

# Välkomna till Köpings flygklubbs flygsäkerhetsträff onsdag den 14/11 kl 18-20

Hej flygare!

Angående ett inlägg på FB från en av våra medlemmar.

Utskicket med inbjudan till säkerhetsmötet kommer från mig i egenskap av motorflygchef. (Det har ingenting med styrelsen att göra). Alla intresserade är välkomna till mötet men det riktar sig i huvudsak till er med mer än 200 flygtimmar och är egentligen ännu viktigare för de med mer än 600 timmar. Det är när man passerar dessa nivåer som man börjar känna sig säker som pilot och riskerar att göra egna förenklingar och tänja ännu mer på regelverket. Lärare arbetar hela tiden med denna problematik, vid PC och liknande t ex. Nya elever får säkerhetstänket inpräntat under utbildningen. Färska piloter är vanligen extra försiktiga under sina första 200 timmar.

Beklagar om inbjudan upplevedes som inte välkomnande för en del av er. Alla intresserade är välkomna!

Mvh Mats B

Välkommen till flygsäkerhetsmöte på onsdag den 14/11 kl 18:00 i klubbstugan.

Vi blickar västerut och ser hur man jobbat väldigt aktivt med flygsäkerhet i Norge den senaste tiden. Att lära av egna misstag är bra. Att ta lärdom av andras misstag är ännu bättre. Med några enkla medel kan vi bli bättre och säkrare. Dessutom mer uppskattade som piloter av våra passagerare.

Några flygsäkerhetstips från det stora landet ännu längre västerut blir det också. En del praktiska tips för säkerhet på hemmaplan i vårt trafikvarv kommer säkert också upp.

Mötet riktar sig i huvudsak till dem som utför merparten av sitt flygande med klubbens flygplan och har mer än 200 flygtimmar. (Inte nödvändigt för elever under utbildning, lärare och nya piloter).

Väl mött på onsdag den 14/11 kl 18:00

**Mats Bergius** 56 år, född i februari 1962.

PPL-certifikat i Västerås flygklubb 1992-1993.

Medlem i Köpings flygklubb sedan 1993.

Olika uppdrag i styrelsen sedan slutet av 90-talet.

Nu sekreterare och motorflygchef.

Snart 700 timmar med C172, PA28, och PA18, (lite PA28RT och PA32R också).



# Over 100 mikroflyulykker på 10 år: – Det er altfor mange

I løpet av de siste 10 årene har Norges Luftsportforbund registrert over 100 ulykker med mikrofly. Forrige uke ble samtlige fly satt på bakken etter årets andre dødsulykke. Nå er de aller fleste mikroflybevis gyldige igjen.



I 2016 styrtet et mikrofly i Skibotn da piloten prøvde å nødlande. Ingen mistet livet det året, men totalt 19 ulykker ble registrert hos Norges Luftsportforbund.

FOTO: POLITIET



**Paal Wergeland**  
Journalist

Publisert 4. sep. kl. 23:09

[https://www.nrk.no/norge/over-100-mikroflyulykker-pa-10-ar\\_-\\_det-er-altfor-mange-1.14193994](https://www.nrk.no/norge/over-100-mikroflyulykker-pa-10-ar_-_det-er-altfor-mange-1.14193994)

Etter tre år uten en eneste fatal mikroflyulykke, har to ulykker rystet mikroflymiljøet i år.

[I forrige uke styrtet et mikrofly i Ramnfjellet](#), sørøst i Gildeskål kommune ved kommunegrensen til Meløy og Beiarn. To personer omkom.

[Tidligere i sommer omkom NRK-redaktør Morten Ruud da et gyrokopter han førte styrtet ved Kilpisjärvi i Finland](#). En passasjer kom lettere til skade.

Tall NRK har fått fra Norges Luftsportforbund, viser at det har vært ytterligere tre ulykker med mikrofly i år.

**Forbundet har registrert i alt 103 ulykker siden 2008.**

I tillegg til årets to fatale ulykker, har forbundet registrert ytterligere fire fatale ulykker de siste 10 årene.

Totalt 11 personer har mistet livet (se faktaboks).



ALTFOR MANGE: Generalsekretær Norges Luftsportforbund (NLF), John Eirik Laupsa, sier det har vært for mange mikroflyulykker.

FOTO: TORE LINVOLLEN / NRK

## Fatale mikroflyulykker

- › 2010 nr. 1: Fatalt havari LOC-I (tap av kontroll i lufta) (Oppdal - Trøndelag) - 2 omkom
- › 2010 nr. 2: Fatalt havari LOC-I (tap av kontroll i lufta) (Tomb - Østfold) - 2 omkom
- › 2014: [Fatalt havari LOC-I](#) (tap av kontroll i lufta) (Stora Volavatnet - Voss) - 2 omkom
- › 2015: [Fatalt havari LOC-I](#) (tap av kontroll i lufta) (Stafsberg - Hamar) - To omkom
- › 2018 nr. 1: Fatalt havari (årsak ukjent - SHT utreder) (Finland) 1 omkom
- › 2018 nr. 2: Fatalt havari (årsak ukjent - SHT utreder) (Glomfjord i Gildeskål) 2 omkom

Kilde: Norges  
luftsportforbund

## Ulykker med norskregistrert mikrofly og gyrokopter

Ulykke/ År	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fatal ulykke			2				1	1		
Ulykke	10	16	6	13	2	2	9	12	19	11

– **Det er altfor mye. Vi må jobbe med sikkerheten, sier generalsekretær i Norges Luftsportforbund (NLF), John Eirik Laupsa.**

### Satte mikrofly på bakken

Like etter ulykken ved Ramnfjellet hasteinnførte NLF krav [om sikkerhetsoppdatering for alle landets mikrofly-piloter.](#)

– **Vi måtte sette ned foten, og ta en pust i bakken, sier Laupsa.**

Etter at NLF satte ned foten, har de fleste aktive mikroflypilotene gjennomført første del av sikkerhetspakken. Fra fredag ettermiddag og frem til mandag kveld gjennomførte 650 personer oppdateringen.

Denne uken er det igjen stor aktivitet i miljøet, som har opplevd stor vekst de siste årene.

### Fakta om mikrofly og ulykker de siste årene

- › Et mikrolett luftfartøy med maksimalt to seter. Maksimal vekt er 300 kilo, inkludert drivstoff og personer, for et fly med ett sete. For tosetere er maksimalvekt 450 kilo. Minste styrbar hastighet er 65 kilometer i timen.
- › I Norge er mikroflyging underlagt Norges Luftsportforbund (NLF).
- › I 2015 fantes det ti mikroflyklubber i Norge, med drøyt 220 luftdyktige mikrofly og 1.000 medlemmer.
- › Minstealderen for å begynne å fly mikrofly er 16 år. For å få flygebevis må man ha fylt 17 år. Den

## Menneskelige faktor

– Hva er årsaken til mange av disse ulykkene?

