



# H50P

## Ett flygsäkerhetsprogram för allmänflyget



LUFTFARTSSTYRELSEN  
Swedish Civil Aviation Authority

# Flygning vid okontrollerad flygplats



H50P = HALVERING AV  
PRIVATFLYGHAVERIERNA

H50P är en del av ett omfattande flygsäkerhets-samarbete mellan KSAK, KSAB, Luftfartsstyrelsen, EAA, FFK, SPAF med flera.

För att und-  
vika förbist-  
ring  
används i  
detta kom-  
pendium  
genom-  
gående  
ordet  
"BANA"  
utan att ta  
hänsyn till  
om den är  
belagd eller  
inte.

Det har visat sig att kunskaperna om och sättet att flyga vid okontrollerade flygplatser varierar högst avsevärt. Orsaken torde i första hand vara att det inte finns så många regler som styr. Det utvecklas också lokal praxis som grundar sig på tradition från just den platsen. Många piloter besöker väldigt sällan okontrollerade flygplatser. Detta kompendium skall hjälpa dig som pilot att handla på rätt sätt och förhoppningsvis också handla på samma sätt som andra på samma plats.

De flesta av de principer som redovisas när det gäller uppträdande i trafikvarvet på okontrollerade flygplatser har diskuterats på flygläroarseminarium. De närvarande var i stort eniga.

Ett okontrollerat mindre flygfält kan se ut på många sätt. Begreppen beträffande bana kan vara förvirrande. Det finns belagd bana och obelagd bana. Den senare kan också benämnas landningsstråk. Enbart ordet stråk säger inte vad man avser. Banstråk är det jämna området vid sidan av banan vare sig den är belagd eller inte. Detta benämns ofta "stråket". Landningsstråket, som är obelagt, kan också benämnas "gräsbana". Alla flygplatser, även de minsta och enklaste som fyller minimikraven enligt BCL skall ha den del av fältet som används för start och landning dagermarkerad om banan inte tydligt skiljer sig från omgivande mark. Således skall även en större fältyta av gräs ha markeringar för en "gräsbana". På ömse sidor om denna skall finnas banstråk.



## Det svåraste fallet

Låt oss börja med det svåraste fallet som sedan får ligga till grund för alla varianter.

Förutsättning: Du ser dig av någon anledning nödsakad att oplanerat landa på en okontrollerad flygplats, d.v.s. du fattar beslutet i luften. (OBS: Detta kan vara aktuellt i en trängande situation och står inte i samklang med normal planering inför en flygning. Att landa på en flygplats utan föregående planering strider mot gällande bestämmelser angående planering inför flygning.)

Vid en väl planerad flygning har piloten skaffat all information i förväg och medför aktuella kartor och manual.

Låt oss också anta att det inte finns AFIS tillgängligt och att du aldrig landat där tidigare. Du har begränsade möjligheter att förbereda dig, och inga andra hjälpmedel än kartan.

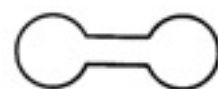
Ha alltid  
aktuella  
kartor och  
manualer  
ombord!



- Först måste du hitta flygplatsen. Somliga är väldolda i terrängen. Det kan till och med vara svårt att se att det är en flygplats.
- Om du har frekvensen för flygplatsen så ropa upp på ca 10 NM avstånd och meddela din avsikt. Om det då finns någon annan trafik kan du få värdefull hjälp.
- Majoriteten av alla svenska flygplatser har inte publicerat någon trafikvarvshöjd. Om trafik-varvshöjden är okänd för dig antar du att den är 1000 fot GND.



- Eftersom du inte landat på denna flygplats tidigare behöver du i lugn och ro göra en noggrann rekognosering innan du inträder i trafikvarvet. Du skall ta reda på annan trafik, vindstrut, vindriktning, signalplats/avstängningssignaler, bankonditioner, banan fri, ta ut pådragsmärke med mera.



