

Oscar Yankee

Veteran & Eksperimentalfly · EAA Chapter 655 · 1/2024





www.eaa655.dk



Jan Dorn Johansson
formand
Egå Engvej 170 • 8250 Egå
+45 4034 7342
jdj@eaa655.dk



Tim Jørgensen
chaptersekretær
Vinkelvej 9 • 6100 Haderslev
+45 2427 0414
chaptersekretaer@eaa655.dk



Morten Ligaard Kristensen
Bøgevej 37 • 7470 Karup
+45 2214 8115
mlk@eaa655.dk



Claus Vad
teknik- og rallyansvarlig
Ring Byvej 15, Ring • 8740 Brædstrup
+45 2513 7373
cv@eaa655.dk



Jan Dahl Thøgersen
IT-ansvarlig
Bedervej 136 • 8320 Mårslet
+45 2929 1476
it-ansvarlig@eaa655.dk



Torben Matzen
kasserer & chef i brændstofselskabet
Nykirkevej 4 • 9520 Skørping
+45 2019 3265
tnm@eaa655.dk

Oscar Yankee

Veteran & Eksperimentalfly • EAA Chapter 655
ISSN 1603-0494

“Oscar Yankee” - redaktion & lay-out

Thorbjørn Brunander Sund (ansv.)
Søndervang 13 • 6862 Tistrup
+45 2290 1918
redaktoer@eaa655.dk

Morten Munkesø
Ved Kæret 17B • 4000 Roskilde
+45 3045 4655
morten@munkesoe.dk

Artikler og illustrationer

Uopfordrede bidrag er velkomne.
Fremsendes elektronisk – gerne ledsaget af digitale illustrationer (vedhæftede JPEG-filer).

Disclaimer

Indholdet i artikler bragt i bladet er ikke nødvendigvis udtryk for klubbens/bladets holdning, men står for den enkelte forfatters/bidragydners egen regning.

Deadlines

Ultimo februar, maj, august og november.

Ældre eksemplarer

kan læses på www.eaa655.dk

Forside: RVAtors Roskilde display
(foto - Thorbjørn Brunander Sund)

Indhold

- 3 - Bestyrelsens klumme / Generalforsamling
- 4 - KZ Rally 2024
- 5 - Arrangementskalender
- 6 - Risikovurdering for KZ Rally 2024
- 10 - Med OY-DZE på vingerne
- 12 - KZ nostalgi
- 14 - Bremsen til PA-22
- 15 - Projektportalen 5 år
- 16 - Women in Aviation
- 18 - OY-RVA ditching (fra FLYV)

Bestyrelsens klumme

marts 2024

Kære alle

Endnu en gang står vi med et nyt Oscar Yankee, og stor tak til redaktør Thorbjørn for den indsats og iver han ligger i OY.

De seneste nyheder fra Van's Aircraft er, at det går fremad - generelt med prisstigninger på ca. 30%. Det vigtigste er dog, at fremtiden ser lysere ud for Van's og alle RV'erne.

Desværre må vi også meddele, at vores næstformand, Orla Kragh Jensen, har valgt at forlade bestyrelsen. Vi takker Orla for hans store indsats gennem mange år. Orla har ligeledes ikke ønsket at fortsætte som instruktør på lærredskurset, så bestyrelsen er i fuld gang med at lede efter en erstatning. Det betyder desværre, at lærredskurset for nærværende udsat, indtil vi får en ny instruktør på plads. I bestyrelsen havde vi for nyligt fornøjelsen af vores nytårskur. Vi gik igennem KZ & V's strategi og opgaverne for det kommende år. Emnerne var mange, men handlede primært om at sikre klubbens fremtid, sikre bedst mulig service for medlemmerne og mere lavpraktiske ting som f.eks. en lempning af kravet til svejsecertifikat. Rom blev som sagt ikke bygget på en dag, og husk på at for at lave en ændring skal man ændre så lidt så muligt.

Vi planlagde også aktiviteter for det kommende år.

Bl.a. genopliver vi klubture, hvor der er tre planlagt i det kommende år, alle indenfor rimelig afstand så at alle kan være med lige meget om man kommer fra Nord, Syd, Øst eller Vest. Hold øje med hjemmesiden og Facebook for de nærmere detaljer, men jeg kan røbe at turene går til Tyskland.

Vi har også hørt fra EAA i Sverige og fået invitation til deres rally, som i år afholdes i Borlänge (ESSD) 1. og 2. juni. Selvom der er lidt langt, håber jeg, at vi kan blive repræsenteret af OY fly, det er en god måde at holde forbindelsen til de andre nordiske lande ved lige.

Gennem *European Federation of Light, Experimental & Vintage Aircraft* (EFLEVA) er vi blevet gjort opmærksomme på kravet om registrering i forbindelse med flyvning til England. Således skal man enten på GAR hjemmesiden

www.submit-general-aviation-report.service.gov.uk/welcome/

eller via en 3. parts læsning rapportere en række data, inden man flyver til England, da man ellers risikerer en heftig bøde.

Afslutningsvis har vi modtaget en invitation til **Festival of Flight** på Old Warden (EGTH). Festival of Flight afholdes af Shuttleworth Collection for at fejre, at man nu har afholdt flyveopvisninger på Old Warden i 60 år, og alle er velkommen, men nok i særdeleshed hvis man kommer i et fly af ældre dato.

Og skulle man nu sidde og tænke: Ej, hvor ville det være fedt at se en Focke-Wulf FW190 replika, så kan formanden anbefale et besøg på flymuseet i Västerås.

Jan, formand

KZ & Veteranfly Klubben



Indkaldelse til Generalforsamling

Der afholdes generalforsamling i forbindelse med KZ Rally i teltet ved Skinderholm Skunkworks på Herning Lufthavn

Lørdag 15. juni 2024 kl. 14:00

Dagsorden -

- 1 - Valg af dirigent
- 2 - Aflæggelse af beretning
- 3 - Fremlæggelse af regnskab
- 4 - Fastsættelse af kontingent

Herunder: Fastsættelse af tilskud fra KZ & Veteranfly Klubben til Restaureringsfonden

- 5 - Valg af medlemmer til bestyrelsen
- 6 - Valg af revisorer

Valg af revisor til KZ & Veteranfly Klubbens Restaureringsfonden af 15. juni 1985

- 7 - Behandling af indkomne forslag
- 8 - Eventuelt





Rally afholdes i forbindelse med Åbent Hus
på Herning Lufthavn (i rammerne af Skinderholm Skunkworks)

14.-16. juni 2024

Vi satser på, at weekenden vil være fyldt med aktiviteter på jorden og i luften, da vi har allieret os med:

- | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| - Flyvevåbnet | - DropZone Denmark | - Herning Modelflyveklub |
| - Midtjysk Flyveklub | - Herning UL Flyveklub | - Rene Amstrup |
| - Herning Motorflyveklub | - Herning Svæveflyveklub | ... og flere kommer til! |

Der arbejdes på at få DK-premiere på første flyvning med Swift Fuel - et CO₂-neutralt flybrændstof uden bly og fremstillet af biomasse.

Betalingen (for gæster over 12 år) giver adgang til -

- * Fredag eftermiddag / aften - Grill-selv (medbring selv kød) med fri drikkevarer
- * Lørdag - Morgenmad, snacks og et festmåltid om aftenen samt øl, vin & vand.
- * Søndag - Brunch

Rally i sig selv er gratis for klubbens medlemmer, da det indgår i kontingentet.

Se mere på klubbens opdaterede hjemmeside www.eaa655.dk

Se mere om flyvepladsen EKHG her: https://aim.naviair.dk/media/files/0uim3eci4kg/EK_AD_2_EKHG_en.pdf

Landingsafgift: 50 DKK for fri operationer hele weekenden og nul opholdsafgift.

Det er ikke tilladt at lave touch-and-go's, og anflyvningerne skal varieres af hensyn til støjbelastning af naboer.

Tilmelding senest 7. juni - <https://projects.eaa655.dk/social-events/rally-2024/signup>

Vi glæder os til at se Jer alle til en hyggelig weekend i flyvningens tegn!

Arrangementer & Events



Klubtur – Wyk auf Föhr – EDXY

18/05/2024 09:30 – 19:00

Vi tager på en lille tur til Wyk auf Föhr, hvor der er skøn natur og en hyggelig lille by, hvor vi kan gå en tur på stranden og nyde en dejlig frokost



KZ Rally 2024

14/06/2024, 12:00 – 16/06/2024, 14:00

Herning Lufthavn - Skinderholmvej 25, Herning

Landingsafgift:

50 DKK for fri operationer hele weekenden og nul opholdsafgift.

Det er ikke tilladt at lave touch-and-go's, og anflyvningerne skal varieres af hensyn til støjbelastning af naboer.

Tilmelding (senest 7. Juni):

<https://projects.eaa655.dk/social-events/rally2023/signup>

Vi glæder os til at se Jer alle til en hyggelig weekend i flyvningens tegn!



Klubtur – Heringsdorf (Hangar 10) – EDAH

05/07/2024 09:30 – 18:00

Vi tager en tur til Heringsdorf i Tyskland, hvor man kan opleve det spændende flymuseum.

www.hangar10.de



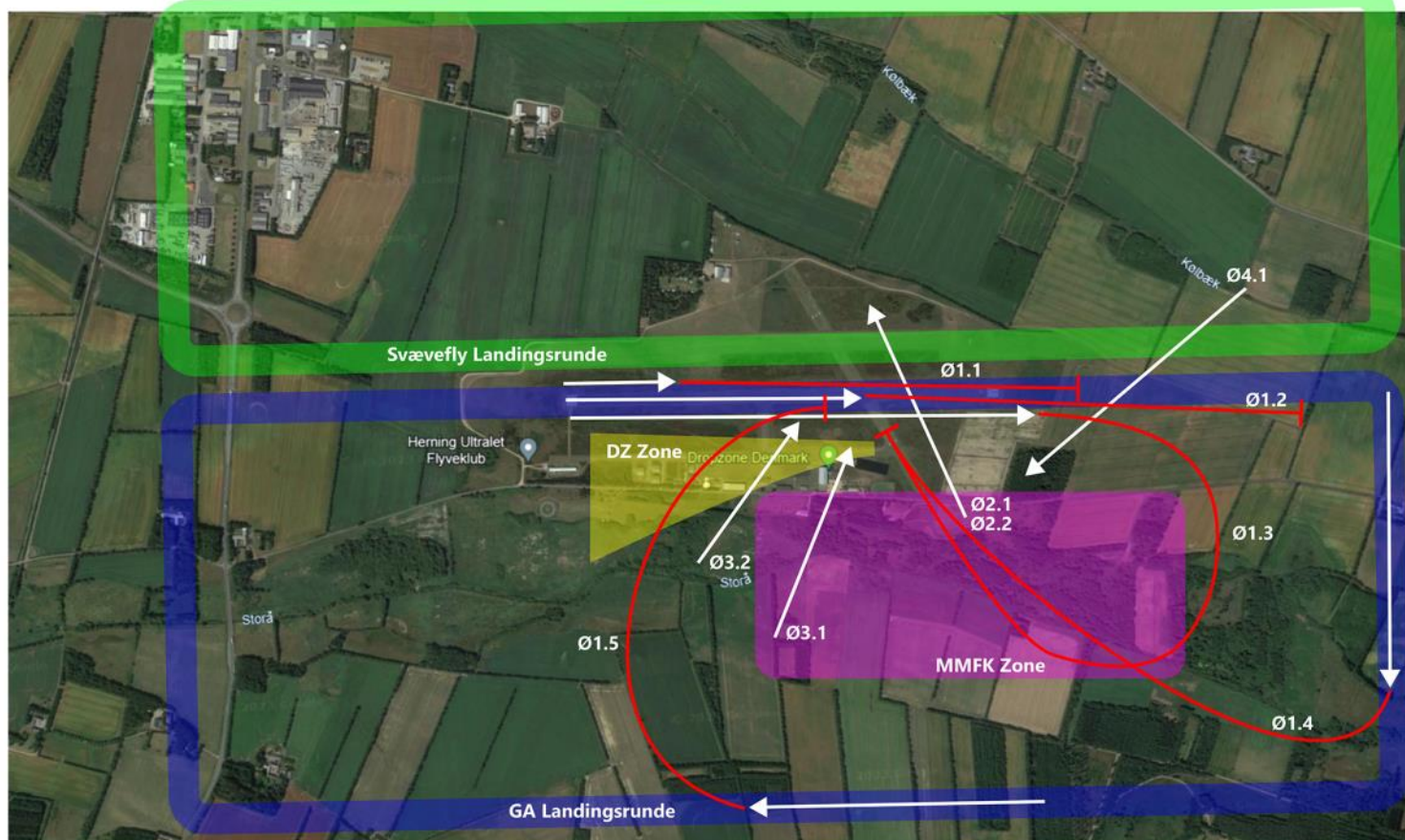
Klubtur – Vintage Aerobatic World Championship 2024 – EKOD

