ruste, men det er der råd for: Via GAP projektet og et nyt "danmarksspil" kan privatpiloter over hele landet få en anderledes træning i flyvningens forskellige faser.

Af Tina Larsen, SLV

Invitationen er ude i spil – privatpiloter opfordres nu til at deltage i det nye GAP arrangement, hvor planlægning, navigation, meteorologi og radiokommunikation er vigtige brikker i et interaktivt brætspil. Baggrunden for at bygge danmarksspillet op skal ses ud fra et ønske om at styrke planlægningsfasen i forbindelse med VFR-flyvning.

Men har vi ikke set konceptet før, tænker du måske! Er det Roskildespillet i nye klæder? Godt nok er Roskildespillet også et brætspil og mange elementer og spillerekvivalenter går igen. Men hvor Roskildespillet udelukkende har fokus på korrekt brug af flyvefraseologi, så er omdrejningerne for danmarksspillet alle flyvningens faser - især med fokus på forberedelsesfasen.

"I danmarksspillet tager vi ekstra meget hånd om planlægningen af en flyvning. Det er min påstand, at nogle privatpiloter desværre negligerer forberedelsesfasen. Det skal vi have gjort noget ved", siger luftfartsinspektør Henrik Sandum.

Planlægning i fokus

Spillet strækker sig over ca. fire timer – efter en introduktion til spillereglerne afsættes den første hele time til, at piloterne forbereder den simulerede flyvning. I forberedelsesfasen skal piloterne tjekke vejroplysninger, informationer om eventuelle NOTAMS, beregne vægt og balance for det aktuelle fly, udregne start- og landingsdistance mv.

"Der skal knokles i spillets første del, og inden den simulerede flyvning kan begynde, udfylder piloterne en driftsflyveplan. Piloterne kommer til at arbejde i teams typisk i grupper af 4 personer. Alt arbejdet skal de – modsat Roskildespillet – selv stå for. Resultatet, dvs. flyveplanen, skal senere i spillet

omsættes til noget praktisk, og jeg tror på, at vi nok skal få en livlig og god debat i grupperne under hele forløbet", siger Henrik Sandum.

Ideen til spillet opstod bl.a. på baggrund af de løbende indberetninger, som SLV modtager via BL 8-10, hvor en række begivenheder formentlig kunne have været undgået, hvis piloterne havde taget planlægningen mere seriøs.

Samtidig har indberetningerne gjort det åbenlyst for SLV som myndighed, at kommunikationen, forventningerne og samspejlet til COIF er et område, der halter. Danmarksspillet vil bl.a. beskæftige sig med COIF's rolle og opgaver i forhold til den service, som de kan tilbyde privatpiloterne. Derfor deltager en repræsentant fra COIF og en flyveleder fra Roskilde Lufthavn under afviklingen af spillet.

Vejret spiller altid en stor rolle for VFR piloter. Derfor er der lagt op til en spændende vejrtolkning hos "DMI" spillet af Meteorolog Søren Brodersen i form af en "telefon-hjemmevagt".

"Vi har forsøgt at opstille et meget realistisk scenario ved at mikse forskellige flyveruter, der giver piloterne mulighed for at sætte deres viden og færdigheder i spil. Vi håber, at spillets gang vil udfordre deltagerne på mange områder samt skabe grundlag for diskussioner og debat efter spillets afvikling", siger Henrik Sandum.

Fakta

Danmarksspillet er et gruppearbejde, hvor det drejer sig om at planlægge og udføre en flyvning fra A til B. Under planlægningen og flyvningen kan grupperne optjene point. Bedømmelsen dækker:

- Driftsflyveplan
- ICAO flyveplan
- Vægt- og balanceberegning
- Beregning af start- og landingsdistance
- Indhentning af vejr
- NOTAM
- Kommunikation med COIF
- Kommunikation med TWR EKRK
- Besvarelse af skriftlige spørgsmål

Undervejs i spillet få grupperne mulighed for at svare på en række spørgsmål.

