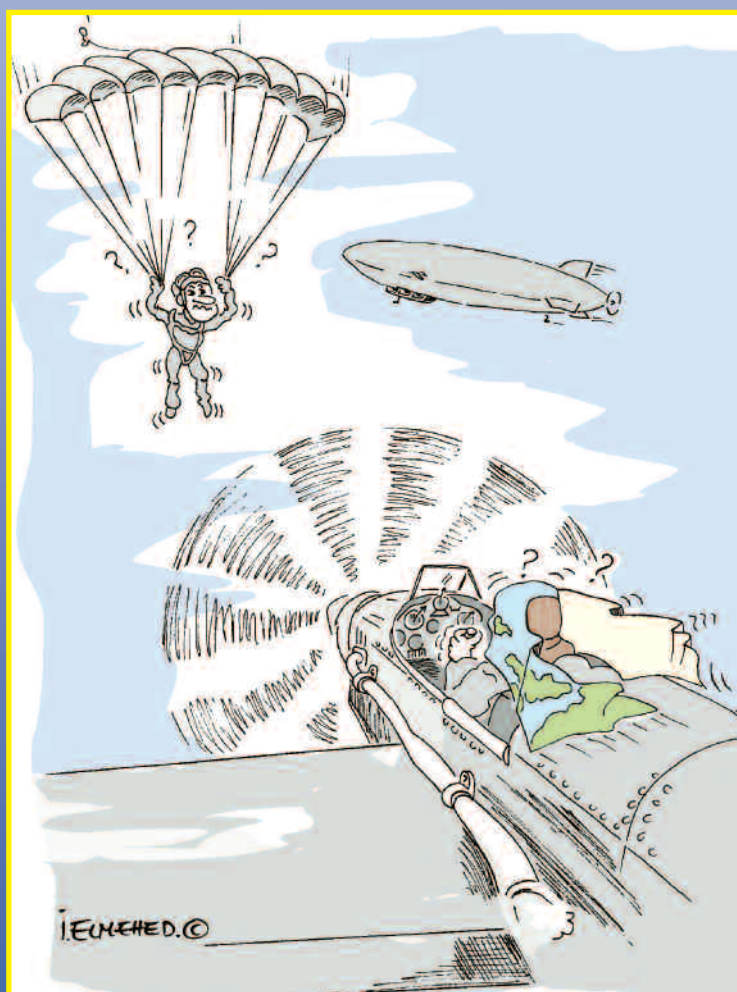




Koll på läget

- det har du väl?

Ett flygsäkerhetsprogram för allmänflyget



H50P = HALVERING AV
PRIVATFLYGHAVERIERNA

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

Repetera i tidigare utgivna H50P-kompendier!

De flesta haverier och tillbud har koppling till beslutsfattande, såväl före som under flygning (och, faktiskt, efter flygning). Anledningarna till att man fattar dåliga beslut har listats i tidigare H50P-kompendier, så vi ska inte närmare gå in på dem här. Låt oss konstatera att många av besluten verkar obegripliga för den som studerar haverirapporten efteråt – hur kunde piloten göra si eller så? Men många av besluten kan ha verkat fullt rationella för piloten just i det ögonblicket – det var först senare (för sent) det blev uppenbart att beslutet var olämpligt.

Ibland har man kanske väldigt kort tid på sig att fatta ett beslut, och då kan det vara till stor hjälp att vara väl förberedd på alla tänkbara eventualiteter.

I detta kompendium har vi sammanställt en del handfasta råd och påpekanden som gör att du kan förbättra känslan av att ha läget under kontroll, och att du i många fall har en hygglig alternativplan för det fall något skulle gå snett, eller att du tidigt upptäcker att något håller på att gå snett, så att du kan förhindra det. Med andra ord, du förbättrar avsevärt oddsen för att fatta kloka beslut.

Referenser görs till tidigare H50P-kompendier där du kan hämta mer information.



Flygsäkerhet börjar inte när man är i luften – den börjar med förberedelser på marken!

Vi lever i ett alltmer uppskruvat tempo. Jobbet, båten, bilen, sommarstugan och inte minst familjen kräver en stor del av oss. Detta är inget nytt, men man hamnar lätt i fällan att allt ska hinnas med nästan samtidigt – helt omöjligt! Du som sysslat med flyg ett tag märker att det är mycket lätt att dras in i ett tempo som inte riktigt passar in i flyget.

Ett exempel på hur det inte får gå till: Man har brått, börjar jaga efter saker och ting, ringer inte meteorolog och kommer ut till flygplanet först då man egentligen skulle ha varit i luften.

Tag god tid på dig före utsatt flygning. Följ regler och bestämmelser så blir du flygtrygg. Om vi kör med ordning och reda så minskar vi avsevärt risken för tillbud och haveri.

Vad har du i din pilotväska?



Flk 5

PÅ MARKEN

Ett flygsäkerhetsprogram för allmänflyget



H50P = HALVERING AV PRIVATFLYGHAVERIerna

H50P är en del av ett omfattande flygsäkerhetssamarbete mellan FFK, KSAK, EAA, KSAB, Luftfartsinspektionen SPAF med flera.



H50P

Ett flygsäkerhetsprogram för allmänflyget



RESEFLYG

- om att infria förväntningar



H50P = HALVERING AV PRIVATFLYGHAVERIERNAS

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

PIK 5

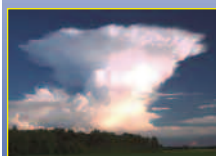
H50P

Ett flygsäkerhetsprogram för allmänflyget



FLYGVÄDER

- hur hitta, tolka och förstå?



