

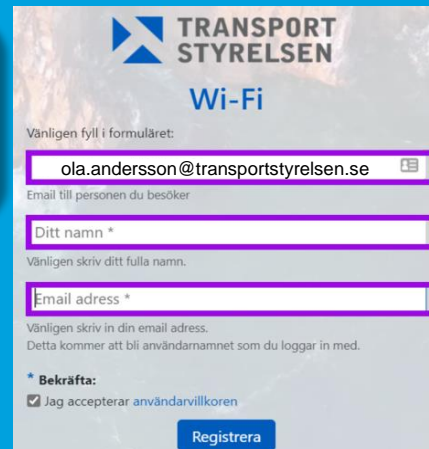
Seminarium för luftrumsanvändare

Transportstyrelsen

2024-11-07

Åtkomst till WiFi

Välj TS-Guest



The screenshot shows the Transportstyrelsen Wi-Fi login page. At the top, there is the Transportstyrelsen logo and the text "Wi-Fi". Below this, it says "Vänligen fyll i formuläret:". There are three input fields: the first contains the email "ola.andersson@transportstyrelsen.se", the second is labeled "Ditt namn *" and is empty, and the third is labeled "Email adress *" and is empty. Below the fields, it says "Vänligen skriv ditt fulla namn." and "Vänligen skriv in din email adress. Detta kommer att bli användarnamnet som du loggar in med." At the bottom, there is a "Bekräfta:" section with a checked checkbox and the text "Jag accepterar användarvillkoren". A "Registrera" button is located at the bottom right.

TRANSPORT
STYRELSEN

Wi-Fi

Vänligen fyll i formuläret:

ola.andersson@transportstyrelsen.se

Email till personen du besöker

Ditt namn *

Vänligen skriv ditt fulla namn.

Email adress *

Vänligen skriv in din email adress.
Detta kommer att bli användarnamnet som du loggar in med.

* Bekräfta:
 Jag accepterar användarvillkoren

Registrera

Dagordning – 09:00-16:00 (lunch 12-13)

1. **Inledning – presentation deltagare**
2. **Information från Transportstyrelsen**
 - Övergripande information
3. **Planerade militära övningar**
 - Försvarsmakten informerar
4. **Aktuellt i luftrummet**
 - Transportstyrelsen informerar
5. **Information om UAS-utvecklingen**
 - Transportstyrelsen informerar
6. **Information från flygbolag, intresseorganisationer m.fl.**
 - Svenska segelflygförbundet
7. **Övrigt**
8. **Nästa möte samt avslutning**

Syfte med Luftrumsmöte för brukare

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 2150/2005

av den 23 december 2005 om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet (FUA-förordningen)

Artikel 4

Nivån för strategisk luftrumsplanering (nivå 1)

1. Medlemsstaterna skall utföra följande uppgifter:

...,

b) regelbundet se över användarnas behov,

...

2. Information från Transportstyrelsen

Inkomna frågor

- **Luftrumsföreskriften**
- **Handläggningstider**
- **Förändrade/nya instrumentflygprocedurer**
- **Radarfrågan**

2. Information från Transportstyrelsen

Föreskriftsprojekt

2. Information från Transportstyrelsen

FLYGPLATS PÅGÅENDE

- Översyn av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om helikopterflygplatser
 - Externremiss kvartal 1 2025 med bedömt ikraftträdande kvartal 4 2025.
- Översyn av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2020:88) om markering av föremål som kan utgöra en fara för luftfarten och om flyghinderanmälan
 - Externremiss kvartal 4 2024 med bedömt ikraftträdande kvartal 2 2025.

FLYGPLATS KOMMANDE (2025)

- Översyn av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om:
 - Bansystem och plattor
 - Flygplatsdata
 - Drift av godkänd flygplats

2. Information från Transportstyrelsen

LUFTRUM

- Översyn av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:98) om användning och utformning av luftrum och flygprocedurer
 - [Externremiss kvartal 1 2025 med bedömt ikraftträdande kvartal 3 2025.](#)
- Översyn av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2020:59) om trafikregler för luftfart
 - [Externremiss kvartal 1 2025 med bedömt ikraftträdande kvartal 2 2025.](#)

ASM

- U-space föreskrift som ska komplettera (EU) 2021/664 om ett regelverk för U-space
 - [Externremiss kvartal 1 2025 med bedömt ikraftträdande kvartal 2 2025.](#)

2. Information från Transportstyrelsen

Handläggningstider

2. Information från Transportstyrelsen

Förvaltningslag (2017:900)

9 § Ett ärende ska handläggas så enkelt, snabbt och kostnadseffektivt som möjligt utan att rättssäkerheten eftersätts.

Faktorer som kan avgöra handläggningstiden

- Ansökans komplexitet
- Fullständighet i ansökan
- Kvalitén i ansökan
- Förutsättningarna att ta beslut
- Beredningen av ansökan
- Remittering av ansökan
- Prioritering av ansökan
- Tillgängliga resurser

2. Information från Transportstyrelsen

Förändrade/nya instrumentflygprocedurer

2. Information från Transportstyrelsen

Radar

2. Information från Transportstyrelsen

Återtagit nätförbindelse

- Skavsta

Pågående ärenden hos TS

- Västerås
- Örebro
- Trollhättan
- Kristianstad
- Ljungbyhed
- Arvidsjaur
- Växjö
- (Säve)

Avtal som löper ut 2024-12-31*

- Skellefteå
- Karlstad
- Norrköping
- Jönköping
- Kalmar

* LFV har förlängt avtalen till 2025-06-30



FÖRSVARSMAKTEN

Flygstaben

Luftfartsavdelningen

Övningar våren 2025

BFÖ25

- TID: V. 518-519
- LIVEX: 24/4-9/5
- Basförsvarsövning i Mellansverige F16
- Eskilstuna, Västerås, Borlänge