24/08/2024 08:30 – 21:00

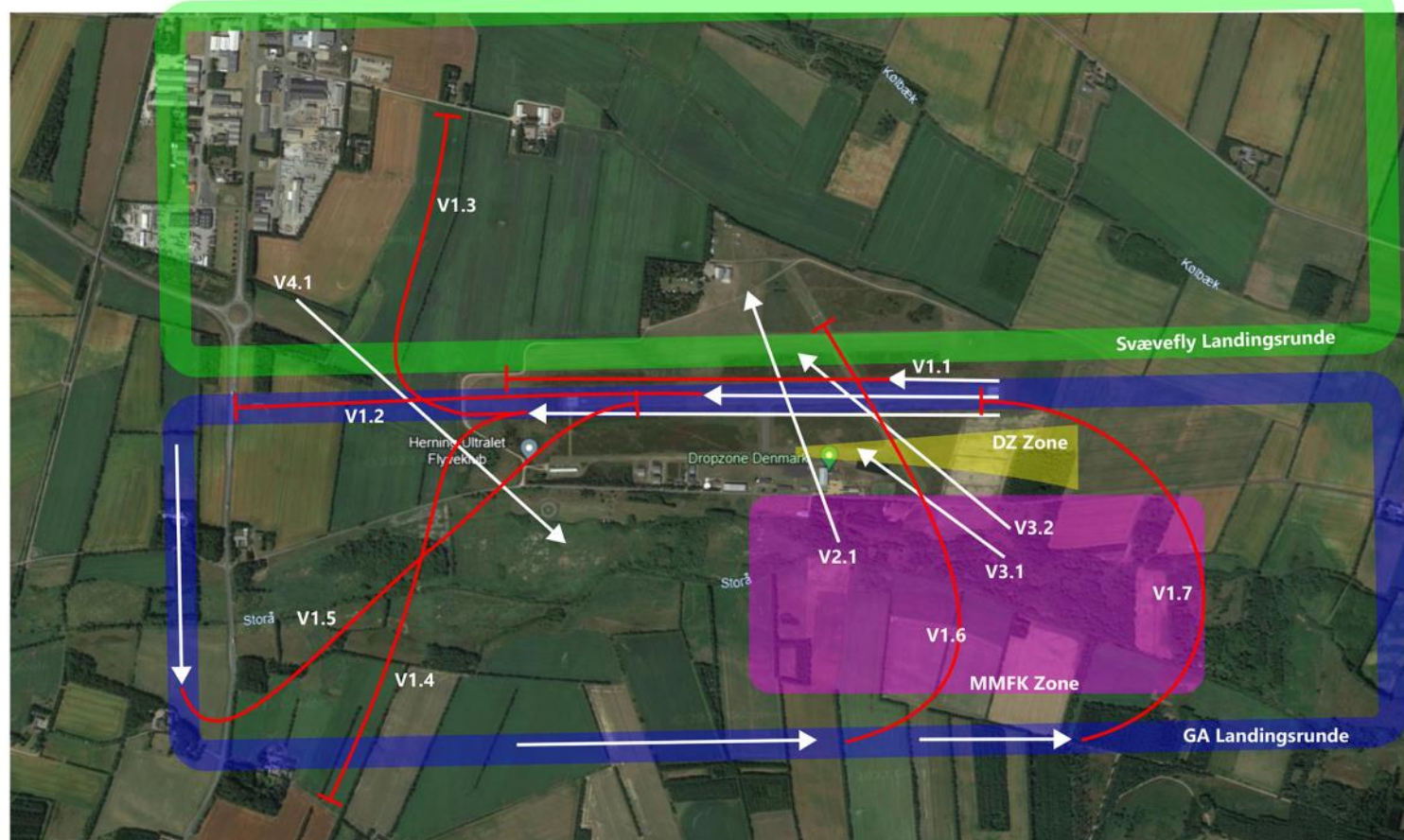
Vi tager en tur over og kigger på de flotte gamle veteranfly og dygtige piloter, der laver luftakrobatik på himlen over Odense (HCA Airport).

www.vintageaerobatic.com

Situationskort 1 til Risikovurdering - Højde: 0 til 1000 Ft - Scenarier for bane i brug = 09



Situationskort 2 til Risikovurdering - Højde: 0 til 1000 Ft - Scenarier for bane i brug = 27



Risikovurdering for Rally 2024

- samtidig med afholdelse af internationalt radiostyret modelflystævne på Herning Flyveplads

af Claus Vad

I skrivende stund er vi godt i gang med forberedelserne til KZ Rally, som afholdes på Herning Lufthavn 14.-16. juni 2024, hvor det også fandt sted i '22 og '23, hvor vejret var rigtig godt.

De to foregående år blev rallyet gennemført den anden weekend i juni (som man husker det fra Stauning for nogle år siden), men i år ville det give et tidsmæssigt sammenfald med Flyvevåbnets Åbent Hus i Aalborg.

Vi har undersøgt, om vi kunne afholde rallyet weekenden før, men det ville være samtidig med svenskernes EAA-rally, og af principielle årsager vil vi give vores medlemmer mulighed for at deltage i nabolandenes fly-ins.

Dernæst kikkede vi på weekenden efter, og der har vi et arrangementsoverlap med et internationalt stævne for radiostyrede modelfly på Herning Lufthavn. Det har givet anledning til at lave en risikovurdering for at finde ud af, om det er forsvarligt at afholde et stævne for GA-fly på lufthavnen med forventet intensiv flyveaktivitet, samtidig med at der holdes et stævne med radiostyrede modelfly lige ovre på den anden side af vejen.

Vi har benyttet den samme metode som i industrien til at dokumentere, hvordan risikobilledet ser ud, og har besluttet, at det kan være interessant for Oscar Yankee's læsere at få et indblik i, hvordan det fungerer.

1. Der skal oprettes en *risikomatrice*, som giver skalaer for *konsekvens* og *frekvens* af forskellige hændelser. Skalaerne går fra 1 til 10, hvor 1 er udtryk for den lavest tænkelige konsekvens, og 10 svarer til den højest tænkelige. Ligeså med frekvens, at 1 er en hændelse, der nærmest aldrig sker, og 10 svarer til en meget almindeligt forekommende hændelse.

2. Vi udarbejder et skema til at indfange de forskellige sandsynlige *scenarier*, og som også indeholder en *scoring* af disse i forhold til hvilken rating, det har i forhold til konsekvens og frekvens, hvis hændelsen indtræffer. Risiko-scoren er produktet af konsekvens-score og frekvens-score

3. I risikovurderingen indgår nogle situationskort til visualisering af scenarierne, som giver nogle referencer tilbage til ratingerne i skemaet.

Processen omkring selve risikovurderingen er:

Vi kigger på situationskortene.

Så forestiller vi os de igangværende aktiviteter og vurderer, om der er elementer i det normale driftsmønster, som giver konflikter mellem aktiviteterne eller potentielt farlige hændelser. Dem forholder vi os til og noterer.

Dernæst forholder vi os til unormale hændelser - fx

- * motorstop på GA fly

- * en faldskærmsudspringer, der kommer ind fra en ikke planlagt vinkel

- * en svæveflyvepilot, der finder en termikboble og ikke er opmærksom på, at vedkommende driver ind over pladsen

- * et radiostyret modelfly, der mister radiokontakten til kontrolløren og flyver i en vilkårlig retning.

Sådanne scenarier har vi indfanget og ratet.

Scenariet bliver først ratet i forhold til, at der ikke laves nogen mitigering af risikoen (at der ikke er nogen foranstaltninger, som skal formilde eller forhindre scenariet i at udspille sig eller reducerer konsekvenserne af det).

Dernæst ser man på, hvilke foranstaltninger man kan stille op - sikre mitigeringer og øvrige mitigeringer. De sikre mitigeringer kaldes *barrierer* - tiltag, som vil sikre eller fjerne muligheden for, at scenariet kan opstå. Derudover er der de øvrige mitigeringer, som er skærpet opmærksomhed på at fange en hændelse (eller en situation, der kan udvikle sig) så tidligt som muligt, så man har mulighed for at reagere på den.

Når man har lavet disse mitigeringer (hvis det er relevant på et givet scenarie), kan man score den igen. Man tildeler den en *konsekvens-rating* fra 1 til 10 og en *frekvens-rating* ligeledes fra 1 og 10. Så ganger man de to tal sammen og får risikoprioritetsnummeret - fra 1 til 100. Dette nummer er et udtryk for, hvornår en farlig konsekvens er meget sandsynlig og dermed bliver til en højt-profileret risiko, som man skal have minimeret.

Man laver først risikoprioritetsnummeret på den ikke-mitigerede risiko og derefter endnu en gang med de risikomitigerende foranstaltninger for at vurdere, hvor effektive barriererne og de øvrige mitigeringer er. Derefter bedømmer man ud for hver linje, om risikoen med mitigeringer er acceptabel.

Mitigeringerne noteres i en handlingsliste, som man efterfølgende kan bruge til at opsummere alle de ting, man skal huske at få bragt i orden, inden man afholder arrangementet.

Den endelige risikovurdering godkendes af lufthavnen og forelægges Trafikstyrelsen.

Derfor kan vi igen i år afholde rally, samtidig med at det internationale radiostyrede modelflystævne på Herning Lufthavn gennemføres.

Vi glæder os rigtig meget til at få en fælles og bredere oplevelse og større udstillingsvindue for både de lokale klubbers medlemmer og besøgende fra oplandet.

(se illustrationer og skemaer før og efter denne artikel)

mitigere

Den Store Danske / Fremmedord / mi-mo

Mitigere betyder 'mildne'.

ETYMOLOGI af latin *mitigare*, af *mitis* 'mild'

Risikovurdering for samtidig afholdelse af Abent Hus (m. Fly-In) og Internationalt stævne for radiostyrede modelfly d. 14.-16. Juni 2024 på Herning Lufthavn.

Risikoelementerne i denne risikovurdering er afgrænset til aktiviteterne omkring samtidig benyttelse af luftrummet over og lokalt omkring lufthavnen.

Udarbejdet af:
Katrine Bæk
Claus Vad
Axel Handrup

Dato:
15.01.2024

Tjekket af:

Godkendt af:

Godkendt dato:

ID #	Scenario reference (se kort)	Bane i brug	Beskrivelse af årsag / indledende hændelse	Beskrivelse af mulige konsekvenser	Frekvens rating uden mitigerings	Konsekvens rating uden mitigerings	Risiko rating uden mitigerings	Barrierer (sikre mitigerings)	Øvrige mitigerings	Frekvens Rating Med Mitigerings	Konsekvens Rating Med Mitigerings	Risiko Rating Med Mitigerings	Acceptabel?
1	Ø 1.1	09	Motorstop under tidlig take-off. Landing lige frem er eneste reelle/fornuftige mulighed. Ingen påvirkning af andre aktiviteter.	Nedlanding på banen med eventuelt overløb.	3	3	9	Ingen.	Ingen.	3	3	9	Ja
2	Ø 1.2	09	Motorstop under tidlig take-off. Landing lige frem er eneste reelle/fornuftige mulighed. Ingen påvirkning af andre aktiviteter.	Nedlanding i forlængelse af banen.	3	5	15	Ingen.	Ingen.	3	5	15	Ja
3	Ø 1.3	09	Motorstop under tidlig take-off (et par hundrede fod). Retur til bane 33 gennem modelflyveområde og eventuelt svæveflyveområde.	Nedlanding på banen med mulig kollision med modelfly og eventuelt svævefly under start/landing.	2	10	20	Ingen.	Spottere hos både MMFK, HsvK, DZ og i tårnet. Direkte 4-vejs kommunikation mellem disse. Modelfly viger. Svæverne afbryder eventuel start og lander hhv. kort/langt for undvigelse.	2	4	8	Ja
4	Ø 1.4	09	Motorstop på tværvind i ca. 800 fod. Retur til bane 33 gennem modelflyveområde og eventuelt svæveflyveområde.	Nedlanding på banen med mulig kollision med modelfly og eventuelt svævefly under start/landing.	2	10	20	Ingen.	Spottere hos både MMFK, HsvK, DZ og i tårnet. Direkte 4-vejs kommunikation mellem disse. Modelfly viger. Svæverne afbryder eventuel start og lander hhv. kort/langt for undvigelse.	2	4	8	Ja
5	Ø 1.5	09	Motorstop på medvind i ca. 1.200 fod. Retur over DZ området til bane 09	Nedlanding på banen med mulig kollision med faldskærmspringere.	2	10	20	Ingen.	Spottere hos både MMFK, HsvK, DZ og i tårnet. Direkte 4-vejs kommunikation mellem disse. Faldskærmspringere viger. Svæverne afbryder eventuel start og lander hhv. kort/langt for undvigelse.	2	5	10	Ja
6	Ø 2.1	09	Modelfly på afveje (alle retninger) med entry indenfor kritisk område (GA/DZ). Årsag er mistet radiokontakt med modelfly udenfor modelflyveområdet eller med retning ud af området.	Kollision med GA fly, tilskuere eller faldskærmspringere.	2	10	20	Ingen.	Fail-safe system på RC model sætter gas på tomgang og svag dykror. Advisering på intern radio og på 121.005.	2	4	8	Ja
7	Ø 2.1	09	Modelfly på afveje (alle retninger) med entry indenfor kritisk område (GA/DZ). Årsag er pilotfejl.	Kollision med GA fly, tilskuere eller faldskærmspringere.	2	10	20	Ingen.	Sikkerhedsrepræsentant hos MMFK griber ind og overtager kontrollen, hvis nødvendigt. Advisering på intern radio og på 121.005.	2	4	8	Ja
8	Ø 3.1	09	Faldskærmspringer kommer ind sydligt gennem modelflyveområdet grundet springerfejl.	Kollision mellem faldskærmspringer og modelfly.	7	10	70	Ingen.	Spottere hos både MMFK, DZ og i tårnet. Direkte 3-vejs kommunikation mellem disse. MMFK viger.	2	4	8	Ja
9	Ø 3.2	09	Faldskærmspringer lander for nordligt ved taxavej / hovedbane grundet springerfejl.	Kollision mellem faldskærmspringer og GA fly.	7	10	70	Ingen.	Spottere hos både MMFK, DZ og i tårnet. Direkte 3-vejs kommunikation mellem disse. MMFK og GA viger.	3	4	12	Ja
10	Ø 4.1	09	Svæveflyver finder termikboble drivende mod syd, og kommer dermed ind over hovedbanen.	Kollision mellem svævefly og GA fly.	4	10	40	NOTAM / info om ingen skoleflyvning på dagen. Gælder alle aktiviteter.	Briefing af svæveflyverne inden start om at lade sydlige bobler gå. Spottere hos alle aktiviteter samt kommunikation på 121.005.	2	10	20	Ja
11	V 1.1	27	Motorstop under tidlig take-off. Landing lige frem er eneste reelle/fornuftige mulighed. Ingen påvirkning af andre aktiviteter.	Nedlanding på banen med eventuelt overløb.	3	3	9	Ingen.	Ingen.	3	3	9	Ja
12	V 1.2	27	Motorstop under tidlig take-off. Landing lige frem er eneste reelle/fornuftige mulighed. Ingen påvirkning af andre aktiviteter.	Nedlanding i forlængelse af banen.	3	5	15	Ingen.	Ingen.	3	5	15	Ja
13	V 1.3	27	Motorstop under tidlig take-off (et par hundrede fod). Landing mod nord.	Nedlanding med mulig kollision med svævefly.	3	10	30	Ingen.	Spottere hos både HsvK og i tårnet. Direkte kommunikation på 121.005. Svæveflyvestarter afbrydes.	3	5	15	Ja
14	V 1.4	27	Motorstop under tidlig take-off (et par hundrede fod). Landing mod syd.	Nedlanding.	3	5	15	Ingen.	Ingen.	3	5	15	Ja
15	V 1.5	27	Motorstop på tværvind i ca. 800 fod. Landing mod syd, alternativt retur til bane 09.	Ledlanding.	3	5	15	Ingen.	Ingen.	3	5	15	Ja
16	V 1.6	27	Motorstop på medvind i ca. 1.200 fod. Retur til bane 33 gennem modelflyveområdet, DZ området og eventuelt svæveflyveområdet.	Nedlanding med mulig kollision med modelfly, faldskærmspringer eller svævefly.	3	10	30	Ingen.	Spottere hos alle aktiviteter. Direkte kommunikation mellem disse på intern radio og på 121.005. MMFK og DZ viger. Svæveflyvestarter afbrydes og der landes hhv. langt/kort for undvigelse.	2	5	10	Ja
17	V 1.7	27	Motorstop på medvind i ca. 1.200 fod. Retur over modelflyveområdet og DZ området til bane 27.	Nedlanding på banen med mulig kollision med modelfly eller faldskærmspringer.	3	10	30	Ingen.	Spottere hos alle aktiviteter. Direkte kommunikation mellem disse på intern radio og på 121.005. MMFK og DZ viger.	2	5	10	Ja
18	V 2.1	27	Modelfly på afveje (alle retninger) med entry indenfor kritisk område (GA/DZ). Årsag er mistet radiokontakt med modelfly udenfor modelflyveområdet eller med retning ud af området.	Kollision med GA fly, tilskuere eller faldskærmspringere.	2	10	20	Ingen.	Fail-safe system på RC model sætter gas på tomgang og svag dykror. Advisering på intern radio og på 121.005.	2	4	8	Ja
19	V 2.1	27	Modelfly på afveje (alle retninger) med entry indenfor kritisk område (GA/DZ). Årsag er pilotfejl.	Kollision med GA fly, tilskuere eller faldskærmspringere.	2	10	20	Ingen.	Sikkerhedsrepræsentant hos MMFK griber ind og overtager kontrollen, hvis nødvendigt. Advisering på intern radio og på 121.005.	2	4	8	Ja
20	V 3.1	27	Faldskærmspringer kommer ind sydligt gennem modelflyveområdet grundet springerfejl.	Kollision mellem faldskærmspringer og modelfly.	7	10	70	Ingen.	Spottere hos både MMFK, DZ og i tårnet. Direkte 3-vejs kommunikation mellem disse. MMFK viger.	2	4	8	Ja
21	V 3.2	27	Faldskærmspringer lander for nordligt ved taxavej / hovedbane grundet springerfejl.	Kollision mellem faldskærmspringer og GA fly.	7	10	70	Ingen.	Spottere hos både MMFK, DZ og i tårnet. Direkte 3-vejs kommunikation mellem disse. MMFK og GA viger.	3	4	12	Ja
22	V 4.1	27	Svæveflyver finder termikboble drivende mod syd, og kommer dermed ind over hovedbanen.	Kollision mellem svævefly og GA fly.	4	10	40	NOTAM / info om ingen skoleflyvning på dagen. Gælder alle aktiviteter.	Briefing af svæveflyverne inden start om at lade sydlige bobler gå. Spottere hos alle aktiviteter samt kommunikation på 121.005.	2	10	20	Ja



Risikomatrice

Konsekvens skala

Konsekvens Rating	1	2	3	4	5
Kort Form	Hændelse uden nogen praktisk betydning.	Hændelse af minimal påvirkning	Minimalt skadelig, ikke alvorlig hændelse	Mindre skadelig, ikke alvorlig hændelse	Skadelig, men ikke alvorlig hændelse
BESKRIVELSE	Ingen personlige påvirkninger. Ingen materielle skader. Ikke bemærkelsesværdig.	Ingen personlige påvirkninger. Ingen materielle skader, men stadig bemærkelsesværdig.	Ingen personlige påvirkninger Minimal grad af materielle skader.	Ingen personlige påvirkninger. Lav grad af materielle skader. Udløser ingen lokal mediebevågenhed.	En eller flere personlige påvirkninger af ikke-skadelig karakter. Ingen skade på infrastruktur. Begrænset grad af materielle skader. Udløser ingen eller lav grad af lokal mediebevågenhed.

Frekvens skala

Frekvens Rating	1	2	3	4	5
Kort Form	Sker nærmest aldrig.	Sker meget sjældent	Sker i et fåtal af tilfældene	Usandsynligt	Sker i halvdelen af tilfældene.
BESKRIVELSE	Uden historisk forekomst.	Historisk forekomst, men ingen eller et enkelt kendt tilfælde i nyere tid.	Enkelte tilfælde i nyere tid.	Alment kendte tilfælde, men som ikke forekommer i majoriteten af potentielle tilfælde	Lige stor sandsynlighed for at hændelsen intræffer, som at den ikke gør.

6	7	8	9	10
Mindre alvorlig hændelse	Alvorlig hændelse	Meget alvorlig hændelse	Kritisk hændelse	Katastrofe
En eller flere personskafer der ikke giver varige mén og ikke kræver medicinsk behandling. Mindre skade på infrastruktur med mindre eller ingen kommunal betydning og mindre lokal betydning. Nogen grad af materielle skader. Udløser nogen grad af lokal mediebevågenhed.	En eller flere personskafer der kan give/giver varige mén og kræver hurtig medicinsk behandling (skadestue). Nogen skade på infrastruktur med mindre kommunal- og nogen lokal betydning. Større grad af materielle skader. Udløser lav grad af national- og nogen grad af lokal mediebevågenhed.	En eller flere personskafer, der med sikkerhed giver varige mén, og kræver hurtig medicinsk behandling (forbinding & skadestue). Nogen skade på infrastruktur med nogen kommunal og stor lokal betydning. Omfattende grad af materielle skader. Udløser nogen grad af national- og høj grad af lokal mediebevågenhed.	En eller flere kritiske og irreversible personskafer, der kræver akut medicinsk behandling (førstehjælp & ambulance). Stor skade på infrastruktur og materiel med stor kommunal betydning. Udløser høj grad af national- og høj grad af lokal mediebevågenhed. Udløser bevågenhed fra nationale brancheorganisationer.	En eller flere dødsfald. Meget omfattende skader på infrastruktur & materiel, med stor samfundsmæssig påvirkning. Udløser nogen grad af international- og høj grad af national mediebevågenhed. Udløser bevågenhed fra internationale og nationale brancheorganisationer.

6	7	8	9	10
Sandsynligt	Sker i den overvejende del af tilfældene	Sker i langt de fleste tilfælde	Sker meget ofte.	Sker nærmest altid / hele tiden.
Alment kendte tilfælde, og som forekommer i majoriteten af potentielle tilfælde.	Mange tilfælde i nyere tid i forhold til potentielle tilfælde.	Det er ikke almindeligt at en potentiel hændelse sker, uden hændelsen også sker.	Kun enkelte af de potentielle tilfælde fører ikke til tilfældene.	Sker hver gang den indledende årsag forekommer med en tilsvarende grænsende sandsynlighed.

Sikkerhedstiltag udover den fastsatte driftshåndbog

- 1 - Navngiven sikkerhedsrepræsentant/flyveleder på modelflyveplads - rotation mellem 3 sikkerhedsrepræsentanter
 - 2 - Flyveleder på EKHG - rotation mellem 2 repræsentanter
 - 3 - Flyveleder/sikkerhedsansvarlig på Dropzone og hos Herning Svæveflyveklub (som altid)
 - 4 - Direkte 3vejs kommunikation på lukket frekvens mellem EKHG, modelflyveplads og dropzoneDK.
- Ud over den lukkede kommunikation lytter alle fire aktører aktivt med på GA frekvens 121,005
- 5 - Kun certificeret flyvning på modelflyvepladsen
 - 6 - Udstedelse af NOTAM om modelflyaktivitet syd for EKHG
 - 7 - Tværbane (15/33) er lukket i hele weekenden
 - 8 - Ingen skoleflyvninger for elever i GA, svævefly og modelflyvning v/ NOTAM
 - 9 - Grundig briefing af særlige aktiviteter inden påbegyndelse af dagens flyvning.
- Briefing skal indeholde gennemgang af øvrige aktiviteter på dagen, risikovurderingerne samt de mitigerende foranstaltninger



Forår i luften over Vendsyssel

fotos - Kurt Saxkjær

Veteranflyene er ved at blive fundet frem fra vinterhiene :-)
 Forleden var Strut Nordjyllands flotte KZ III OY-DZE fra 1946 ude at blive luftet i særdeles klart vejr med næsten ubegrænset sigtbarhed. Den aktive flyfotograf Kurt Saxkjær fik fornøjelsen af at sidde i passagersædet, og han har delt et par af sine billeder med os. Med Christian Meyer som pilot fløj de i 75 minutter over Vendsyssel og passerede bl.a. det legendariske Rubjerg Knude Fyr.