– Det er menneskelige faktorer, har det vist seg. Men jeg må presisere at jeg overhodet ikke uttaler meg om de siste ulykkene. Vi vet ikke årsaken til disse ulykkene ennå, sier Laupsa.

Frem til i år var det interesseorganisasjonen som selv gransket mikroflyulykkene, men tidligere i år fikk NLF på plass en avtale med Havarikommisjonen hvor de ble enige om at kommisjonen skal granske de meste alvorlige sakene.

- › Les også: [Marina så ulykkesflyet: – Jeg stusset over hvor lavt det fløy](#)

## Andre sikkerhetsregler

Avtalen er ikke formalisert, og Havarikommisjonen har ingen plikt til å granske de ulykkene.

i Ørsta i Møre og Romsdal.

- › I juli 2015 omkom en mann i en mikroflystyrt ved Hamar. En annen mann ble alvorlig skadd.
- › I november 2014 ble en mann skadd da han styrtet med et mikrofly i Østfold.
- › I april 2014 mistet to flygere livet da et mikroflystyrtet på Voss.
- › I perioden mellom 2002 og 2014 omkom åtte personer fordelt på fire ulykker i Norge.
- › I juli i år omkom dessuten en nordmann, og en annen ble lettere skadd, da et mikrolett luftfartøy av typen Gyrokopter styrtet i Finland, like ved grensen til Norge. Kilde: NTB

# Setter alle mikrofly på bakken: – Vi ønsker å ta en pust i bakken

Norges Luftsportforbund suspenderer med øyeblikkelig virkning alle norske mikroflybevis, etter at et mikrofly havarte og to personer omkom i Gildeskål i Nordland i går.



Bildet, som er tatt ved en tidligere anledning, viser flyet som ble meldt savnet, og senere funnet i fjellet øst for Glomfjord i Meløy.

FOTO: HOVEDREDNINGSSENTRALEN



**Andreas Budalen**

@Andreas\_Budalen  
Journalist



**Martin Steinholt**

@Msteinholt  
Journalist

Kilde: NRK/NTB

Publisert 29. aug. kl. 11:01  
Oppdatert 30. aug. kl. 11:17

# Mikroflyving er farligst, men øker mest

– Mikrofly har den dårligste ulykkesstatistikken av de ulike flytypene. Likevel er mikroflyving den seksjonen i Norges Luftsportforbund som har kraftigst vekst.



OMKOM: En person omkom da et mikrofly styrtet i Hamar tirsdag.

FOTO: HELLE THERESE KONGSRUD / NRK



**Per Magnussen**

Journalist

Publisert 15. juli 2015 kl. 11:23



Artikkelen er flere år gammel.



– Vi jobber kontinuerlig med sikkerhetsarbeidet, sier generalsekretær John Eirik Laupsa i Norges Luftsportsforbund (NLF). Det finnes 45 mikroflyklubber i Norge med 220 luftdyktige mikrofly og 1000 medlemmer.

I går omkom en mann og en annen ble hardt skadet da et [mikrofly fra Hedmark flyklubb styrtet](#) ved Hamar flyplass. I fjor mistet to livet da et mikrofly styrtet på Voss. Mellom 2002 og 2014 har åtte personer omkommet i ulykker med mikrofly.

**Ulykkesraten er 16 ganger større enn for passasjerfly og tre ganger så stor som for vanlige småfly.**



POPULÆRT: Det er stor vekst i antall mikrofly og flyvere, sier generalsekretær John WEirik Laupsa i NLF  
FOTO: NLF

– Mikrofly er enklere fly, sier Laupsa.

Ifølge Laupsa er det billigere å kjøpe og fly mikrofly enn vanlige småfly. Det er enklere å vedlikeholde flyene. Opplæringen er enklere. Av NLFs sju seksjoner er det bare paragliding som vokser like mye som mikroflyving. Og færre flyr nå vanlige småfly.

Laupsa bistod Havarikommisjonen på ulykkesstedet i Hamar i natt. Så langt kan han ikke forklare eller forstå hva som skjedde.

– Vi må tenke framover nå. I dag skal vi ikke fly. Men så må vi på best måte ta det videre. Det er viktig at de som ert tett på slike ulykker kommer seg i luften igjen så snart som mulig, sier han.



ENKLERE: Mikrofly er enklere enn vanlige småfly  
FOTO: OLE MARTIN SPONBERG / NRK

## Fakta om mikrofly og ulykker de siste årene

\* Et mikrolett luftfartøy med maksimalt to seter. Maksimal vekt er 300 kilo, inkludert drivstoff og personer, for et fly med ett sete. For tosetere er maksimalvekt 450 kilo. Minste styrbar hastighet er 65 kilometer i timen.

\* I Norge er mikroflyging underlagt Norges Luftsportforbund (NLF).

\* I 2015 fantes det ti mikroflyklubber i Norge, med drøyt 220 luftdyktige mikrofly og 1.000 medlemmer.

\* Minstealderen for å begynne å fly mikrofly er 16 år. For å få flygebevis må man ha fylt 17 år. Den som ønsker å ta et mikroflybevis, må gjennomgå teoretisk og praktisk opplæring.

\* To personer omkom natt til onsdag 29. august da et mikrofly havarete i Meløy kommune i Nordland.

\* 25. august krasjlandet et mikrofly utenfor Norheimsund i Kvam i Hordaland, men føreren slapp uskadd fra hendelsen.

\* I mai ble to personer brakt til sykehus etter at et mikrofly traff bakken like etter avgang på flyplassen i Ørsta i Møre og Romsdal.

\* I juli 2015 omkom en mann i en mikroflystyrt ved Hamar. En annen mann ble alvorlig skadd.

\* I november 2014 ble en mann skadd da han styrtet med et mikrofly i Østfold.

\* I april 2014 mistet to flygere livet da et mikrofly styrtet på Voss.

\* Det norske mikroflymiljøet har vært utsatt for tilsammen syv dødsulykker de siste 13 årene, ifølge en liste Aftenposten har utarbeidet. Totalt har 13 personer mistet livet i ulykker siden 2005, skriver avisen.