*Vet du vad ovanstående signaler betyder?  
Om inte, slå upp i BCL - T!*

- Flyg därför an mot fältet minst 500 fot över den kända/förmodade trafikvarvshöjden, eller så högt molnen tillåter. Genom att du kommer in över trafikvarvshöjd stör du inte dem som eventuellt redan ligger i varvet. (När du planerat landningen enligt bestämmelserna samt vet, via radio eller på annat sätt, vilken bana etc. som är i användning och därmed vet att du inte behöver studera fältet innan slutligt inträde i trafikvarvet, anpassar du givetvis höjden till den aktuella trafikvarvshöjden i god tid innan du kommer fram).

Tänk på...  
att kontrollera  
om trafik-  
varvshöjden  
anges i GND  
eller i MSL!



- Du skall förutsätta att det är vänstervarv. Lokal bestämmelse som innebär avvikelser från detta förfarande skall vara publicerad i AIP.

- Flyg an mot fältet så att du får det nära dig till vänster och vid sväng kan titta ner på själva fältområdet. Eftersom du ligger över trafikvarvshöjd kan du svänga flera varv runt fältet tills du sett allt som behövs.

- Anmäl på radio att du ligger över fältet.

- Leta upp vindstruten. Den kan vara svår att hitta. Leta i närheten av klubbhus, hangarer, flygplanparkering eller relativt nära banan.

- Finns signalplats? Om man inte vet var den är eller ens om det finns någon kan det vara svårt att lokalisera den. Vad betyder signalerna? (Signalplats förekommer sällan i Sverige men är vanlig i vissa andra länder).
- Om du inte hade frekvensen innan, kan du kanske finna den i stor text på ett hangartak eller liknande.
- Spana efter trafik som kan finnas på eller invid fältet.
- Fastställ lämpligaste bana för landning. Läs av banans nummer om det är en hårdgjord yta och sådant finns angivet. I annat fall bör du bedöma riktningen på den valda (gräs)banan.





- Kontrollera om det finns hinder nära dess början eller slut. Finns markeringar som anger banans sträckning och dess början? Inflyttad tröskel?
- Vissa banor kan vara väldigt svåra att se på finalen, särskilt under vissa ljusförhållanden. Tag därför ut märken för inflygning – både riktning och var själva banan börjar.
- När du har allt detta klart för dig, avsluta svängen runt fältet så att du går ut på en motvindslinje (parallellt med den bana som du avser att landa på men utanför det tänkta trafikvarvet) på bekvämt avstånd där du fortfarande ser ner på fältet.
- Nu sjunker du väl utanför trafikvarvet, lämpligen på motvindslinjen, under uppsikt ner till trafikvarvshöjd som skall ha nåtts senast före lovartslinjen (den linje som ligger på vindsidan av fältet och vinkelrätt mot gällande bana, se bild på mittuppslaget). Där inträder du i trafikvarvet. (Lovartslinjen kallas ibland tvärslinjen).
- Håll noggrann uppsikt efter andra flygplan i varvet, särskilt efter dem som kan komma på en längre medvindslinje. Du kommer ju att lägga upp flygplanbuken mot dem när du svänger in på medvindslinjen.

- På medvindslinjen, mitt för sättpunkten, meddela t.ex. "Vängsö radio, SE-KSA medvinden bana 07".
- Ligg på ett avstånd från fältet så att du bekvämt ser själva landningsstråket. Om du ligger för nära kommer du att förlora fältet ur sikte innan du svänger till baslinjen och får svårt att bedöma hur du ska lägga upp varvet.
- Landa om du är säker på att allt är OK. Drag på och gör ett nytt landningsvarv annars!

## Några varningar!



*En flygplats kan betjäna många flygetyg...*

Syftet med nedanstående varningar är inte att avskräcka dig från att landa på en flygplats, utan det är att göra dig uppmärksam på ett antal problem. Om du känner osäkerhet utifrån varningarna och inte absolut måste landa på just en viss flygplats kanske du skall avstå.