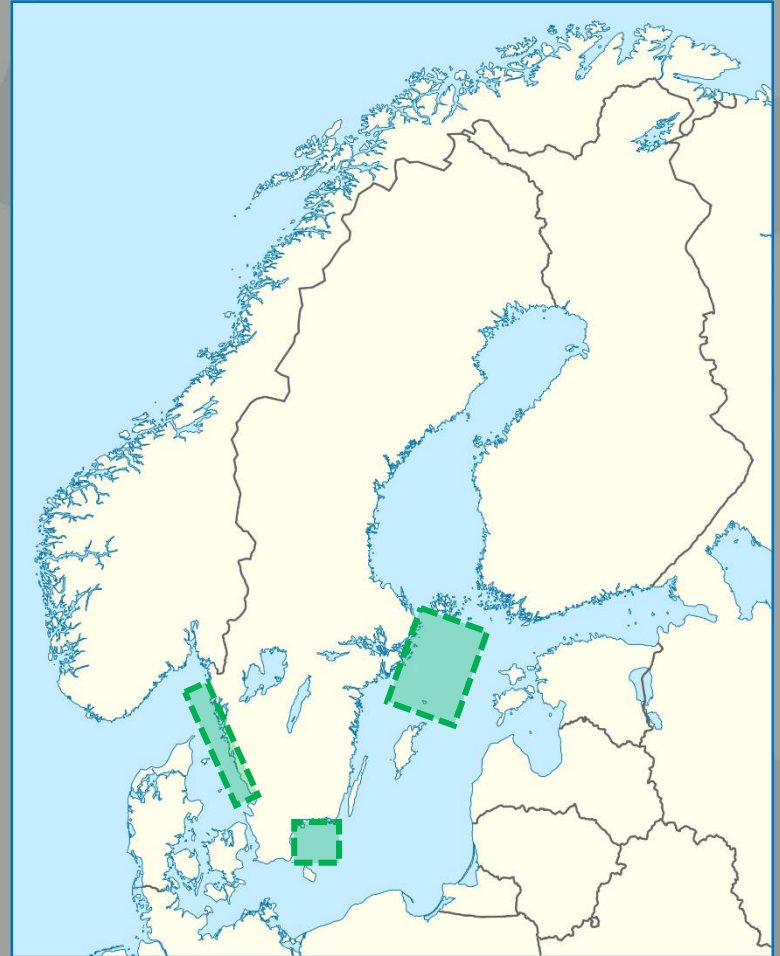


PHOTO: ©2018 JOHN M. DIBBS



SWENEX25

- TID: V.521-522
- Samövning v522 med NARROW WATERS (FIN)
- Östersjön + STHLM Skärgård
- (även Hanöbukten och västkusten)

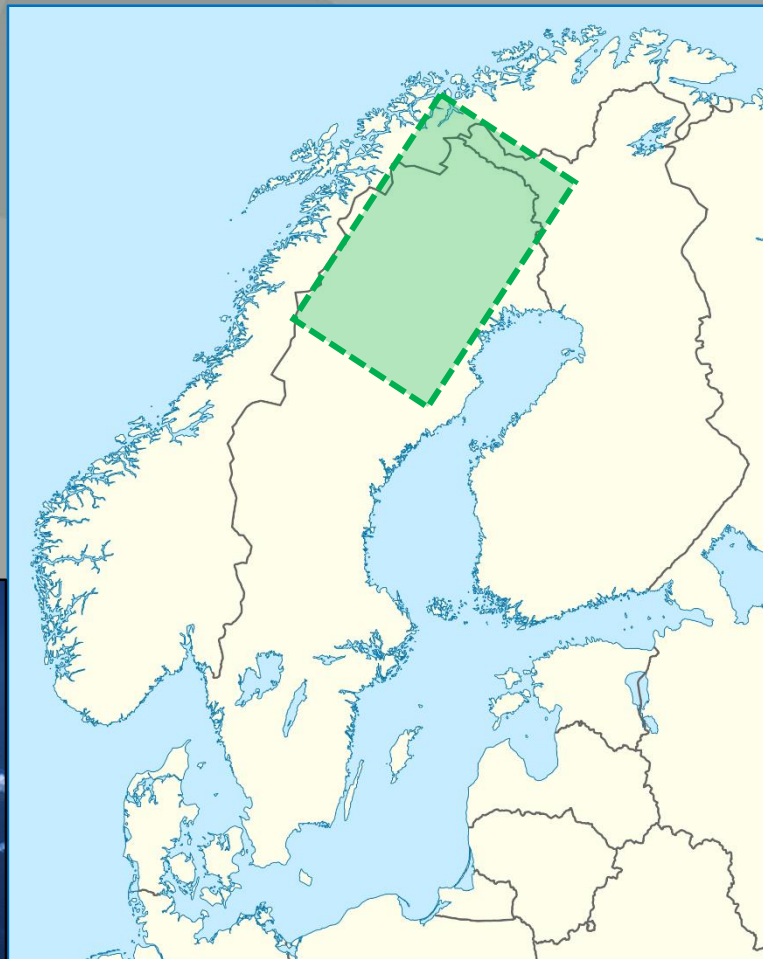


ACE25

- TID: V. 522-524
- Öva försvar av norra Skandinavien

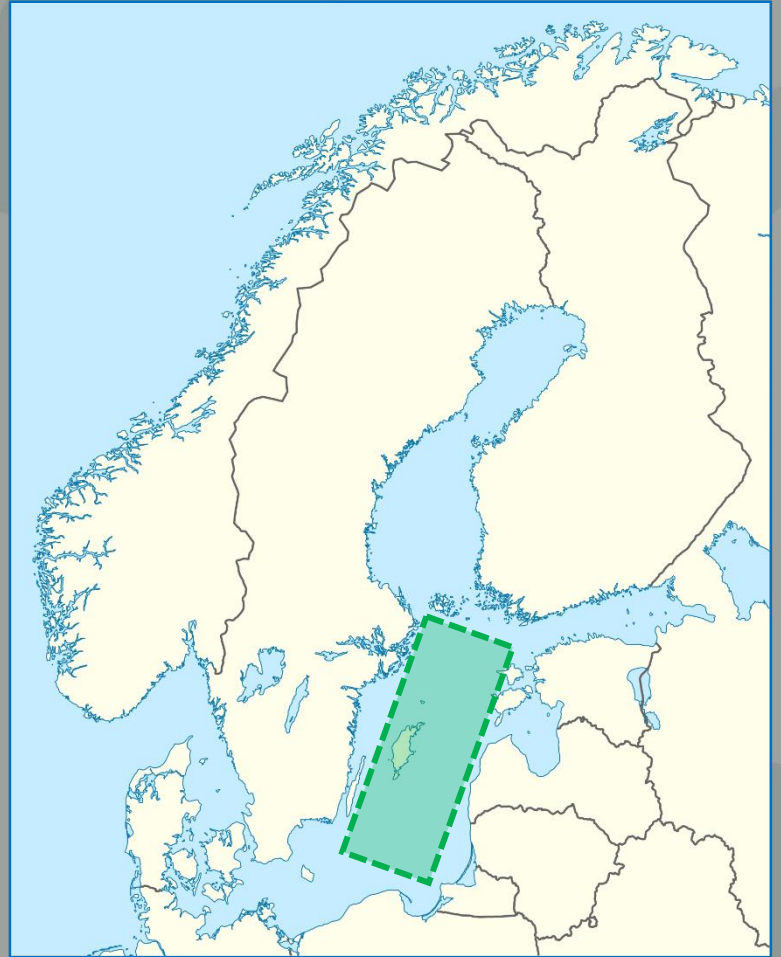


PHOTO: ©2016 JOHN M. DIBBS



BALTOPS25

- TID: V.524-525
- LIVEX: 8-20 juni
- "Östersjön"