**Kilde: NTB**



Granskningsrapport etter havari med  
mikrofly type Dynamic WT-9  
LN-YSM, ved Hamar flyplass,  
Stafsberg 14. juli 2015

## 1. FAKTISKE OPPLYSNINGER

### 1.1. Sammendrag av flyturen

Piloten som fløy flyet turen før, rapporterte at det ikke var opplevd eller oppdaget noe unormalt eller galt med flyet, og at det var 44 liter drivstoff igjen om bord. Flyturen var planlagt som en Periodisk Flygetrening (PFT) der kandidaten satt i venstre sete og instruktøren i høyre sete. Flygingen ble foretatt i dagslys og fløyet i VMC-forhold. Flyet var en Aerospool Dynamic WT-9. Grunnet byger i området ble turen noe utsatt, og flyet var således dekket med vanndråper da avgangen ble foretatt. Det ble briefet og planlagt på motorkutt etter avgang, og i ca. 500 fot ble etter all sannsynlighet throttle satt til tomgang for å simulere motorstans. Basert på vitneutsagn finner GK det sannsynlig at flyet ble lagt i en krapp venstre sving mot stigende terreng. I denne svingen steilet flyet ut og entret et spinn. Spinnet vedvarte til flyet traff bakken. Flyet roterte med lav nese og kuttet/skadet flere trær på vei ned før det kolliderte med bakken. Flyet totalhavarete og tok fyr. Begge pilotene omkom som følge av ulykken.



Flyets sannsynlige track før havariet

## **Underlagt sikkerhetssystem**

Alle som skal fly mikrofly i Norge er underlagt sikkerhetssystemet til mikroflyseksjon til Norsk Luftsportsforbund. Denne myndigheten har forbundet fått delegert fra Samferdselsdepartementet og Luftfartstilsynet.

Mikroflybevisene suspenderes nå inntil innehaver har gjennomgått et sikkerhetspakke i regi av egen klubbs operative ledelse, og etter forbundets retningslinjer. Det skal kvitteres ut av operativ leder eller den forbundet bemyndiger for gjennomført seminar, skriver forbundet i pressemeldingen.

I 2015 fantes det ti mikroflyklubber i Norge, med drøyt 220 luftdyktige mikrofly og 1000 medlemmer.



# Alle norske mikroflybevis suspenderes fra i dag



## NYHETER



08.10-2018,Mikrofly

### HER FÅR DU OPPLÆRING PÅ MIKROFLYGING

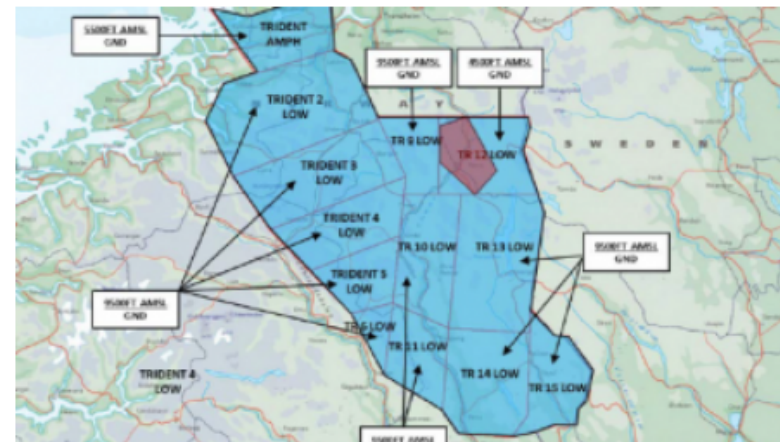
Har du en drøm om å kunne fly? Vi vil her vise alle klubbene som melder inn informasjon om sine teorikurs og skoleflyging. Ta kontakt med klubbene direkte for mer informasjon og påmelding. [Les mer](#)



08.10-2018,Mikrofly

### MIKROFLYGEREN 2018 GJENNOMFØRT

Det har vært en stor og helhjertet oppslutning om fase 2, der klubbene har samlet seg og diskutert et antall emner som var gitt av Luftsportsforbundets ledelse. [Les mer](#)



04.10-2018,NLF

### RESTRIKSJONSOMRÅDER UNDER MILITÆRØVELSEN TRIDENT JUNCTURE

En rekke midlertidige restriksjonsområder opprettes i Norge under NATO-øvelsen Trident Juncture, som starter 25. oktober og varer til og med 7. november. Buskerud, Oppland, Trøndelag og Møre- og Romsdal blir berørt. Sjekk oversikten her. [Les mer](#)



# Sikkerhet - Mikroflygeren 2018

**Gjenoppretting av  
gyldigheten for  
ditt mikroflybevis**

# Mikroflygeren 2018

En sikkerhetsgjennomgang for trygge og sikre piloter med gode holdninger





# Målet med denne gjennomgangen er å se på

- ❖ Kompetanse
- ❖ Kunnskaper
- ❖ Ferdigheter
- ❖ Holdninger
- ❖ Fem uheldige holdninger
- ❖ Hvordan takle farlige holdninger
- ❖ Vårt risikobilde
- ❖ Marginer
- ❖ Airwork
- ❖ *Attityder*
- ❖ *Fem ulyckliga/olämpliga attityder*
- ❖ *Hur tackla farliga attityder*
- ❖ *Vår riskbild*

# Hvorfor enda en gjennomgang?

- Vi mikroflygere kan vel aldri bli perfekte, men vi skal alltid streve for å bli bedre og klokere på det vi driver med
- Vi er en integrert del av den sivile luftfarten i Norge, og vi må sørge for at vi har tilpasset våre operasjoner og handlingsmønstre så de ikke kommer i konflikt med den øvrige luftfarten
- Vi må tenke sikkerhet og varsomhet, og legge inn marginer og mentale stoppskilt der en kan fornemme høyere risiko. Denne gjennomgangen er en ny påminnelse.



*Norway ACC - sektorgruppe Øst/TMA, Røyken*

# Vår kompetanse

Evne til å utføre en oppgave i henhold til krav som er gitt.

Det er summen av disse tre:

**Kunnskap – Ferdigheter – Holdninger**

# Holdninger

- ❑ er den viktigste forsvarslinjer i flysikkerhetsarbeidet.
- ❑ er hvordan du bruker regelverket som en yttergrense, men skaper dine egne strammere grenser basert på erfaring, hvor ofte eller sjelden du flyr, og om du har ansvar for flere enn deg selv.
- ❑ er at du flyr like trygt når du vet at ingen andre kan se hva du gjør.
- ❑ er å tørre å si fra til venner som du vet strekker strikken for langt, enten de er toneangivende veteraner i miljøet ditt eller en nyutdannet pilot.

# Holdninger

- ❑ utgjør en viktig del av hvordan vi oppfører oss
- ❑ øker sannsynligheten for at vi følger lover og regler, prosedyrer og sjekklister nøye
- ❑ reduserer faren for at vi gjør «ikke planlagte og impulsive handlinger»
- ❑ reduserer faren for at vi tar unødvendige sjanser
- ❑ fremmer sikkerhet, sunt fokus, samarbeid, miljø, prestasjoner.

# Holdninger

Er dette noe vi skal drive med?