## Varning 1

En oplanerad landning på ett obemannat fält utgör ett kraftigt stressmoment för många piloter. Under 2000-talet har inträffat en händelse som medförde skada på flygplanet vid landning på en mindre flygplats. Piloten, som var litet ringrostig, flög i bra väder och tyckte att det mesta fungerade utmärkt. Han beslöt därför att landa på ett mindre flygfält som fanns i närheten. Han kom in lite för högt men valde ändå att fullfölja vad som blev en pluslandning. Efteråt var hans förklaring att det blev alltför stressigt varför han inte tänkte riktigt klart.

## Varning 2

En oplanerad landning kan orsaka oväntade problem. Som exempel hade en flygplats som frekventeras rätt ofta av privatflygare flygplatsen stängd ett par dagar i veckan under en längre period då banan användes till andra ändamål. Det finns gräsfält som "lånas ut" för betande djur. Det är direkt farligt om landning ändå görs vid sådana tillfällen.



Närboende blir allt känsligare för avvikelser från det normala beteendet. Stör du "fel" granne får klubben på fältet problem.

Allt nytt och allt avvikande skapar stress.

Acceptera inte för många stressfaktorer samtidigt!

### Varning 3

Vet du att fältet är tjänligt, att det är tillräckligt långt, att det inte innebär andra prestandabegränsningar? Vet du att sidvinden är inom prestandagränserna eller inom din förmåga? Vet du om det finns risk för nedsvep? När läste du reglerna för denna flygplats senast? Vet du att du kommer att följa trafikreglerna?

### Varning 4

Miljöaspekterna blir allt tydligare. Om du inte känner till de problem som gäller just denna flygplats – t.ex. bullerkänsligt område, tider för frivilligt "flygförbud" och särskilda trafikvarv – kan du orsaka problem för den lokala klubben och för dem som driver flygplatsen. Det finns många exempel på att gästande flygplan orsakat bullerklagomål som klubben fått svårigheter att reda ut.

### Varning 5

De i särklass flesta haverierna inträffar i samband med landning. Risken ökar om ett antal osäkerhetsfaktorer tillkommer. Lägg därtill stressfaktorn. Om du landar på en flygplats utan bemanning som ligger lite ensligt - vem vet i så fall att du finns där? Det kan ta lång tid innan någon reagerar på ett haveri på en sådan flygplats. Det normala receptet heter ATS-färdplan!

### Varning 6

Erfarenheter från haverier visar att piloter som landar på kortare fält än de är vana vid kan reagera på två felaktiga sätt (förutom det rätta naturligtvis):

1. Piloten blir nervös för fältets längd och kommer in för lågt med för låg fart. Följderna av ett sådant haveri blir ofta allvarliga.
2. Piloten är van att komma in högt och med hög planéfart på sitt stora hemmafält och använder samma värden även på andra fält. Konsekvensen

blir att ett kortare fält inte räcker till. Följderna av ett haveri i denna situation blir oftast inte så allvarliga för de ombordvarande men är helt onödiga. Materiellt kostsamt kan det bli ändå. Det finns ett mycket bra recept – drag på och gör ett nytt varv om inte allt är korrekt.

Rätt agerande är att alltid hålla rätt planéfart och rätt planébana och att alltid dra om när det inte blir så.

---

## Så här bör du förbereda dig

Ju mer man kan ta reda på före flygning till en flygplats, desto enklare och säkrare blir förfarandet vid ankomsten och landningen.

Du hanterar  
väl förgasar-  
förvärmningen  
korrekt vid  
pådrag?



Glöm inte  
att kolla  
NOTAM och  
navigations-  
varningar  
etc.

Och glöm  
inte att  
ringa till  
fältansvarig  
för att kolla  
läget!