H50P = HALVERING AV PRIVATFLYGHAVERIERNAS

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

PIK 4

Det finns flera sätt att minska stress och oro. Ett av dem är att skaffa sig en väska, vilken inte nödvändigtvis behöver vara en crew bag (pilotväska), som man (bara) använder vid flygning. "Min flygväska" inreder jag efter mina behov. Om jag sedan håller väskan uppdaterad så blir min planläggning inför en flygning bra mycket enklare.

Vad skall väskan då innehålla? Det beror naturligtvis på en hel del faktorer som VFR, IFR, mörker, sjö osv. Några tips: certifikat, ID-handling, flygdagbok, klocka, navskiva, pintoboard, transportör, distanslinjal, knäblock, pennor, driftfärdplaner, ATS-färdplaner, aktuella kartor, flygfältsmanual, reservglasögon, solglasögon, pennficklampa/pannlampa, headset, GPS och anteckningspapper.

Fler detaljer får du i H50P-kompendiet "Reseflyg – om att infria förväntningar".

Vädret



Vädret är en framträdande faktor i de flesta haverier inom privatflyget. Olyckor där ett fullt funktionsdugligt flygplan under full kontroll av piloten har kolliderat med terrängen ("CFIT", Controlled Flight Into Terrain) beror oftast på att piloten har fortsatt flyga in i sämre och sämre väder. Vid andra haverier/tillbud har man inte insett den verkan vädret hade – t.ex. stark sidvind, turbulens.

I en del fall har man förlorat kontrollen över flygplanet i moln/IMC på grund av bristande instrumentflygtrim och störtat från relativt hög höjd (detta är inte CFIT). I andra fall har man försökt "klämma sig fram" under dimman och på mycket låg höjd flugit in i stigande terräng (detta är CFIT).

Sidvindslandningar har varit föremål för en kampanj inom H50P-programmet och ska inte närmare beröras här, mer än att säga att övning ger färdighet – be en lärare ge dig ett ordentligt sidvindslandningspass när vädret är lämpligt!

När det gäller instrumentflygningen gäller samma sak: Öva gärna med lärare (i moln/IMC om det går att ordna) så att du känner att du kan genomföra alla normala manövrer utan att "svettas". På det viset minskar du radikalt den stress som annars kan resultera i att du förlorar kontrollen eller får svårt att fatta rationella beslut om du hamnar i ett läge där du plötsligt måste gå över på instrument.

Vädret är sällan konstant – det växlar, och betar sig inte alltid som prognosen säger. I vissa lägen kan en försämring inträda mycket snabbt. Se till att du har alternativ, och gör beräkningarna till alternativet "fullt ut" – annars kan du bli stressad av att behöva överväga att gå till ett alternativ där du i luften, i ett kritiskt skede, måste göra större delen av den färdplanering du borde ha gjort på marken före flygning.

Om möjligt, sätt dig in i vädersituationen redan innan du ringer till meteorologen – tänk efter före vilken information du behöver.

Låt inte prestige lura dig att starta mot bättre vetande!

H50P
Ett flygsäkerhetsprogram för allmänflyget

GAME OVER - från VFR till IMC

H50P = HALVERING AV PRIVATFLYGHAVERIERNAS
H50P är en del av ett omfattande flygsäkerhets-samarbete mellan KSAK, KSAB, Luftfartsinspektionen, EAA, FFK, SPAF med flera.

H50P
Ett flygsäkerhetsprogram för allmänflyget

SIDVIND

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

Kartarbete

Studera kartan före flygning och lägg märke till var du har hög terräng. Det kan löna sig att planera att flyga runt berg i stället för över dem. I vilket fall som helst kan det vara bra att lägga till det bränsle som erfordras för att gå runt dem, även om du planerar att gå rakt över dem. Vädret kan ju ändra sig...

En vanlig orsak till driftstörningsrapporter är ”intrång i kontrollerat luftrum utan tillstånd”. Notera var du har sådana luftrum, liksom restriktionsområden etc. på både den planerade rutten och den alternativa. Kolla också att inte kartvikningen ”döljer” viktig information om höjder och utsträckning av sådana luftrum.

Vik kartan på lämpligt sätt innan du sätter dig i flygplanet – där blir det ofta trångt om utrymmet när det gäller ”omvikningar”, vilket höjer stressnivån fullständigt i onödan.

**I praktiken har vi bara två luft-
rumsklasser i Sverige: C och G.
Lär dig reglerna för vad som
gäller där.**



Om du råkar hamna i moln kan det vara bra att i förväg ha memorerat den lägsta höjd som ger dig 1000 fots hinderfrihet över all terräng som du kommer att överflyga, och stiga till den.

Ett bra komplement till VFR-kartan är en översiktskarta där radiofrekvenserna till olika kontrollorgan finns. Den kan du hitta i AIP och Svenska Flygfält.

Kolla också att din karta är aktuell, speciellt när du flyger en sträcka du inte flyger varje dag. Luftrummet ändras ju som bekant då och då – skaffa en pålitlig flygfältsmanual och följ upp förändringarna som annonseras där.

Gruppträck

I flera haverier har "omgivningen" tubbat piloten att göra saker mot bättre vetande och omdöme. Det finns faktiskt fall där andra har lagt sig i såväl planeringen som manövreringen och orsakat haveri, trots att befälhavaren varit medveten om att "det inte går". Låt aldrig någon annan tubba dig att göra en flygning som du inte känner dig bekväm med, och lova aldrig någon att flyga vederbörande till ett visst ställe en viss dag utan att lägga till "om vädret tillåter".