Danmarksspillet

**Tilmelding
nødvendig**



Tirsdag d. 8. januar 2008, kl. 19.00:
Vordingborg, Medborgerhuset
Kirkeskovpavillionen

Onsdag d. 23. januar 2008, kl. 19.00
Ringsted: Sandby ved Glumsø,
Sandby-Vrangstrup Forsamlingshus

Tirsdag d. 29. januar 2008, kl. 19.00:
Vojens Lufthavn

Tirsdag d. 12. februar 2008, kl. 19.00:
Odense Lufthavn

Tirsdag d. 26. februar 2008, kl. 19.00:
Skive Lufthavn

Tirsdag d. 4. marts 2008, kl. 19.00:
Ålborg Kongres og Kultur Center

GAP Danmark inviterer til: Danmarksspillet

Kom og bliv flyveklar med dette nye interaktive brætspil, der sætter fokus på flyveplanlægning, navigation, meteorologi og ikke mindst radiokommunikation.

Der er et begrænset antal pladser, så tilmeld jer hos Ann Mortensen på anmo@slv.dk eller tlf.nr. 3618 6271.

Tilmelding skal ske **senest 8 dage inden** pågældende arrangement. De tilmeldte deltagere modtager efterfølgende supplerende oplysninger om arrangementet.



Hvem dræbte MacMillan?

Havarirapporten kunne ikke give en endelig forklaring på, hvad der førte til det arktiske havari af et militært fragtfly. Forfatteren til denne artikel har sammensat en række hændelser, der kunne udgøre den kæde af faktorer, som sluttelig førte til uheldet.

Artiklen, som er skrevet af en pensioneret major, er frit oversat af Michael Paulsen fra en Accident Prevention Report udgivet af Flight Safety Foundation i november 1989.

Charlie MacMillan er død. Det er et faktum, endeligt og uigenkaldeligt. De stumper af ham, som blev bjærget, er blevet minutiøst undersøgt af en erfaren patolog, som har erklæret, at disse magre kødstumper uden tvivl er de sidste jordiske rester af Charlie MacMillan, kaptajn, USAF.

Hvor, hvordan og hvornår

Man ved også, hvordan MacMillan døde. Den spektakulære måde, hvorledes Charlie smadrede sin tunge C-124 Globemaster op af en skrænt ved Søndre Strømfjord, er på dygtigste måde blevet rekonstrueret af et veluddannet hold af Air Force havari- og sikkerhedspersonel, men ét bestemt og ret interessant faktum mangler. For selvom de fandt ud af hvor, hvordan og hvornår MacMillan døde, så aner US Air Force ikke i al dens visdom, hvorfor MacMillan døde. I en op til flere centimeter tyk havarirapport kommer havariholdet efter lange forklaringer og efter en mængde detaljer frem til den

konklusion, at man ikke kan påpege nogen håndgribelig eller reel årsag til, at Charlie skulle ende sin tilværelse på en så utidig og voldelig måde.

Der er nu gået mere end 10 år siden den katastrofale november nat, og jeg savner stadig, at nogen gør sig nogle overvejelser omkring Charlie MacMillan og de omstændigheder, der førte til hans død. Der er helt sikkert meget at fortælle. En del er blevet sagt, men der er meget mere, der kan fortælles. Dengang var det ligesom bare ikke tiden til det. Vi er mange, der vidste meget mere, end det vi nogensinde fortalte havariinspektørerne. Som én af de aktive, passive eller begge dele var vi deltagere i de hændelser, der førte til havariet, så jeg tror, at det er på tide i kronologisk orden og på logisk vis at få nedfældet hele historien. Måske vil det blive mere forståeligt og overskueligt, end det var den gang. Og måske vil jeg fremover kunne sove bedre om natten.

Tilbage til 1965

Lige inden Charlie MacMillan skulle starte ud af USA, stod han hårdt på flyets bremses for enden af startbanen. Han bad om at få checklisten kaldt ud, og hans flyvemaskinist påbegyndte den rituelle gennemgange af de fire store buldrende motorers systemer. Det var absolut ikke en nat, hvor man burde tage nogen som helst steder hen, og i særdeleshed var det en total rådden nat for en afgang til Grønland. Flyvepladsen uden for Charlies cockpit lå i store snedriver og en jævn nordøstlig vind på omkring 20 kts. piskede de vedvarende faldende

store snefnug imod de opvarmede forruder. To store gule snepløve, markeret med blinkende blå og gule advarselslys, drønedede op og ned af startbanen. Imødekommende ville de trække ud til siden og køre fri af banen, når Charlie erklærede, at han var klar til afgang. I øvrig var Charlie ret ligeglad med, om han nogensinde blev klar til afgang.