# Hvorfor gode holdninger er viktig

- Nøkkelpersonell går foran som gode eksempler
- Walk the talk, gjøre som man sier
- Skape eierskap til, og forståelse for gode holdninger
- Motivere til å følge prosedyrer og regelverk
- Skape entusiasme for å opptre profesjonelt

# Eksempler på dårlige holdninger

- Dårlig forberedt
- Slurvete, tar shortcuts
- Kommer sjelden tidsnok
- Generelt negativt innstilt
- Nedlatende overfor andre
- Lite samarbeidsvillig
- Respektløs



# Anti-Autoritær: «Kom ikke her, fortell ikke meg»

Denne holdningen finnes hos mennesker som ikke liker å bli fortalt hva de skal gjøre.

De har dårlig respekt for lover, regler, prosedyrer.

De hever seg over loven.      *Står över lagen. Struntar i regler och förordningar.*

# Impulsivitet: «Hiver seg rundt»

Man må gjøre noe nå, med en gang

Forhastede beslutninger tas mens ofte bedre løsningsmuligheter overses

Man gjør det første man tenker på

# Usårbar: «Det skjer ikke meg»

Mange mennesker tror at ulykker kun skjer andre

De vet at ulykker skjer, og at alle kan bli affektert

Allikevel tror de at de ikke selv vil bli involvert

Piloter som har denne oppfatningen er mer utsatt for å ta sjanser og større risiko

# Machokultur: «Skal vise seg, vise andre at de kan»

Piloter som alltid skal bevise at de er bedre enn hva andre tror

Piloter med denne holdningen vil prøve å bevise at de har rett ved å ta større risiko for å imponere andre

Dette har tradisjonelt vært sett på som en ren mannlig holdning men gjelder like mye for kvinner i følge FAA

# Resignasjon: «Hva er vitsen?»

Piloter som tenker, «hva er vitsen?» ser ikke at de kan gjøre noen forskjell i hva som skjer med dem

Når ting går bra tenker de at det skyldes flaks

Når ting går galt tenker de at andre er ute etter dem, eller at det skyldes uflaks

De overlater til andre å ordne opp

De kan også gå med på urimelige forespørsler og krav for å være grei

*De kan også gå med på orimliga önskemål och krav för att vara okej/hyggliga/snälla*

# Ulike synspunkter og uenighet

Å være uenig betyr ikke nødvendigvis at man har dårlige holdninger

Legitimt å stille spørsmål dersom man er usikker eller blir utsatt for vranglære, det hender vi tar feil eller.....

Men: Det er mange måter å utrykke uenighet på, sjekk **FAKTA FØRST**

# Hvordan du kan tenke om disse tingene

Kom ikke her:	Følg reglene de er der for en mening
Impulsivitet:	Ta det med ro, ta deg tid til å tenke først
Usårbar:	Det kan faktisk skje meg
Macho:	Det er ikke verdt å ta sjansen
Resignasjon:	Jo, jeg kan faktisk gjøre en forskjell

Det er viktig at klubbledelse og nøkkelpersonell tør å ta tak i eventuelle avvik.

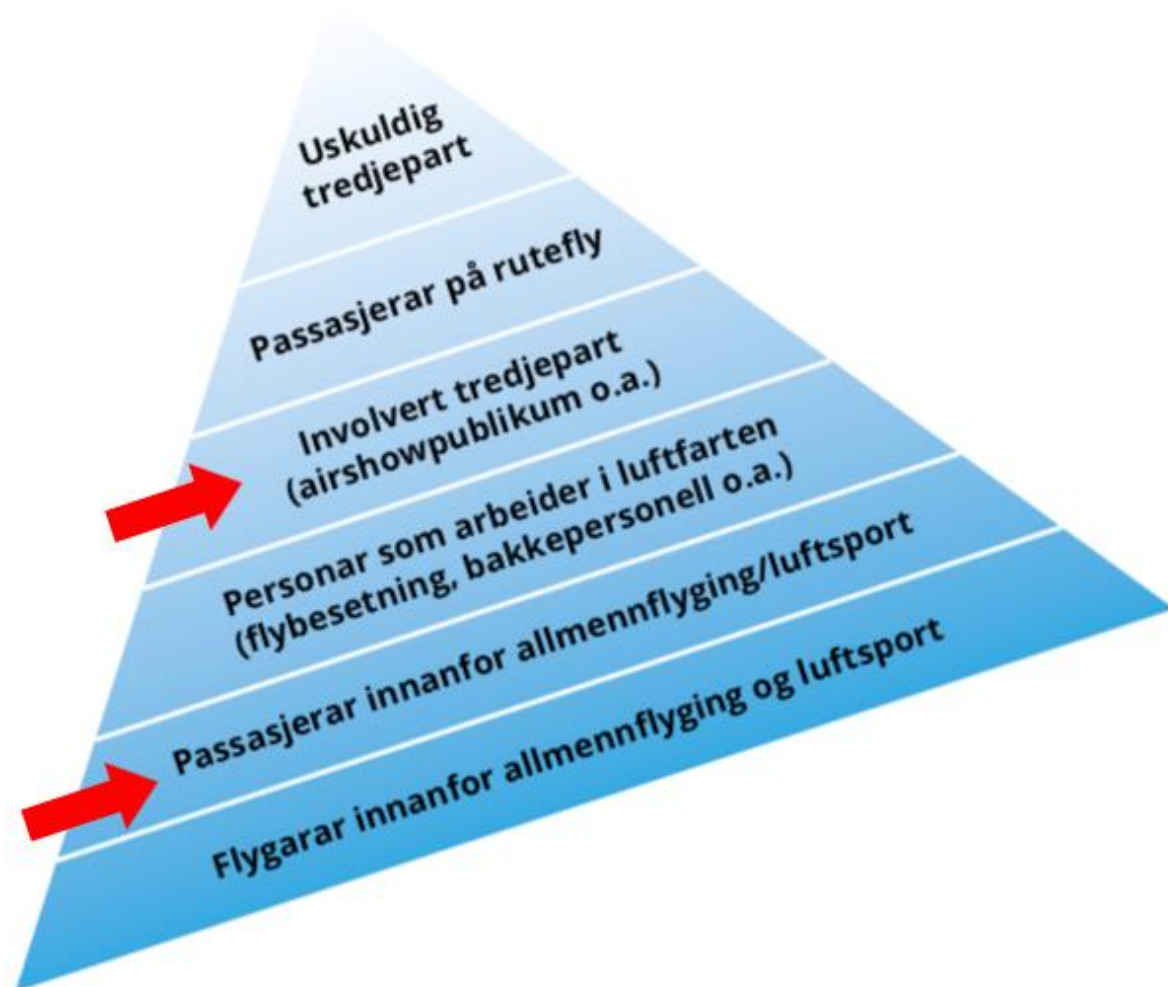
Hva gjorde **JEG** etter at jeg observert gårsdagens tulleflyging?

# Vårt risikobilde

Vi kan ta vare på oss selv når vi fører et fly, og det er vårt ansvar og et naturlig valg vi gjør ut fra å redusere farer.

