

SÅDAN FLYVER DU SIKKERT OG HENSYNSFULDT SOM PILOT I MIDTJYSK FLYVEKLUB

Som pilot skal du overholde nationale og internationale love og bestemmelser, samt følge flyfabrikanter og myndigheders anvisninger samt lufthavnes lokale bestemmelser. Derudover kommer krav fra flyejer og flyveklubben, hvis det ikke er dit eget fly.

Desværre er dette ikke altid let at få et samlet overblik, og det er heller ikke tilstrækkeligt for at være en god pilot. Derfor vil Midtjysk Flyveklub (MFK) i samarbejde med Midtjysk Flyveskole og Herning Lufthavn (EKHG) løbende udarbejde og opdatere hjælpsomme informationer, anbefalinger og anvisninger i dette nedskrevne sikkerhedskodeks. De vigtigste af dem kan du se herunder.

Sikkerheden har altid højeste prioritet. Først og fremmest tredjemands sikkerhed, herunder andre fly, dernæst passagerers sikkerhed, og til sidst din egen sikkerhed som pilot. Men det er ikke nok at flyve sikkert, du skal også flyve miljøvenligt og i øvrigt passe godt på materiellet og opføre dig hensigtsmæssigt i forhold til afvikling af fly- og lufttrafikken samt tage hensyn til støjgener på jorden. Meget af dette har du lært under din skoling, men dels har du måske glemt en del af det igen, dels har du måske lært at flyve andre steder, og derfor vil du have gavn af at sætte dig ind i, hvordan det anbefales at vi gør tingene og efterlever vores lokale kodeks her i Midtjysk Flyveklub.

Mange af punkterne her står endnu kun ganske kort, men planen er, at der gradvist kommer flere og flere links til uddybning af de enkelte punkter. Tanken er også, at klubbens postede nyheder jævnligt behandler et nyt sikkerhedsmæssigt emne, som derefter bliver lagt ind på siden via et link. Dokument og link er på MFK's website. Tak til Roskilde Flyveklub for at dele erfaringer og links.

Har du et forslag til nye emner? Geniale links til uddybning af eksisterende emner? Skriv til klubbens bestyrelse eller på vores FaceBook side alternativt til Fmd. fransbjorn@gmail.com.

”Kodeks eller codex kommer fra latin og betyder oprindelig “bog” eller egentlig “trætavle”. En kodeks kan i overført betydning også betegne en – ofte uskrevet – samling af regler eller sædvaner gældende i en gruppe. Da bruges ordet gerne i sammensætninger som moralkodeks og æreskodeks.”

HÆNDELSER OG ULYKKER

Har du oplevet en (potentielt) farlig situation i forbindelse med flyvning? – Så er det en hændelse!

Fra 1. januar 2024 skal sådan en situation og alle hændelse indberettes via systemet **ECCAIRS2**.

Her ser du, alt det du skal indberette af hændelser til Trafikstyrelsen, og hvordan du gør, her; (Link) [Indberet hændelse eller havari](#)

Havarikommissionen skal straks kontaktes. Læs mere her; (Link) [Rapportering](#)

Hvis hændelsen sker i Herning Lufthavn skal du være opmærksom på Beredskabsplanen. Du skal desuden udfylde en formular. Læs mere her; (Link) [Observationsrapport – Herning Lufthavn](#)

Du opfordres også kraftigt til at rapportere til flyveklubben. Det kan du gøre helt uafhængigt af den obligatoriske indberetning til Trafikstyrelsen. Du kan gøre det via MFK's Sikkerhedsrapport vedhæftet i forlængelse af dette kodeks eller skrive til klubbens sikkerhedsrepræsentant, Daniel Tuma på email danieltuma@hotmail.com eller ringe 21428082. Din indberetning vil kun blive kendt af klubbens lille Safety Team, herunder Midtjysk Flyveskoles sikkerhedsansvarlig, Henning, medmindre du selv bestemmer, at den må udbredes, evt i anonymiseret form. Andre piloter kan lære af en oplevet sikkerhedsrelateret hændelse, og klubben kan informere og opdatere kodeks, så evt. fejl og risici ikke gentager sig.