#### Väder:

- Allmänt väder
- Vindriktning och vindstyrka
- Lufttryck
- Förändring

#### Via manualer, AIP och kartor:

- Lokala regler
- Eventuell PPR (Prior permission required = förhandstillstånd fordras innan flygplatsen används) och hur man får sådant.
- Eventuell PN (Prior notice required = förhandsanmälan fordras) och hur man gör det.
- Banor: Riktning, längd, bredd, ytbeskaffenhet, lutning.
- Avvikande landningsvarv
- Typ av verksamhet (segelflygning m.m.)
- Radiofrekvens och stationssignal
- Hinder
- Placering av vindstrut (kan vara svår att hitta i verkligheten).
- Finns signalplats? Var i så fall?
- Navigeringshjälpmedel
- Navigeringspunkter
- Tillgång till bränsle

#### Briefing – NOTAM, navigationsvarningar:

- Finns någon information tillgänglig för flygplatsen eller dess närhet?

#### Direktkontakt:

- Dagsläget gällande markbeskaffenhet och verksamhet.
- PPR? PN?
- Allmänna råd
- Hur tar man sig till och från flygplatsen?
- Finns någon på klubben?
- Kan man tanka viss tid?

### Sammanvägd bedömning:

- Kan jag flyga till platsen med hänsyn till vädret, vindriktning, sidvindskomponent?
- Tillåter markbeskaffenheten att jag landar på platsen? Hur påverkas denna av det aktuella vädret?
- Är banan tillräckligt lång för mitt flygplan och min last?
- Tillåter flygplanets prestanda start från flygplatsen?
- Hur förfar jag?
- Är de sammanlagda förhållandena godtagbara för min flygning i förhållande till min flygtrim och erfarenhet?

### Genomförande

I det verkliga fallet kan man hitta situationer inom ett mycket brett register från att allt som anges under avsnittet *Förberedelser* ovan har kunnat förberedas i förväg till att beslut om flygning till viss flygplats fattas i luften under pågående flygning och då görs enligt förutsättningarna som togs upp under rubriken *Det svåraste fallet*. Låt oss titta närmare på några av momenten.

Håll utkik efter alla sorters flygplan när du närmar dig en flygplats!



Ta varje tillfälle att träna kartläsning!

## Att hitta flygplatsen

Flyglärarnas erfarenheter är att många piloter har svårt att lokalisera en okänd flygplats. Piloten ser förmodligen inte det han förväntar sig se. Det gäller att i god tid veta var man skall titta. Låt inte blicken bara svepa runt planlöst i området. Bra hjälpmedel är att utgå från lätt identifierbara terrängpunkter. Själva fältet kan vara dolt bakom en höjd eller en trädridå och syns kanske inte förrän man är mycket nära. Om du har problem så försök hitta något landmärke som du kan utgå ifrån: en sjöspets, ett samhälle, en vägkorsning eller liknande. Tänk också på att använda skog och öppen mark som kanske syns tydligt både på kartan och i verkligheten.



Vissa mindre fält kan vara svåra att lokalisera även om man tittar rakt på dem. Kanske är det en liten hangar som är det som avslöjar det "kamouflerade" fältet. Det har också hänt att piloter hittat fältet men sedan tappat bort det under landningsvarvet. En pilot tappade fältet ur sikte på medvinden och gjorde sedan inflygningen mot ett annat, snarlikt fält (åker). I sent skede upptäckte han misstaget men fick med sig ett stycke ledning runt landstället. Det kunde ha gått värre den gången.

## Anflygningen mot fältet

Vi har beskrivit ett tillvägagångssätt ganska ingående under *Det svåraste fallet*. Där anger vi att anflygningen bör ske minst 500 fot över trafikvarvshöjden eftersom du saknar information om fältet och pågående aktiviteter. På bilden över landningsvarvet visas anflygning så att början av gällande bana korsas vinkelrätt. Detta kallar vi ett fullständigt landningsvarv.