**Samfunnet** er mye mer opptatt av om vi kan ta vare på en uskyldig tredjepart.

- Det er passasjerer, som ofte ikke vet hvor risikoen ligger i flygingen
- Det er hva som befinner seg utenfor flyet, og som kan bli truffet av det





# Marginer

For å øke sikkerheten til at skader ikke skal kunne skje så snakker vi om marginer.

Marginer og ferdigheter kan i noen tilfeller utfylle hverandre:

Du er ikke avhengig av så store marginer hvis du har ferdigheter til å operere med god presisjon under gitte forhold.

# Marginer – et utvalg gresstriper

Hvilke av disse tre ville DU kunne operere på?



# Marginer – ulike underlag

Vil DU kunne operere på disse to slik de er på bildet?

Tror DU det være forskjell på sikkerheten for nesehjul og halehjul?



# Oppsummering

La oss se det i øynene – All flyging er farlig, ja egentlig er det livsfarlig.

Ved å legge inn en lang rekke barrierer og marginer så gjør vi det likevel trygt å fly.

Hvor trygt det kan bli bestemmes delvis av regelverket og til sist av deg som pilot.

Se til slutt på YouTube denne 12 minutters videoen fra Vliegnet som oppsummerer hvor galt ting likevel kan gå dersom du begynner å slappe av på kravene og glemmer å følge de viktige tingene du en gang har lært om sikkerhet.

Lenke til [videoen her](https://www.youtube.com/watch?v=QaxYgHbPjss)

<https://www.youtube.com/watch?v=QaxYgHbPjss>

# Mikroflygeren 2018 - Avslutning



**Gjennomgangen er nå avsluttet.**

Det som gjenstår er testing av kunnskapene.

# Mikroflygeren 2018 – Sjekk av kunnskapene dine

## Nå følger 20 spørsmål om ting du skal kunne.

Når de er besvart så kommer resultatet opp på skjermen din samt til din egen epostadresse som du skal oppgi på neste side.

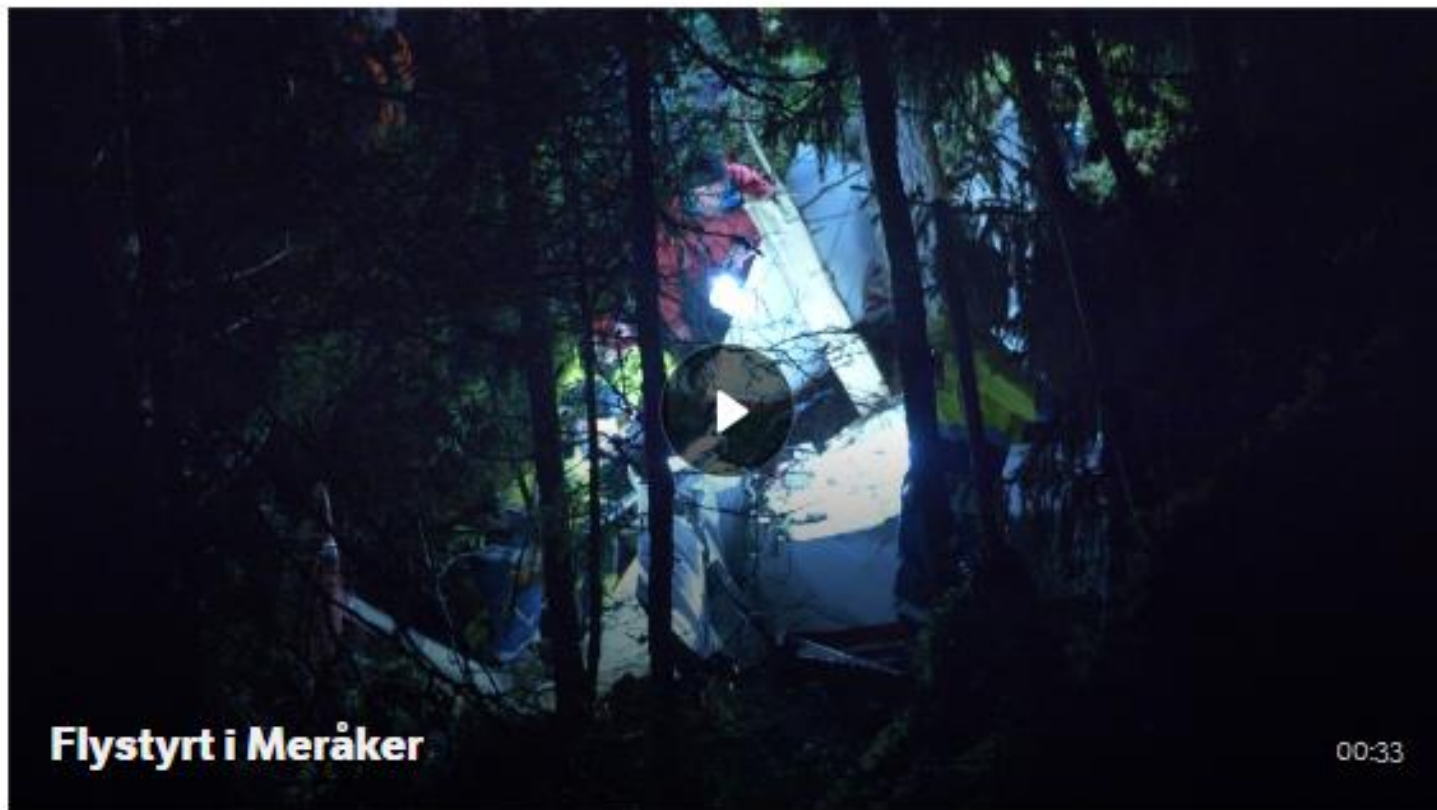
Videresend eposten du får (eller send en skjermdump) som en kvittering til din Operative Leder, som registrerer dette i den klubben du er medlem av.

OPL svarer på eposten din med en klarering for at du kan gjenoppta flygingen etter at du har signert for utført gjennomgang i din flygetidsbok.

<http://www.nlf.no/elearning/700/M2018/>

# To personer har omkommet i flystyrt i Meråker

MERÅKER (NRK): Et småfly styrtet i Meråker i Trøndelag onsdag ettermiddag. Etter en stor leteaksjon ble flyet funnet i ulendt skogsterreng. De to om bord er bekreftet døde.



**Kirsti Kringstad**

Journalist

**Odin Norum Kvistad**

Journalist

**Eva Ersfjord**

Journalist

Publisert 7. nov. kl. 16:40

Oppdatert 8. nov. kl. 13:23

Småflyet styrtet i skogen i Meråker onsdag kveld. Foto: Øyvind Nordahl Næss

[https://www.nrk.no/trondelag/nodsignal-fra-smafly-i-meraker\\_-\\_politiet-soker-med-helikopter-1.14283625](https://www.nrk.no/trondelag/nodsignal-fra-smafly-i-meraker_-_politiet-soker-med-helikopter-1.14283625)

## Vet ikke årsaken til styrten

**Politiet har sperret av området rundt flyvraket. Torsdag morgen skal de gjøre tekniske undersøkelser på ulykkesstedet.**

Flyhavarikommisjonen er varslet.