MFK-medlemmer, der har oplevet enhver sikkerhedsrisiko, et havari eller en alvorlig flyvehændelse, kan frit kontakte og få hjælp af klubben til at få kontakt via DMU til en professionel krise- og traumeterapeut for at bearbejde oplevelsen.

Der er mulighed for at indberette hændelser HELT anonymt til klubben via lufthavnens postkasse. Trafikstyrelsen kontrollerer jævnligt, om der har været indberettet hændelser, og det er ikke sandsynligt, at der på EKHG - med sideløbende aktiviteter med motor- og UL-fly, svævefly, modelfly og faldskærmsspring - slet ingen sikkerhedsmæssige hændelser forekommer løbende. Derfor skal også små hændelser altid indberettes, i det mindste til lufthavnen. Hidtil 8-10 stk. pr. år!

PLANLÆGNING

Fit for flight & træningstilstand

Har du afpasset udfordringerne til din personlige status? Er du rask, udhvilet og har rutinen?

Hvor godt skal vejret være?

Vejroplysninger og personlige minima. Der er efterhånden mange kilder til flyvevejr. Det er vigtigt at du er fortrolig med flere af dem, at du sikrer at de dækker dit behov og at du har adgang til dem når du skal bruge dem – helst på din mobil eller tablet. Den officielt obligatoriske du altid bør konsultere er www.northavimet.com. Der er også mulighed for at ringe til DMI for at få en briefing og vurdering af din planlagte flyverutes kommende flyvevejr på telefon 39157272.

Brændstofplanlægning

Du skal iht. kodeks have større reserver end lovkravene. MFK anbefaler mindst 45 minutter i reserve til dag-VFR og mindst 1,5 time i reserve til natflyvning og IFR.

Checkliste for planlægning

Har du husket det hele? Hvilken rækkefølge er bedst, når du laver din flyveplanlægning?

Ruten – AIP/VFG – NOTAM – Vejr – flystatus – driftsflyveplan – fuel/vægt – vejr & notam igen.

Hvad er din plan B?

Eller hvorfor du aldrig, aldrig må love nogen at flyve på et bestemt tidspunkt og rute.

Sæt tid af!

Efter landing skal der være god tid til at åbne hangarportene helt, føre logbøger og gøre flyet rent.

Husk: flyets nøgler, låse døre, carnet, betale og registrere landingsrunde på havnekontoret...

FLYVNINGEN

Flyets papirer og preflight checks

Timer, udløbsdato og anmærkninger tjekkes før hver eneste flyvning.

Propel-respekt: Omgå propel, som om den altid er klar til at hugge, og hold passagerer langt væk. Luk hangarporte helt op!, hold et øje på hver vinge samt halen, og vær ekstra opmærksom på, at holde øje med eventuelle ”hjælpere”.

Fejl, skader og andre mangler på flyet

Spørg evt. flyejer, Klubfly eller mekaniker ved skader.

Ved udstyr ude af funktion: se i flyets MEL eller NCO.IDE-reglerne.

Læs kortfattet krav til fly og udstyr her: [rfkEQM-rqrm2021a2p.pdf](#) (pdf link)

Tips om motorstart

Hvor meget skal der primes? (Varierer desværre meget, alt efter fly og vejr- og motortemperatur)

Hvor længe må starteren køre? (Normalt kun 30 sekunder i alt og den skal herefter køle LÆNGE – mindst 2 min.!)

Hvornår er der risiko for motorbrand? (Især efter overpriming ved startforsøg om vinteren.)

Hvad gør du i tilfælde af motorbrand ved startforsøg? (Luk benzin, giv fuld gas og lad starteren køre længe.)

Hvad hvis der mangler strøm? Må du håndstarte flyet? (Som udgangspunkt LAD VÆRE.) Kontakt klubbens flyansvarlige; FI Henning Andersen og Daniel Tuma.

Skån motor og propel

Hold lave RPM lige efter start, og lidt længere tid om vinteren. Og spørg dig selv, om du behøver at lave fuld run-up ved 2000 RPM, når du skal hjem fra et fly-in og ex. Samsø?