Om du inte hinner se allt du behöver under det första varvet är det inget som hindrar att du gör ytterligare varv innan du börjar sjunka. Därefter görs nedgången väl utanför trafikvarvet, lämpligen på motvindslinjen, dvs. vid sidan av banan på den "fria sidan" där du är fri från dem som ligger i varvet.

Anledningen till detta förfarande är att anpassning kan göras till annan trafik utan att de som redan ligger i varvet störs. Det finns alltid en känslig fas vid angöring av trafikvarv där ouppmärksamhet kan leda till risk för kollision. I detta fall är det dels själva höjdminskningen, dels svängen till medvindslinjen. Därför måste piloten leta efter och noga studera annan trafik, särskilt sådan som kan komma att ligga under vid höjdminskningen eller kommer på en längre medvind.

Om däremot det mesta är känt beträffande fältet kan anflygning mycket väl ske på trafikvarvshöjd.

Naturligtvis kan man komma in mot fältet från vilken riktning som helst. När man når kanten på fältet svänger man vänster i ett ganska snävt vänstervarv tills man korsar banändan. Det är viktigt att du inte korsar banans förlängning för långt ut från fältet, vilket kan medföra konflikt med eventuella starter.

Observera att det inte är tillåtet att svänga höger när man är inne nära fältet. Man får t. ex. inte angöra medvinden direkt genom en högersväng, man måste gå fram till fältet och istället svänga vänster runt fältet tills man når lovartslinjen.

När Tornet  
vid en kon-  
trollerad  
flygplats  
stänger, gäl-  
ler BCL-T  
som vid vil-  
ken annan  
okontrollerad  
flygplats som  
helst, d.v.s.  
vänstervarv  
gäller om  
inget annat  
godkänts.

Kolla innan  
du flyger dit  
hur varvet  
ser ut om  
Tornet är  
stängt!

Många flygplatser har lokala regler - kolla innan du startar!

Angör aldrig trafikvarvet genom högersväng när det är vänster-varv, om inte lokala regler är tvingande.

OBS! Om det råder högervarv gäller givetvis det omvända!!!

Det finns andra förfaranden som styrs av lokala regler. Ett exempel är angöringen av Barkarby som ju inte kan göras över landningsvarvshöjd, eftersom man då hamnar i Bromma kontrollzon, som ligger över Barkarby trafikzon. Här säger de lokala reglerna att man ska sikta ungefär mitt på medvindslinjen och svänga där. Om man kommer norrifrån blir den svängen alltid mot trafikvarvsriktningen (vänstersväng om det är högervarv och tvärt om). Den ankommande lägger således upp flygplanbuken mot annan trafik som eventuellt redan finns i varvet på väg in mot medvindslinjen. Om man behöver göra en "rekognosering" på högre höjd än trafikvarvshöjd måste man alltså begära tillstånd från Bromma för denna manöver.

Det finns flygplatser som tillämpar olika trafikvarv för motor- och segelflygplan. Det kan till exempel hända att motorflygplanen av bullerskäl får göra andra varv. Huruvida detta är lämpligt kan diskuteras. Förfarandet, där det tillämpas, ställer extra krav på ovana ankommande piloter.



Om det finns segelflygtrafik på fältet, se upp just vid insvängningen till medvindslinjen. Där i närheten kan segelflygplanen ligga i sin nedflygning innan de vanligen går in på medvindslinjen på 500-1000 ft. Den konflikten blir störst om man tillämpar samma trafikvarvsriktning.



## Radiotrafik

Det finns många uppfattningar om hur ofta och var man skall rapportera sin position på radio. Alla är eniga om att man ska anropa i god tid (på ca 10 NM avstånd) och meddela sin avsikt. Exempel på radiomeddelande: "Köping radio, SE-KSA kommer in för landning från söder om ett par minuter på 1500 ft QNH. Någon trafik frågas?" Någon som redan befinner sig i varvet eller på fältet bör svara genom att ge upplysningar om bana i användning samt hur många andra flygplan som finns i varvet och var dessa befinner sig. Andra som konstaterar att upplysningen inte är korrekt bör rätta till så att missförstånd inte uppstår. Ges en god bild av trafikläget kan den ankommande piloten gå direkt in i gällande varv utan att behöva göra någon extra sväng runt fältet. Inget hindrar emellertid att så görs för att piloten skall få en god bild av själva fältet och hitta vindstruten. Han meddelar i så fall detta på radio.