Gruppträck kan också utövas av så kallade hangarflygare som sitter i soffan och fäller kommentarer som "Va, vände du om? Det skulle aldrig jag ha gjort, inte i sånt här bra väder..."



OK, dom kanske har mer erfarenhet, eller bättre flygplan, eller är beredda att chansa. Det spelar ingen större roll – det viktiga är att DU vet vad du sysslar med!

Tag för vana att alltid ringa och be om upplysningar om din destinationsflygplats. Det gäller som regel såväl stora som små flygplatser/flygfält. (Numera bör man även kontrollera öppethållningen på ”stora” flygplatser eftersom de ofta stänger mellan flygningar, s.k. fragmenterat öppethållande).

Prestandaberäkningar

I kompendierna ”En bra start kräver planering” och ”Landning – en nödvändighet om du startat” finns en hel del goda råd och tumregler.

På mittuppslaget i det här kompendiet får du dessutom ”lathundar” i diagramform för start- och landningssträckeberäkningar som hjälper dig att göra påslag för t.ex. banlutning och medvind.

Diagrammen är lånade från ”Avoiding the Far Hedge” från engelska General Aviation Safety Council (GASCo) och är ganska grova som du ser. De utgör dock en bra visuell ”väckarklocka”.

Observera vilka stora förlängningar av sträckorna det kan bli vid till synes ganska normala förhållanden! Diagrammen kan hjälpa dig att mentalt vara förberedd på det här, och vid tveksamhet alltså verkligen göra beräkningen (med hjälp av de svenska bestämmelserna och din flyghandbok), i stället för att säga ”det går nog”. Du har då anammat en attityd som kan hjälpa dig att undvika ett tillbud/haveri.

Flygplanet

Innan du tittar på flygplanet rent fysiskt kan det vara effektivt att kontrollera dokumenten – det är ju inte stor idé att göra en daglig tillsyn på ett flygplan som saknar luftvärdighetsbevis...

Försäkringars giltighet och beloppsgränser (beroende på vilka länder som man avser besöka), landningskort, bränslecarneter m.m. är sådant som ibland glöms bort.

En bra start kräver planering

Ett flygsäkerhetsprogram för allmänflyget

H50P = HALVERING AV PRIVATFLYGHAVERIERNA

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

Resedagboken måste också kollas, även om luftvärdighetsbeviset i och för sig är giltigt. Här finns en del intressanta upptäckter att göra. Den är ju uppdelad i tre delar: vit, gul och rosa. De vita sidorna är du ju van vid, så vi lämnar dem därhän. På de gula sidornas vänstra uppslag skrivs anmärkningar in (det ska också finnas en markering på den vita sidan om att man skriver anmärkning). På den högra halvan noterar teknikern vilken åtgärd han vidtagit och om anmärkningen är avskriven. Om anmärkningen inte är åtgärdad men teknikern bedömer att flygplanet kan flygas med anmärkningen oåtgärdad, så för han över den på de rosa sidorna som är avsedda för kvarstående anmärkningar (Hold Item List, HIL). Det kan då bli restriktioner på fart, höjd, IFR-flygning etc.



I H50P-kompendiet ”Tekniska anmärkningar inkl. Privatflygar-MEL” kan du hitta exempel på anmärkningar som man kan flyga med – det finns också exempel på motsatsen.

Om det inte finns någon information om att en tekniker har tittat på anmärkningen på den gula sidan måste du själv ta en funderare om du kan flyga med anmärkningen, och i så fall vilka restriktioner som ska gälla.

OBS: Även om det står ”ua” för den senaste flygningen måste du titta på såväl de gula som de rosa sidorna. Varför? Jo, det kan vara någon som kryssat i för anmärkning vid en tidigare flygning. Har någon flugit efter det och accepterat anmärkningen så ska man inte kryssa för anmärkningen igen.

H50P Pril 6
Tekniska anmärkningar
inkl. "Privatflygar-MEL"

Ett flygsäkerhetsprogram för allmänflyget

H50P = HALVERING AV
PRIVATFLYGHAVEIERNA

H50P är en del av ett omfattande flygsäkerhetssamarbete mellan FFK, KSAK, EAA, KSAB, Luftfartsinspektionen SPAF med flera.

Vattendroppar och insekter kan ha en icke obetydlig inverkan på lyftkraften hos högprestandaflygplan.

Gör rent vindrutan (och andra rutor) innan du åker! Tänk dock på att det inte är några bilrutor du jobbar med – det är absolut förbjudet att använda isskrapor och Scotch-Brite eller insekts-svampar! Kolla flyghandbokens skötselråd!

En intressant gråzon är för övrigt den som ibland inträffar för IFR-flygare på klubbar där det inte flygs så mycket IFR. En titt i resedagboken säger ”u/a” sida upp och sida ner, men hur vet du att någon över huvud taget har haft igång ADF:en, VOR:en, ILS:en o.s.v. under det senaste halvåret? Dessa kan alltså vara ur funktion eller opålitliga utan att du får reda på det via boken!

Sensmoral: Ska du flyga IFR bör du se till att kolla samtliga hjälpmedel innan du ger dig iväg, alternativt göra en inflygning någonstans på vägen i bra väder för att få den kollen – speciellt om det är marginellt väder vid destinationen.

När du har gjort allt det här, samt kollat att du har pass och plånbok med dig, så känns det tryggare inför den fortsatta planeringen, och stressnivån kommer att sjunka...

Några småtips

När du ställer upp på väntplats bör du ställa upp med 45 graders upphållning mot centrumlinjen och åt det håll som ger mesta möjliga motvind. Detta för att vid motoruppkörningen vara snäll mot bakomvarande. Tänk även bakåt!