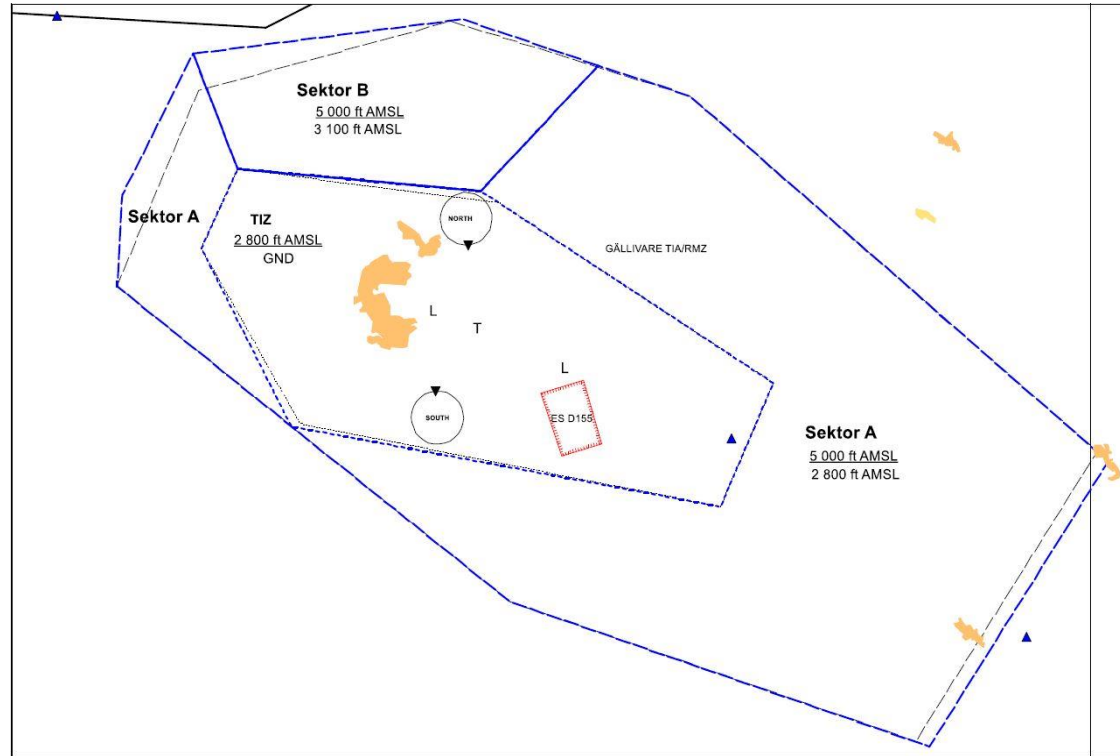
Luftrumsförändringar FL95-

Seminarium för luftrumsanvändare

2024-11-07

Gällivare

- Översyn av TIZ/TIA samt procedurer
- TIA utökas ca 1,5NM
- Remissförfarande genomfört
- Inväntar komplettering från flygplatsen (flygvalidering)



Hagshult

- Ansökan om permanent upprättat luftrum (CTR+TMA)
- Ingen förändring av dagens koordinater eller höjder. Endast förändring av användningen samt vad som krävs för aktivering av luftrummet.
- Innebär även publicering i IAIP samt på drönarkartan.
- Remissförfarande genomfört.
- Inväntar kompletterande information från flygplatsoperatören FM.

Information om UAS-utvecklingen

6 november 2024

Christoffer Massinger
Sektionen för luftrum och flygplatser
christoffer.massinger@transportstyrelsen.se
010 495 46 41

Drönare – snabb tillväxt och innovativa tillämpningar

- En konkurrenskraftig drönarbransch i Sverige ([Länk](#))
- Komplex uppdrag med många intressenter
- LFV och Boverket är särskilt utpekade och kontaktades tidigt. Dialogmöten med myndigheter, SKR och bransch.
- Uppdrag 8 (analysera finansieringsmodeller kopplade till det offentligas åtaganden) lämnades till konsult.
- Rapport på ca 180 sidor + 5 bilagor.



Vägen framåt

- ✓ Utredningen har resulterat i 20 förslag till åtgärder.
- ✓ Förslagen är av olika karaktär och riktar sig till regeringen, Transportstyrelsen samt till andra myndigheter, kommuner och regioner.
- ✓ Om dessa åtgärder genomförs bedömer Transportstyrelsen att utvecklingen av drönanvändande i Sverige kan vidareutvecklas.

Urval av åtgärder

- ✓ Besluta om en nationell ambition för obemannad luftfart.
- ✓ Upprätta en samverkansplattform.
- ✓ Besluta om finansiering och tilldelning av nödvändiga resurser.
- ✓ Avvägning mellan civila och militära intressen.



Regeringen

Urval av åtgärder, forts.

- ✓ Kunskapshöjning kring obemannad luftfart.
- ✓ Analysera sitt uppdrag och förstå sin roll och sitt mandat kopplad till obemannad luftfart.
- ✓ Trafikverkets infrastrukturplanering bör inkludera luftfart, så väl bemannad som obemannad.



Andra myndigheter

Urval av åtgärder, forts.

- ✓ Kunskapshöjning kring obemannad luftfart.
- ✓ Analysera sitt uppdrag och förstå sin roll och sitt mandat kopplad till obemannad luftfart.
- ✓ Börja planera för upprättande av vertikalflygplatser.
- ✓ Samhällsviktiga flygningar bör märkas ut i enlighet med markfordon.



**Kommuner
och regioner**

Urval av åtgärder, forts.

- ✓ Förslag på att förändra/förenkla 11 regelverk samt ett författningsförslag:
 - ✓ Kamerabevakningslagen (2018:1200) och dataskyddsförordningen (EU) 2016/679,
 - ✓ Lag (2016:319) om skydd för geografisk information,
 - ✓ Lag (2010:1065) om kollektivtrafik och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:2) om anmälningsskyldighet och trafikantinformation,
 - ✓ Lag (2006:263) om transport av farligt gods,
 - ✓ Luftfartslag (2010:500) och luftfartsförordning (2010:770),
 - ✓ Plan- och bygglagen (2010:900),
 - ✓ Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader,
 - ✓ Förordning (2013:251) om miljöprovning,
 - ✓ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:50) om brandbekämpning med flygplan och helikopter,
 - ✓ Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2017:110) om obemannade luftfartyg,
 - ✓ Tillämpliga föreskrifter från Naturvårdsverket.

Urval av åtgärder, forts.

- ✓ Se över hur myndigheten kan effektivisera och förenkla våra tillståndprocesser kopplade till obemannad luftfart.
- ✓ Möjliggöra för flygplatser och flygtrafikledning att implementera geografiska UAS-zoner inom flygplatsers kontrollzoner.
- ✓ Anpassa buffertar inom segregerade luftrum (R- och D-områden).
- ✓ Bidra med information kring regler mm.



Transportstyrelsen

Status åtgärder

Åtgärd 1. Se över hur myndigheten kan effektivisera och förenkla våra tillståndprocesser kopplade till obemannad luftfart.