77 - KZ-III U-2

OY-DZE · D-EGIR · OY-AFF · OY-DZE · "61-613"

Kilde - Michael Andersen, Karup



ca. 1960 - foto: via Michael Andersen Collection

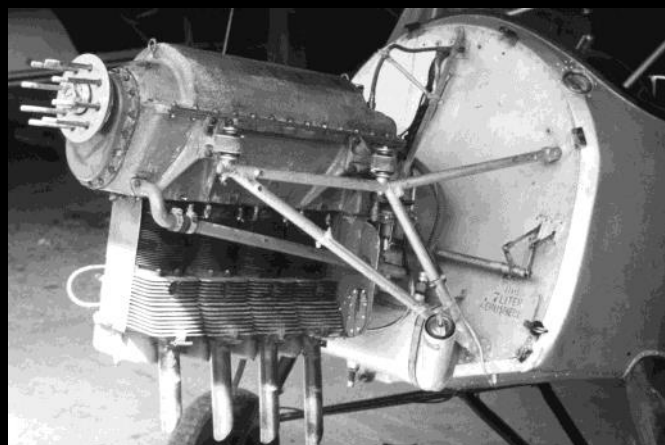
- | | |
|------------|---|
| 30.10.1946 | Første flyvning |
| 01.11.1946 | Registreret OY-DZE til Esper Boel, Nr. Alslev - LDB nr. 197 |
| 27.03.1956 | Ingolf Nielsen, Sønderborg |
| 28.03.1956 | Palle Thomsen, Bremen |
| 27.04.1956 | Registreret D-EGIR til Westdeutscher Luftfoto Palle Thomsen |
| 03.10.1958 | Flyet stationeret i Köln-Bonn i sommerperioden |
| 11.05.1962 | Slettet - solgt til Danmark |
| 23.02.1963 | Registreret OY-AFF - LDB nr. 556 |
| 29.03.1963 | Sofus Grum-Schwensen, Allerød |
| 06.02.1976 | J. Raahauge, Bredebro |
| 03.11.1978 | LDB udløbet (slettet 09.12.1982) |
| 00.00.1993 | Steen Asmussen, Kollund |
| 27.11.2007 | Sat til salg (som vrage) for 50.000,- (via Jens Møldrup) |
| 00.00.2015 | Under genopbygning ved Strut Nordjylland som OY-DZE i FLV farver (vinger fra OY-AAT brugt til genopbygningen) |
| 29.04.2021 | Registreret OY-DZE til Strut Nordjylland - bemalet som "61-613" |



1975 - Viborg - foto: Willy Jørgensen



1975 - Viborg - foto: Willy Jørgensen



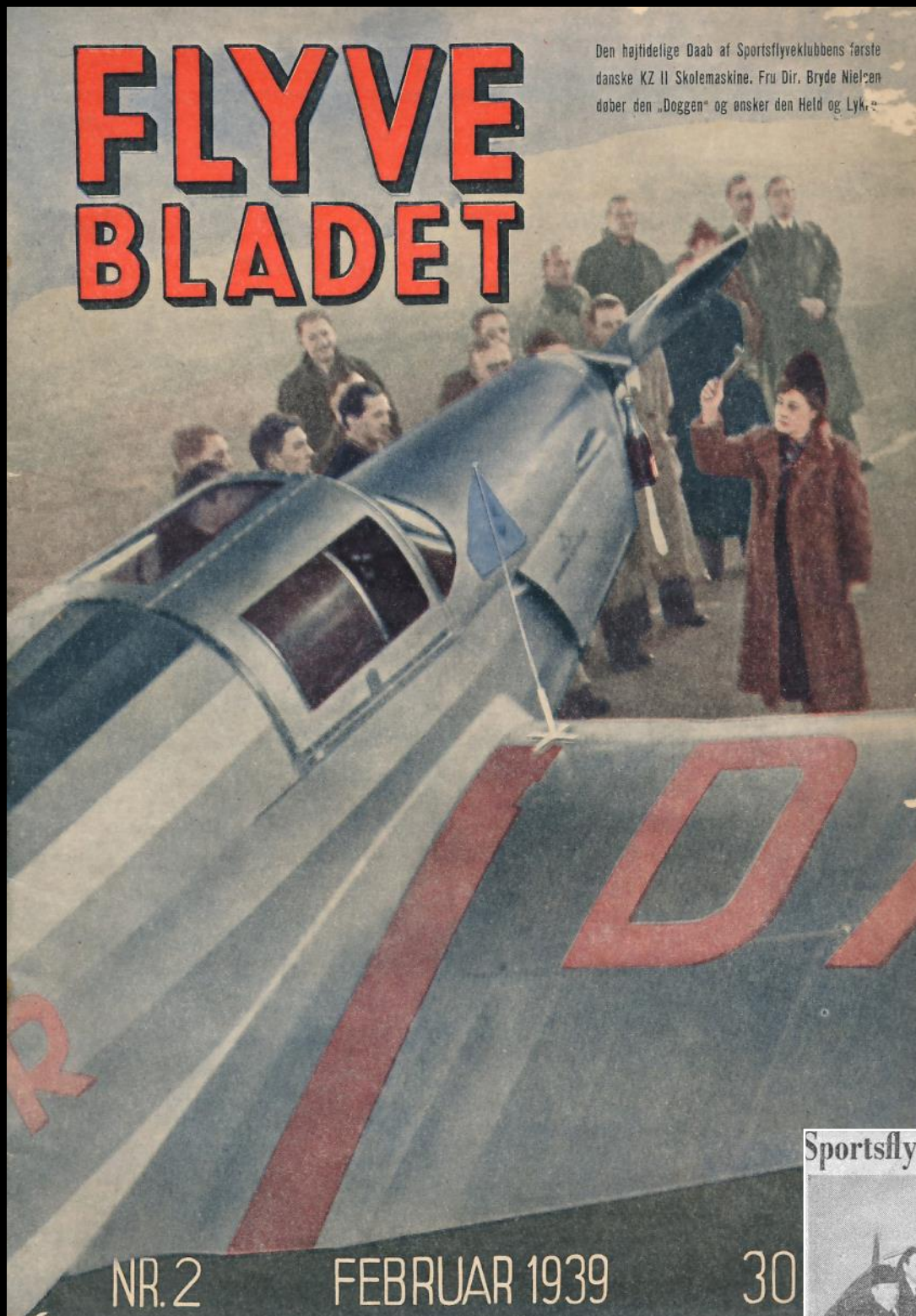
1974 - Allerød - foto: Michael Andersen

Sylvest Jensens Luftcirkus - et nostalgisk gensyn



Michael Andersen, Karup, har hos en marskandiser fundet et 1950-nummer af Billedbladet, som rummede en flot forside og 3-sider om tidens berømte luftcirkus. Nyd den sjældne artikel med meget KZ-guf :-)

OY-DAR - en KZ II Kupé's dåb



Illustrationer og data
via Michael Andersen

Magasinet "Flyvebladet" bragte i februar 1939 denne forside af KZ II Kupé OY-DAR.

1938 - Bygget i Kastrup. Foræret til Sportsflyveklubben af direktør Bryde Nielsen og Frode Hansen på betingelse af at flyet kunne bruges af dem i forbindelse med forretningsflyvninger (reg. 28. 12 1938 - LDB nr. 98). Døbt "Doggen" af fru Bryde Nielsen i Kastrup 9. januar 1939.

1940 - Deponeret på Kvistgaard.

1943 - Alle opmagasinerede fly læsset på 2 jernbanevogne og kørt mod København for en gennemgribende reparation hos Flyvetroppernes værksteder i forbindelse med Sportsflyveklubbens stiftelsesdag.

Juni 1943 - Brand i jernbanevogn på Islands Brygge. Det lykkedes at redde kroppene til OY-DAR og OY-DUU samt et sæt vinger. Motoren i god behold.

December 1943 - Beslaglagt af Værnemagten .

Sportsflyveklubbens I.K.Z. II døbt



Den nye danske Maskine. — Foran den ses fra venstre Direktør Bryde Nielsen, „Buldog“, der har stillet Maskinen til Klubbens Disposition, Formanden for Sportsflyveklubben, Trafikassistent Ohrt og Fru Dir. Bryde Nielsen, der døbt Maskinen. 9.-1.-39.

ÅDSKILLIGE af Sportsflyveklubbens Medlemmer lod sig ikke skræmme af det fæle Føre i Gaar Formiddags, men indfandt sig i Kastrup Lufthavn, hvor den første af de tre danske K. Z. II-Sportsflyvemaskiner, som „Buldog“a Direktør Bryde Nielsen sammen med Grosserer Frode Hansen, Java-Brønderierne, har stillet til Klubbens Disposition — den ene af Maskinerne bliver endda Gave helt og holdent — blev afleveret og døbt.

Klubbens Formand, Trafikassistent Ohrt, takkede i en Tale Direktør Bryde Nielsen og Frue, fordi de var kommet til Stede paa denne store Mærkedag for Klubben. Desværre var Situationen den ejendommelige, at i Verdens fladeste Land havde man ikke for Tiden en Flyveplads, hvor Klubbens Medlemmer kunde benytte den nye K. Z. II. Men dens Propeller vilde forhaabentlig komme til at synge omkap med Foraarets første Bebudere.

Man samledes i den store Hangar, og

Forbedret bremsesystem fra Steve's Aircraft til Piper PA-22

af Morten Munkesø

Ved et kontrollantbesøg i byggeværkstedet anbefalede Jørgen Koldsø, at jeg skulle forsøge at finde et alternativ til den originale Scott bremse master, som i en Piper PA-22 sidder under venstre sæde. Scott modellen er meget simpel i sin opbygning med en membran, som overfører trykket til de to bremsende hjul. Den er lidt svær at have med at gøre, idet der ikke er noget bremse-reservoir andet end på selve bremsemembranen.

Med en del erfaringer med vores gamle Piper Colt må jeg indrømme, at Piper PA-22 bremserne er ret utilstrækkelige, og dette mærkes særligt når man kører rundt med flyet på asfaltbane. På græs er der naturligt mere rullemodstand, så der går det lidt bedre, og man lever ofte med det.

Jeg havde set, at Steve's Aircraft, White City i Oregon har lavet et opdateringskit til den originale bremse master fra Scott med den forbedring, at den havde et separat bremse-reservoir og samtidig udluftede og trykafleadede det hydrauliske system, når bremsen ikke benyttes. Det synes jeg, så godt ud. Systemet kan bygges ind to steder - enten på den originale plads under sædet eller i motor rummet, hvor der er en på-svejset laske på motorfundamentet. Eftersom håndbremseventilen allerede sidder i motorrummet, er det nemt at placere den ombyggede bremse master dér. Samtidig har man al bremsevæske ude af kabinen.

Som sagt så gjort - jeg bestilte sættet hos Steve's Aircraft, og det virker ret overbevisende, når man ser på de komponenter, som sættet består af. Prisen ligger på 445 USD for unit'en fra Steve's Aircraft. Med fragt blev det 550 USD - ca. 3800 DKK. Hvad gør man ikke for at kunne bremse!

Nu skal der blot laves et kort kabel fra bremsehåndtaget og ud til den nye bremse master. Inden vi er færdig, er vi dog nødt til at montere en omløbsrulle, så kablet får en passende retning. Nu er jeg meget spændt på, om flyet bremser lige så godt, som de lover fra Oregon. Det kan i hvert fald kun blive bedre, end hvad der sidder originalt. Samtidig er servicevenligheden på bremsesystemet forbedret rigtig meget.

Fotos fra Steve's Aircraft hjemmeside



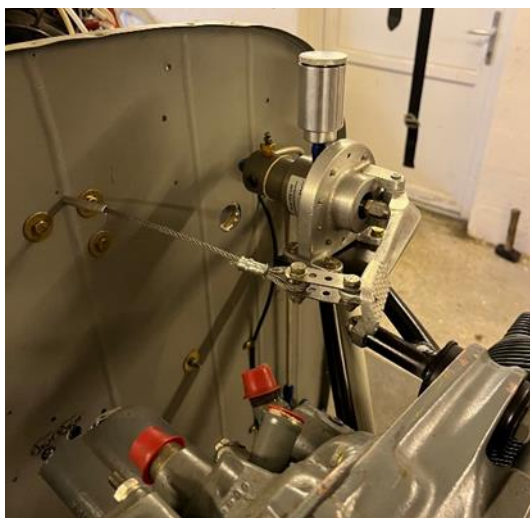
Original Scott bremse mastercylinder. Bremsetryk med original Scott master er ca. 500 psi, når bremsepedal påvirkes med 150 lbs.



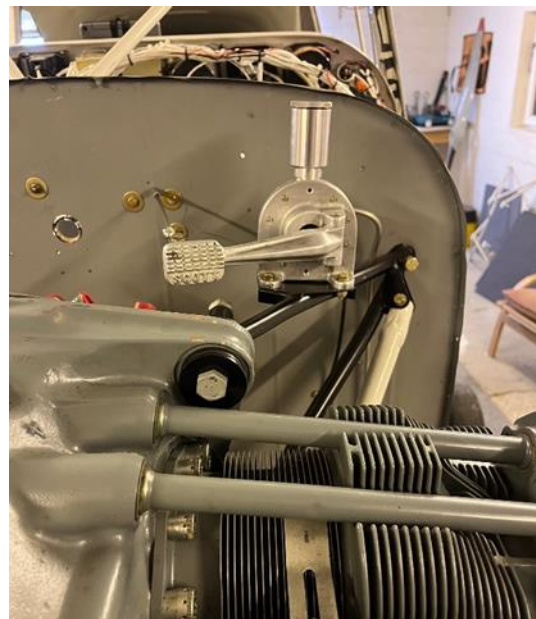
Modificeret bremse master fra Steve's Aircraft. Bremsetryk med opdateret model fra Steve's aircraft er på 1100 psi med 150 lbs på bremsepedalen - mere end en fordobling.