Hans flyveplan krævede en mellemlanding for at tanke i Goose Bay, og derefter var der et forholdsvis kort ben ind til Søndrestrøm. Den utætte kabine på Globemasteren var tæt pakket med friske grønsager, æg og julemad. Charlie var i ekstremt dårligt humør for uanset hvordan, så var en midnatsafgang til Grønland en miserabel vinternat ikke behagelig for nogen som helst. Og eftersom han, som en af de ældre officerer, som regel i vagtplanlægningerne havde det ry at være en "snupper-af-kunde-gode-ture", så var det næsten direkte pinligt, at han nu sad her i denne situation. Men det var der ikke rigtigt noget at gøre ved, for eftersom at den luftkaptajn, som skulle have haft turen pludselig havde sygemeldt sig, så var Charlie den eneste tilbageværende udhvilede luftkaptajn, der var til rådighed. Her sad han så nu, parat til at brøle ind i den sorte novemberhimmel, når han meget hellere ville have siddet derhjemme ved den åbne kamin og nippe til en drink, mens han studerede Wall Street Journalen.

Fod i hose flyvetur

Flyveturen til Goose Bay foregik uden hændelser af noget art. Der var lidt moderat isning under en-route flyvningen i 9000 fod, men da man passerede Boston, brød Globemasteren ud af skyerne, kom i klar luft og drønedede problemløst til Goose Bay, hvor den landede på en snedækket landingsbane under en klar, kold og skyfri nattehimmel. Medens maskinen blev tanket op, fik Charlie MacMillan og hans besætning et varmt måltid mad i terminalens kantine. Deres afgang og den videre flyvning til kysten af Grønland forløb også problemløs. Da de drønedede hen over Davis Strædet, fik MacMillan vekslet nogle få ord med TWA 609, som var på en inbound stor cirkelkurs fra London. TWA kaptajnen berettede senere, at Charlie havde forhørt sig, om der var smukke stewardesser ombord på jetlineren, men eftersom TWA'en var en fragtmaskine, måtte man svare, at man ingen stewardesser havde

ombord, og TWA kaptajnen spurgte derefter Charlie om vejrforholdene fra den nuværende position og til Boston, hvilket Charlie så forsynede dem med. Begge luftfartøjer fortsatte i hver deres retning.

Nogen tid senere kommunikerede MacMillan kort med en Joe Penner, som sad på en fjernliggende radarstation, som tilfældigt var placeret på den frosne kyst af Labrador. MacMillan anmodede om et radar fix for at få sin position bekræftet, hvilket Joe imødekommende gav ham. Begge opkald var helt i tråd med Charlie's normale procedurer og gav ingen anledning til at tro, at flyvningen havde noget andet end bare et rutinemæssigt forløb.

Fem minutter før planlagt rapporterede MacMillan over Holsteinborg NDB, som ligger lige ved munden af Søndrestrøm Fjord. Om sommeren risler det boblende blå vand gennem fjorden og løber 90 nautiske miles indlands for blidt at berører enden af Søndrestrøms landingsbane. Men den nat var det blå vand dækket af et tykt mørkt lag is, medens et let men vedvarende snefald dryssede ned over Søndrestrøm.

MacMillan optog kontakt med Søndrestrøm Radar Control og modtog sin anflyvningsklarering. Han forlod sin en-route højde og fulgte de radarvektorer, der burde have ført ham sikkert ned til begyndelsen af Søndrestrøms bane, som har en





MacMillan's og de fem andre besætningsmedlemmers forskellige håb og drømme så brat mod en frossen skrænt af Søndre Strømfjord?

Besætningen var alle i gyldig trænings- og uddannelsesmæssig stand og i aktiv tjeneste og dermed

forholdsvis stejl banehældning. Fjorden var dækket med skyer, der nåede ned til en base på cirka 1500 fod over pladsen, og sigten var 3 nautiske mil gennem et stille og let snefald. Kaptajnen fra et dansk SAS DC-8 fly, som var landet nogle få minutter før Charlie's havari, meddelte, at der hverken var turbulens eller nogen form for isning. Han havde oplevet det som en blød, jævn og rutinemæssig anflyvning.