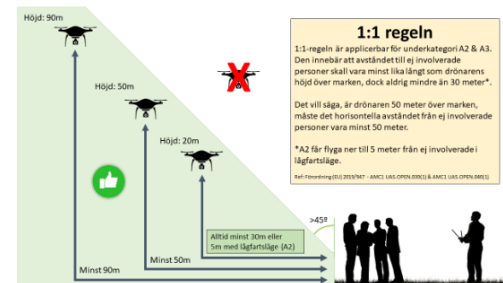
- ✓ Arbete pågår sektionsövergripande för att se över rutiner, processer, ansökningshandlingar och information på externwebben.
- ✓ Ny externwebb inom kort. Redan nu finns ”drönarflygguiden” publicerad:
[Drönarflygguiden - Transportstyrelsen](#)

Vad är AIP SUP och NOTAM? ▾

Avståndsregler

	Avståndsregler	Klasser	Kompetenskrav	Märkning
A1 <250g	- Undvik flygning över ej involverade personer - Förbudet att flyga över folksamling	CO eller saknar C-klass	- Läs användarmanualen	- Operatörs-ID är ett krav om drönanen har en kamera/mikrofon eller annan sensor som kan inhämta/lagra personlig data
A1	- Flygning över icke-involverade personer skall undvikas - Förbudet att flyga över folksamling	C1	- Läs användarmanualen - Drönmärkt A1/A3	- Operatörs-ID
A2	- Minst 30m horisontellt från ej involverade personer - Minst 5m horisontellt från ej involverade personer i lågfartsläge - 1:1-regeln* - Förbudet att flyga över folksamling	C2	- Läs användarmanualen - Drönmärkt A2/A3 + A2 - Deklaration för genomförd flygträning	- Operatörs-ID
A3	- Minst 150m horisontellt från bostads-, industri- och rekreationsområden - Minst 30m från ej involverade personer - 1:1-regeln* - Förbudet att flyga över folksamling	C3, C4 eller saknar C-klass	- Läs användarmanualen - Drönmärkt A1/A3	- Operatörs-ID

[Ladda ner tabellen i PDF](#) ■



[Ladda ner illustration 1:1-regeln \(.png\)](#)

Läs vad som gäller för respektive C-klass

C0 ▾

C1 ▾

C2 ▾

Status åtgärder

Åtgärd 2. Möjliggöra för flygplatser och flygtrafikledning att implementera geografiska UAS-zoner inom flygplatsers kontrollzoner.

- ✓ Kräver uppdatering till TSFS 2017:110, 2018:98 och 2019:126. I stort sett klara med paketet. Externremisser förhoppningsvis under Q1 2025.
- ✓ Överenskommelse med LFV.
- ✓ Ansökningshandlingar ska publiceras på externwebben.

Status åtgärder

Åtgärd 3. Anpassa buffertar inom segregerade luftrum (R- och D-områden).

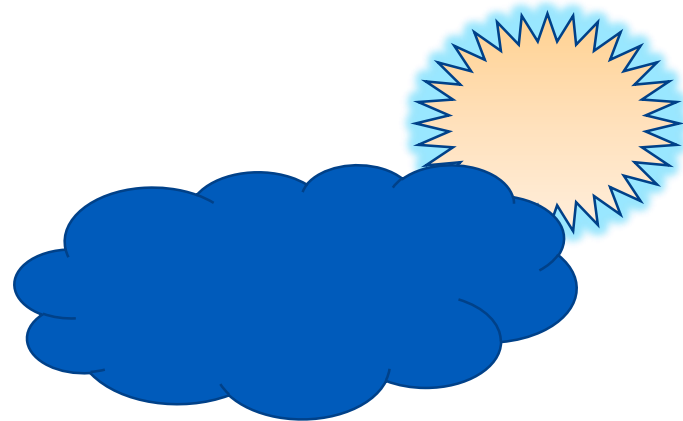
- ✓ Förslag om att minska buffertar inom både R- och D-områden givet C/G-luft under/över x höjd.
- ✓ Kräver uppdatering till överenskommelse med Försvarmakten. Möjligen även uppdatering till TSFS 2019:126. Arbete pågår i en positiv riktning.
- ✓ Uppdatering av interna rutiner och information till externwebben.

Status åtgärder

- ✓ **Åtgärd 4.** Bidra med information kring regler mm.
- ✓ Vi ser över möjligheten att inom rådande budgetläge genomföra riktade informationsinsatser till branschens olika intressenter.
- ✓ Ambitionen är att under 2025 kunna genomföra ett liknande seminarium som gjordes under december 2023 i Norrköping.

Status åtgärder ”övrigt”

- ✓ Vädervillkor för BVLOS-operationer i R-/D-områden ses över.
- ✓ Grundkrav i artikel 7(2) (EU) 2019/947 som anger att ”tillämpliga delar” av (EU) 923/2012 (SERA) ska följas av den specifika kategorin.
- ✓ Upplevs som restriktivt av branschen. Vädervillkoret ställer verksamheter på backen.
- ✓ Saknas idag data.
- ✓ Väder måste tas hänsyn till i kommande U-space-luftrum med hänsyn till luftrumsriskbedömning och prestandakriterier för U-space-tjänster i enlighet med artikel 3(3-4), artikel 10(3), artikel 12(1-3) och bilaga 1(C pkt 2d) till (EU) 2021/664.

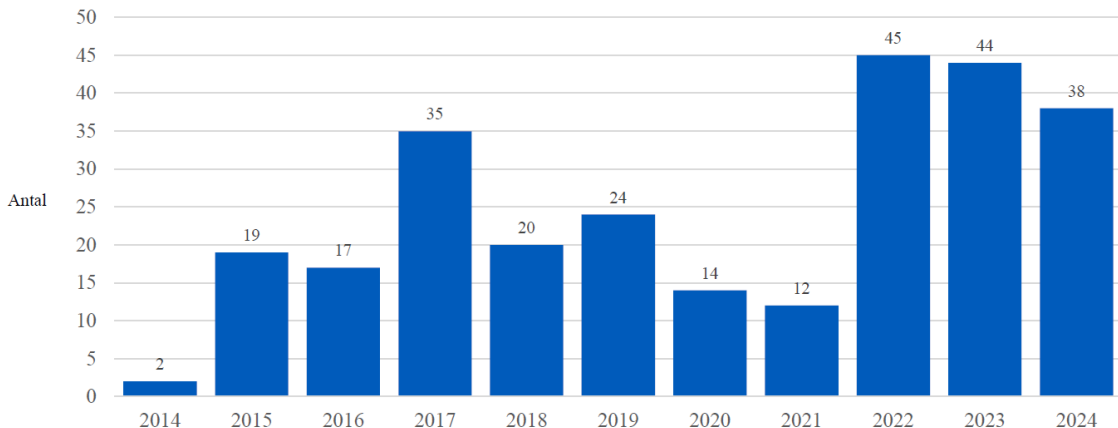


Statistik och sanktioner

Statistik UAS-rapporter vid flygplats

- Statistiken visar antal rapporterade händelser där en förmodad drönare utan tillstånd har befunnit sig på eller i närheten av en instrumentflygplats med civil trafik.
- Totalt har det rapporterats 270 händelser under perioden 2014 – 2024*.