Der følger også dokumentation i form af en STC, hvis man vil bygge systemet på et certificeret Piper fly, så det er altså både til Experimental og certificerede fly. I så fald skal der skrives for arbejdet i maintenance-håndbogen og henvises til STC'en. Ifølge Steve's aircraft vil bremsetrykket på bremsesystemet blive mere end fordoblet ved anvendelse af den nye bremse master. Det glæder jeg mig til at prøve, om man kan mærke.



Montering af forbedret system i motorrum. Som det ses, bliver systemet meget mere servicevenligt, og man skal ikke tage sæderne ud, når man skal påfylde bremsevæske. Bremserør fra mastercylinderen går lige ned i håndbremseventilen og derefter videre ind og deler sig til hovedhjulene under flyet. Det er lidt enklere end det originale system.



Bremse masteren sidder på en flange på motorfundamentet, og på nogle PA-22 modeller var den standardmonteret i motorrummet. Dog ikke på OY-BAR, som jeg bygger på.

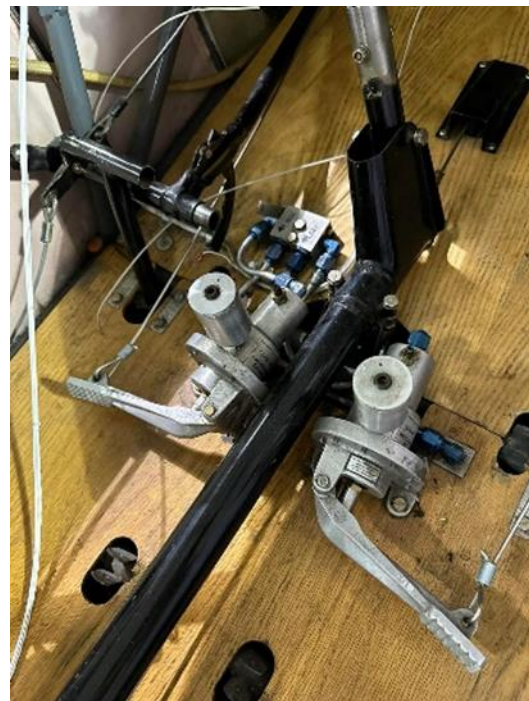


Det opdaterede system kan også monteres på Piper Cub i parallel. Hvis man vil have en lavere model, findes den med et andet bremsereservoir

På indersiden af firewall'en har jeg lavet et beslag til at holde en styrerulle til bremsekablet



OY-BAR
Piper PA-22-160 Tri-Pacer
1958
Foto - Michael Andersen (1980)



5-års jubilæum for EAA-portalen – en milepæl for klubben

Det er med stor glæde, at vi her i klubben fejrer 5-års jubilæet for vores EAA-portal, tidligere kendt som Projektportalen.

Denne digitale platform blev skabt for bedre at håndtere projektstyring og kvalitetssikring samt at lette arbejdsbyrden for vores chapter-sekretariat, men også for medlemmerne.

Nu, efter 5 år, kan vi med stolthed sige, at portalen har revolutioneret måden, vi driver vores klub og dens aktiviteter på.

Siden EAA-portalen først blev lanceret, er næsten 150 projekter og knap 4000 dokumenter blevet håndteret gennem platformen.

Det er en imponerende præstation, der understreger portalens betydning og effektivitet, men også den store aktivitet og det engagement, der findes i vores klub.

For 3 år siden indledte vi et samarbejde med vores svenske søsterorganisation, og for 2 år siden lancerede de deres version af portalen. Dette samarbejde har ikke kun bragt vores to organisationer tættere på hinanden, men det har også åbnet for muligheden for fremtidigt samarbejde med endnu flere lande.

Det er af denne grund, at vi har valgt at omdøbe portalen til EAA-portalen og flytte den til eaaportal.dk.

I den samme proces har vi adskilt vores hjemmeside og portal samt udvidet lagringspladsen på portalen.

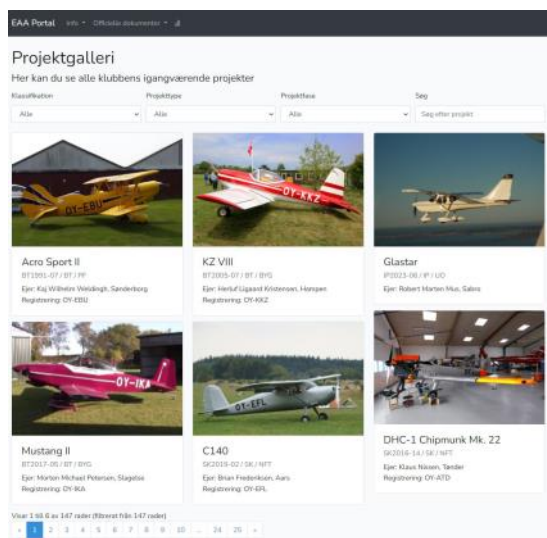
Udviklingen af portalen stopper aldrig, og vi er glade for at kunne meddele, at der for nylig er blevet tilføjet søge- og filtreringsmuligheder til listen over aktive klubprojekter på portalen. Dette vil gøre det endnu nemmere for vores medlemmer at finde de informationer, de søger.

Vi ser frem til de næste 5 år med EAA-portalen og håber, at det vil bringe endnu mere samarbejde på tværs af landegrænserne.

Det er en spændende tid for vores klub, og vi er begejstrede for de muligheder, fremtiden bringer med sig.

Til lykke til EAA-portalen og tak til alle jer, der har været med til at gøre den til det, den er i dag!

Se den nye funktion her: <https://eaaportal.dk/projects/cards>





Women in Aviation Day

Lørdag den 6. april @ Aarhus Airport

Til kvinder og mænd, der gerne vil høre mere om job - og uddannelsesmuligheder, samt vigtigheden af diversitet i luftfartssektoren.

AARHUS
AIRPORT



Oplægsholdere:

Lotta Sandsgaard (CEO i Aarhus Airport)

Anna Kjær Thorsøe (CEO i Scandinavian Training Academy)

Pernille Kjølner (Flyveleder)

Line Krongaard (Pilot)

Jørgen Sørensen (CEO GreyBird Pilot Academy)



Yderligere info og tilmelding:

<https://womeninaviationdayaarhusairport2024.eventbrite.dk>

Udlodninger på dagen: En times flyvning i en simulator hos CAE og 2x Cockpittets Hemmeligheder, bog fra Morten Knoth

GREYBIRD
Pilot Academy

CAE

NAVIAIR



mere info på: www.wai.org - www.waiscandinavia.org



WAI (Women in Aviation International) er en non-profit organisation med base i USA, som siden 1990 er dedikeret til at fremme kvinder inden for luftfartssektoren - hvadenten det er for at opmuntre kvinder til at forfølge en karriere eller blot at følge en interesse for luftfarten.

WAI har omkring 17.000 aktive medlemmer og et partnerskab med 250+ luftfartsrelaterede virksomheder.

Medlemmerne udgør en mangfoldig gruppe, der består af alt fra astronauter til gymnasieelever.

WAI stræber efter at styrke og uddanne alle, der har interesse i eller er involveret i sektoren - uanset race, etnicitet, alder osv. Det har medført, at 20% af medlemmerne er mænd, der gerne vil fremme en fælles passion for luftfart.

Organisationen er opsat på at

- investere i den nuværende og fremtidige arbejdsstyrke
- udvikle en inkluderende og bæredygtig luftfarts- og rumfartsindustri
- inspirere piger og kvinder til at forfølge karrierer inden for luft- og rumfart

WAI tilbyder bl.a.

- * scholarships,
- * mentorship programmer
- * årlige 'Girls in Aviation Day' (GIAD)
- * årlige International Women in Aviation konferencer i USA.

GIAD arrangeres hvert år af Women in Aviation International afdelinger over hele verden. Det er blevet arrangeret flere gange i Sverige og blev afholdt for første gang i Danmark den 23. september 2023 i Billund Lufthavn.



Disse indsatser skal gerne fremme forståelsen for det potentiale, der ligger i at have flere kvinder i luftfartssektoren.

Den skandinaviske afdeling startede i 2019, og vores nuværende bestyrelsesmedlemmer er placeret og aktive i Norge, Sverige og Danmark.

Vi er i en fase, hvor vi er ved at skabe et solidt fundament til at kunne videreføre disse aktiviteter og mål i Skandinavien og på tværs af Europa.

Women in Aviation byder atter indenfor i lufthavn

Både kvinder og mænd er velkommen, når Women in Aviation afvikler et arrangement, der sigter efter at skabe større diversitet i dansk luftfart. Der skal være plads til alle, lyder det fra arrangør. I september sidste år blev henved 40 piger og kvinder introduceret til luftfartsbranchen og de karrieremuligheder, som et arbejdsliv i denne kan byde på, da nonprofitorganisationen Women in Aviation havde inviteret dem til den danske udgave af Girls in Aviation Day i Billund Lufthavn.

Women in Aviation ønsker blandt andet at øge antallet af kvinder, der skriver under på en ansættelseskontrakt hos flyselskaber, i lufthavne eller andre virksomheder og organisationer, der er beskæftiget med luftfart, da man mener, at en højere grad af diversitet vil være til gavn for branchen.

Ifølge arrangøren gik besøget i Danmarks næststørste lufthavn over alt forventning. Derfor afvikler organisationen lørdag den 6. april et lignende arrangement, der dog denne gang vil finde sted i Aarhus Airport samt være åbent for både kvinder og mænd.

Ved Women In Aviation-arrangementet i lufthavnen på Djursland, vil der – ligesom det var tilfældet i efteråret – være flere oplægsholdere, som hver især vil forsøge at give deltagerne et indblik i forskellige hjørner af dansk luftfart.

Dagen starter med, at Lotta Sandsgaard, der er administrerende direktør i netop Aarhus Airport, vil fortælle om sit arbejde i lufthavnen, mens direktør Anna Kjaer Thorsøe fra flyveskolen Scandinavian Training Academy vil tale mere generelt om værdien af diversitet i branchen.

Derudover vil flyveleder og systemchef Pernille Kjøller Stahrenberg fra Naviair fortælle om sit arbejde samt de uddannelsesmuligheder, der er hos den danske lufttrafiktjeneste, ligesom pilot Line Krongaard Jacobsen står for et oplæg om hverdagen i cockpittet.

Dernæst skal deltagerne igennem security for at komme airside, da de skal besøge flyveskolen GreyBird Pilot Academy. Her vil administrerende direktør Jørgen Sørensen Stensgaard give dem et indblik i hverdagen på skolen.

Slutteligt bliver der mulighed for at stille opfølgende spørgsmål til oplægsholderne samt at handle i Aarhus Airports duty free-afdeling, oplyses det.

Marieke van Hulst Pedersen, der er medlem af bestyrelsen i Women in Aviations afdeling i Skandinavien, siger til Check-in.dk, at der i alt bliver plads til 60 deltagere ved arrangementet. Selvom det især drejer sig om et arbejdsliv i luftfarten, har man forsøgt at brede programmet for dagen ud.

Fremfor kun at have præsentationer af oplægsholdere, som fortæller om deres arbejde, vil vi også beskæftige os med diversitet lidt mere generelt. Sidste gang handlede det hovedsageligt om uddannelser og arbejdsmuligheder, og det gør det stadigvæk, men nu er der også kommet lidt mere fokus på diversitet.

Hvorvidt man kan deltage i arrangementet, er ikke begrænset af ens køn, da alle interesserede kan være med så længe, at der er ledige pladser.

20 procent af hovedorganisationens medlemmer er mænd, og hvis man skal skabe en divers luftfarssektor, skal der være plads til alle.

Vi ønsker at være inkluderende fremfor ekskluderende, slår Marieke van Hulst Pedersen fast.

Efter dagen i Aarhus Airport er det næste arrangement, som Women in Aviation har i kalenderen herhjemme, årets udgave af Girls in Aviation Day, der traditionen tro finder sted i september, og organisationen regner med, at det i år vil løbe af stablen på Sjælland.

(Kilde check-in.dk – journalist Christian Granhøj Skouboe)

Marieke van Hulst Pedersen



MAYDAY MAYDAY DITCHING . . .

Onsdag den 27. december 2023 var en smuk næsten skyfri vinterdag. Vinden var sydvestlig og ikke mere end et par knob, og det smukke vintervejr fik en del piloter til at beslutte sig for at flyve en tur over Sjælland. Men det der så ud til at blive en dejlig dag i luften, med gode flyveoplevelser, endte som et sandt mareridt!

Her får du historien om en ditching i iskoldt vand, med to hårrejsende beretninger om hvordan de lange afgørende minutter blev oplevet af hhv. wingmanden og den forulykkede – og med tanker om hvad vi kan lære af oplevelsen.







I hangaren "Homebuilders Corner" vedligeholdes blandt andet de RV-fly der flyves af opvisningsholdet "RV-ators".