– Foreløpig vet vi ikke hvorfor flyet styrtet, sier innsatsleder Jomar Sjøhagen.

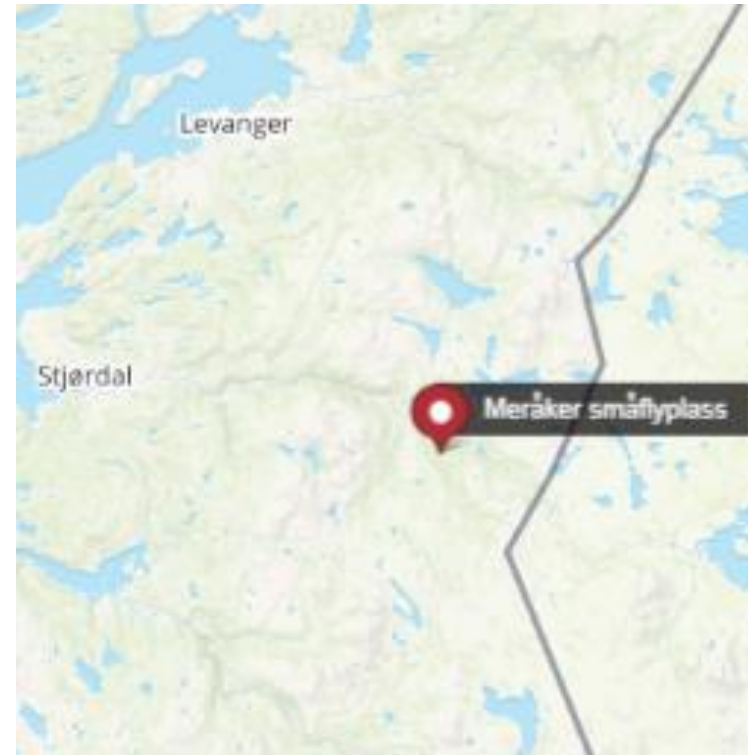
Flyet tok av fra Værnes, og fløy østover. Det er snakk om et privateid fly med én motor, som er hjemmehørende på Værnes. Politiet kan fortsatt ikke si om de to omkomne var erfarne piloter.

- › Gresstripe på 600 meter
- › Har ikke innflygingslys, så den er beregnet på landing i dagslys.
- › Hovedsakelig tett granskog rundt flystripa. Det betyr få muligheter for nødlanding utenfor selv stripa.
- › Ligger ved gården Øian, rundt 7 km sørøst for tettstedet Meråker i Trøndelag

## Skogsterreng rundt landingsstripa

Flyet ble funnet cirka 700 meter fra flystripa i Meråker. Dette er en gress-stripe på 600 meter, som ligger i skogsterreng. Den er kun utstyrt for dagslysflyging, forklarer Tor André Weiseth, leder i Værnes flyklubb:

**– Det er skogsterreng rundt flystripa, og ikke gode muligheter for å lande utenfor.**





# To brødre omkom i flystyrten i Meråker

MERÅKER (NRK): Brødrene Espen Andreas Holdnes Hoff og Stig Harald Hoff døde etter å ha styrtet med et småfly i Meråker. Torsdag ettermiddag ble flyet fraktet ut av skogen.



De to omkomne etter flystyrten skal onsdag ettermiddag ha øvd på landinger på flystripa ved Øian gård. Politiet ønsker å komme i kontakt med folk som kan ha informasjon i saken.

**Kirsti Kringstad**

Journalist

**Bjørn Steinar Gundersen**

Fotograf

**Morten Andersen**

Fotograf

**Odin Norum Kvistad**

Journalist

Publisert 8. nov. kl. 11:27

Oppdatert 8. nov. kl. 18:17

# Hedret kameratene etter flystyrt: Fløy samme rute

Fredag samlet medlemmer fra Værnes flyklubb seg for å minnes de to brødrene som omkom i flyulykken i Meråker.



Mette Lykke Kjøning Vollan  
@mettekvollan  
Journalist



Roger Myren

Publisert 9. nov. kl. 21:58

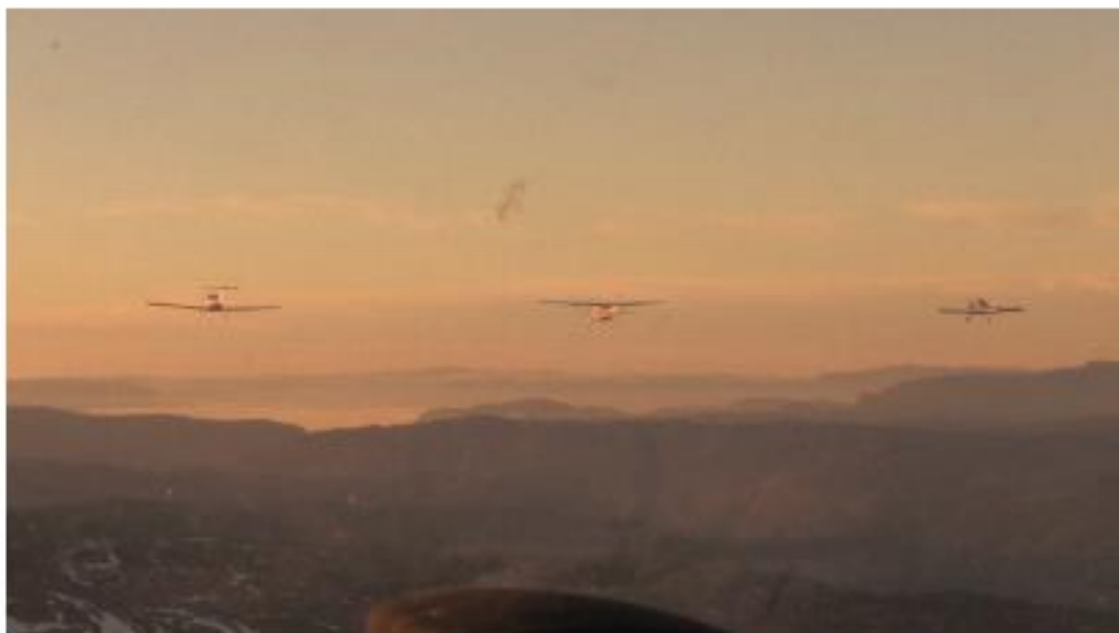
Ett minutt stillhet: Medlemmer av Værnes flyklubb mintes brødrene som omkom i flyulykken onsdag ettermiddag.