Har du  
radio?

Alla har  
det inte.

En del har,  
men "hör"  
inte!

Tänk på att  
använda  
fastställd  
fraseologi.

När man nått fältet bör man rapportera "Köping radio, SE-KSA över fältet på 1500 fot QNH" (och eventuell avsikt om den är beslutad).

Uppfattningar om rapportering i själva trafikvarvet går isär även bland flyglärarna. En del lär ut att man rapporterar en gång i trafikvarvet, andra att man rapporterar ett flertal gånger. Med flera i varvet och en frekvens delad med andra närliggande flygplatser blir det emellertid en onödigt störande radiotrafik.

De flesta flyglärarna är eniga om att man bör rapportera en gång per trafikvarv och platsen bör vara på medvindslinjen, i höjd med sättpunkten. Då kommer rapporten alltid på samma plats vare sig piloten avser göra en normal landning eller bedömningslandning. Segelflyget tillämpar mer konsekvent just detta förfarande. Exempel: "Köping radio, SE-KSA medvinden (utgångsläge bedömningslandning) bana 07."

All osäkerhet om andras läge skall naturligtvis följas av upplysning om eget läge eller fråga om andras.

Tag också med i beräkningen att inte alla flygplan har radio! Då är det bara "se-och-bli-sedd"-principen som gäller.



## Uppläggnig av varvets senare del

Låt oss konstatera att olika piloter gör olika trafikvarv. En del gör något som närmast kan kallas bedömningslandning, vilket är det snävast möjliga varv som kan göras. Andra navigerar iväg så att man tror att de tänker lämna fältet, men så dyker de plötsligt upp på finalen. Här följer några riktvärden att hålla sig till.

- Varvet bör läggas upp så att man angör finalen på lägst 300 fot (500 fot rekommenderas) och med ett avstånd som innebär att klaffen lugnt kan tas ut till fullt läge. Ett lätt gaspådrag bör finnas med i bilden. Då kan man när som helst justera sättningspunkten genom att dra av gas, för att undvika risken för pluslandning och avåkning. Den gamla föreställningen att man ska kunna landa även om motorn stannar på finalen byggde på gårdagens opålitliga motorer. Risken att åka av som följd av pluslandning torde vida överstiga risken att få motorstopp innan sättnig. Vi har många bevis på den förra sortens händelser medan den senare är synnerligen sparsamt förekommande.

- Varvet bör läggas upp så att piloten hela tiden kan se fältet (undantag finns). Detta är inte möjligt om medvindslinjen läggs för nära fältet då piloten måste kompensera genom att förlänga den och tappar fältet ur sikte bakåt.

- En markant baslinje vinkelrätt mot finalen har flera fördelar. Där kan piloten "känna av" vindstyrkan (en nödvändighet vid bedömningslandning). Han kan också spana ut på finalen efter andra flygplan som eventuellt gjort ett större varv, utan att sikten störs av det egna flygplanet under sväng. Det är sedan lätt att bedöma när den slutliga svängen ska göras till finalen så att man angör denna i banans förlängning.

- Ett normalt förfarande med klaffarna är att det första steget tas ut på medvindslinjen när farten tillåter, det andra steget på baslinjen eller final, och

Titta även utåt mot lång final när du är på baslinjen.

Andra kan ha både flackare och brantare planébana.

Är det med- eller motvind på baslinjen?

Detta kan ha stor påverkan på angöring av finalen.

Tänk på att vissa motortyper (t.ex. diesel) reagerar långsammare än bensinmotorer vid snabba gaspådrag.

