

Flygsäkerhetsträff 2019-05-21

7. Säkerhetstips inför säsongen 2019:

Vi ser på de vanligaste händelserna/störningarna vid vårt flygfält för våra medlemmar med våra flygplan. Efter det uppmanas till egna studier av H50P-häftena:

2. Bränsle - planering och hantering
7. Game Over - från VFR till IMC
10. Landning - en nödvändighet om du startat
17. Flygning i kontrollerat luftrum kräver klarering
18. Kampanj 2005/2006 nr 2 Sidvind och Uteblivna omdrag
20. Sidvind
21. Omdrag

Samtliga häften finns på Transportstyrelsens hemsida och rubriceras Privatflygarens drifthandbok.

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/Luftfart/Privat--och-allmanflyg/Flygoperativt/Privatflygarens-drifthandbok/>



Vägtrafik



Sjöfart



Luftfart



Järnväg

Luftfart

- Certifikat och utbildning
- E-tjänster och blanketter
- Flygbolag
- Flygplatser, flygtrafiktjänst och luftrum
- Luftfartsskydd - security
- Luftfartyg och luftvärdighet

Miljö och hälsa

Olyckor och tillbud

Privat- och allmänflyg

Allmänflygsäkerhetsrådet

Ballong och segelflygplan

Luftfart > Privat- och allmänflyg > 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.

Här kan du ladda ner hittills utgivna häften i serien "Drifthandbok för privatflygare" i PDF-format.



Ett flygsäkerhetsprogram för allmänflyget

BRÄNSLE

– planering och hantering



- Hur vet jag hur mycket bränsle jag har ombord?
- Vilken förbrukning bör jag räkna med?
- Hur mycket bränsle behöver jag för den planerade flygturen?
- Hur stor reserv har jag?

Oavsett hur väl man planlägger kan man förr eller senare hamna i situationer som man inte på förhand kunnat förutse. Saker börjar gå fel, och man glömmer tiden.

Bara en start till...

Molnen drar ihop sig, men där borta ser det bättre ut...

Jag tankar efter flygningen istället...

Fyller vi fullt blir det ju för tungt...

Ska bara komma ihåg att skifta tank..



GAME OVER – från VFR till IMC

**Planera din
flygning!**

VFR och väder

Anledningen till att du flyger visuellt är att du önskar se ut!

Trots det, med den ansevärd mängd olika väder vi har i vårt land, hamnar du förr eller senare i dåligt väder. *Hur* dåligt är det bara du som kan bestämma. För en VFR-flygare finns det alltid ett klart alternativ; att stanna på marken. Har du däremot klantat till det och "mött väggen" under flygning finns det lika klara alternativ: Vänd omgående – eller landa!



Varför vänder jag inte i tid?

"Vädret är inte så dåligt. Jag kan inte ändra mig nu. Det är tecken på svaghet."

Farliga attityder är som smygande gifter. Omärkliga i små doser.





Ett flygsäkerhetsprogram för allmänflyget

LANDNING

- en nödvändighet
om du startat

Det är mer
krävande
att planera
landning
än start

De flesta haverier inträffar i samband med landning. I ett tidigare kompendium som handlade om starten konstaterade vi att nedanstående fyra faktorer inverkar på startförloppet:

- * Vädret
- * Flygplatsen
- * Flygplanet
- * Piloten

Samma faktorer styr även landningsförloppet.

Som pilot har du stora möjligheter att ständigt förbättra och förfina din landningsteknik. Du blir aldrig fullärd.



Ser man närmare på landningshaverierna kan de grovt indelas i två kategorier:

1. Brister i flygskickligheten
2. Brister i omdömet

Vädret idag 16:28 [Karta](#)

Stockholm / Västerås **ESOW**
▼ 120° 16^{kt} 13°C **VFR**
-1°C 38% **TAF**
10 km eller mer
mulet på 11000 ft 1008 hPa →
8 min
37km 74° (ONO)

Örebro **ESOE**
▼ 120° 15^{kt} ↘ 25^{kt} 13°C **VFR**
-1°C 38% **TAF**
Molnbas och Sikt OK 1004 hPa ↘
8 min
62km 240° (VSV)

Stockholm / Skavsta **ESKN**
▶ 130° 16^{kt} 11°C **VFR**
1°C 50% **TAF**
Molnbas och Sikt OK 1007 hPa →
8 min
95km 146° (SSO)

Fasta rutiner
minskar arbets-
belastningen
och höjer
flygsäkerheten

Planera din
flygning!