Tekst: Rune Balle
Foto: Per Andersen

Per Andersen er aktiv privatflyver som flyver omkring 80 timer om året. Han er ejer af en eksperimental RV7, som jævnligt kan ses sammen med de andre RV'ere fra Roskilde Lufthavn, når de flyver opvisninger til forskellige fly-in arrangementer og airshows. RV-piloterne er måske bedre kendt som RVators, og næsten hver lørdag mødes de fleste RV-piloter, og som regel også en del andre flyvervenner, i hangaren i Roskilde Lufthavn, der har fået navnet "Homebuilders Corner".

Den lørdag, i slutningen af januar hvor FLYV er inviteret til at kikke forbi i "Homebuilders", er der kaffe på kanden og rundstykker samt smør, ost og marmelade, der indtages af de 10-12 fremmødte, som sidder med varme jakker på, imens

temperaturen i hangaren langsomt stiger. I støjen fra varmeapparatet bliver der hyggesnakket og spist morgenmad, og inden værktøjet findes frem, fortæller Per Andersen sin version af flyveturen over Sjælland, der endte med at blive alt andet end hyggelig.

FORBEREDELSENE

Per fortæller, at han onsdag den 27. december mødtes med pilot-kammeraten Karin i Homebuilders, og at de to aftalte, at flyve en tur sammen i to fly: Karin i den RV6A OY-RVA, som hun er medejer af, og Per i sin RV7 OY-RVP. RV-modeller med et 'A' i typebetegnelsen har næsehjul, og dem uden 'A' har halehjul.

Per fortæller, at Karin var forholdsvis ny i RV-sammenhæng, men at hun havde flere års erfaring, og godt 200 timers total flyvetid i blandt andet Piper 28. En del ture i RVA var det dog blevet til, og selvom

RV6A'eren var næsten 45 knob hurtigere i cruise end en Piper 28, var hun ved at få "ret godt styr på flyet".

Inden Per og Karin trak flyene ud af hangaren, aftalte de en løs plan for dagens flyvning. Per foreslog at de fløj en lidt længere tur på omkring tre kvarter, for at Karin kunne få mere rutine med at flyve 6'eren, og netop en lidt længere tur end bare en flagstangsflyvning, for at Karin også kunne få tid og overskud til bare at nyde at flyve i 6'eren. De aftalte, at Karin bare skulle flyve og koncentrere sig om hendes egen flyvning, og så ville Per med næsten 500 timer på RV være i nærheden af hende.

Planen blev at flyve et smut til Vejro, mellem Sydsjælland og Lolland, og derfra til Stigsøværket, videre til Storebæltsbroen og retur til Roskilde via Kalundborg. Efter preflight taxiede de to fly til opvarmning

ved bane 29 på Roskilde Lufthavn, Karin i 6'eren OY-RVA og Per i sin RV7 OY-RVP.

I LUFTEN

Om flyveturen fortæller Per: "Da vi startede fra Roskilde Lufthavn, lod jeg Karin starte lidt før mig. Udflyvning sydover fra Roskilde - via rapportpunktet Borup - var helt normal, men fordi Karin havde fået et minuts forspring og selvom sigt var over 20 km, tog det mig faktisk ret lang tid at lokalisere hende i OY-RVA, så jeg fandt hende først ved kysten af Sydsjælland".

Inden afgang fra Roskilde havde Per og Karin aftalt at tale sammen på "pilot to pilot frekvensen" 129.805, når de var ude af Roskilde kontrolzone, og de fik radio-kontakt, da de fløj over Sydsjælland.

Per fortsætter, at han igen aftalte med Karin at fortsætte sydover fra Sydsjælland, for at overflyve den lille ø Vejrø, omkring midtvejs mellem Sjælland og Lolland. Efter en overflyvning af Vejrø fløj han foran Karin med omkring 155-160 knob og Karin fløj omkring 3-400 meter bagved Per.

"Da vi havde lagt Vejrø bag os, sagde jeg til Karin, at vi skulle flyve mod Stignæsværket, der ligger lidt syd for Skælskør, og jeg sagde, at jeg steg til 2500 fod. Karin bekræftede, at hun havde mig i sigte, og at hun også ville stige til 2500 fod".

"RVA har lidt færre HK end RVP og efter et par minutter meldte Karin, at hun havde tabt mig af sigte, men dog var i 2300 fod. Jeg var samtidigt i 2500 fod, så derfor var der ingen risiko for at støde sammen. Jeg var nok kommet et par km foran tænkte jeg. Jeg sagde til Karin, at eftersom hun ikke kunne se mig, så fløj jeg venstre om Stignæsværket, og så kunne hun flyve højre om (tættere på land) - så vi havde forskellige tracks og derfor ikke ville kunne ramle sammen. Det bekræftede Karin, at hun havde forstået".

MOTORSTOP

Per fortæller: "Lidt senere hører jeg igen Karin på radioen, og hun siger: "den ikke kører". Jeg spørger hvad der ikke kører, og hun svarer: "MOTOREN". Jeg siger til hende, at hun skal styre mod land, og sætte karburatorforvarme på, tænde brændstofpumpe og skifte tank.

Karin bekræfter, at hun gør det, men at motoren ikke vil trække og et øjeblik senere, at propellen står stille.

Jeg siger, at hun skal forsøge at starte motoren og dykke noget hastighed på flyet, for at "vindmølle" motoren i gang igen. Det svarer hun ikke på, men hun laver en super lang transmission på 10-15 sekunder. Jeg kan ikke høre, at hun siger noget, men jeg kan høre at fuelpump klikker løs, og det siger mig, at den kører helt normalt. Derudover kan jeg høre fartvinden, via radioen, men Karin siger ingenting, og jeg tænker, at hun nok er stresset og "fryser", og jeg tænker, at det er forklaringen på, at hun ikke slipper sendeknappen, og derfor bliver ved med at blokere frekvensen på radioen.

Et øjeblik efter slipper hun sendetasten, og derfor bliver der stille. Der går nok et par sekunder, men så sender hun igen på interпилot frekvensen. Hun siger, at hun vil kalde MAYDAY, og så slipper hun igen sendetasten.

Jeg tilbyder, at gøre det for hende men når det ikke. På min radio 2, der er indstillet på COPENHAGEN INFORMATION kan jeg nu høre, at Karin kalder MAYDAY, men hun svarer ikke på flere opkald fra INFORMATION. Kort efter siger hun DITCHING DITCHING på INFORMATION frekvensen 127.08 MHz.

Per tager en dyb indånding, og fylder sin kaffekop, og han ser på mig på en måde, at jeg ikke er i tvivl om, at oplevelsen har sat dybe spor. Han fortsætter: "Da jeg tror at INFORMATION ikke har hørt Karins sidste transmission, kalder jeg INFORMATION og bekræfter at OY-RVA har kaldt MAYDAY, og jeg beder om hendes sidst kendte position".

Det er pludselig alvor. INFORMATION giver mig en position, men af en eller anden grund kan jeg ikke få indtastet positionen i min GPS, selvom jeg selv synes, jeg er ret god til "devices" og har fuldt glasscockpit i mit fly og også en iPad med Skydemon på låret, og derfor beder jeg om en vektor i stedet for. Det får jeg, og da jeg følger den oplyste vektor, bliver jeg ledt til farvandet imellem Omø og Agersø.

Jeg siger til INFORMATION, at vi skal have en helikopter i luften nu, hvis vi skal finde hende. Herefter søger jeg intensivt og ser kun et par fiskere og lidt større skibe - og jeg flyver frem og tilbage og søger over samt mellem Agersø og Omø.

UNIFLIGHT HELIKOPTER HJÆLPER

Efter et par minutter kan jeg høre på radioen, at en Uniflight helikopter i nærheden tilbyder hjælp og kan forstå, at de flyver mod Agersø og Omø fra øst, og jeg kan forstå, at helikopteren flyver fra Karrebæksminde-området, og at de søger langs kysten fra Karrebæksminde og videre mod vest. Jeg kan også høre på radioen, at vi efterhånden bliver flere fly der søger efter OY-RVA, blandt andet OY-BTD, OY-BYC og OY-9291. Men alle søger i området omkring Omø og Agersø, som efterhånden er finkæmmet. På radioen kan jeg også høre på INFORMATION, at redningshelikopter fra Roskilde er på vej, og lidt senere kan jeg høre, at de er 15 minutter væk fra, hvor vi søger.

NYT SØGEOMRÅDE

Per fortæller, at han - efter hvad der føltes som flere timers eftersøgning - beslutter at flyve væk fra det område INFORMATION har guidet ham til, og han fortæller, at han flyver mod Vejrø for derefter at følge den rute, han og Karin var fløjet fra Vejrø mod Stignæs. "Jeg kan se på min GPS, hvor vi har fløjet, men på vej nordover fra Vejrø vælger jeg at flyve tættere mod land. Jeg taler med piloten på Unifly-helikopteren, der fortæller, at han ikke har floats på helikopteren, og at han derfor ikke vil ret langt fra kysten, hvilket jo er forståeligt".

Per fortsætter: "Imens vi søger, kan vi høre at redningshelikopteren fra Roskilde er på vej, og Rescue 31 melder, at de er tæt på Slagelse i retning af Omø og Agersø, og at de forventer "search area" indenfor ca. 10 minutter. Jeg kan også høre, at Rescue 31 beder INFORMATION om at få alle civile fly i området til at flyve højere end 1200 fod, så redningshelikopteren kan arbejde uden fare for sammenstød".

"Efter at have vendt ved Vejrø begynder jeg at zigzagge på vejen retur mod Stignæs, og jeg vælger at flyve lidt længere mod øst i retning mod Glænø. Jeg synes, jeg ser

noget på vandet, der ligner vraggods, og laver et par cirkler, men det er ikke flyet”.

Kort tid efter melder piloten på Uniflight helikopteren, at de har spottet flyet og at det ligger med halen over vandet, og han melder, at de ikke kan se nogle mennesker i nærheden. Forsvarets EH-101 Rescue 31 får oplyst positionen og de overtager eftersøgningen. Da Rescue 31 melder, at de kan se det savnede fly, beslutter både piloten i Uniflight helikopteren og jeg, at forlade området, og så flyver jeg retur mod Roskilde.

RETUR TIL ROSKILDE

Per fortæller: ”Jeg er selvfølgelig pænt ærgerlig over, at det ikke var mig, der fandt OY-RVA og Karin, men jeg trøster mig med, at jeg måske har hjulpet med at opdække, hvor OY-RVA ikke var – og at det var det helt rigtige, at Uniflight helikopteren dækkede det kystnære område, og fandt flyet”.

PRESSE!

”På vej retur fra området ringer jeg til min kone fra flyet, da jeg godt ved at nødlandingen hurtigt vil komme i nyhederne. Inden jeg kommer retur til Roskilde, ringer jeg også til vores flyvechef i RVators, for at starte en telefonkæde. Da vi taler sammen, beder jeg desuden om *ikke* at få yderligere information omkring Karin, før

jeg er landet i Roskilde. Det var hårdt at skulle flyve retur til Roskilde, og vide at Karin var gået i vandet, men jeg vidste, at det ville være endnu værre, hvis jeg fik mere at vide.

Jeg begynder at få SMS’er kan jeg høre på min telefon, men lægger den i sidelommen for ikke at vide noget inden landing. Jeg tænker, at en landing på vand i en næsehjulsflyver ikke er nemt – og at man altid taler om at flyet går på næsen og næsten skal synke før man kan komme ud. Og så det kolde vand – så tankerne flyver i alle retninger”.

I LIVE

”Efter jeg er landet i Roskilde, har jeg brug for at samle tankerne og få styr på mig selv, så jeg bliver siddende i mit fly, efter at have standset motoren foran hangaren. Da en af lufthavnsbetjentene efter et par minutter kommer kørende i en af de gule indsatslederbiler, sidder jeg med hjertet helt oppe i halsen. Havnebetjenten kan dog fortælle, at Karin er i live og at besætningen i helikopteren har snakket med hende på vej til Rigshospitalet, og han fortæller, at der var gået næsten ca. 55 min, fra hun kaldte MAYDAY, til hun blev reddet op i helikopteren. Der kommer flere piloter over og snakker – og det har jeg brug for – og det er også her man virkelig mærker det fællesskab

imellem piloter, som vi ikke altid sætter pris på. Det er guld værd!

HVAD KAN VI LÆRE?

Der er stille i Homebuilders Corner, da Per når hertil i sin beretning, og der går en del tid efter Pers fortælling om redningsaktionen, inden vi taler videre. De andre RV-piloter, der har deltaget i mange snakke om flyveturen den 27. december, rejser sig og går i gang med at skruer på et par RV-fly, som skal have lavet årlig inspektion.

