

## Med Peter Adamenko vid spakarna – Klubbträff 28 jan -09

Peter Adamenko, tidigare sekreterare för VMFK, är sedan två år tillbaka anställd som flygkapten vid Cimber Air med stationering i Norrköping. Vid klubbträffen 28 jan berättade han om vad det innebär att vara pilot, och hur han nått dit efter 22 år i luften och nu med 10000 flygtimmar bakom sig.

Det hela började med att han 1987, 23 år gammal, löste enkel biljett till New York efter att i Expressen ha läst om flygskolan *Aviation Career Academy* inte långt ifrån New York.

Han blev antagen till pilotutbildningen, först med privat cert, behörighet för instrumentflygning, att föra plan med två motorer och med B-cert dvs med möjlighet att flyga i kommersiell trafik och dessutom utbildning till flyginstruktör och allt detta inom 6 månader.



Foto: Roger Eklund

Så småningom blev det dags att tänka på hemfärd – varför inte flyga själv?

Han och en kompis köpte en fullt flygfärdig Cessna 182 och började planera resan hem över Kanada - Grönland - Island - Norge/Bergen - Västerås.

Grabbarna lät installera en extra tank bak i kabinen och fick på så vis fick de en ökad räckvidden från 4½ till 10 timmar. Sådana här tripper måste ju föransmälas och då krävs att man tar sats ifrån Moncton i Kanada för komplettering av utrustningen i flygplanet och för dem själva bli a en överlevnadsdräkt och inspektion av planet innan de fick tillstånd att flyga vidare.

Nedisning över Grönland innebar att man fick lämna inlandsisen, gå ner till lägre höjd för att bli kvitt isen och det resulterade i en omväg på 2 timmar,

Peter kom hem igen just vid kris för flygbranschen och med ett överskott av piloter.

Utan jobb hos något flygbolag hankade sig Peter fram med bogserflygning och tog efter en statsfinansierad utbildning till flyginstruktör uppdrag som sådan. På vintern är det dessvärre inte många som vill övningsflyga så inkomsterna blev därefter.

Peter sökte till Kustbevakningen och blev antagen till utbildning som flygande kustbevakare, och där gällde det att ligga i – 3000 timmar/år, och hålla utkik efter oljeutsläpp, obehöriga fartyg (kanske smugglare) och t ex obehöriga fiskefartyg.

Pga rådande fiskekvoter får ju inte främmande fartyg fiska i svenska fiskezoner i Östersjön. Jag tror alla vet att id-beteckningarna på fiskebåtarna är långt ifrån meterhöga. Peter nämnde med förtjusning att här fick han och kollegorna lagligen busflyga i jobbet på lägsta höjd, (100 foot = 30 m) för att kunna läsa beteckningarna.

Flygplanstypen för kustbevakningen på Peters tid var den spanska tvåmotoriga CASA 212 specialutrustad med sidavläsande radar och IR- och ultraljuskänsliga instrument för att bedöma tjockleken och utbredningen av t ex oljeutsläpp och vad slags oljekvalitet det i sådana fall rörde sig om.

Radarn är litet speciell – den har 40 km räckvidd på ömse sidor om flygriktningen och den tecknar en "negativ" bild av ytan under planet. En vattenyta avtecknas därför vit på radarskärmen och får kulör först då utan täcks av något t ex olja.

## Med Peter Adamenko vid spakarna – Klubbträff 28 jan -09

---



Kustbevakningens CASA 212 (Nu har man Dash 8 Q-300)

Från 1997 flög Peter för SAS som flygstyrman med Saab 2000 och MD 80



För två år sedan satte Peter sig på skolbänken igen som resulterade att han nu kunde ta tjänst som flygkapten och nu flyger han för Cimber Air med CRJ 200