Et kæmpe lysglimt

Under afhøringerne havde radaroperatøren udtalt, at MacMillan's kurs og anflyvningsvinkel havde været lidt underlig ustadig, men at det ikke var værre, end som med så mange andre, som han havde set. Herefter forklarede han, at da luftfartøjet nåede et punkt, der lå ca. 7 nautiske mil fra sætningspunktet på banen, skete der en kraftig afdrift til venstre i forhold til centerliniekursen. Maskinen blev derefter korrigeret tilbage til højre, men steg samtidigt ret højt over glidevinklen ned til banen for så at dykke ned igennem glidevinklen, hvorefter den forsvandt fra radarskærmen. Det eneste svar, han fik på det følgende opkald til flyet, var en svag susen af statik i radiomodtageren. Vagts supervisoren sprang hen til radarvognens dør og nåede lige at se et kæmpe lysglimt af ild efterfulgt af en bølge af eksplosioner fra den nordlige kystvej. Da redningsholdet ankom til ulykkesstedet, kunne de kun finde forvredne vragsdele af en Douglas Globemaster omgivet af et voldsomt flammehav. Der var ingen overlevende.

Undersøgelserne af vragsdelene førte frem til konklusionen om, at flyet måtte have ramt jorden med en lav næsestilling og vingerne næsten vandrette. Man fandt også ud af, at alle fire motorer må have været på maksimal power ved anslaget. Som undersøgelserne skred fremad kunne man også bevise, at alle flyveinstrumenter og deres driftssystemer havde fungeret på normal vis. Så hvorfor havarerede MacMillan? Og hvorfor endte Charlie

kvalificeret til flyvningen. Undersøgelser af kropsvæv viste ingen spor af hverken alkohol eller andre giftstoffer. Så hvad skete der? Hvem eller hvad dræbte MacMillan? Hvordan kunne en kvalificeret og erfaren besætning i et velfungerende og pålideligt flyvende luftfartøj ende op i et stall, havarere og brænde op ved en hel rutinemæssig instrumentanflyvning? Den endelige dom fra havariinspektørerne var ikke opløftende. "Af, for denne kommission, ukendte årsager, mistede piloten kontrollen over luftfartøjet, hvorved man tillod, at det stallede på slutanflyvning til landing i en højde, der var utilstrækkelig til, at man kunne foretage en effektiv opretning af flyet". Dette er en standardjargon inden for "sikkerhedssproget" og betyder: "vi aner ikke, hvad der er sket".

Ingen ville eller turde tale

Jeg ved dog, hvem der dræbte Charlie MacMillan, og det samme gør flere andre også, selvom vi dengang ikke ville indrømme det. Vi var alle tavse, for det anså vi dengang for at være den absolut bedste løsning. Hvor var manden, som var villig til at rejse sig og anklage eskadrille kommandøren eller træningschefen? Husk dette var 1965 – et helt andet sted og en anden tid end i dag. Hvem ville lade en kommission bestående af helt fremmede mennesker få at vide, hvilket reelt kompetenceniveau MacMillan var på, og hvem ville fortælle sandheden om hans co-pilot? Ingen ville eller turde. Men nu er det altså på tide. MacMillan's død viste med al tydelighed den sørgelige realitet af, at en person, en enhed eller en besætning kunne have alle formalia og papirer i bedste orden og alligevel have seriøse mangler og brist i deres trænings- og rutineniveau og dermed også i deres evne til at gennemføre en flyvning forsvarligt. Lad mig fortælle jer, hvordan MacMillan's omverden så ud; dengang for mange år siden.

Eskadrille kommandøren var formentlig det svageste led i den "rustne kæde", som sluttelig brast, den nat MacMillan døde. Manden havde aldrig haft kommandoen over en flyveenhed og var kommet længere ud end han kunne "bunde". Rygterne ville vide - og det med rimelig stor sandsynlighed - at han var den eneste i hans klasse, der ikke havde opnået at blive udnævnt til oberst, men at tildelingen af kommandoen for dette tjenestested skulle være det, der skulle til, for at han kunne opnå forfremmelsen. Han var ikke en særlig god pilot og havde i det hele taget ikke megen lyst til at flyve og havde det derfor også ret svært med at få taget de rigtige beslutninger for en flyvende enhed. Hans manglende erfaring og også hans manglende selvtillid gjorde, at han stolede rigelig meget på hans stab af officerer, hvoraf en del af dem udnyttede situationen til egen fordel. Han gik sjældent imod de anbefalinger, hans stab gav ham, selvom disse hele vejen igennem kunne være nok så elendige.