Om inte flyghandboken säger annat: Start med de flygplantyper vi oftast diskuterar inom H50P-projektet får inte ske med mer än 5 knops medvindskomponent - se BCL-D.

Planera för lågt stående sol i vindrutan vid start och landning. Var förberedd på motsol om du startar/landar i östlig riktning (på morgonen) eller västlig riktning (på kvällen).

När och hur använder du din checklista?

Under utbildningen får alla flygelever lära sig checklistans betydelse. Tyvärr har somliga inte förstått hur viktigt det är att använda den.

Utöver checklisten för daglig tillsyn respektive den du använder i flygplanet kan du göra en egen som skall användas inför en flygning. Den kan till exempel uppta

vad du skall ha i din pilotväska (se tidigare), om du skall ha speciella kläder, ta med dig reservglasögon, nycklar osv. Denna checklista använder du naturligtvis innan du lämnar bostaden. Därefter använder du checklistan för daglig tillsyn innan du sätter dig i flygplanet. Checklistan för flygning använder du sedan enligt rubrikerna på listan.

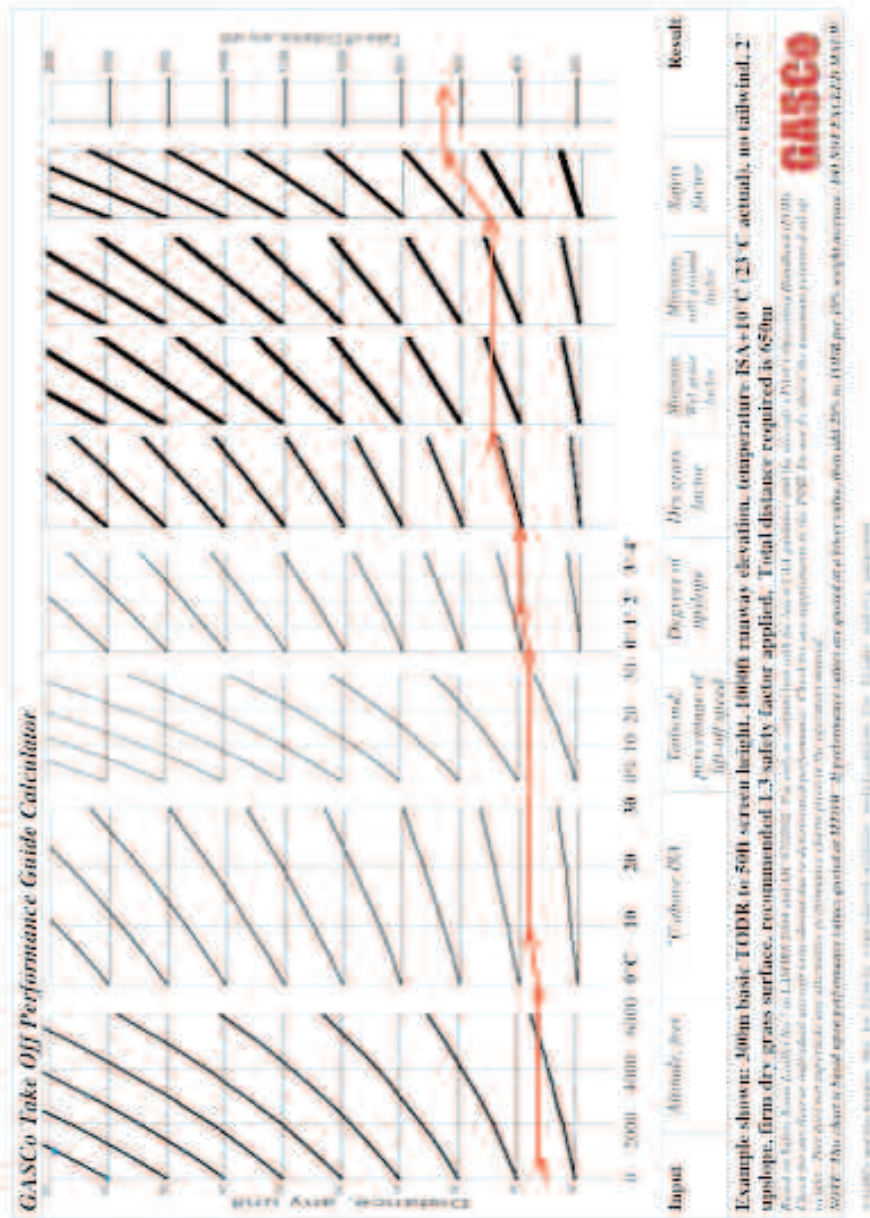
En mycket viktig punkt på checklistan är din "självbriefing" strax före pådrag – speciellt om du flyger IFR och kommer att hamna i moln strax efter lättning. Du måste "mata in" de närmaste minuternas flygning, d.v.s. farter, kurser, höjder, i bakhuvudet så att du inte behöver titta på kartan eller checklistan precis efter start!

När du kommit i luften och intagit planflykt så kan det vara bra att ta fram checklistan och kolla så att du inte har glömt någonting. Det är inte helt ovanligt att man glömmer ta in klaffen, ge förgasarvärme osv. I haveri-rapporter står det t.ex. "En bidragande orsak till att föraren glömde skifta tank vid inflygningen var att han då inte använde checklistan".



