



ATC VOICE

Et siste jubileum

Når jeg nå har kommet til artikkel nummer 150, har jeg besluttet at den markerer mitt siste jubileum for ATC Voice. Den siste artikkelen tar for seg Princess Juliana International Airport.



TEKST OG FOTO: KENT SVIGGUM

DET ER MED GOD MARGIN passert 25 år siden jeg skrev min første artikkel i Flynytt i min faste spalte ATC Voice. Det er blitt en lang reise som jeg håper har skapt glede for Flynytts trofaste lesere, gjennom en rekke varierte og forhåpentligvis interessante temaer. Jeg har mange ganger tenkt på når det ville være riktig å avslutte mitt engasjement i bladet, men ved hvert eneste naturlige jubileum, som for eksempel 10 år, 100 artikler eller 20 år, så har jeg rett og slett ikke klart å gi meg. Når jeg nå har kommet til artikkel nummer 150, så har jeg besluttet at den markerer mitt siste jubileum for ATC Voice.

Nytt blod

Når jeg ikke har klart å gi meg ved de milepælene jeg har passert, så skyldes det en grunnleggende motivasjon og en iver etter å formidle kunnskap fra forskjellige deler av luftfarten, normalt med fokus på grensesnittet mellom GA-miljøet og lufttrafikkjenesten. Likevel er det sånn at uansett hvor god jobb man gjør eller hvor mye man engasjerer, så vil det på et eller annet tidspunkt, være riktig å bringe inn nytt blod. Hvor vidt noen ønsker å videreføre ATC Voice eller starte en ny fast spalte, vil jeg ikke spekulere rundt. I denne jubileumsartikkel nummer 150, så skal det handle om Princess Juliana International Airport.

Berømt flyplass

Påsken 2024 ble tilbragt i «varmere strøk», nærmere bestemt nord i den østlige delen av Karibien. Der ligger en rekke større og mindre øyer, der flere av dem er selvstendige stater. Rundreisen gikk fra Antigua og Barbuda til Dominica, videre til Saint Martin, deretter til Saint Kitts og Nevis, og til slutt tilbake til Antigua og Barbuda. Av de nevnte stedene er det bare Saint Martin som ikke er en selvstendig stat, men øyen har en av verdens mest berømte flyplasser.

Fakta om Saint Martin

Saint Martin er altså en øy nord i den østlige delen av Karibien, og er en del av øygruppen Leewardøyene. Øyen er delt mellom Kongeriket Nederlandene og Frankrike. Kongeriket Nederlandene består for øvrig av Nederland, de karibiske øyene Aruba og Curaçao, samt søndre del av Saint Martin. Nordre del av øyen er et såkalt oversjøisk territorium underlagt Frankrike.

Formelt betegnes den franske delen i nord som Saint Martin, mens den nederlandske delen i sør har navnet Sint Maarten. Øyen er på 88 km², og de to største byene er Marigot (fransk side) og Philipsburg (nederlandsk side).

To flyplasser

Saint Martin har to flyplasser; én på den franske nordlige siden og én på den nederlandske delen i sør. Flyplassen i nord er kjent som Grand Case lufthavn SFG, og benyttes bare av mindre fly til og fra nærliggende øyer. Øyens flyplass for internasjonale flyginger ligger på den sørlige delen og heter altså Princess Juliana International airport, med tre-bokstavs-forkortelse SXM.



Winair Twin-Otter på flyplassen på Saint Kitts.

Litt historie

SXM er en av de eldste og travleste flyplassene i regionen. I 1944 åpnet nederlandske «Princess Juliana of Orange» den første rullebanen for fly i området, mens den offisielle åpningen av Princess Juliana International Airport på dagens plassering, fant sted i mars 1964.

I 2006 åpnet den nye terminalen, og en rekke andre større oppgraderinger ble tatt i bruk. I september 2017 ble flyplassen truffet av den kraftige orkanen Irma, med store ødeleggelses som resultat. SXM har opp gjennom årene vunnet flere priser; blant annet «Best Caribbean Airport» i 2016 og «Bizz Award» i 2017. I 2024 feirer SXM 80-års-jubileum med markeringer av forskjellige slag.