Per og jeg bliver siddende ved bordet i den nu næsten lune ”Homebuilders Corner”, og vi taler vi om, hvad man kan lære af sådan en hændelse, og hvad der er relevant at bringe i FLYV. Og vi aftaler, at både han og de andre RV-piloter – inklusive Karin – skal læse artiklen flere gange, inden vi bringer den i FLYV. For efter fly-ulykker kan mange misforstå meget, og det er vi enige om at gøre hvad vi kan for at undgå. Formålet med artiklen i FLYV er vi hundrede procent enige om, nemlig at så mange som muligt skal lære af ulykken, som vi alle kunne have oplevet. Al flyvning er jo med en vis risiko, og da vi kun er mennesker, kan vi alle begå fejl og slå os selv i hovedet bagefter over, at vi måske kunne have gjort noget anderledes. Årsagen til nødlandingen er derfor ikke relevant i denne artikel, og vi ved heller ikke hvorfor motoren stoppede, og finder måske aldrig ud af det. Alt vi ved er, at motoren standsede, og at Karin ikke kunne få den i gang igen, og så ved vi, at vi kan lære af, hvad der skete den onsdag sidst i december.

LÆRING

Per siger: ”Jeg har lært, at når man har en iPad eller anden GPS-navigation i flyet, så skal man kunne finde et koordinat, og det kunne jeg ikke, fordi jeg var så presset, som jeg var. Jeg havde simpelthen ikke overskud til det, og derfor bad jeg INFORMATI-ON om at guide mig til søgeområdet. En uge efter havariet tog jeg den lille Garmin Aera 660 GPS ud af flyet, og jeg brugte 15 minutter derhjemme på at finde ud af, hvordan jeg taster et koordinat ind, og det er endda med touch-skærm, hvor man kan taste tallene. Det tog mig også noget tid at finde ud af, hvordan man manuelt lægger et koordinat ind i Skydemon”.



GARMIN har lanceret en lille nødsender, der både kan udsende nødmelding, og bruges til at kommunikere mellem GARMINs kontrolcenter og den nødstedte.



Kort over Per Andersens flyvning
den 27. december 2023.

”Noget andet jeg har lært, er at den position INFORMATION kunne få ud af deres computer, ikke var så præcis, som jeg havde forestillet mig, og det overraskede mig. Jeg kan forstå, at de ikke har et ”kort” på deres skærm med kystlinjer i detaljer – og måske var det derfor alle fly blev guidet til et område tæt på Omø og Agersø. Glæne – hvor Karin nødlandede – er 7-8 sømil øst for, hvor der i første omgang blev søgt, og på en lille skærm er 7-8 mil jo ingenting, og hvis man ikke kan se hvad øerne hedder – ja så bliver det jo svært”.

Jeg spørger Per, om der er ELT i RV-flyene, men det er der ikke, for det er ikke noget krav. Per fortæller også, at han netop har købt en Garmin In-reach mini 2 nødsender (PLB – personal locator beacon), hvis nu uheldet en dag er ude – så sender den hele tiden ens position til redningsfolk, også selvom man måske kommer væk fra flyet. Den sætter han i bæltet, når han flyver.

HISTORIEN DELES

Efter ulykken havde Per brug for at tale med andre om, hvad han havde oplevet, og han fortæller, at piloterne i ’Homebuilders’ har været en fantastisk hjælp. Faktisk mødtes alle – inklusive Karin – i hangaren få dage efter ulykken, ”men det må hun hellere selv fortælle om”, tilføjer Per.

Per fortæller, at han ikke tror, der er nogen der helt kan forestille sig, hvordan de vil reagere, tænke og handle, hvis de kommer i så alvorlig en situation, og han tilføjer, at

det værste er alle de tanker, der myldrer frem om, hvad man kunne have gjort, og hvad man måske burde have gjort. ”Jeg har i hvert fald lært, at der skal handles hurtigt i et fly, hvis der opstår problemer, og at selv hurtig handling muligvis ikke er nok, og så har jeg endnu engang oplevet, hvor svært det er at finde et andet fly i luften, og jeg ved ikke hvor mange gange jeg har tænkt, at vi kunne have fundet Karin hurtigere, hvis jeg ikke havde tabt hende af syne i luften mellem Vejro og Stignæs. Men det kan jeg jo ikke bruge til ret meget”.

Vi runder snakken i hangaren af med at tale om, hvor vigtigt det er efterfølgende at dele ”oplevelsen”, og at han har haft samtaler med en krisepsykolog, hvilket har været en gigantisk hjælp. Per slutter af med at sige: ”Man tænker ikke over, hvor hurtigt en situation kan udvikle sig, og hvor stresset man bliver, når en vens skæbne er ukendt. At flyve og samtidigt bruge al energi på at kigge efter et savnet

fly er ikke nemt, og det er en afvejning af højde, hastighed og så at være så sikker som man kan. Jeg er måske heldig, fordi jeg flyver i et formationsteam, hvor vi kun kigger ud af flyet for at holde vores position og i stedet ”mærker” flyet. Vi skal kunne betjene alle greb og knapper i blinde, for vi skal jo hele tiden se på vores wingman. Det betød i situationen, at jeg kunne brug al min tid på at kigge ud og ikke på instrumenter. Jeg besluttede også hurtigt, at jeg fløj det jeg havde brug for, så jeg kunne søge efter Karin mest muligt – og hvis min AoA (Angle of Attack) brokkede sig, så ville jeg lige få styr på ”kontoret” igen og så søge videre.

Heldigvis blev flyet fundet, og heldigvis fik besætningen på Rescue 31 reddet Karin op af det iskolde vand, uden at de skulle bruge tid på at søge efter hende. Oplevelsen sidder dog dybt i os alle, og derfor har vi brug for at fortælle, hvad vi har oplevet, i håb om at andre også kan lære af det vi oplevede onsdag den 27. december 2023”.



Selfie af Per Andersen
og hans fly OY-RVP.



Selfie af Karin Graeser
i luften over Danmark.

TAK FOR HJÆLPEN!

Onsdag den 27. december 2023 besluttede Karin Graeser og Per Andersen at flyve en tur sammen i hver sit RV-fly. For Karin endte turen med en nødlanding på vandet syd for Glænø på Sydsjælland, og her fortæller hun sin version – og sender kæmpe tak til alle der hjalp med at redde hende, og tak for alle de varme hilsener og opbakning efter ulykken!

Tekst og foto: Karin Graeser

FLYVETUR FRA ROSKILDE LUFTHAVN

Jeg tager i lufthavnen den 27. december for at flyve en tur i den RV6A, OY-RVA, jeg har en anpart i. Planen er en tur til Kalundborg Flyveplads sammen med Per Andersen, der flyver OY-RVP. Jeg har udprint af aerodrome chart, VAC osv. på EKKL klar og tjekker NOTAMs og vejr hjemmefra, men har ikke ringet til DMI, da turen kun går til Kalundborg. Vi har aftalt at mødes og briefe inden vi skal afsted.

Per er allerede ankommet, da jeg kommer til Roskilde Lufthavn ca. 9:30, og han foreslår, at vi tager en omvej omkring Vejro for at få lidt mere flyvetid. Vi briefe sammen og laver en rute i min SkyDeamon og briefe hvordan vi skal anflyve Kalundborg. Vi aftaler at være i kontakt med hinanden på air-to-air frekvensen 129,800, ser begge at der er omkring 80 liter fuel i OY-RVA, og jeg beslutter at tanke i Kalundborg, hvor brændstoffet koster ca. 7 kr. mindre pr liter end i Roskilde. En RV6 bruger ca. 30 liter pr taco ved 78% power, så der er til over 2 timer. Jeg gør flyet klar men har lidt udfordringer med en oliepinde, der er spændt meget fast og en hangarport som

Mit flyver-CV

Jeg fik mit certifikat sommer 2021, har fløjet med på Roskilde flyveklubs klubtur til Østrig i 2023 i PA28, taget aerobatic certifikat hos Lenair og er i gang med natVFR. Jeg har over 700 landinger og lige over 210 flyvetimer totalt, heraf ca. 10 af dem i RV6A. De sidste 2 ture har været solo.

Området ved Sydsjælland.

driller, men det får jeg hjælp til. Da jeg er klar i cockpittet, starter OY-RVA som vanligt efter få sekunder. ATIS fra kl. 9.20 UTC siger bane 29, vind 270/5, god sigt og NCD, 01/M01, Q1018.

Jeg har sat mit GoPro kamera på plads i canopyet, men det driller med at få det startet med mobilen, og så opgiver jeg kameraet og fokuser på motorprøven. Jeg skal flyve først, så jeg kalder op og får tilladelse til at køre frem til stoplinjen og lidt senere også tilladelse til at starte fra bane 29.

FLYVETUREN

Vi kommer i luften og alt er perfekt. Ca. 20 minutter efter start fra Roskilde forlader vi Sjællands kyst nær Karrebæksminde. Per har mig i syne og beder mig lave et rate 1 drej højre om, så han kommer foran mig. Vi følges ad til Vejro, og Per laver et venstredrej omkring Vejro og flyver forbi mens han giver røg. Jeg overflyver også Vejro og følger efter nordpå mod Sydsjælland og holder ham i syne, mens vi stiger til 2500 fod. Per flyver hurtigere, fordi OY-RVP har en kraftigere motor end OY-RVA, så han er et godt stykke foran. Jeg kikker et par sekunder ned på mine instrumenter, og i forbindelse med at jeg vil indtaste frekvensen til Kalundborg Radio, mister jeg Per af syne. Jeg kalder ham på air-to-tir frekvensen og siger, at jeg ikke længere har visuel kontakt, og han spørger om jeg kan se Stignæsvær-

ket. Han foreslår så, at vi får separation ved, at han flyver venstre og jeg højre om værket. Jeg accepterer og skifter kurs ind mod land, da motoren pludselig taber omdrejninger til, hvad jeg opfatter som tomgang. Hjertet synker ned i maven, og min hjerne går nærmest i stå. Jeg kalder Per og siger, at jeg har motorstop. Per siger carb heat on, fuelpump on, skift tank, flyv mod land. Jeg trækker håndtaget til karburatorforvarme ud, starter fuelpump, skifter tank, skubber mixture ind og giver fuld gas, men intet sker. Samtidigt holder jeg glidefart og styrer mod land. Så holder propellen op med at 'vindmølle'. Jeg kalder igen Per og forsøger at starte motoren. Tre gange kommer den i omdrejninger, men stopper straks efter igen. Der er stille i cockpittet, uden at tænke over det holder jeg sendetasten inde. Tankerne myldre i mit hovede, men jeg kan ikke få øje på en løsning. Jeg er nu i 1000-1200 fod og er klar over, at jeg bliver nødt til at ditch flyet. Jeg slår radiokontakten over til COPENHAGEN INFORMATION og kalder MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, DITCHING. De svarer, men jeg har kun øje for at bringe flyet ned det bedste jeg har lært. Jeg sigter mod kysten, havoverfladen nærmer sig hurtigt, og jeg løfter flyets næse og flarer. Det giver et kraftigt ryk i flyet, kasket og headset ryger af og så ligger det stille, i en 30 graders vinkel til højre mod kysten. Jeg åbner canopy'et, klikker min sele af og stiller mig op i sædet



Flyet hæves.

efter at have slået alle kontakter i off. Min iPad forsvinder ned i vandet, der nu stiger op til sæderne. Jeg tager holderen til iPad af låret, kikker mig omkring i cockpittet, tager bestik af hvad jeg kan bruge. Der er ingen redningsvest i flyet, så jeg tager min vinterjakke, som jeg tog med fordi vi skulle lande og tanke i Kalundborg. Den ene af mine handsker svømmer i vandet foran mit sæde. Jeg tog handskerne af på vej mod Vejro, fordi der var dejligt varmt i flyet. Den tager jeg på, og så kravler jeg ud på venstre vinge, hopper i havet og begynder at svømme ind mod land.

ISKOLDT VAND

Jeg har ikke en særlig god fornemmelse for, hvor langt ind der er, men det er da et stykke vej og jeg ved, at der er stor risiko ved at svømme i den temperatur. Jeg skifter mellem rygsvømning, brystsvømning og crawl, og når jeg svømmer ryg, kikker jeg for at bedømme, om jeg har fremdrift. Jeg ser, at jeg langsomt kommer længere væk fra RVA, der nu står med halvdelen af kroppen under vand. Der er lidt bølger, max 8-10 cm høje, men de slår ind i mit ansigt, og så stopper jeg med at kikke mig tilbage. Min vinterjakke begynder at blive besværlig at svømme med, så jeg lader den blive i vandoverfladen og svømmer videre. Jeg er klar over, at det ikke er sikkert jeg overlever, og jeg gør status på mit liv, som har været indholdsrigt og fuld af oplevelser. Jeg er ikke bange eller ulykkelig, men ærgerlig over det der er sket. Efterhånden kan jeg mærke, at kulden påvirker mig, og at mine svømmebevægelser bliver mindre effektive. Det forekommer urealistisk, at jeg skal nå ind til land. Skråt fremme til højre står der en klynge bundgarnspæle,

og jeg beslutter, at de skal være mit mål. Jeg SKAL svømme derhen, og jeg vil gøre mit bedste for mine børns skyld. Snørebåndet på min venstre vinterstøvle begynder at løsne sig, men jeg lader det ske og støvlen falder af. Det bliver øjeblikkeligt lettere at sparke. Min inderjakke begynder at flagre og hæmmer mine svømmetag, så jeg tager den af, men tænker at jeg måske kan få brug for den og tager den mellem tænderne, mens jeg svømmer videre. Jeg når frem til den nærmeste af pælene og klemmer lårene omkring pælen. Beslutter at binde mig fast til pælen med jakken, så jeg ikke skal drive væk, hvis jeg mister bevidstheden. Mine hænder og arme er følelsesløse, og det er meget vanskeligt at få fat i jakkens ærme bag min ryg, fordi jeg ikke kan mærke mine hænder. Jeg bliver ved med at få fat i min trøje i stedet, men efter hvad der forekommer som en evighed lykkes det. Det kræver færre forsøg at binde en knude på ærmerne omkring pælen, fordi jeg kan se, hvad jeg laver. Jeg bruger ærmerne som klatregrej til at trække mig et stykke op af vandet. Tiden går, og jeg bliver ved med at måtte klatre op igen og igen. Jeg husker ikke længere hvad jeg tænker, sikkert ikke ret meget. Jeg er kold og ved at tiden ikke er til min fordel.