Använd alltså checklistan "då och då" – även i planflykt – så att du inte glömmer att magra, skifta tank, ge förgasarförvärmning etc. Observera dock att checkerna inte bara ska vara en "ritual" – du ska vara koncentrerad på vad punkterna innehåller och vad du ska göra. Ett tips som kan undvika "förargliga" kommunika-

Ta ur flyghandboken fram erforderlig startsträcka till 50 fots höjd (TODR) vid aktuell vikt, vid havsytans nivå och ISA (i exemplet 300 m). Gå in med denna siffra längst till vänster i det första diagrammet (du kan använda meter eller fot – glöm bara inte bort att du får samma sort i TODR längst till höger senare). Gå parallellt med de lutande "guide lines" tills du kommer till din aktuella höjd (i exemplet 1000 fot). Gå rakt ut till höger till nästa diagram (temperatur) där du återigen följer "guide lines" till aktuell temp (i exemplet ISA +10). Gå rakt ut till höger igen till nästa diagram (medvind, uttryckt som procent av lättningfarten) (i exemplet har du ingen medvind); fortsätt alltså rakt igenom diagrammet till nästa, som är banlutning uppåt (man får inte räkna sig nedförslut tillgodo) och följ guide lines till aktuellt värde (i exemplet 2 % uppförslut). Gå rakt ut till höger igen, nu till bankonditionsfaktorn; av de tre alternativen, välj det som gäller vid just din start. Om du startar på hårdgjord bana, dvs. asfalt eller betong, går du rakt ut till vänstra ingångslinjen i diagrammet för det rekommenderade säkerhetsmarginaltillägget, som är 33 %. Följ guide lines tills du kommer till den högra utgångslinjen, gå därifrån rakt ut till startsträkan (i exemplet blir den 650 meter).

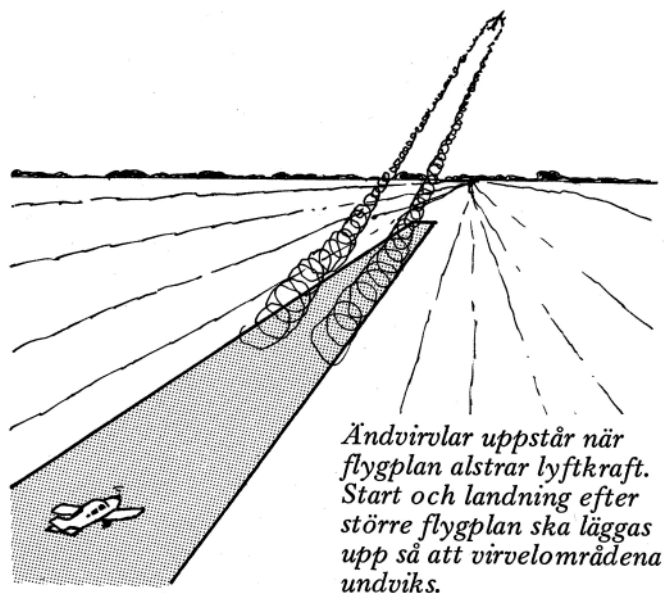


tionsproblem: På många headset, t.ex. Peltor, finns en mono/stereo-knapp. Den har att göra med andra användningsområden än du använder i flygplanet. Det blir lätt ett headsetproblem om knappen oavsiktligt blir ”tillpetad” och ställer sig i läge stereo. Ställ tillbaka knappen i monoläge, och problemet är löst.

Ändvirvlar (wake turbulence) kan vara farligare än du tror

I kompendierna “En bra start kräver planering” och “Landning - en nödvändighet om du startat” finns en hel del nyttig information om denna farliga turbulens.

Kort repetition: När vingen genererar lyftkraft uppstår vingpetsvirvlar, som blir kraftigare ju tyngre flygplanet är. Virvlarna rör sig nedåt och något utåt från flygplanet – bilder finner du i de ovannämnda kompendierna.



Grundläggande regler:

- Flyg inte för nära det tyngre flygplanet framför dig.
- Flyg inte under framförvarande flygplans inflygningsbana.
- Var extra försiktig när det är svag vind.

När du skall starta: Försök att rotera väl före det framförvarande planets rotationspunkt. Om det inte är möjligt så bör du fördröja starten några minuter.

PIK 4

H50P
Ett flygsäkerhetsprogram för allmänflyget

LANDNING
- en nödvändighet om du startat



H50P = HALVERING AV PRIVATFLYGHAVARIERNA

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








Under stigningen: Om möjligt, försök att ha en brantare stigprofil än flygplanet framför dig. Om det inte är möjligt sväng upp mot vinden och flyg parallellt med banan på lovartsidan så snart som möjligt. Undvik kurser som får dig att korsa efter och under framförvarande flygplan

När du skall landa: Försök att sätta dig efter det tyngre planets sättningspunkt.

Det lömska med ändvirvlar är att luftens rotation normalt inte syns. Du får ingen varning om du inte själv är medveten om risksektorerna. Känner du till dessa och ser ett tyngre flygplan som berör risksektorerna så ta det som en varning. I så fall bör du vidta åtgärder enligt ovanstående fyra rubriker.

Navigeringen

Om saker och ting börjar kärva till sig finns det en risk du bör se upp med: tendensen att ”se det man vill se och höra det man vill höra”. Om du tror att du är över en viss plats så letar du efter saker som bekräftar att du är där, d.v.s. du organiserar kartläsandet så att geografien ”stämmer”; om du förväntar dig att höra ett visst meddelande från trafikledningen så ”hör” du just det. Se upp med den här tendensen, den kan spela även mycket rutinerade piloter stora spratt. Dubbelkontrollera (om det går) alltid positionen vid tveksamhet. Ta gärna radiohjälpmedel till hjälp om det finns sådana.