Vagtfordeling

En af disse anbefalinger - som efterhånden blev kutyme - berørte vagtfordelingen af enhedens piloter til de forskellige missioner. Eskadrillens hierarki, som også inkluderede MacMillan, havde udviklet sig til, at siden disse ældre officerer "arbejdede så hårdt" med de administrative opgaver, så havde de forsterket, når det gjaldt om at vælge ture. Problemet var selvfølgelig, at den ældre pilotstab udnyttede denne politik, og at kommandøren tillod, at de gjorde det. De spændende og gode missioner til Kenya, Australien og Sydamerika blev således snuppet af de ældre piloter, medens resten af enhedens piloter måtte flyve turene til steder som Tyskland, Azorerne og Grønland.

En af følgerne af den politik var således, at MacMillan sjældent fløj i områder, hvor der var dårligt vejr, og én af de ting MacMillan helhjertet forsøgte at holde sig væk fra, var områder med dårligt vejr. Og det med rette, for han var efterhånden ikke særlig god til at flyve i et sådant vejr. Faktisk var der en aften, hvor vi alle sad i baren, at der kom en ung officer, som havde fløjet flere ture med Charlie, og som lige kom med en frisk bemærkning omkring dette tema: "Pas hellere på, at du ikke en dag kommer til at flyve ind i en sky MacMillan, du vil formentlig gå i spin, havarere og brænde op", he he!

Men det var jo under "Happy Hour", så vi smålo lidt over bemærkningen og tænkte herefter ikke mere over det.

Et falsk billede af egnethed

Selvom det var yderst sjældent, at MacMillan fløj med kun flyveinstrumenterne som reference, så det ifølge hans logbog helt anderledes ud. På de ture han jævnlig fløj til Honolulu og Point West, loggede han masser af instrumenttid under IMC-forhold samt et stort antal IFR anflyvninger. Når jeg tænker tilbage, undrer det mig faktisk, at der aldrig var nogen af os, der påtalte dette over for ham. Det var svært vedvarende at skulle tro på, at der på en 90 timers mission til Saigon eller Clark AFB var 60 timer under IMC-forhold. Så igen, når man tænker tilbage, så skulle det jo ikke være særlig svært at kunne regne ud, at selvom Charlie MacMillan havde et imponerende antal I-timer i hans logbog, så var hans instrumentteknik formentlig kronisk rusten.

Og mere end det, MacMillan fløj det samme antal checkture som alle andre, og som regel bestod han. Men han var aldrig god nok til, at nogen ville anbefale ham som instruktøremne, og hans karakterer på checkturene var som regel bare gode nok til, at han med nød og næppe kunne bestå. Det var jo i øvrigt faktisk også lidt besynderligt, for år efter år blev checkturene udført på den samme maskine, han fløj den samme rute og anflyvning, og han besvarede de samme spørgsmål hver gang. De eneste gange man kunne se ham læse operative regulativer og andet litteratur af operationel karakter, var lige inden, der var missioner, hvor han lige kunne smutte ind besætningsens briefing rum for så derefter at signerede alt, hvad han kunne komme i nærheden

Hvad der aldrig må ske er, at personer, der påtager sig et ansvar, hvad enten det er for penge eller for status o.a., så må disse ikke glemme deres ansvar og ignorere holdninger og udviklinger, der kan føre til "et yderligere led i kæden". Af samme årsag bør de samme personer, som har påtaget sig dette ansvar, heller ikke tage udtalelser eller påtale, der refererer til holdningsmæssige eller faglige uenigheder som noget personligt, men på professionel måde blot få verificeret og belyst uenigheden ved en faglig instans og bringe det rigtige resultat videre til almen forståelse og overholdelse.

af. Han var også en højtudviklet "listeudfylder", som behændigt satte sig selv på alle flyvesikkerhedsmøder, 5BX-Aerobatic kurser, influenzavaccinationer og alt muligt andet, han personligt ikke brød sig om, og så sno sig uden om deltagelsen. Deltagerkontrollen af disse aktiviteter var dengang for 10 år

siden ret så overfladisk, således at MacMillan normalt kunne slippe godt fra dette. Det var faktisk ret interessant og utvivlsomt ret sammenfaldende, at MacMillan pjækkede fra det månedlige sikkerhedsmøde, nogle få dage før han havarede. Emnet for det møde var koldt vejr procedurer.