Ett flygsäkerhetsprogram för allmänflyget

Flygning i
kontrollerat luftrum
kräver klarering

LUFTRUMSINTRÅNG

Luftrumsintrång sker när ett luftfartyg flyger in i kontrollerad luft eller R-område utan en giltig klarering och är en av de största flygsäkerhetsriskerna.

Luftrummet delas in i kontrollerat och okontrollerat luftrum.

Det **kontrollerade luftrummet** indelas i:

- *kontrollområde (CTA)*, som i sin tur indelas i *yttäckande kontrollområde (SUECIA CTA/UTA)* och *terminalområde (TMA)*;
- *kontrollzon (CTR)*.

Övrigt luftrum benämns **okontrollerat luftrum**.

Inom det okontrollerade luftrummet finns:

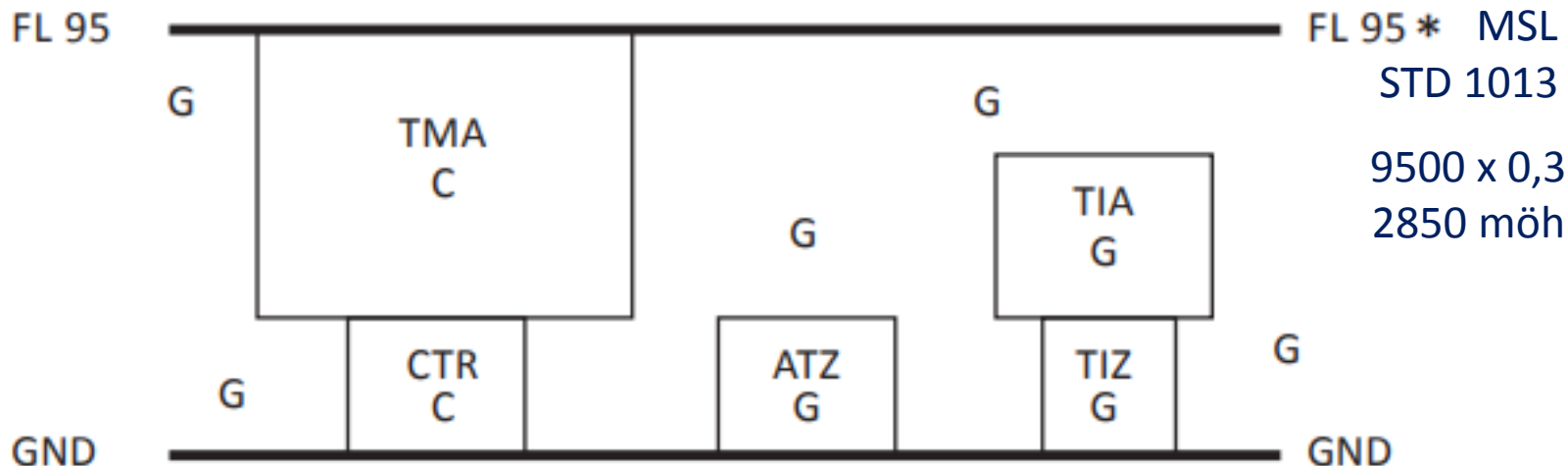
- *trafikinformationsområden (TIA)*,
- *trafikinformationszoner (TIZ)*
- *trafikzon (ATZ)*
- *övrigt okontrollerat luftrum*

Planera din flygning!

Kommunikation med ATC

- Dra dig inte för att ropa upp ATC och begära klarering för flygning i kontrollerat luftrum. ATC är där för din skull.

* FL 95



* Undersidan i nordvästra delen av Sverige är FL125



Ett flygsäkerhetsprogram för allmänflyget



KAMPANJ 2005

Två stora flygsäkerhetsproblem:

SIDVIND

UTEBLIVNA OMDRAG

Detta "specialkompendium" innehåller:

- Uppmaning till alla piloter**
- Uppmaning till flyginstruktörer och CRI**

Varför är Du i riskzonen då det gäller dessa faktorer?

- Du är kanske inte medveten om problematiken.
- Du har kanske inte fått en fullständig utbildning.
- Du har kanske glömt metodiken eller inte tränat den.
- Du tycker kanske det är genant att göra ett omdrag.
- Du inser kanske inte att sambandet mellan flygplanets svårighetsgrad, flygtrim och erfarenhet, banans bredd och beskaffenhet samt vindstyrka, sidvindskomposant och byighet måste klarläggas i samband med planering av flygning, och styra dina beslut om att genomföra flygningen.