FOTO: ROGER MYREN / NRK

## Fløy i formasjon

Fire fly med medlemmer fra Værnes flyklubb fløy i formasjon og landet på Øian flyplass – cirka 700 meter fra ulykkesstedet for å være med på minnemarkering for de to brødrene. På enden av den 600 meter lange flystripa la kompisene igjen blomster og tente lys for kollegaene.

**– Det er fint å kunne fly opp hit sammen. Ulykken har jo påvirket hele miljøet, sier Weiseth.**



Fire fly fra Værnes flyklubb fløy inn til minnemarkering for brødrene Espen og Stig Hoff, som omkom i ulykken onsdag.

FOTO: ROGER MYREN / NRK

Politiet har frigitt navnene på de omkomne i flystyrten i Meråker. De to omkomne er brødre, Espen Andreas Holdnes Hoff, 54 år gammel, bosatt i Trondheim, og Stig Harald Hoff, 59 år gammel, bosatt i Ørland. Begge etterlater seg familie og barn.



OMKOM: Stig Harald Hoff (t.v.) og Espen Andreas Holdnes Hoff (t.h.) døde i flystyrten i Meråker.

FOTO: PRIVAT

## Sikkerhetskurs dagen før ulykken

Dagen før flystyrten arrangerte klubben en medlemskveld, der de blant annet hadde fysisikkerhet på programmet.

– Espen og Stig deltok aktivt i diskusjonen og kom med gode forslag. Da vi var ferdig takket de for et godt møte og dro. Det er veldig rart å si farvel til de sent på tirsdagen, for så å oppleve få timer senere at de var gått bort, sier Stig Arve Haugen, nestleder i Værnes flyklubb.



Nestleder i Værnes flyklubb, Stig Arve Haugen, forteller at klubben er i sorg etter at flykameratene deres omkom i ulykken onsdag ettermiddag.

FOTO: ROGER MYREN / NRK

Leteaksjonen i Meråker ble satt i gang etter at et småfly av typen Vans Aircraft RV-6 utløste nødsignal onsdag ettermiddag. Halvannen time senere ble flyet funnet i et skogholt en snau kilometer fra Øian flyplass sørøst for Meråker sentrum.

Vraket ble fraktet med helikopter ut av skogen og til en nærliggende skogsvei. Like før klokken 15.30 – nesten et døgn etter styrten – ble de omkomne hentet ut av vraket

**– Vi blir ikke redd for å fly etter en slik hendelse, da kunne vi ikke hatt denne hobbyen. Men vi tenker nok litt ekstra på sikkerheten etter det som har skjedd, forteller Haugen.**



På enden av den 600 meter lange flystripa la kompisene igjen blomster for de to brødrene som omkom i flyulykken.

FOTO: ROGER MYREN / NRK

### – En erfaren pilot

Lensmann i Stjørdal, Kjetil Ravlo, forteller til NRK at det trolig var Espen Andreas Holdnes Hoff som var pilot på flyet.

**– Espen var en erfaren og dyktig flyger som tok sikkerhet og det å være flyger på alvor, forteller Weiset.**

Brødrene som omkom i den tragiske ulykken hadde begge familie. Espen Andreas Holdnes Hoff etterlater seg kone og tre barn. Broren Stig Harald Hoff etterlater seg tre barn.

– Vi har et sterkt fellesskap i klubben. Vi må ta vare på hverandre, men tankene går først og fremst til familie og pårørende, sier Weiset.

# Repetera gärna H50P-häftena 24, 25 och 26

## FLYGSÄKERHET

Air Safety Report  
H50P  
Haverikommissionen  
Segelflyget  
Transportstyrelsen

26. Ansvar

25. Koll på läget

24. Omdöme



Vägtrafik



Sjöfart



Luftfart



Järnväg

### Luftfart

Certifikat och utbildning  
E-tjänster och blanketter  
Flygbolag  
Flygplatser, flygtrafiktjänst och  
lufttrum  
Luftfartsskydd – security  
Luftfartyg och luftvärdighet  
Miljö och hälsa  
Olyckor och tillbud  
Privat- och allmänflyg

Luftfart

Privat- och allmänf...

Flygoperativt

Privatflygarens dri...

## Privatflygarens drifthandbok (H50P)

"Drifthandbok för Privatflygaren" är en produkt som producerades under H50P-projektet. Syftet med projektet var att vända olyckstrenden inom privatflyget och det drevs gemensamt av luftfartsmyndigheten och marknaden. Projektet pågick mellan 1999 och 2008.

Handboken är utformad för att täcka gapet mellan BCL, utbildning och praktiskt flygande. Handboken är uppdelad i varsitt ämnesområde och innehåller tillämpningar, råd och praktiska tips om hur man skall bedriva sitt flygande och tillämpa de bestämmelser som finns.

# SAFETY SPOTLIGHT: TOP 10 PILOT TIPS WISDOM AND TECHNIQUES FROM FELLOW AVIATORS

October 1, 2018

By Richard McSpadden

**This spring, the AOPA Air Safety Institute canvassed the general aviation community to find top pilot tips. Tips that make better pilots. Tips that immediately resonated with people and have stayed with them throughout their flying lives.**

**1. Fly the aircraft as far into the crash as possible.** Bob Hoover's classic advice communicates an entire approach to flying, which permeates our attitude in the cockpit. We leave nothing to chance. When faced with difficult circumstances and only poor choices, we will select the best poor choice available and maintain aircraft control as long as possible.

**2. Pick a target on every landing and aim to land there.** As a minimum, land exactly on the centerline. If you miss your spot, or drift off the centerline, even by a few feet, debrief yourself as you roll out and taxi in. Why did you miss it? What caused you to drift, even slightly, and miss your target? This specific focus will help you become a better stick-and-rudder pilot and it will prepare you, should the day ever come, when the landing environment is tight and you need precision.

**3. Establish a short, essential-items memory checklist prior to every takeoff.** This memory checklist is intended for after all your checks are complete; just prior to taking the runway, you run your essential memory items. For most GA airplanes, something like "fuel, fire, flight controls" is an excellent quick, essential-items memory list to confirm. Such a simple, essential checklist is especially helpful to pilots who switch between airplanes of varying complexity.

**4. Use the three fingers rule to help spot relevant traffic.** This tip comes from AOPA Premier Partner PilotWorkshops. Most of us tend to look too high or too low for traffic at a distance. In reality, any traffic that is a potential conflict will be within a finger width above to two fingers below the horizon. The next time you get a traffic call (ATC or ADS-B), stretch your arms out in front of you, and put a finger on the horizon, and two fingers below. Your traffic is somewhere behind your fingers. Remove your hand and search the spot.

**5. Use only as much flight control input as you need to maneuver the aircraft to where you want it, but use every bit as much input as you need to do that.** Pilots work to be smooth and are taught that airplanes are inherently stable—meaning, when moved away from stable flight, they tend to move back and seek stable flight. As a result, in difficult conditions, such as strong crosswind landings, we often aren't ready for, or we are reluctant to move the airplane with as much input as necessary to put the airplane exactly where we want it. As one colleague puts it, you have to be ready to wrestle the airplane, when needed.