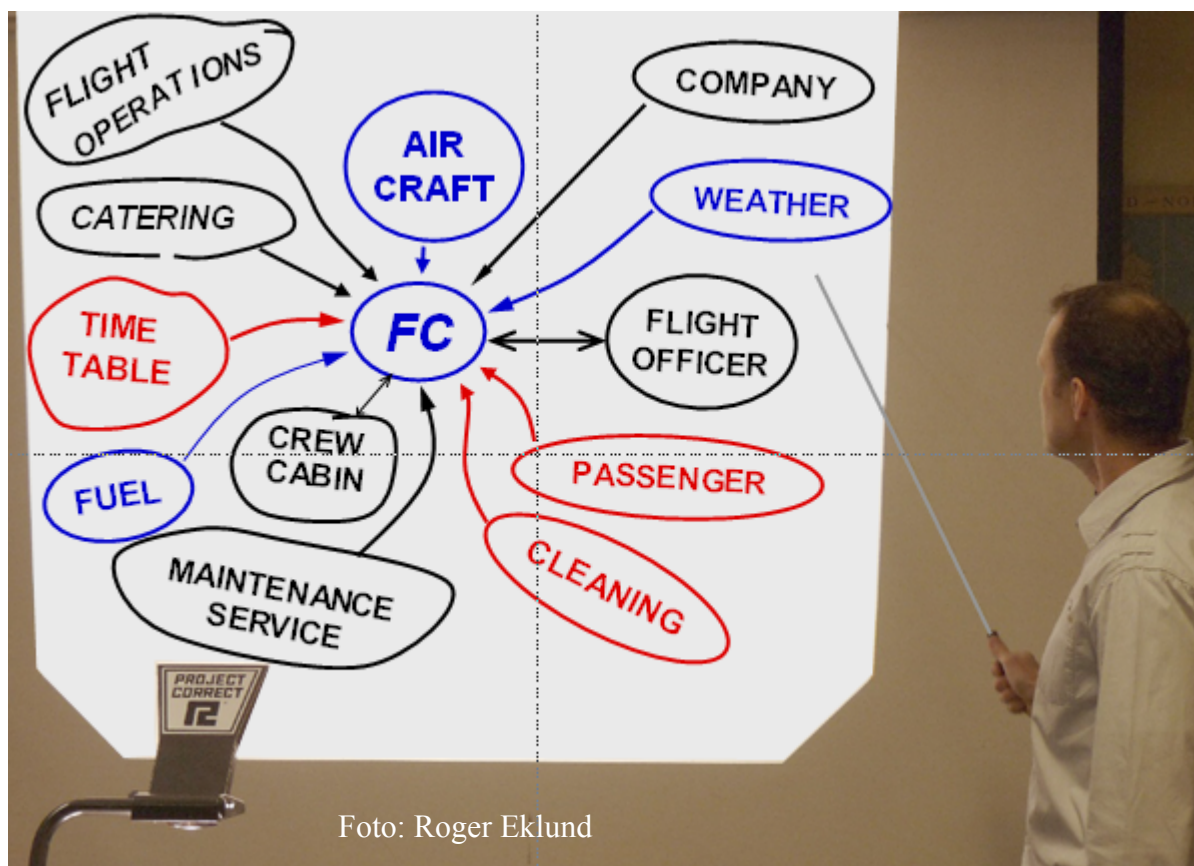
Hur är då flygkaptenens vardag?

På flygplatsen 50 min före start samlas den besättning som förhoppningsvis skall hålla ihop ett antal av de fem flygdagar man har framför sig. Kanske har man setts förut, hur blir vädret på de destinationer man skall nå fram till under dagen, man beräkna bränslemängd för de närmaste flygningen och den reserv man kan behöva för att ev behöva nå ett annat flygfält eller för att cirkla runt i väntan på att få landa. Antal passagerare – finns det något att ta hänsyn mht dem t ex handikappade eller små barn, specialkost ...

Man tar sig ut till planet – kabinpersonalen kollar städningen mm, flygstyrman ligger in kursen, flyghöjd etc och ställer in stabilisatorn för optimalt läge mht beräknad tyngdpunkt. Kaptenen slår en lov runt flygmaskinen – kollar däcken, bromsslängor, öppnar luckor här och var för invändig inspektion och känner med handen efter om vingarna är nedisade. I så fall beordras avisning och kanske också behandling med medel som förebygger nedisning.