* Populationen omfattar endast en del av 2024 och är därmed inte fullständig. Vidare har den inte genomgått en fullständig kvalitetssäkring, vilket kan påverka dess tillförlitlighet.



Observationer från maj-aug 2021

	Antal flygningar	Antal individuella drönare
Hela området	4518	1008
> 120 meter	532 (12 %)	207 (21 %)
> 300 meter	64 (1 %)	39 (4 %)
ES R113	804	272
< 51 m	239	119
51-120 m	464	194
121-300 m	92	58
> 300 m	9	6
Bromma CTR inom 5-km-zon	553 (331) ³	160 (114)
< 51 m	170 (113)	65 (51)
51-120 m	330 (182)	120 (82)
121-300 m	50 (34)	27 (21)
> 300 m	3 (2)	3 (2)
Bromma CTR totalt	4392 (3222) ³	989 (816)
< 51 m	1507 (1148)	509 (418)
51-120 m	2415 (1752)	705 (578)
121-300 m	414 (282)	189 (151)
> 300 m	56 (40)	36 (27)
Bromma CTR totalt (men ej inom 5-km-zon)	3839	912
> 51 m	530 (57 %)	190 (79 %)
Observationer som ser ut² att bryta mot regelverket	2765 (61 %)	748 (74 %)

Observationer från aug 2024

- 2833 flygningar totalt under perioden*
- 614 flygningar över 120 meter
- 87 flygningar över 300 meter
- Samtliga siffror visar på en markant ökning jämfört med 2021

* Populationen är sannolikt inte fullständig pga. tekniska begränsningar. Vidare har den inte genomgått en fullständig kvalitetssäkring, vilket kan påverka dess tillförlitlighet.

Observationer från aug 2024

- 2833 flygningar totalt under perioden*
- 614 flygningar över 120 meter
- 87 flygningar över 300 meter
- Samtliga siffror visar på en markant ökning jämfört med 2021

* Populationen är sannolikt inte fullständig pga. tekniska begränsningar. Vidare har den inte genomgått en fullständig kvalitetssäkring, vilket kan påverka dess tillförlitlighet.

	Antal flygningar	Förändring	Antal individuella dörare	Förändring
Hela området	2833	49%	600	42%
>121 meter	614	175%	102	17%
>300 meter	87	224%	24	47%
ES R113	513	52%	208	82%
<51 meter	137	36%	75	50%
51-120 meter	325	67%	147	80%
121-300 meter	44	14%	30	23%
>300 meter	24	535%	15	495%
Bromma CTR 5km zon	432	86%	101	50%
<51 meter	147	6%	60	19%
51-120 meter	195	41%	59	17%
121-300 meter	71	238%	16	41%
>300 meter	10	694%	6	376%
Bromma CTR totalt	2570	39%	449	8%
<51 meter	812	28%	297	39%
51-120 meter	1216	20%	410	38%
121-300 meter	461	165%	85	7%
>300 meter	81	244%	23	52%
Observationer som ser ut att bryta mot regelverket	1935	67%	477	52%

Observationer från aug 2024

- Flygningar kan oftast kategoriseras i tre kategorier.
- ”Clueless” – känner inte till regelverket.
- ”Careless” – känner till regelverket men väljer aktivt att bryta mot det.
- ”Criminal” – antagonistiska handlingar.

	Antal flygningar	Förändring	Antal individuella dionare	Förändring
Hela området	2833	49%	600	42%
>121 meter	614	175%	102	17%
>300 meter	87	224%	24	47%
ES R113	513	52%	208	82%
<51 meter	137	36%	75	50%
51-120 meter	325	67%	147	80%
121-300 meter	44	14%	30	23%
>300 meter	24	535%	15	495%
Bromma CTR 5km zon	432	86%	101	50%
<51 meter	147	6%	60	19%
51-120 meter	195	41%	59	17%
121-300 meter	71	238%	16	41%
>300 meter	10	694%	6	376%
Bromma CTR totalt	2570	39%	449	8%
<51 meter	812	28%	297	39%
51-120 meter	1216	20%	410	38%
121-300 meter	461	165%	85	7%
>300 meter	81	244%	23	52%
Observationer som ser ut att bryta mot regelverket	1935	67%	477	52%

Nya möjligheter för Polismyndigheten

- Promemoria om effektiva sanktioner inom luftfarten släpptes 1 juli 2024
- Större möjligheter för Polismyndigheten att lagföra överträdelser i lag, förordning och föreskrifter.

7.6 Nya EU-bestämmelser för obemannade luftfartyg behöver i ett fall särskilt straffsanktioneras

Förslag: Geografiska UAS-zoner och U-space-luftrum ska i straffrättsligt hänseende likställas med restriktionsområden och det ska vara straffbart att bryta mot föreskrifter eller beslut som meddelats av Transportstyrelsens om de olika luftrummen.

Planerade åtgärder

- ✓ Fler informationskampanjer i syfte att få kollektivet att följa reglerna – varje år.
- ✓ *Geografiska UAS-zoner* som ska göra det *”lätta att göra rätt”*.
- ✓ Geostaketssystem och fjärridentifieringssystem i alla nya drönare från 2024 och omfattas av (EU) 2019/945.
- ✓ Delegering av mandat till andra myndigheter.

Omvärldsnytt

EASA IAM Forum 22-23 Oktober



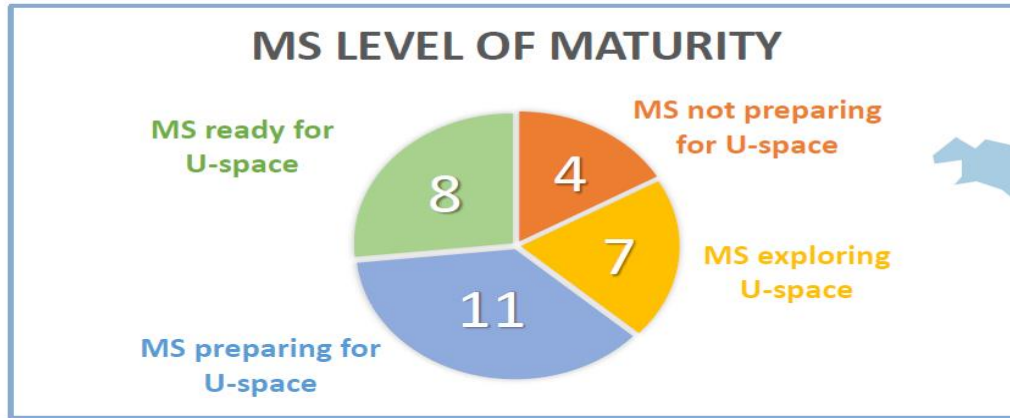
EASA IAM Forum 22-23 Oktober



- ✓ EASA driver en handlingsplan för att stödja U-space och förenkla regelverket.
- ✓ Branschen vill ha enklare regler, utökade scenarier och snabbare tillstånd för lågriskoperationer.
- ✓ EASA uppmuntrar drönaroperatörer att dela data för att förbättra säkerheten.
- ✓ EASA vill ha större branschengagemang via intresseorganisationer.
- ✓ Problem med fördröjda tillstånd och bristande standardisering återstår.
- ✓ Ett gemensamt förhållningssätt för SORA-processen efterfrågas.
- ✓ Branschen söker skalbara BVLOS-operationer.
- ✓ Osammanhängande tolkningar av regler i EU påverkar investeringsviljan.
- ✓ Nationella myndigheter ses som nyckelaktörer men även potentiella hinder.