Begyndelsen af en kæde

Selvfølgelig var det faktum, at han var en udisciplineret, uprofessionel pilot og nok også en hel del rusten ikke det, der slog MacMillan ihjel. Han beherskede jo trods alt hans instrumentflyvning godt nok til, at han kunne bestå sine checks og burde derfor også have været i stand til at håndtere en rutine radar

anflyvning. Men, nu skulle der blot et par faktorer mere til for at få ram på ham.

På denne sidste tur havde MacMillan en co-pilot med sig ved navn Minkiewicz. De havde været pilotkadetter sammen cirka fra dengang, der var en Koreakrig, og de havde en mængde tilfælles. De var begge marginale piloter og havde begge en ret negativ holdning. Minkiewicz var lige kommet tilbage fra et administrativt arbejde ved staben, og han var simpelthen så rusten, at det krævede en djævelsk indsats for blot med nød og næppe at genopnå status som anden-pilot. Og så var både MacMillan og Minkiewicz blevet forbigået, da der var udnævnelser til major, og de var nu ligesom i svedeboksen, fordi en ny udnævnelsesliste var på vej inden månedens

udgang. De lod begge til at være rimelige trygge ved hinandens selskab, og man oplevede ofte, at de to sad sammen i baren mukkende og brokkede sig over "de dårlige kort", de følte Air Forcen havde tildelt dem.

De havde også begge andre personlige problemer. Uanset hvornår på dagen man kom forbi MacMillan's hus, kunne man regne med at se MacMillan's kone påvirket af for mange martini'er eller bekæmpe kraftige tømmermænd efter et overforbrug af samme. MacMillan anede aldrig, hvad hun kunne finde på, når han selv var ude at flyve, og det rumlede selvfølgelig konstant rundt i hans bevidsthed. Fru Minkiewicz var en stakkels skygge af et menneske, og som vi senere fandt ud af, var ved at dø i stilhed af leukæmi. Hun døde da også ganske få måneder efter havariet.

Så her havde vi MacMillan og hans C-124 over Holsteinborg i færd med en instrumentanflyvning ind mod den snæver del af Søndre Strømfjord, og vi ved nu lidt mere om ham end vi vidste før. Charlie var lidt rusten i hans evne til at få fuld kontrol over hans balance og drejeinstrumenter i koordination med de øvrige basisinstrumenter. Hans co-pilot var endnu værre stillet, han havde formodentlig ikke engang overskud til at forstå aflæsningen af højdemåleren. Begge havde deres bange anelser og spekulationer på grund af den kommende udnævnelsesliste og det faktum, at de var blevet forbigået de forrige gange, og oveni problemerne med deres respektive koner. Der var således kommet den eller de små yderligere distraktioner til, at det nu blev for meget. Den sidste lille dråbe, som ingen nogensinde ville være i stand til at kunne udpege, var det, der fik MacMillan og Minkiewicz til at miste kontrollen over deres fly på kort finale. Der opstod et gyseligt stall, som udviklede sig til et unaturligt dyk og flyet endte op i et flammende helvede på en skrænt tre mil fra den sikkerhed, lufthavnen på Søndrestrøm ville have bragt dem.

Refleksioner fra en pensionist

Ikke så længe efter MacMillan's død blev jeg forfremmet til oberst og blev forflyttet til et administrativt job i Pentagon, og jeg var i den grad parat til at tage af sted. Det, at være den kommanderende officer af en operationel flyvende enhed havde aldrig været min kop te. Den dag, da jeg som den



Kommanderende Officer var på officielt besøg hos MacMillan's enke og enkerne af de øvrige besætningsmedlemmer husker jeg, som den værste dag i mit liv.

Efter jeg havde forladt enheden, begyndte jeg at indse, at hvis jeg havde været en kommandør i den reelle forstand af ordets betydning, så havde MacMillan's havari aldrig fundet sted. Jeg kunne have gennemgået rapporterne på hans PFC'er mere nøjagtige i stedet for bare at underskrive dem rutinemæssigt. Jeg kunne have insisteret på, at han gjorde mere ud af hans videreuddannelse og hans vedligeholdende træning eller jeg kunne have haft nogle mere dybgående diskussioner med ham omkring hans holdninger. Jeg kunne have taget et hvilket som helst tiltag, og hvert enkelt kunne have reddet ham. Alt i alt er det jo det, man forventer af en kommanderende officer. En kommandør er ansvarlig for, at en enhed udfører dens opgaver sikkert og effektivt, og må aldrig lade stå til, således at en marginal besætning kan få mulighed til at slå sig selv ihjel. Det virker simpelt nu, men hvor lå det fjernt dengang.