Fakta om SXM

SXM ligger 15 kilometer nordvest for Philipsburg, hovedstaden for nederlandske Sint Maarten. Flyplassen har ICAO fire-bokstavs-forkortelse TNCM og har én rullebane med benevnelse 10/28. TORA (Take Off Run Available) for bane 10 er 2300 meter, mens tilsvarende avstand for bane 28 er 2200 meter.

Totalt areal for flyplassen er 642,415 m², og kapasitet er 36-40 flybevegelser per time. Flyplassen er «hub» for flyselskapet Winair og er senter for flyginger i øygruppen Leewardøyene. SXM håndterer en stor variasjon av flytyper; alt fra Cessna småfly til de største langdistanseflyene som Boeing 747.

Direkteflyginger

Flyplassen har 22 operatører av ruteflyginger og tolv charter-selskap, hvilket gir gode forbindelser til USA, Canada, Europa,



God stemning når Air France Airbus A330 tas imot.



Fareskilt på SXM airport.

Latin-Amerika og Karibien. Det er totalt 34 destinasjoner som betjenes med direkteflyginger, blant annet Amsterdam (KLM) og Paris (Air France) i Europa. Disse rutene opereres normalt med Airbus A330.

Terreng øst for flyplassen

Inn- og utflyging i vest foregår over vann, mens det er høyere terreng øst for flyplassen. Det medfører at alle IFR- innflyginger til bane 28 foregår som «visual approach», mens alle IFR-avganger fra bane 10 har et værkrav på minimum 1200 fot skydekkehøyde og 2,8 NM sikt, for å sikre terrengatskillelse.

Alle SID-prosedyrene (Standard Instrument Departure) fra bane 10 forutsetter sving til høyre rett etter avgang. Både på grunn av fremherskende vindretning og terrenget i øst, er det oftest bane 10 som er i bruk.

Hvorfor berømt?

Veldig mange har sett videoer på nettet av fly, og spesielt store langdistansefly, som passerer svært lavt over en strand med skuelystne mennesker. Det finnes lignende flyplasser med tilsvarende innflyginger, men SXM er sannsynligvis den mest kjente og berømte av dem. Det skyldes nok blant annet at avstanden mellom rullebanen og det som ligger utenfor flyplassgjerdet, er spesielt

kort. Det er bare noen få meter fra rullebanen til gjerdet, og umiddelbart utenfor gjerdet er en smal vei, med bare noen få centimeter til stranden «Maho Beach» rett ved siden av.

Rullebanen er også relativt kort til langdistansefly, hvilket medfører at pilotene må treffe et ideelt landingspunkt med minst mulig margin og ikke kan tillate seg å være over en nominell glidebane.

Turistbusser

Da jeg var på Sint Maarten sist påske, så bodde jeg på et hotell som hadde panoramautsikt til den vestre (og berømte) baneenden på SXM. Derfor kunne jeg nyte utsikten til spektakulære landinger og avganger fra svømmebassenget.

En slik fordel hører imidlertid til unntakene for fastboende og turister som til enhver tid befinner seg på øyen. Avganger og landinger på SXM er en såpass stor turistattraksjon at det regelmessig settes opp busser som parkerer ved siden av rullebanen, for å gi passasjerene muligheten til et kort opphold på «Maho Beach». Jeg antar at «timingene» ikke er helt tilfeldig i forhold til forventet ankomst for de største flyene.

Risikabel oppførsel

Under landing passerer flyene bare noen få meter over hodene på



Cockpiten i Twin-Otter.



American Airlines Boeing 737.

de som befinner seg på stranden. Dette er den mest spektakulære delen av opplevelsen, da kombinasjonen av det visuelle inntrykket, støyen og turbulensen gjør det hele ganske unikt og voldsomt.