EASA IAM Forum 22-23 Oktober

Status of the U-space implementation in EU



~30 candidates U-space airspace
~15 projects subject to designation (various degree of maturity)

Single CISP
11 candidates
2 on-going certifications

U-space Service Providers
13 candidates
5 on-going certifications
(including 2 non-EU by EASA)

Beslut i Tyskland

- Tyska digital- och Transportministeriet har beslutat om undantag från SERA för kategori specifik.
- Grundproblemet är att artikel 7(2) i förordning (EU) 2019/947 anger att *Drift av UAS i den ”specifika” kategorin ska omfattas av de tillämpliga operativa krav som anges i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012.*

” To solve this problem, the application of some SERA requirements for UAS operations in the specific category was temporarily suspended. This will enable further use cases for unmanned aircraft in the specific category, e.g. in control zones (CTR).” [SERA-exemption | dipul](#)

- SERA.2005 – SERA.2005 Compliance with the rules of the air (VLOS/BVLOS är inte att likställa med VFR/IFR)
- SERA.3215 – Lights to be displayed by aircraft
- Avsnitt 4 – Flight Plans (FPL-systemet är inte konstruerat för UAS)
- Avsnitt 5 - Visual meteorological conditions, visual flight rules, special VFR and instrument flight rules (väderminiman påverkar inte VLOS/BVLOS)
- SERA.6001 – Airspace classification (Tar inte hänsyn till UAS VLOS/BVLOS)

Segelflyget och Svenska Segelflygförbundet

Vad är segelflyg?

Hur länge, högt, långt och snabbt kan man segelflyga?

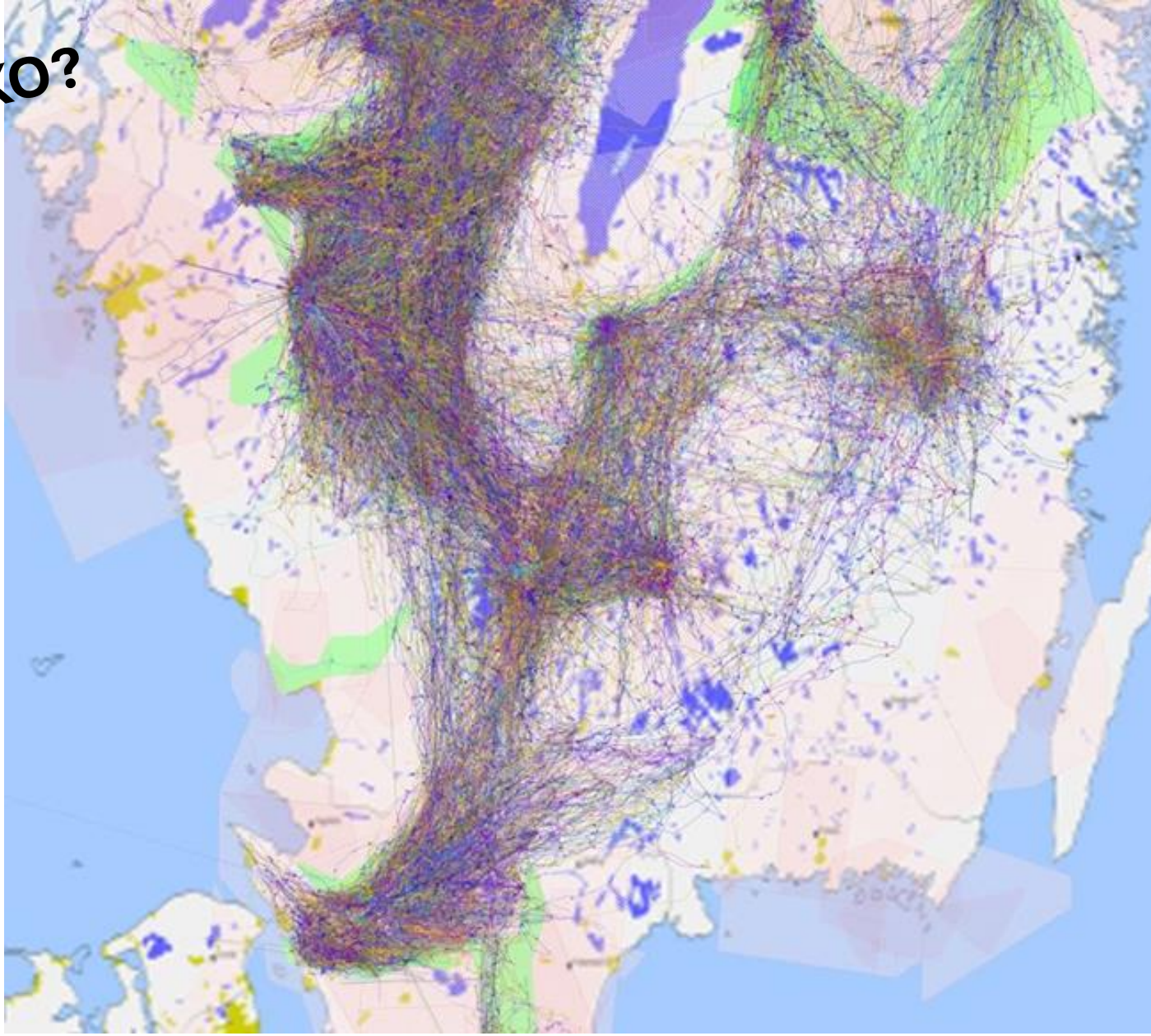
Det är många år sedan man slutade slå uthållighetsrekord i segelflygning. Förutom att det tog lång tid, började det bli farligt när flygningen varade i flera dygn. Däremot tävlas det i hastighetsflygning på banor som läggs ut över landskapet.

En typisk bana har en längd på mellan 100-500 km med 2-5 vändpunkter som skall passeras på vägen. För att bevisa att man flugit hela banan används en logger baserad GPS-teknik, d.v.s. på satellitnavigering.

Vad gör Svenska Segelflygförbundet?

- Specialidrottsförbund inom RF
- DTO (Declared Training Organisation), grundutbildning, IMC, AVA, FI och FE(S)
- CAO, fokuserar på segelflygplan men hanterar även bogserflygplan och ett och annat SEP utan mål och mening (som saknar krok alltså)
- Tillsynskontor, Qualified Entity, operativ tillsyn, tillsyn över FE, teoretisk examinering mot SPL, hantering av segelflygplan Annex 1 (nationella luftfartyg)
- SELKO, Segelflygets Luftrumskommitté
- Driver segelflygets utbildningscentrum på Ålleberg med flygutbildning i DTO och teknisk utbildning av segelflygtekniker
- Flygsäkerhetsarbete, fristående och i AFSR
- Organiserar Svenska Segelflyglandslaget

Vad gör SELKO?