Det er nu mere end 10 år siden, og jeg er for længst gået på pension. Mit liv handler om at spille golf, fiske og ligge på stranden, men jeg vågner til tider op i den mørke nat - rystende og svedende, fordi jeg atter for mit indre blik har set en C-124 komme tordnende ud af nogle snefyldte lave skyer og eksplodere mod den is og de klipper, der omgiver Søndre Strømfjord. Som regel varer det timer, før jeg kan sove igen og nogle gange slet ikke, fordi jeg ikke var nogen leder eller kommandør i ordets faglige forstand og derfor må jeg også i min endelige analyse nå frem til – det var mig, der dræbte MacMillan!

Det er mit håb, at denne artikel kan frembringe nogle overvejelser hos læseren. Mit argument for at oversætte artiklen er, som de fleste godt ved, at vi altid påvirker hinanden og bør tænke på, at det gælder i negativ såvel som i positiv retning - og det fra øverste ansvarlige chef hos SLV og via inspektører, skolechefer, instruktører, flyvekammerater og ned til spørgsmål eller bemærkning fra yngste teorielev.

Af en eller anden ukendt grund er det som oftest således at sjuskede, nemme, overfladiske og "smarte" metoder og holdninger hurtigere optages og videreføres end de korrekte, og til tider lidt firkantede og besværlige procedurer og regelretheder. Det er derfor af yderste betydning, at nøglepersonel på et hvilket som helst niveau fastholder de evner og dyder, der i sidste instans skal fremme respekten og dermed sikkerheden inden for al flyvning.

Michael Paulsen (Raven)

Gebyrer 2008

Gebyrreglement 2008 er nu blevet behandlet i Gebyrudvalget, der er et rådgivende organ nedsat af SLV. De repræsenterede brugerorganisationer har her fået lejlighed til at fremføre deres synspunkter om det nye gebyrreglement.

Alle gebyrerne er mellem 2007 og 2008 reguleret med 4,5 pct., mens afgifterne i følgende tabeller:

- 6C Luftfartøjer over 2.730 kg eller luftfartøjer, som ikke udelukkende anvendes privat
- 8D Teletekniske anlæg, inkl. betaling for kontrol af måleresultater
- 8G Tilsyn med flyvekontrolltjeneste

i overensstemmelse med bestemmelserne i Luftfartsloven, hvor afgifterne er fastsat, er reguleret med 2,6 pct.

Gebyrreglement 2008 (BL 9-10) vil fra den 1. januar være at finde på SLVs hjemmeside, www.slv.dk.

Som en service til brugerne er der lavet detaljerede beskrivelser kaldet stamkort for de enkelte gebyrer og afgifter. Stamkortene skal være med til at sikre en større gennemsækelighed vedrørende ydelsernes indhold. I Gebyrreglementet/PDF-dokumentet på vores website kan du klikke videre på det/de relevante beløb og se stamkortet, som hører til gebyret eller afgiften.

Farvel til Henrik Sandum som fokuspersion for GA-området

"Jeg har valgt at sige farvel til mit nuværende arbejdsområde – for at tage fat på en ny epoke i min karriere. Jeg har nu sagt goddag til andet job i SLV. Det har været utroligt spændende, lærerigt, og sjovt at arbejde med så forskellige opgaver som lovgivning, tilsyn og flyvesikkerhedsmæssige aspekter i forhold til hele GA-området. Jeg har oplevet mange positive møder og debatter og jeg har mødt mange fornuftige privatpiloter ude i marken, i flyveklubberne, ved træffene, under afholdelse af roadshow mv. Jeg vil dog gerne benytte denne sidste lejlighed til at løfte det yderste led af min lillefinger: Kære privatpiloter husk nu, at I skal tænke jer om, når I flyver – I er selv ansvarlige for at skulle planlægge flyvningen grundigt, men min erfaring igennem de sidste seks år viser, at der fortsat kan gøres en betydelig indsats for at højne det flyvesikkerhedsmæssige niveau i forbindelse med god flyveplanlægning".