

## Risiko-forståelse

Følgende info må leses før du kan fly med Dakotaen.

Skjemaet skal signeres som bekreftelse på at du har forstått informasjonen og aksepterer premissene for å fly med.

(Informasjonen er sammenfattet i to videoer på hjemmesiden: En på norsk og en på engelsk).

## Introduksjon

Dakota Norways C-53D-DO er bygget i 1942 og opprinnelig sertifisert etter datidens krav. DC-3-flyene kom i flere utgaver, men fellesnevneren er at dette var verdens første, virkelige «airliner», det første effektive passasjerfly. Flytypen hadde flere revolusjonerende konstruksjons-detalljer, blant annet et meget sterkt rundformet skrog, og i 1944 rullet det ett ferdig fly ut fra Douglas-fabrikkene hvert 45. minutt.

Norsk luftfartsmyndighet, Luftfartstilsynet (LT), sertifiserer nå flyet fra år til år etter gjeldende regelverk for private fly.

En flytur med Dakotaen kan ikke sammenliknes med å reise med et kommersielt flyselskap. Men også hos oss er passasjerer og fly fullforsikret. Dette inkluderer forsikring for passasjerulykke og tredjemannsansvar etter gjeldende myndighetskrav.

Dersom turen kanselleres på flyets hjemmebase (Sandefjord Lufthavn, Torp eller annen flyplass der vi er på plass for å gjøre opplevelseshyggninger) - altså før turens begynnelse, vil kostnad for turen refunderes.

Dersom flyet får tekniske problemer på en annen flyplass under en A til B-tur, vil ikke stiftelsen kunne bekoste medlemmenes hjemreise. Denne må derfor ordnes og bekostes av det enkelte medlem. Stiftelsen vil selvfølgelig søke å hjelpe alle medlemmer som ikke kommer seg hjem.

## **Forhold som omhandles i en samtykkeerklæring du må undertegne før turen.**

Flyet innehar et luftdyktighetsbevis og vedlikeholdes etter gjeldende bestemmelser, men det er viktig at de som flyr med oss er klar over at de flyr med et fly som ble konstruert på midten av trettitallet og at det derfor ikke oppfyller alle dagens krav til sikkerhet og ytelse som kreves av moderne fly som benyttes av dagens kommersielle flyselskap.

Når dette skrives våren 2019 er det 84 år siden flytypen Dakota ble fløyet for første gang og typegodkjent. Det ble altså bygget i en tid da bl.a. krav til nødutganger var annerledes enn i vår tid. Det er årsaken til at flyet i dag er godkjent for 19 medlemmer mens det opprinnelig hadde 28 passasjer-seter.

Du vil få en sikkerhets-briefing om nødutganger og sikkerhetsutstyr av kabin-mannskapet før avgang.

Det er altså viktig å forstå og akseptere at du flyr med et luftfartøy fra en annen tidsepoke, og at dets utstyr følgelig er annerledes enn hva som gjelder i dagens luftfart.

Hva er det så som skiller en Dakota fra en Boeing 737 som tar deg til London eller Kanariøyene?

Først og fremst størrelsen, og sete-kapasiteten, i tillegg til at Dakotaen er en saktegående flymaskin med to stempel-motorer og propell-drift, ikke et jetfly.

Det er også et 84 års gap i flydesign, teknologi og filosofi som skiller luftfartens arbeidshest anno 1942 - Dakotaen - fra dagens tilsvarende: Boeing 737.

Hva er risikoen man tar med å fly Dakota, og hva er gjort for å minimalisere risikoen til et akseptabelt nivå ?

For det første:

I 1942 kunne man bli beskutt i et slikt fly. Det skjer ikke i dag.

For det andre:

En motor kan stoppe. Pilotene som flyr Dakota er alle aktive eller pensjonerte yrkesflygere med bakgrunn fra sivil luftfart og/eller Forsvaret. De er meget erfarne, og utfører flygningene med en sann entusiasme fordi dette er en hobby, ikke en jobb. Ingen får betalt for å arbeide rundt eller i Dakotaen. Det er kun entusiaster som jobber for å oppfylle stiftelsens eneste mål: Å holde Dakotaen flydyktig.