**6. Use the "three strikes rule" to help you assess your readiness to fly.** If you commit three mental errors, consider terminating the flight—it's an indication that you aren't ready to fly today. For example, suppose you forget to fasten your seat belts; after starting you realize you left the chocks in; and then taxiing onto the runway you realize you forgot to lock the canopy. None of these things may be critical on their own, but taken collectively, they indicate your mind is not focused.



**7. Use the water bottle technique to determine whether clouds are above or below your flight path.** Ever been VFR cross-country with clouds in the distance and wondered whether or not, at current altitude, you will clear the tops of the clouds? A good technique is to take a sealed, clear water bottle, about two-thirds full, and hold it sideways at arm's length with the water line on the horizon. If the clouds are above the water level, you will not clear the clouds. If the clouds are below the water level, you will clear the tops.

**8. Establish a ladder of priorities to help with task saturation.** When the task load gets high, or weather drops, and you are getting behind the airplane, make sure you first, have flying airspeed; then ensure a clear flight path; next, fly to the proper position; then communicate; and finally, work navigation equipment and aircraft systems.

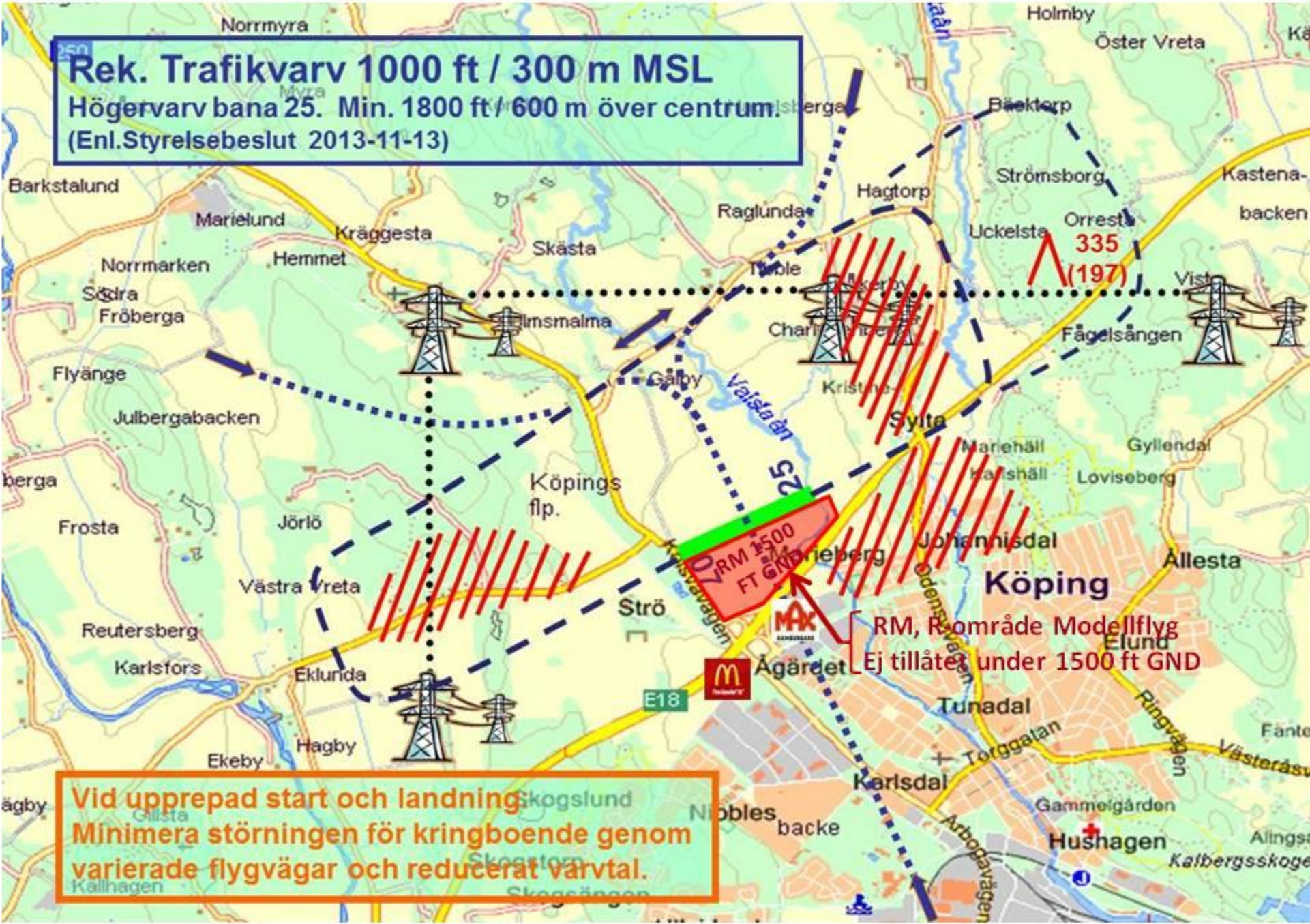
**9. Remember that you are only as safe a pilot as you work to be.** Planning to get more proficient or intending to access more safety material does nothing to make you a safer pilot.

**10. The best thing you can do to improve your skills is go fly.** Try these pro pilot tips, and then come out and join us and share your favorite—one that has stayed with you and makes you a better pilot.

## Några tips:

- Förbered din flygning noga
- Läs på i flyghandboken vid tveksamheter
- Använd checklistan
- Var befälhavare, du bestämmer, inte flygplanet
- Sluta inte flyga flygplanet
- Ställ in eller börja om vid "tre strike"
- Ta inga onödiga risker
- Fyll på med flera...

**Rek. Trafikvarv 1000 ft / 300 m MSL**  
**Högervarv bana 25. Min. 1800 ft / 600 m över centrum.**  
(Enl. Styrelsebeslut 2013-11-13)



**Vid upprepad start och landning**  
**Minimera störningen för kringboende genom**  
**varierade flygvägar och reducerat varvtal.**

# Tack för din medverkan!

SÄKERHETSMÖTE 2018 11 14

MATS BERGLIUS

BENGT PALMESTAM

SEPPÄ MÄKILÄ

SAMUEL WIDARSSON

RUNE ANDERSSON

ANDERS STORCK

PETER TANAJOTT

RICKARD ERICSSON

JOHN CARSTEN-ERIK

PATRIC CAVALINI

TINA JOHANSSON

MARTIN WINDSTRÖM

HENRIK LILJESTRÖM

OLA LINDBLÖM

KARL-ERIK ALMSKOUF

VEI-MATTI SORVALI

TOMAS GAUDESAS

JANA WILHEM

Flyg säkert, sakta och lågt...  
...eller hur det nu var.