Att vinden ligger inom gränserna för de tillåtna för flygplanet innebär inte att du kan klara av starten eller landningen. Landning i stark sidvind, särskilt om vinden också är byig, kräver stor erfarenhet, god flygtrim och god kännedom om den aktuella flygplantypen.

SE-KFY

Maximum Demonstrated Crosswind Velocity:

Takeoff or Landing 15 KNOTS

Örebro

▼ 120° 15 kt ↘ 25 kt

Molnbas och Sikt OK

ESOE

13°C

-1°C 38%

1004 hPa ↘

VFR

TAF

- Ha alltid omdragsalternativet i bakhuvudet och använd detta alternativ när det är något som inte stämmer i samband med landning. Bestäm alltid en pådragspunkt. Om du vid landning inte har satt i hjulen med rätt nosläge före den första 200-metersskylten på en bana som är 600 meter eller kortare är det alltid läge att dra på.
- Träna själv upp din precision och förmåga under kontrollerade förhållanden med ökande svårighetsgrad. Lägg lite extra flygtid på detta. Sträva efter att varje landning görs med rätt fart och rätt höjd över tröskel och med ett hjul på varje sida om mittlinjen.
- Om det finns tveksamheter så tänk efter en gång till!



SIDVIND

Ett flygsäkerhetsprogram för allmänflyget



Vinden

Fyra variabler hos vinden som påverkar svårighetsgraden vid sidvindslandning:

- Styrka
- Riktning
- Sidvindskomponent
- Byighet – såväl riktning som styrka.

- Ju byigare vinden är, desto svårare blir landningen.

- Ju starkare vind desto större byighet kan man normalt räkna med.

**Byig vind är
det svåraste
att bemästra.
Verklig
sidvinds-
komponent
kan vida
överstiga den
planerade.**

Hur gör man – praktiken



Det svåra i sidvindslandning ligger i koordineringen av sid- och skevrodren. Var inte rädd för att ge tillräckliga roderutslag!

För mycket stress sätter ner kapaciteten. Om du tränat sidvind kommer du att vara mindre stressad och bättre rustad när du landar i sidvind.

Drag om i tid om allt inte stämmer för dig. I ett sent skede kan det vara för svårt!

Råd

- Lär dig hur start och landning i sidvind skall gå till.
- Träna regelbundet och lägg på svårighetsgrader och stressfaktorer successivt.
- Tag alla chanser att träna med flyglärare, CRI eller tillsammans med erfarna piloter som kan ge råd. Observera dock att i det senare fallet är det du som är befälhavare och har ansvaret. Du skall således själv klara av flygningen och bara få råd av den som följer med.
- Du är garanterat inte ensam om brister i förmågan att klara sidvind. Våga erkänna detta så är du en god bit på väg mot att rätta till dina brister!

Om du vill vara en säker pilot skall du ta tillvara alla möjligheter att träna sidvindslandningar, gärna med instruktör.



Ett flygsäkerhetsprogram för allmänflyget



(Uteblivna) OMDRAG



En förutsättning för en lyckad landning är att piloten är slutligt etablerad på kort final.

Med det menas att rätt fart och rätt planébana är intagna på 300 fot.



*Inflygning
full klaff*



*Beslutat omdrag
fullgas, accelerera
låg höjd*



*Vid säker fart
minska klaff i
markeffekten*



*Stig som vid
normal start*

Skikt som ger markeffekt

Omdragets psykologi

Låt oss fastställa några fakta och göra några gissningar. Du avgör vilka påståenden som tillhör vilken grupp.

- De flesta piloter har aldrig gjort ett riktigt omdrag efter grundutbildningen.
- De flesta piloter tränar aldrig omdrag.
- Alltför få flyglärare/kontrollanter har haft med omdrag som del i PC, flyglärartimmen, skillnadsutbildning o.s.v.
- Få piloter ser omdrag som ett alternativ när det går snett.
- Väldigt få piloter har en mental beredskap att göra ett omdrag.
- Många piloter känner det som genant att dra om.

**På korta fält
är margina-
lerna små
över tröskeln.**

**Drag alltid om
när du inte
har korrekta
värden!**

Normal and Crosswind Approach and Landing

Level 1

EMBRY-RIDDLE
Aeronautical University

DAYTONA BEACH, FLORIDA

▶ ⏪ 🔊 0:00 / 15:35



Normal & Crosswind Approach & Landing - Lesson 1

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