På plats i cockpit diskuterar kapten och styrman om restpunkter från teknikernas besiktning tillåter att man startar eller vad slags egenheter under färd man måste vara beredd på, och man beräknar aktuell lyffhast utgående från den last inkl bränsle man har ombord.

Hur lång är startbanan? Stor last innebär krav på högre lyffhastighet, vilket i sin tur ger kortare marginal för inbromsning om startförsöket måste avbrytas.



FC dvs Flight Commander dvs kapten och Flight Officer dvs styrman har således en mängd uppgifter att kontrollera och komma överens om, men – det är kaptenen som bestämmer.

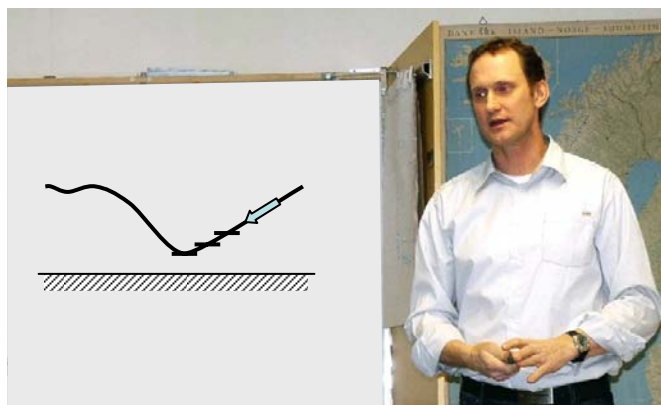
Säkerheten går främst – ok, då startar vi!

Själva flygningen består till stor del i att övervaka instrumenten. Flyghöjden kan man efter tillstånd från trafikledningen få ändra om det skulle visa sig att en annan höjd ger bättre drift-ekonomi.

När man närmar sig sin destination tar man fram inflygningskortet för aktuell flygplats och utnyttjar anvisningarna i dem, från trafikledningen får man uppgift om korrekt bana och sedan, ja sedan gäller det att träffa rätt.

Instrumenten vägleder piloten men någonsans på väg ner under inflygningen måste man ha marksikt. På en viss höjd allt beroende av väderförhållandena måste piloten visuellt se att man ligger rätt, om inte måste man gå om och försöka på nytt.

Under normala förhållanden ligger beslutshöjden på 200 fot dvs ca 60 m, men även lägre höjd kan förkomma om landningsbanan är lång och trafikledningen aktivt följer planet.



30 fot är absolut lägsta höjd. Peter minns från flygningarna med MD 80 att vid beslut på så låg höjd så kan planet toucha asfalten innan det lättade igen, puh!

Det finns givetvis olika arter av beslut:

- Strategiska beslut med gott om tid att bestämma sig för t ex hur påverkas vi av väderförhållandena, vad gäller på destinationsorten etc
- Taktiska beslut som regel i luften med mindre gott om tid t ex val av: flyghöjd, flygväg, landningsbana etc.
- "Ryggradsbeslut" ett givet läge kräver ett beslut omgående.  
Piloten som tog sig ner på Hudsonfloden i New York var säkerligen i en sådan situation.

Som pilot går man årligen utbildningar för att hålla sig à jour med flygplanstypens alla olika tekniska system (2 st/år vilket på 3 år innebär att man gått igenom samtliga system) samt en nödträning och en läkarkontroll årligen liksom att en gång per år få en supervisor med sig, som noterar om man uppträder enligt gällande regler, har den flygskicklighet som erfordras etc.

Peter ser detta med att flyga som mycket omväxlande och stimulerande – man lär sig så mycket nytt och träffar ständigt nya människor.

Och kanske det bästa av allt - av dem lär sig Peter allt möjligt nytt, fakta om hobbies han aldrig provat på och om intressen vid sidan om jobbet som hans kollegor har .....

Tack Peter för en givande kväll!

Bengt Alenfelt