Tveka inte att dra på för ett nytt varv om du ser att fart eller höjd inte ”stämmer” på finalen.

landningsklaff på finalen när flygplanet ser ut att ligga väl till för landning. Tag aldrig ut klaff under sväng till finalen! (Flygplan med elektrisk klaff har lägen som ungefärligen motsvarar de nämnda stegen).

### Slutfasen

Denna del har utförligt behandlats i ett annat H50P-kompendium, *Landning*, och detaljer tas inte upp här. Det kan ändå vara värt att påpeka några förhållanden.

- Gör alltid en korrekt planébana med rätt fart ner mot banans början. Det finns många exempel på piloter som kommit in för snävt, särskilt över låga hinder intill banan, såsom dikeskanter, vägkanter och snövallar. Det brukar bli en extremt kort landningssträcka som följd.

- Drag alltid på och gör ett nytt varv om farten och/eller höjden över banändan är högre än normalt. Ett omdrag visar på gott omdöme, inte oskicklighet. Vad en avåkning i slutet av banan visar förstår var och en.

- Är du säker på att det är banan du har framför dig och att det är rätt bana? Är du inte säker, drag om och kontrollera. Läste du vindstruten rätt? Många har gjort misstaget att läsa den omvänt och landat i medvind. Det finns ett känt uttryck, "target fascination", som lätt drabbar piloter. Man ser det man tror sig se eller vill se och låser på det.

Flera linjepiloter har gjort sig kända genom att landa i Linköping istället för Norrköping, Emmaboda istället för Ronneby och Barkarby istället för Bromma. Eller tag den pilot som envisades med att vilja landa på en liten stump tvärs banan på Ronneby trots att andrepiloten påpekade felet och till slut tog över.

Två Drakenpiloter landade på Brandholmen utanför Nyköping i stället för Skavsta. Banan var 600

m lång, inte över 2000 m, men väldigt smal, så proportionerna stämde nog. Fortfarande när den förste piloten landat och otroligt nog lyckats få stopp förstod han inte misstaget så att han kunde hindra den andre att landa. Det gick inte lika bra.

Hur många privatpiloter som gjort misstag av liknande slag vet vi inte eftersom vi bara får veta det när haveri har inträffat.

Författaren erkänner att det varit nära att Säve fick påhälsning när målet var Torslanda en gång i tiden och att det också var nära att det med en militär jet blev en kort bana i Ängelholm istället för en lång (det finns två långa och två korta banor där). Det tog onödigt lång tid att inse att krysset på banan betydde att den var avstängd. Ett sådant misstag skapar skammens rodnad och en lärdom som sitter i. Vad som hänt om landningen fullföljts...?

## På marken

Vilka regler gäller på marken vid en okontrollerad flygplats?

Förr tillämpades strikt att den som landade som första flygplan alltid höll till vänster. Alla svängar på banan gjordes åt vänster. Idag, när banan är mera markerad även när det rör sig om gräs, blir annat förfarande ofta naturligare. Det är dock inte fel att tänka efter hur det kan se ut bakom. Numera finns flygplantyper med högst avsevärda skillnader i landningsfart. Till exempel har vissa ultralätta flygplan extremt låg landningsfart medan en del snabba "experimental" håller hög fart. Det är lätt hänt att felbedömningar görs så att en landande kommer i konflikt med en annan landande framför. Det är den som ligger bakom som har ansvaret för att ta ut avstånd och att fara för kollision inte uppstår!



”Se och bli sedd” gäller även på marken!

Tänk ”bakåt” när du landat!  
Vad gör den bakom dig som kommit litet nära men ändå landat?  
Vad gör den som drar om i ett sent skede?