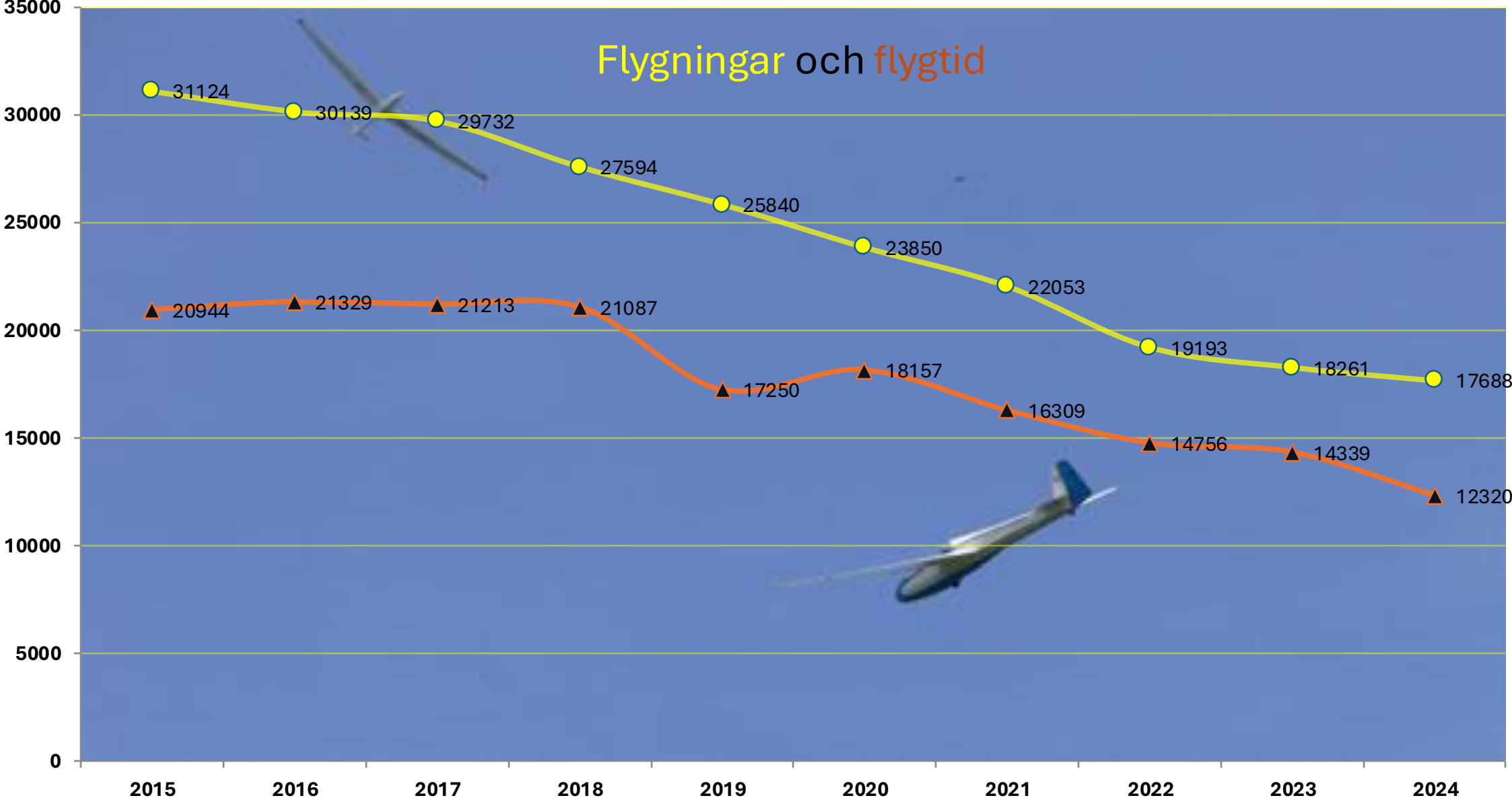


Utdrag ur rekordförteckningen

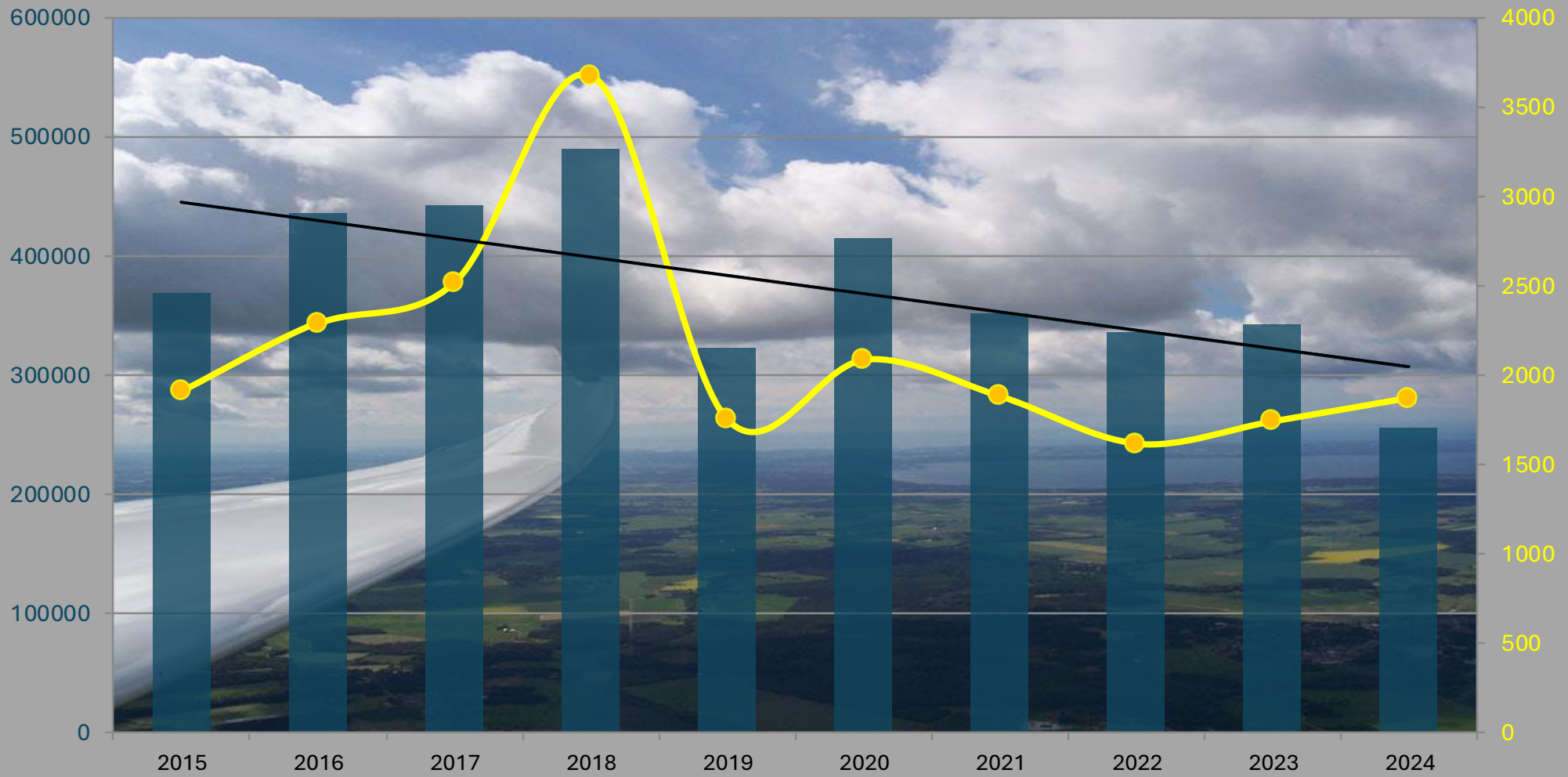
Nedanstående rekord är gällande 2023-05-13.