GPS är ett vanligt hjälpmedel i dag. Rätt använd är en GPS fantastiskt nyttig, men glöm inte att den kan lura dig. Läs kompendiet ”Satellitnavigering – är det något att lita på?”

Gör alltid en rimlighetsbedömning av de GPS-värden du får presenterade.

Kan du se igenom en regnskur kan du också flyga igenom den. Om du inte ser igenom den, flyg inte heller igenom den.

Även om du har fått din färdplan accepterad MÅSTE du få en klarering innan du flyger in i kontrollerat luft- rum.

H50P
Ett flygsäkerhetsprogram för allmänflyget

Satellitnavigering
- är det något att lita på?

H50P = HALVERING AV PRIVATFLYGHAVERIerna
H50P är en del av ett omfattande flygsäkerhets-samarbete mellan KSAK, KSAB, Luftfartsstyrelsen, EAA, FFK, SPAC med flera.

**Prata inte så fort
att du inte
hinner tänka!
Jäkta inte med
tillbakaläsandet,
utan skriv ner de
instruktioner du
får och läs tillba-
ka det skrivna.**

När du ändrar transponderkoden, ställ först transpondern i standby (SBY eller STBY) så att du inte stör radarbilden.



BRÄNSLE
– planering och hantering

H50P
Ett flygsäkerhetsprogram för allmänflyget

H50P = HALVERING AV PRIVATFLYGHAVARIERNA

H50P är en del av ett omfattande flygsäkerhetssamarbete mellan FFK, KSAK, EAA, KSAB, Luftfartsinspektionen SPAF med flera.

Logos: FFK, KSAK, EAA, KSAB, SPAF, LUFTFARTSTYRELSEN

Om du har en kursavvikelse på bara 10 grader under en timmes flygning med 60 knop så hamnar du 10 NM fel. Håller du 120 knop hamnar du 20 NM fel. Det är inte långt mellan succé och fiasko!

Om din färdhastighet är 81 knop tillryggalägger du 1 cm per minut på en karta i skala 1:250 000.

Utmagring

Tidigare har det diskuterats magra eller inte magra. Numera är man överens om att motorn i princip alltid skall magras utom när man ligger i stigning eller tar ut mer än 75 % effekt. Vid höga effektuttag, som i de två nämnda fallen, har bränslet en kylande verkan som är viktig.

Vissa generella synpunkter:

- Utmagring kan ske oavsett flyghöjd.
- Kontinuerlig flygning med fullt rik blandning kan avge avlagringar i motorns cylindrar med åtföljande risk för störningar.
- Fabrikanternas förgasarinställning vid läge fullt rik ger mellan olika motorindivider så stora variationer i bränsle/luftblandningen att manuell utmagring vanligtvis är nödvändig för att motorerna skall fungera väl.

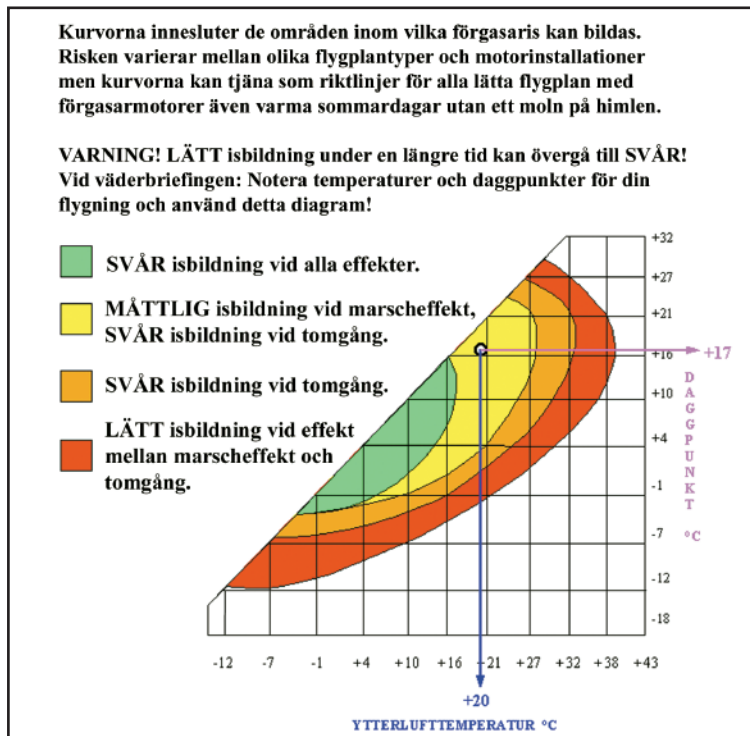
Fördomarna om det trygga i att låta bli den ”farliga utmagringen” bevaras också genom den många gånger konservativa utbildningen. Naturligtvis gäller flyghandbokens instruktioner avseende motorns magring.

Förgasaris vid constant-speedpropeller

Om ditt flygplan har constant-speedpropeller är det ett par saker du bör tänka på:

Varvtalet sjunker inte vid förgasaris – däremot minskar ingastrycket. Alltså: Glöm inte förgasarfövärmningen! Om inte handboken medger något annat, håll ingastrycket (i tum kvicksilver, inHg) ”lägre” än varvtalet dividerat med 100, d.v.s. om varvet ska vara 2300 bör inte ingastrycket överstiga 23 tum. ”Reglageföringen” vid ökning av effektuttaget, t.ex. vid stigning, blir då att

först ställa in varvet, sedan ingastrycket. Vid minskning drar man först av gasen till önskat ingastryck, därefter ställer man in varvtalet. Man låter alltså varvtalet ”leda”. På så vis minskar man risken att ingastrycket av misstag blir för högt.



