

Verksamhet med UAS - kategori 1

Informationen på denna sida är tänkt att tjäna som rådgivande material för den som avser bedriva verksamhet med UAS i kategori 1A och 1B. Materialet kan dock med fördel även användas för kategori 2 men då mer i formen som hjälpmedel i framtagning av driftshandbok. Även om det inte finns något krav på att det ska finnas drift- och underhållshandbok för kategori 1, så är detta att rekommendera. Genom att ha nedskrivna procedurer och checklistor för hur t.ex. planering, flygning och underhåll ska genomföras borgar detta för en mer strukturerad och säker verksamhet. Risker är även mindre att något glöms bort.

Nedan listas ett antal punkter som är bra att tänka på vid verksamhet med UAS kategori 1. Vissa av dessa punkter är förklaringar till eller sätt att uppfylla de krav som gäller för kategori 1 enligt TSFS 2009:88.

För att flygningen ska bli så effektiv och säker som möjligt är det viktigt att den förbereds ordentligt.

- Använd en ny flygkarta för att undersöka om det område du tänkt flyga i ligger inom kontrollerat luftrum, trafikinformationszon (TIZ) eller trafikinformationsområde (TIA). Kontrollerat luftrum innefattar kontrollzon (CTR) och kontrollområde (CTA)/terminalområde (TMA). Eftersom UAS inom kategori 1 flyger på relativt låg höjd är det i praktiken främst CTR och TIZ som man ska ha koll på eftersom CTA, TMA och TIA börjar på en höjd som i de flesta fall är högre än den som det obemannade luftfartyget flyger på. Skulle det planerade flygområdet ligga inom kontrollerat luftrum, TIZ eller TIA måste berörd flygtrafikledning kontaktas för att informera om tänkt flygning och erhålla tillstånd för denna.
- Gå in på LFV:s hemsida och sök på NOTAM och AIP. Med hjälp av den information som finns där går det att få reda på om det kommer vara någon speciell aktivitet eller några övriga begränsningar inom det luftrum där uppdraget är tänkt att utföras.
- I AIP finns även information om restriktionsområden (R-områden). Dessa finns även utmärkta på flygkarta. Bemannad luftfart kan erhålla tillstånd att flyga genom ett R-område om detta inte är aktivt. Eftersom en UAS i kategori 1 flygs inom synhåll kommer den i praktiken att befinna sig inom ett avgränsat område. Skulle detta område ligga inne i ett R-område krävs tillstånd av den som disponerar området, vilket i de flesta fall är Försvarsmakten.
- Titta på en vanlig karta eller gör ett besök på platsen där uppdraget är tänkt att utföras. Titta hur terrängen ser ut; är det möjligt att upprätta ett

tillräckligt stort flyg- och säkerhetsområde? Är det tillräckligt öppet för att det ska finnas möjlighet att upptäcka och göra undanmanöver om något närmar sig i luften eller om någon kommer in i säkerhetsområdet? Finns det några andra hinder, som t.ex. kraftledningar, att ta hänsyn till?

Väl på plats för flygning är det bra att tänka på följande:

- Har det skett några förändringar sedan planeringen som påverkar flygningen?
- Går det att genomföra en säker flygning under rådande väderlek?
- Innan flygning bör det hållas en genomgång med samtliga inblandade så att alla är införstådda med hur uppdraget kommer att genomföras samt vilka nödprocedurer som tillämpas. Om det finns tillgång till medhjälpare som hjälper till med övervakning kan det vara bra om ni använder någon form av fraseologi när ni kommunicerar med varandra.
- Systemets status ska ses över innan flygning. Piloten ska förvissa sig om att flygningen kan utföras på ett säkert sätt samt att systemet bibehålls intakt under hela flygningen. Detta innebär att en översyn ska göras av systemet innan flygning påbörjas för att se att allt fungerar som det ska och att inget sitter löst eller riskerar att gå sönder under flygning. Här underlättar det mycket att ha en checklista för att inte glömma något.
- Uppträder störningar på radioförbindelsen? I vissa fall ska området frekvensskannas. Detta gäller främst om frekvensbandet 35 MHz används. Räckviddsprov bör även genomföras.

Enligt föreskriften ska systemet underhållas enligt tillverkarens anvisningar. I vissa fall kan det vara en fördel att dela in underhållet i olika serviceintervaller där viss typ av underhåll görs oftare än annan. Även här är det en fördel med egenskrivna checklistor.