Tips til taxi

Koncentrer dig om at køre fly, når du kører fly! Hold udkig, spar på RPM og bremses. Lean kraftigt, hvis du leaner. Og på Cessna typer er rorstilling i blæst ekstra vigtig – så du undgår ground-loops

God opførsel i landingsrunden

Hold udkig, hør efter hvad tårnet/information/radio siger, flyv ikke for højt eller for langt væk i runden, selvom vi skal variere afstanden til RWY af hensyn til nabostøj. I Herning er det særlig vigtigt at være opmærksom på faldskærmsspring og modellfly aktiviteter syd for banen, hvor det vil være sikrer at holde landingsrunden længere væk fra RWY, men stadig give plads og opmærksomhed til evt. fly enroute, der kommer parallelt med landingsrundens medvindsben i syd og tættere på byen i tilladt højde svarende til landingsrunden.

Flyvehøjder ud og ind i Karup kontrolzoner

Vær særlig opmærksom ved ind og udflyvning af kontrolzone og TMA fra og til G-luftrum, hvor andre fly kan være på vej den anden vej eller langs zonerne i næsten samme højde, uden radiokontakt til TWR. Da TWR ofte melder "climb to below 1500 ft" ved udflyvning af CTR og man ved flyvning under TMA i G-luftrum holder sig godt under 1500 ft, kan en flyvehøjde på 14-1500 ft ud af zonen og 11-1200 ft ind i zonen godt anbefales og give ekstra sikkerhed, selvom det ikke er en generel officiel regel. Flyv gerne højre om rapportpunkterne. Hold altid godt udkig! Ved krydsning af TMA/CTR vil det da være nødvendigt at anmode TWR om at skifte flyvehøjde.

Power setting og leaning

Flyv helst ikke over 65% power! Vi skal både passe på motoren og holde benzinforbruget nede.

Du er forpligtet til at afvige fra din flyveplan

– hvis fx vejret bliver for dårligt til at flyve videre, så stol aldrig på, at det nok skal blive bedre... Undgå 'get-there-itis' og 'target fascination'.

Karburatoris

Giv forvarmeren tid til at virke! Du lærte ikke nok om det under din skoleflyvning. Læs her om problemet [Karburator-is](#) (pdf Link)

Støj, byer og flyvehøjder

Støj er den største gene, som GA giver det omgivende samfund. Der er ekstra og skadelig nabo opmærksomhed på dette i disse år i Herning. Hold god afstand til al bebyggelse, varier korridor, når du kan, særligt i weekender. Nabogener giver restriktioner og ekstraarbejde for lufthavn, skoler, os!

Meld tilbage!

Dit ansvar over for den næste pilot på flyet. Skriv fejl i rejsedagbogens Log. (Ring til flyejer, MFK's Klub flyansvarlige eller en instruktør, hvis du er i tvivl.)

TIL OG FRA SMÅ FLYVEPLADSER

Planlægning

Hvor får du de nødvendige oplysninger? Er der NOTAMs til alle mindre Flyvepladser? (Nej.) Husk at alle private pladser i princippet er PPR – Prior Permission Request.

Start- og landingsdistancer og TEM

Du bør altid bruge sikkerhedsfaktorer – i hvert fald hvis ikke alle forhold vedr. flyveplads, fly og pilot er optimale. Vær altid klar til at afbryde take-off, hvis ikke alt er, som det skal være. TEM, (Treat and Error Management) er blevet obligatorisk at foretage en risikovurdering og hvad piloten skal være særligt opmærksom på før den enkelte flyvnings udførelse. [Her er et AOPA/DMU's godt tip til hvordan du sikrer dig, at du når at komme i luften.](#) (PDF Link / tryk: Ctl Space)

Anflyvning og radiobrug

Hvilken frekvens skal du bruge til radioløse pladser, og hvornår skal du kalde? (129,8 MHz. Kald mindst før du går i runden samt før du drejer base.)

Du bør overflyve en ukontrolleret plads på tværs og midt over banen i god højde før du joiner landingsrunden, men der er undtagelser.

Pas på passagererne

Det er en opgave og et ansvar at flyve med passagerer. Tag det alvorligt - giv sikkerheds briefing.