Förväxla inte kranar och reglage

Från Flygvapnet har vi fått lära oss att man skall hitta alla reglage utan att titta, men våra verksamheter skiljer sig åt ganska mycket varför den modellen inte passar allmänflyget. Vi flyger många typer/modeller som i sig kan vara helt eller delvis olika i cockpit.



Ge alltid varmluft till förgasaren FÖRE gasavdrag!

EFTER gasavdrag finns inte så mycket varmluft kvar att vidarebefordra till förgasaren.

Var ställer du pilotväskan?

Du når den väl under flygning?

Vi har ofta långa uppehåll i flygningen; dessutom har vi låga krav på aktuell flygerfarenhet. Det här är några faktorer som gör att vi inte kan ta Flygvapnets system rakt av.

Vi skall lära oss att alltid titta på reglagen innan vi använder dem. Före start ska vi titta på alla reglage och symboler. Det är mycket som inte är standardiserat, till exempel trimmen, landställs-, blandnings- och förgasarmereglagen. Under flygning ska vi alltid titta på ett reglage innan vi använder det.

Vingtippa när du ser ett flygplan i din närhet

VFR-flygning förutsätter att ”se och bli sedd” gäller (”se och undvik” är kanske ett bättre uttryck). Det är särskilt viktigt att hålla god utkik när man befinner sig nära in- respektive utpasseringspunkter, rapportpunkter, radiofyrrar och andra punkter där flygplan sammanstrålar. Om jag då ser ett flygplan – hur vet jag att piloten i det flygplanet ser mig? Räkna inte med att ni båda två ligger på samma radiofrekvens.





Du måste naturligtvis först utgå från att han inte ser dig. När du sedan tror att ”nu ser han nog mig” bör du vingtippa. Om du då inte får en vingtippling som svar ska du flyga som om det andra flygplanet inte ser dig. Detta tänkbara scenario är tillräckligt skäl till att träna vingtippling!

OBS: Det kan vara vettigt att om möjligt undvika ”sockerbitar” där man kan misstänka att det vimlar av flygplan. Tänk också på att GPS:en har sådan noggrannhet att om två flygplan följer samma rutt på samma höjd, kan de samtidigt råka hamna i samma punkt om de har olika fart/maximal otur!

Att bli sedd är inte alltid så självklart

Många gånger när man angör en flygplats så gör man det i medljus. Det innebär att om ett annat flygplan är på väg ut från flygplatsen, i riktning mot mig, så har piloten i det flygplanet motljus. Är det då disigt, eller solen står lågt, så får den piloten sannolikt svårt att se ett mötande flygplan. Ett sätt att högst avsevärt bättra på den pilotens möjligheter att se mig är att tända strålkastaren. Samma problem uppstår lätt vid andra tillfällen – inte minst i landningsvarvet. Därför är det en bra regel att alltid ha strålkastaren tänd vid start, när man närmar sig en flygplats, eller ligger i landningsvarvet.

Flyg inte för nära molnbasen

Om man flyger i närheten av en instrumentflygplats som inte har CTR eller TIZ så bör man inte befinna sig där ett flygplan under instrumentinflygning kan tänkas komma ur moln. Över huvud taget är det onödigt att ligga precis under molnbasen. Det har varit flera incidenter när flygplan som gjort fri molngenomgång kommit ur moln. Har man själv en hygglig marginal till molnundersidan så minskar naturligtvis risken att bli påflugen. Det gäller alltså att "ligga före" och inse var sådant här skulle kunna inträffa – det är ju inte fel att ta en titt på det här redan vid planeringen av navigeringen...

Vid ankomst till en okontrollerad flygplats:

- Om flygplatsen har vänstervarv: Angör om möjligt flygplatsen på en höjd som ligger 500 fot över trafikvarvshöjden och så att du har flygplatsen väl till vänster om dig.
- Om flygplatsen har högervarv: Angör om möjligt flygplatsen på en höjd som ligger 500 fot över trafikvarvshöjden och så att du har flygplatsen väl till höger om dig.

Blindsändning och onödig radiotrafik

Radiotrafiken har ökat högst avsevärt. Det förekommer också en hel del felaktig terminologi och fraseologi. För att höja flygsäkerheten kommer kraven på god kommunikation att skärpas. Det är viktigt att man använder fastställd terminologi och hanterar radion på ett korrekt sätt. Många gånger kan man bli störd av flygplan som ligger på samma frekvens som en själv, men flyger vid en helt annan flygplats än ens "egen". Detta kan ge upphov till missförstånd.

Detta har att göra med att tolv frekvenser har avsatts för flygklubbar och flygskolors verksamhet, och inom ett geografiskt område tilldelas normalt flera klubbar samma frekvens (se bild). Frekvenserna bör inte användas på högre höjd än 4000 fot (1200 m) över flygplatsens nivå eller på längre avstånd än 25 NM (50 km) från flygplatsen. För kommunikation med luftfartyg,

PIK 5

Flygning vid okontrollerad flygplats

Ett flygsäkerhetsprogram för allmänflyget

H50P

H50P = HALVERING AV PRIVATFLYGHAVERIERNA

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

Ställ in målflygplatsens radiofrekvens i ett mycket tidigt skede. Då kan du kanske få en uppfattning om trafikintensiteten, bana/stråk i användning m.m.