REDNING

På et tidspunkt hører og ser jeg en lille, hvid flyvemaskine cirkle over Glænø til højre for hvor jeg er, men jeg ved at piloten under ingen omstændigheder vil få øje på mig. En lille prik i mørkeblå trøje. Det strejfer mine tanker, at det måske er Per. Senere ser jeg en rød helikopter i ca. samme afstand fra kysten som jeg, men

den er helt ovre ved Stignæsværket. Jeg vinker med begge arme og råber, men han flyver ikke tættere på. Jeg tror, jeg døser lidt, og pludselig vækkes jeg af den kraftfulde lyd af den store SAR helikopter. Den er ud for mig og jeg får håb igen, og vinker alt jeg kan og råber, men den



På kortet ses, hvor tæt på kysten Karin nødlandede.



Bundgarnspælene syd for Sjælland, som Karin bandt sig fast til.



Billeder fra videoen, filmet af SAR-helikopteren, hvor de søger og til sidst redder Karin op af det iskolde vand.

flyver videre forbi mig, væk fra kysten og jeg ved den ikke ser mig. Jeg mister håbet, vender mig ikke engang og ser efter den. Jeg døser hen men vækkes atter, da SAR helikopteren pludseligt igen er ud for mig, tættere på og denne gang hænger der en person i en line ned fra helikopteren. Jeg vinker og vinker og ser som under vand personen komme lige imod mig og jeg ved, at jeg er reddet. Jeg forsøger at løsne knuderne i min jakke, men mine hænder vil ikke. Han griber om mig, helikopteren pisker vand op i ansigtet på mig. Jeg skærmer for mit ansigt med hænderne, og kort efter bliver jeg trukket op, og vi ender på gulvet af helikopteren sammen. Jeg er ude af stand til at bevæge mig, forsøger at sige, at jeg ikke troede de ville nå at finde mig i tide. Jeg bliver løftet op på en bære, og mit våde tøj bliver klippet af mig, og de pakker mig ind i tæpper. Jeg bliver efter noget tid i stand til at orientere mig, spørger hvem de er og hvad de hedder,



men husker ikke deres navne længere. Jeg begynder at ryste af kulde og beder om flere tæpper, men de har ikke flere. De fortæller mig på et tidspunkt, at der er 10 minutter til ankomst til Rigshospitalet, turen dertil tog omkring 20 minutter.

Efterfølgende fik jeg mærkerne fra SAR vagten. Den ene bærer inskriptionen NIHIL INTENTATUM, som betyder "intet uforstået". SAR-vagten plejer at tage deres mærker af og give dem som et minde til dem, der har været involveret i en rigtig redningsmission og hvor det er gået godt.



Indsamlet data

Tidspunkter:

TO 10:52

MAYDAY 11:25

Gulvet i SAR helikopteren 12:15

Ankomst til RH kl 12:34

Afstande:

Havari afstand fra kysten 0,8 NM

Skønnet distance til bundgarmspæle
fra havarikoordinaterne 300 m.

Temperaturer:

Havtemperatur estimeret til 5 grader.

Laveste kropstemperatur ukendt men
den var steget til over 30 grader C
efter ankomst til Rigshospitalet.

Hypotermi (fra lægehåndbogen):

Den menneskelige organismes kerntemperatur reguleres normalt mellem 36,4 og 37,5 grader C.

Kernetemperatur under 35 grader C defineres som hypotermi, som kan inddeles i

- Mild (ned til 34 grader C)
- Moderat (ned til 30 grader C)
- Alvorlig hypotermi (< 30 grader C)

Overlevelse efter nedkøling er beskrevet helt ned til 14,2 grader C hos et barn og hos en voksen ned til 13,7 grader C.



De små skaldyr, der sad på bundgarnspælen, rev Karins fødder til blods.

GENOPVARMNING

Jeg husker ikke ankomsten til Rigshospitalet eller turen i elevatoren, men jeg husker varmen i tæpperne i Traumecentret. Jeg ryster voldsomt og helt ukontrolleret. Jeg er meget underafkølet, men har ikke behov for at få mit blod opvarmet på en maskine, da jeg er ved bevidsthed og er blevet varmet op til over 30 grader under transport i helikopteren. De lægger et drop, tager blodprøver, lægger et kateter. Jeg har det rædselsfuldt, har ondt i venstre fod, der har nogle grimme hudafskrabbinger fra rurer på bundgarnspælen og jeg kæmper for at få varmen. Mit kredsløb er påvirket, og jeg har hjerterytmeforstyrrelse, men det forsvinder, da jeg er varmet op igen. Jeg får en lille pose med to mærker fra SAR personalet. Jeg er klar til at blive flyttet, først til intensiv nogle timer og så til en almindelig sengeafdeling, hvor flere af mine venner og familie dukker op. Jeg har en død fornemmelse over det meste af kroppen og fornemmelsen af brændenælder i mine fingre og venstre fod. Min ven Ivan insisterer på, at vi skal ud at flyve sammen så hurtigt som muligt. Jeg får lov at vaske havvandet af i et tiltrængt brusebad og skifter forbindelsen på foden. Næste eftermiddag kommer jeg hjem og har et kort efterforløb på Bispebjerg Hospital.

EFTERFORLØB OG DATAINDSAMLING

Jeg snakker med mange efterfølgende. Særligt er det et følelsesladet møde med Per Andersen, der fløj OY-RVP, hvor han fortæller om den frustrerende oplevelse af eftersøgningen. Det går mere og mere op for mig, hvor mange mit havari har påvirket og i hvilken grad. Jeg får flere henvendelser om, at en af dem ombord i helikopteren gerne vil dele en video fra redningsmissionen med mig. Han sender mig filmen pr mail og tilbyder, at vi kan snakke sammen.

Jeg får information om, at jeg kaldte MAYDAY kl. 11.25, og at jeg lå på gulvet i SAR kl. 12.15. Det vil sige 50 minutter senere, hvilket betyder at jeg har været i det kolde hav omkring 45 minutter. Indsamling af fakta bliver tiltagende vigtig for mig i de kommende dage.

Jeg snakker med oversergenten fra SAR-helikopteren, Eskadrille 722. Han fortæller, at de sendte en dykker ned til OY-RVA for at søge efter mig i cockpittet, og at flyet var uskadt. Han siger, at der var en oliefilm i vandet omkring flyet, og at det var det spor de fulgte med strømmen ind mod kysten, og at de fandt mig, fordi de fulgte oliesporet. Da de endelig fik øje på mig og fik hejst mig op, troede de, i starten da jeg lå på gulvet, at jeg talte russisk eller noget andet uforståeligt, men efter nogen tid begyndte jeg at få lidt farve

i kinderne og vi kunne snakke sammen. Det er sjældent deres missioner på denne årstid ender med, at de henter en levende person op, så de er meget glade for denne slutning. Oversergenten og jeg aftaler, at jeg skal komme på besøg i Roskilde næste gang han er på mission der.

Nogle dage senere tager jeg i hangaren - "Homebuilders Corner" - hvor jeg sammen med Per fortæller i detaljer om havariet. Jeg flyver en tur ved middagstid med Ivan, og vi flyver til Glænø og kikker ned på "mine" bundgarnspæle.

Jeg snakker med havarikommissionen og anmelder havariet til trafikstyrelsen på EC-CAIRS2 og får genudstedt mit certifikat, der forsvandt sammen med mit kørekort, kreditkort, mine nøgler mm. Jeg snakker med piloten, der fløj i UNIFLY helikopteren og med den medarbejder fra Naviar, der var på arbejde på INFORMATION da jeg kaldte MAYDAY. Han fortæller, at der også er stor læring i min historie for Naviar. Og så snakker jeg med DMI, der giver et estimat af havtemperatur på ca. 5 grader ud fra målinger fra nærområdet og fra satellitmålinger for den 27. december. Jeg har behov for at samle data og fortælle om havariet, da det giver mig muligheden for at bearbejde oplevelsen. Jeg har fortsat nerveskader efter hypotermien, men det bliver langsomt bedre.



Dykkere i arbejde.



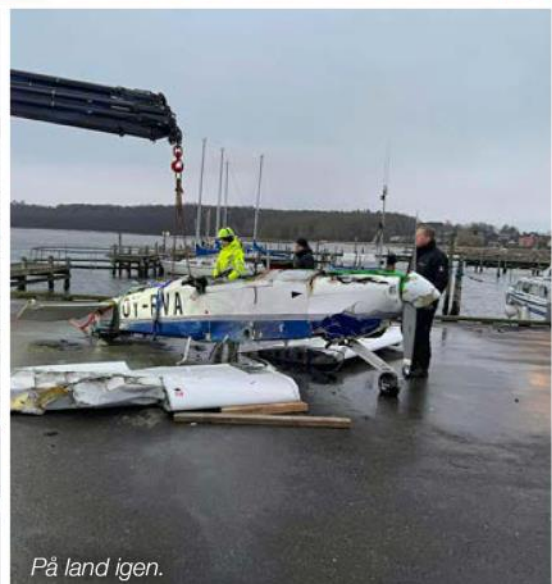
Flyet "set" fra en drone.



Flyet blev hævet ved hjælp af "airbags".



På slæb.



På land igen.



Ikke et kønt syn.



Vingerne blev skåret af.



Mange dele blev revet i stykker.



Cockpittet.

BJÆRGNING AF OY-RVA

OY-RVA bliver lokaliseret med drone 0,8 NM fra kysten, den er væltet om på ryggen. Fredag den 12. januar tager jeg med ud i en gummibåd og deltager i bjærgningen af RVA. Jeg sejler forbi bundgarnspælene sammen med den fisker, der ejer dem. Han plejer at hive dem op om efteråret, men havde ikke nået det i denne omgang. Han skønner der er ca. 300 meter mellem RVA og pælene.

Havet har ikke været blid ved OY-RVA, der har ligget på fire meter vand fra 27. december til 12. januar. Canopy er revet af og vingespidsen på særligt højre side er smadret sammen med halefinnen, men landingsstellet ser intakt ud. Flyet transporteres til Havarikommissionens værksted ved Trekroner for nærmere inspektion, så nu er der bare tilbage at afvente Havarikommissionens konklusion.

TAKNEMMELIGHED

Efter ulykken ved Glænø vil jeg sige TAK til alle dem, der ledte efter mig og fandt mit fly. Tak til Eskadrille 722 for at redde mig op af det kolde vand. Jeg har sagt tak til personalet i Traumecentret på Rigshospitalet og dem, der i øvrigt har behandlet mig i efterforløbet. Tak til Naviair. Tak til Havarikommissionen for at bjærge RVA. Tak til alle, der har støttet, opmuntret, sendt en venlig tanke, ingen nævnt, ingen glemt!



LÆRINGS-PUNKTER OG GODE RÅD FRA:

SAR

lfør dig farvestrålende tøj, så du er synlig. Bliv ved fartøjet - med redningsvest på - det er der vi leder.

Sejlere

Tag så meget tøj på du kan, inden du lander i vandet, og krøl dig sammen i fosterstilling, så holder du bedst på varmen. Vand køler 20 gange så "effektivt" som luft, så bliv på det synkende fartøj så længe som muligt.

Havnefogden på Bisserup Havn

Kontakt en nærliggende havn og hør om der er nogle, der kan deltage i eftersøgning i båd.

Kloge piloter

Overvej om du absolut skal flyve over havet om vinteren.

Tag redningsvest på hvis du skal flyve over hav.

Flyv i glidehøjde og helst med ekstra højde.

Der er tre ting, vi ikke kan bruge som piloter:

- Det brændstof vi ikke tog med.
- Den startbane vi har bag os.
- Den luft vi har over os.

Det var en kold morgen. Bjærgningsholdet stævnede ud fra Bisseup Havn på Sydsjælland.



Van's RV-8