Udgiftsdeling

Jo, det handler også om sikkerhed. Lad være med at gå til grænsen af, hvad der pt. er lovligt. Lader du ukendte passagerer betale for (en del af) flyvningen, så opfattes du let som professionel, og så skal du også planlægge og flyve professionelt. Det er MFK's anbefaling. Læs mere om delefly [her](#).
[Private delefly - Guide til passagerer og piloter som bruger delefly](#) (AOPA/DMU Link)

Regler og gode råd til brug af iPad, SmartPhones og lignende løst udstyr

Fra 2019 er der lovgivet om strømforsyning, holdere og løse ledninger til dine elektroniske hjælpemidler som fx iPad/iPhone i flyet. Og reglerne giver mening, synes MFK.

Læs [BEST PRACTICE – Brug af tablet under GA flyvning](#) [Best Practice](#) (Link/ tryk:Ctl Space)

Særligt om NAT-flyvning

Din natflyveuddannelse var kun en "licence to learn". Hvad er det vigtigste, når det bliver mørkt?

Ekstra grundig planlægning og respekt for egne begrænsninger er to gode bud. Vejr, flyvehøjder og sigtbarheds minima ligeså.

IFR instrumentering

Der er en afgørende brist i EASAs system af difference training. Dette har medvirkende til meget alvorlig hændelse bl.a. i Roskilde i 2019. Derudover er reglerne om hvad der kræves af udstyr for at flyve IFR ikke kendt af alle. MFK har netop investeret i en IFR / IMC simulator for en 'tør'træning. Læs [Vejledning og anbefaling IFR-udstyr i flyet](#) (PDF Link / tryk:Ctl Space)

Autopilot

Ingen difference training, men helt afgørende at kende autopiloten godt, til lange ture, ved flyvning i marginal VFR og til al IFR.

Sørg for at lære autopiloten godt at kende i godt vejr, inden du for alvor får brug for den.

Indsprøjtningmotor

Ingen difference training, men anderledes at starte. (Ofte lærer man det i forbindelse med en difference training til fx constant speed propel, men ikke altid.)

PA-28 varianter – forskelle at være opmærksom på

Det er blandt andet de forskellige vingetyper på PA-28 der gør, at PA-28 ikke er én, men flere forskellige flytyper, især under start og landing.

Læs Introduktion til PA-28-varianter [Introduktion til PA-28 / P28A](#) (Link / tryk:Ctl Space)

Piper vs. Cessna – forskelle at være opmærksom på

De to fabrikater har nogenlunde samme procedurer og præstationer, men forskellige personligheder – og nogle fælder. Sæt dig godt ind i det enkelte flys procedurer oplyst i flyets POH manual, som altid ligger i flyet, og som er obligatorisk læsning før du må flyve!

Få nyttige tips her. Læs [Introduktion til PA-28 / P28A – del 1](#) (PDF Link/ tryk:Ctl Space)

MFK Safety Teamet /FBT. Herning, Januar 2026

PS. Sæt dig også ind i Herning Lufthavns og Midtjysk Flyveskoles detaljerede Sikkerhedsmanualer.

Flyvesikkerhedsrapport – Privatflyvning – Midtjysk Flyveklub – Klubfly

Denne rapport er kun til intern brug i MFK, for at kunne lave en obligatorisk statistik for alle både meget små og selvfølgelig større hændelser med MFK's Klubfly, så sikkerheden kan forbedres løbende. Rapporten vil ikke blive videregivet uden samtykke af indsender.

Hvor og hvornår:

Dato: Tid (LT):

Sted:

Hvad:

Beskrivelse af hændelse:

Alvorlighed:

Skadesniveau:

Luftfartøj information:

Luftfartøjsregistrering:

Luftfartstype:

Personoplysninger:

PIC navn:

E-mail:

Mobil:

Rapporten sendes hurtigst muligt til mindst én af nedenstående i klubbens Safety Team:

Daniel Tuma, e-mail danieltuma@hotmail.com

Frans Bjørn-Thygesen, e-mail: fransbjorn@gmail.com

Scan QR-koden for at downloade filen.