Pilotene har til tross for lang erfaring med Dakotaen ( som nå har fløyet i over 30 år i norsk luftrom) under samme organisasjon som i dag, årlig utsjekk og ferdighets-tester.

Pilotene gjennomfører hvert år trening i verdens eneste sertifiserte DC-3-simulator i Nederland. I motsetning til flyet, er simulatoren tipp, topp moderne og gir meget realistiske scenarioer som pilotene kan trene på trygt på bakken uten å utsette fly eller medreisende for ødeleggelse eller fare.

Dakotaen kan flys på en motor om den andre stopper, og pilotene trenes målrettet for å kunne takle en slik eventuell situasjon.

På en flytur kan man støte på tåke/dårlig vær:

Værmeldingen sjekkes naturligvis før en hver flytur. Og i pilotenes lange erfaring ligger vanen om at man kontinuerlig vurderer og planlegger ruten og hvilke forhold også av værmessig art som kan dukke opp. Dermed jobber man med å unngå å havne i en vær-situasjon som kan kreve at turen legges om eller må avbrytes.

Vedlikehold:

Dakotaen tilbringer vinter-sesongen fra oktober til mai i hangaren.

Her får den grundig ettersyn, vedlikehold og oppgraderinger.

Motorer, propeller, skrog, elektriske- og hydrauliske systemer ettersees etter fastsatte vedlikeholds-sykluser. Det snakkes i slike sammenhenger om et visst antall flytimer eller dager mellom utskifting eller ettersyn og nullstilling av komponenter.

Teknisk mannskap:

Dakota Norway har egne sertifiserte teknikere på akkurat denne flytypen. De kan utføre feilsøking, reparasjoner og utskiftninger og deretter signere ut flyet som luftdyktig.

I luftfarten er det ett gyldig slagord: Hvis det er tvil, er det ingen tvil.

Med andre ord - har tas ingen sjanser hvis man mistenker at en komponent bør skiftes.

Kabin- og bakkemannskap:

Dakotaen kan i sin sertifisering flys uten kabin-mannskap. Dakota Norway har likevel bestemt at det til en hver tid er to kabin-mannskap ombord. De gir sikkerhets-informasjon før turen, og er trent i håndtering av flyets sikkerhetsutstyr, nødutganger, førstehjelp og

brannslukking. Samtlige er sertifisert av Dakota Norways operative sjef, for tjeneste i kabinen.

De samme mannskapene alternerer som bakke-mannskap under tanking, oppstart, avgang og ankomst av flyet. De bærer alle gule vester og påser at medlemmene som skal fly eller har fløyet guides til de stedene på flyplassen de har anledning til å bevege seg.

Propeller i bevegelse:

Dakotaen har to stjerne-motorer med hver sin store propell. Dette er et av de største farenomentene rundt fly av denne typen.

Men Dakota Norways mannskaper har hyppig trening og stort fokus på å sørge for at farlige situasjoner rundt propellene IKKE skal få lov å oppstå.

Propellene er uansett aldri i drift mens medlemmene er på vei til eller fra flyet, kun etter at alle som skal fly er vel ombord, og døren er lukket.

Din egen helse:

En eventuell evakuering av flyet avhenger av at medlemmene kan ta vare på seg selv. Skulle det være tvil om eventuell bevegelseshemming kan gjøre dette vanskelig, kan det bli tatt opp med deg.

Vær snill å ikke reagere negativt på et slikt spørsmål - det vil kun bli stilt for å ivareta din egen og andre passasjerers sikkerhet.

Dakota Norway ønsker deg en virkelig god fornøyelse og god tur med Norges eneste flygedyktige Dakota.

Jeg har lest, forstått og aksepterer premissene for å fly med LN-WND