God sed är således att under utrullningen hålla åt sidan åt det håll som avkörning avses göras, om detta kan göras utan problem med hänsyn till vind m.m. Om utrullning gjorts på banans vänstra sida (kanske det naturligaste) och avkörning skall göras åt höger bör man först svänga av banan åt vänster eller i vart fall vända åt vänster. När man har förvissat sig om att det inte kommer någon som kan utgöra konflikt, korsas banan om avsikten är att fortsätta taxningen på andra sidan.

Tänk också på att en som tycker sig komma för nära dig i landningen och drar på kanske gör detta så sent att det kan bli en konflikt om du inte håller åt sidan. Du själv tar naturligtvis ut avståndet till framförvarande så att en konflikt inte uppkommer. Räkna med att framförvarande svänger av banan åt "fel" håll.

Observera att dessa råd gäller utrullningen och inte själva landningen som bör göras nära mittlinjen (även tänkt sådan på gräs).

Det kan tyckas att ett problematiskt läge inte kan uppstå om man använder radio. Men användning av radio är inte obligatorisk och det kan förekomma flygtrafik som inte "hörs". Utländska piloter förstår vanligen inte svenska. Det har också visat sig att många piloter helt enkelt inte hör vad som sägs på radion, inte för att de hör eller förstår dåligt utan därför att de i en något mer stressad situation än vanligt har blockerat för signaler från örat till hjärnan.

Före start från ett okontrollerat flygfält gäller det att spana extra noga efter andra flygplan på final eller baslinje. Alla förberedelser bör göras vid sidan av banan så att landande inte störs. Innan du ställer upp för start bör du svänga upp flygplanet så att du tydligt ser hela det område som ett flygplan kan tänkas komma inom för landning. Var medveten om att det finns flygplan utan radio. Återigen: Lita inte på radiotrafiken!

## Slutord

Vi hoppas att du med de råd som getts i detta kompendium vågar flyga till en obemannad flygplats och känner dig trygg att göra det nu när du vet hur du ska förfara. Om du redan flyger ofta på sådana flygplatser hoppas vi att du har ett beteende som överensstämmer med det som angetts här och följer föreskrivna procedurer. Annars är du säkert inte sämre än att du ändrar dig.

Ett gott råd till dig som är ovan vid små obemannade fält är att inte ta det svåraste fallet/fältet först. Förbered dig noga och välj ett fält som verkar lagom "lätt".

Träna upp din skicklighet genom att vid varje landing, oberoende av fält, alltid sträva efter en precision som om fältet vore minimalt till längd och bredd.

Flyg sedan ut till dina grannfält och hälsa på! Det brukar vara en trevlig utflykt att sätta sig i gräset med medhavd fika, om det nu inte finns en klubb som kan ge den servicen. Det är väldigt trevligt att ha ett annat flygfält som mål för sin flygning även om man inte har andra syften med sin flygning än att just flyga.

Låt din  
nivå och  
erfarenhet  
styra så  
blir flyg-  
ningen  
både  
säker och  
rolig!



## H50P – en säker idé

Enligt beslut från statsmakterna skall privatflyghaverierna halveras under tioårsperioden efter 1998.

H50P är Luftfartsstyrelsens bidrag, tillsammans med ett flertal andra organisationer och företag, för att nå detta mål.

### Tänk på ....

att regler och bestämmelser ändras fortlöpande.

Regler och bestämmelser som förekommer i detta kompen-

## GOD FLYGTUR!



Sammanställt av Rolf Björkman, KSAK, i samarbete med arbetsgruppen inom H50P-programmet.

Bilder via Allt om Hobby,  
Luftfartsstyrelsen, KSAK, KSAB.  
Mittuppslag via Norsk Aero Klub

Tryck: LFVTryck April 2005

### GOOD AIRMANSHIP

Sträva alltid efter att **uppträda professionellt**.

Även om vi inte har flyg till yrke måste vi uppträda på samma kloka och planerade sätt som yrkespiloterna och aldrig chansa. Det ansvaret har vi mot framför allt våra passagerare och anhöriga som litar på vårt kunnande och vårt goda omdöme.