Ved avgang virker det kanskje ikke like spektakulært, selvfølgelig litt avhengig av hvor stort fly som skal opp i luften, men risikoen her kan være betydelig større. Hvis et større jetfly stiller seg opp helt i baneenden før avgang, så er avstanden til skuelystne på stranden svært kort. Siden det er en smal vei mellom flyplassgjerdet og stranden, så er det ikke vanlig at folk krysser veien for å holde seg fast i gjerdet.

Potensielt dødelig utfall

Jeg opplevde selv å bli blåst over ende av et middels stort jetfly da jeg sto på stranden, og i tillegg til lufttrykket kunne jeg kjenne sterk varme fra jetmotorene rett før flyet startet «take off roll». I 2017 var det en kvinne fra New Zealand som falt og angivelig slo hodet i muren langs veien, med store skader som resultat. Hun døde senere på sykehuset.

Det er en kjent sak at mange turister ofte fremstår som litt for vågale og tar unødvendig stor risiko, men samtidig er det jo sånne rykter som bidrar til at flyplassen trekker til seg nysgjerrige mennesker i hopetall.

Flytur med Twin-Otter

Da vi skulle forlate Sint Maarten og sette kursen for Saint Kitts og Nevis, så hadde vi bestilt fly med Winair, og avgangen var satt opp med flytypen ATR42, med nærmere 50 seter.

Kort tid før avgang fikk vi melding om bytte av flytype til Twin-Otter, som er den typen Widerøe hadde for en del år tilbake. Den har som kjent for mange av dere, kun 19 seter og opereres derfor uten kabinpersonale underveis. Jeg tenkte at det kunne bli en fascinerende og litt nostalgisk tur, siden det er mange år siden sist jeg fløy med Twin-Otter.

En liten utfordring kunne bli at de visst nok hadde begrensning på håndbagasje på 3 kilo på den flytypen, hvilket var langt unna det våre ryggsekker veide. Det skulle senere vise seg at det ikke var noen form for kontroll, og da et fullbooket fly var klart for avgang, sto det håndbagasje på hver ledig centimeter rundt i kabinen. Jeg er glad det ikke ble behov for evakuering...

Avgang fra bane 10

Vi skulle ta av fra bane 10, og jeg satt på et av de tre fremste setene i flyet. Det er ikke dør til cockpit på Twin-Otter, så jeg hadde nesten følelsen av å sitte i cockpit sammen med pilotene.

Jeg skulle senere få høre av pilotene at vårt fly var den eneste Twin-Otteren i flåten oppgradert med såkalt «glass-cockpit», med



Pilotene ombord i Twin Otter PJ-WIX.

moderne flate skjermer. Jeg kunne derfor følge med på ruten underveis, og kunne også se en del markerte tordenbyger som tydelig ble fremvist på skjermene.

Vi ble stående lenge i kø før avgang, men omsider takset vi ut på rullebanen, før den velkjente motorduren fra Twin-Otteren steg i intensitet under «take off roll». Rett etter avgang svingte vi til høyre og satte kursen mot Saint Kitts og Nevis.

Oppsummering

Hvis du har lest denne artikkelen og i tillegg har lest alle mine tidligere artikler i ATC Voice, så har du altså tatt del i et jubileum. Gjennom 150 artikler håper jeg at jeg har bidratt til å spre nyttig og interessant kunnskap, og kanskje har nettopp du faktisk gledet deg litt til at neste Flynytt skulle komme, så du kunne se hva som dukket opp i en ny utgave av ATC Voice.

Det er med sterkt blandede følelser at dette blir mitt siste jubileum med min faste spalte i dette bladet. Hvor vidt noen ønsker å videreføre ATC Voice eller starte en ny fast spalte, vil jeg ikke spekulere rundt. Jeg har formidlet til redaktøren at jeg ønsker å kunne skrive artikler i Flynytt også i tiden fremover, men ikke som del av en fast spalte.

Min oppfordring til dere er uansett å fortsette å lese Flynytt, og til slutt gjenstår bare et av mine favorittuttrykk om hva som blir veien videre: Time will show! ✈



Delta Airlines Boeing 757 vekker mye oppmerksomhet.