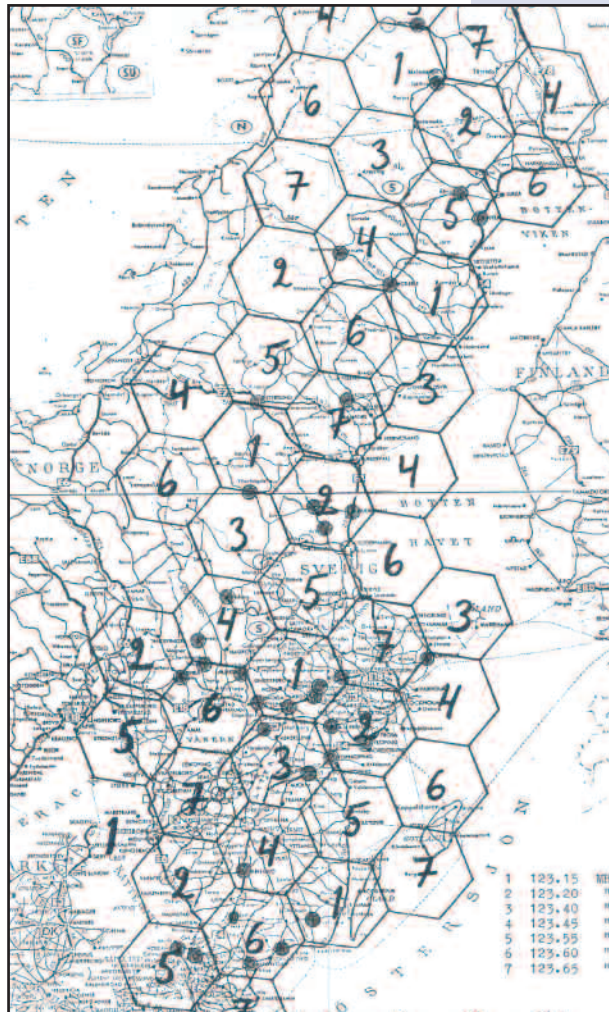
liksom mellan luftfartyg inbördes, på längre avstånd, får frekvensen 123,450 MHz användas utan inskränkning upp till en höjd av 4000 fot (1200 m) över marken.

För vissa flygplatser är tilldelade frekvenser publicerade i AIP-SVE-RIGE AD-4.

Du finner fler detaljer om frekvensernas användning i AIC B 104/2006.

Om du avser att utföra en blindsändning, tänk igenom ordentligt vad du ska säga på radion innan du trycker in knappen.

Var också medveten om att inte alla flygplan har radio.



Landning

Grunden till en bra landning är en stabiliserad final och landningsklar senast på 300 fot.

- Titta även utåt mot lång final när du är på baslinjen. Andra kan ha såväl flackare som brantare plané-bana än du själv.
- Glöm inte att utse en omdragspunkt (kallas ibland pådragspunkt).
- Förbered dig mentalt på ett eventuellt omdrag, även i ett sent skede.
- Du har inte landat färdigt förrän flygplanet står stilla.
- ”Se och bli sedd” gäller även på marken.

Om du är osäker på vindriktningen, kolla t.ex. på sjöar, åkrar m.m. i närheten.

Rök från skorstenar och bränder är naturligtvis bra indikatorer.

Du har säkert varit med om att få solen mitt i ansiktet och då upptäckt att vindrutan var så smutsig/repig att du i praktiken var blind. Beräkna alltså var du kommer att ha solen vid landningen – kanske kan du begära en lämpligare bana?



Landning på smal bana då du är van vid breda banor

Se H50P-kompendiet ”Landning – en nödvändighet då du startat”.

Det ger helt andra synintryck, speciellt under senare delen av finalen, när det gäller att landa på en smal bana om du normalt brukar landa på breda banor.

Naturligtvis gäller ”tvärt om” också – d.v.s. om du är van att landa på en smal bana och är på finalen till en bred bana.

H50P
Ett flygsäkerhetsprogram för allmänflyget

LANDNING
- en nödvändighet om du startat



H50P = HALVERING AV PRIVATFLYGHAVERIerna

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

Luftfartsverket
Luftfartsinspektionen

Det är lätt att tro att man är högre än vad man i verkligheten är. Det har hänt flera haverier där SHK konstaterar att ”olyckan orsakades av att föraren i samband med landningen missbedömde flyghöjden varför sättningen kom att ske före bantröskeln. Bidragande har sannolikt varit förarens ovana att landa på smala banor som kan ge känsla av att flygplanet befinner sig på högre flyghöjd än i verkligheten”.

Ett annat SHK-utlåtande: ”Olyckan orsakades av att föraren, i inflygningens slutskede, inte i tid uppfattade att förutsättningarna för en säker landning saknades. Bidragande har varit att fältytan var hal, att det var utförslut och att fältets begränsade längd och bredd medförde att inflygningen måste göras med precision för att landningen skulle lyckas”.

Parkering

Flygplan med turboaggregat (avgasturbin eller kompressor) måste få minst ett par minuter på tomgång på parkeringsplatsen för att gå ner i varv och svalna något.

Innan du stänger av motorn/slår av radion, kan du ställa in nödfrekvensen 121,5 och lyssna så att inte din ELT är igång. Ställ sedan in Torn-/flygklubbsfrekvensen igen.

O B S !!

Med anledning av de nya säkerhetsbestämmelserna:

**Lämna inte flygplanet utan att ta med
certifikat och ID-handlingar
om du befinner dig på en
trafik-/instrumentflygplats!**

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.

GOD FLYGTUR!



Sammanställt av Arne Nylén och PeGe Lundborg i samverkan med arbetsgruppen inom H50P-programmet.

Bilder via delprojektgruppen, Allt om Hobby, Ingemar Elmehed, GASCo (UK), PeGeLin HB.

Layout och redigering: PeGe Lundborg

Tryck: LFVTryck våren 2007

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.