Typ	Rekord	Rekord satt i Sverige
Höjdvinst	9 525 m, 1986-03-19 Per Fornander Jantar Std	9 525 m, 1986-03-19 Per Fornander Jantar Std
Absolut höjd	10 096 m, 1986-03-19 Per Fornander Jantar Std	10 096 m, 1986-03-19 Per Fornander Jantar Std
Distans rakbana	713,9 km, 1998-12-11 Anders Olsson ASW22 (i Australien)	662,0 km, 2014-07-22 Jan-Ola Nordh Discus 2T
Distans målflygning	713,9 km, 1998-12-11 Anders Olsson ASW22 (i Australien)	662,0 km, 2014-07-22 Jan-Ola Nordh Discus 2T
Distans t o r	1010,9 km, 2015-06-09 Wilhelm Wendt/Jim Acketoft EB28	1010,9 km, 2015-06-09 Wilhelm Wendt/Jim Acketoft EB28
Distans fri t o r	1011,5 km, 2015-06-09 Wilhelm Wendt/Jim Acketoft EB28	1011,5 km, 2015-06-09 Wilhelm Wendt/Jim Acketoft EB28
Distans triangelbana	1042,6 km, 1997-12-30 Lars Olsson/Rainer Lainio Nimbus 4DM (i Sydafrika)	1 012,8 km, 1997-06-11 Owe Engström ASH25
Distans fri över max tre brytpunkter	1154,5 km, 2016-11-27 Jim Acketoft/Wilhelm Wendt Arcus M (i Pokweni, Namibia)	1081,6 km, 2015-06-09 Wilhelm Wendt/Jim Acketoft EB28

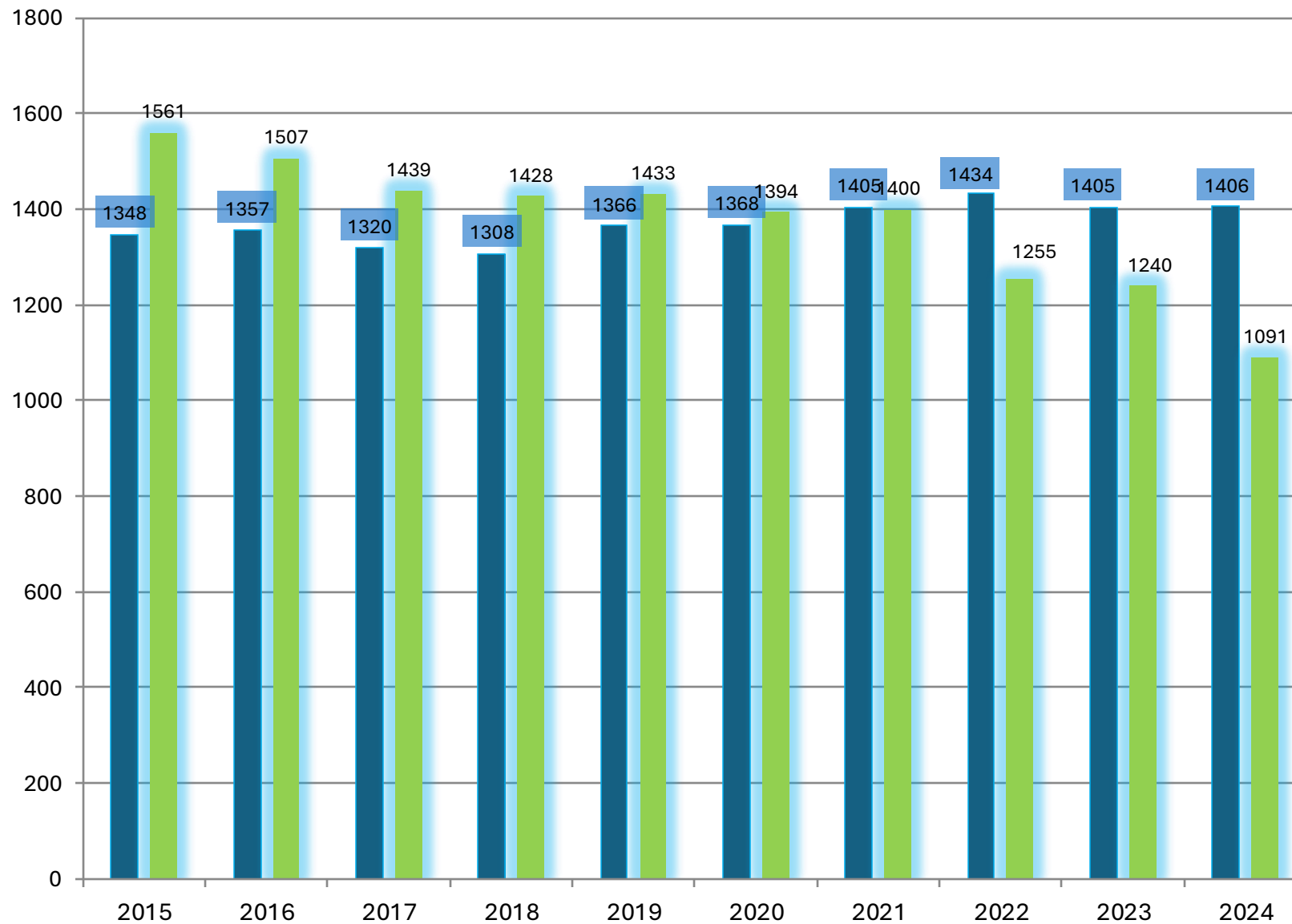
Flygningar och flygtid



Sträckflygning – totalt antal km samt antal sträckflygningar



Antal giltig SPL samt antal aktiva medlemmar



SPL

Aktiva medlemmar



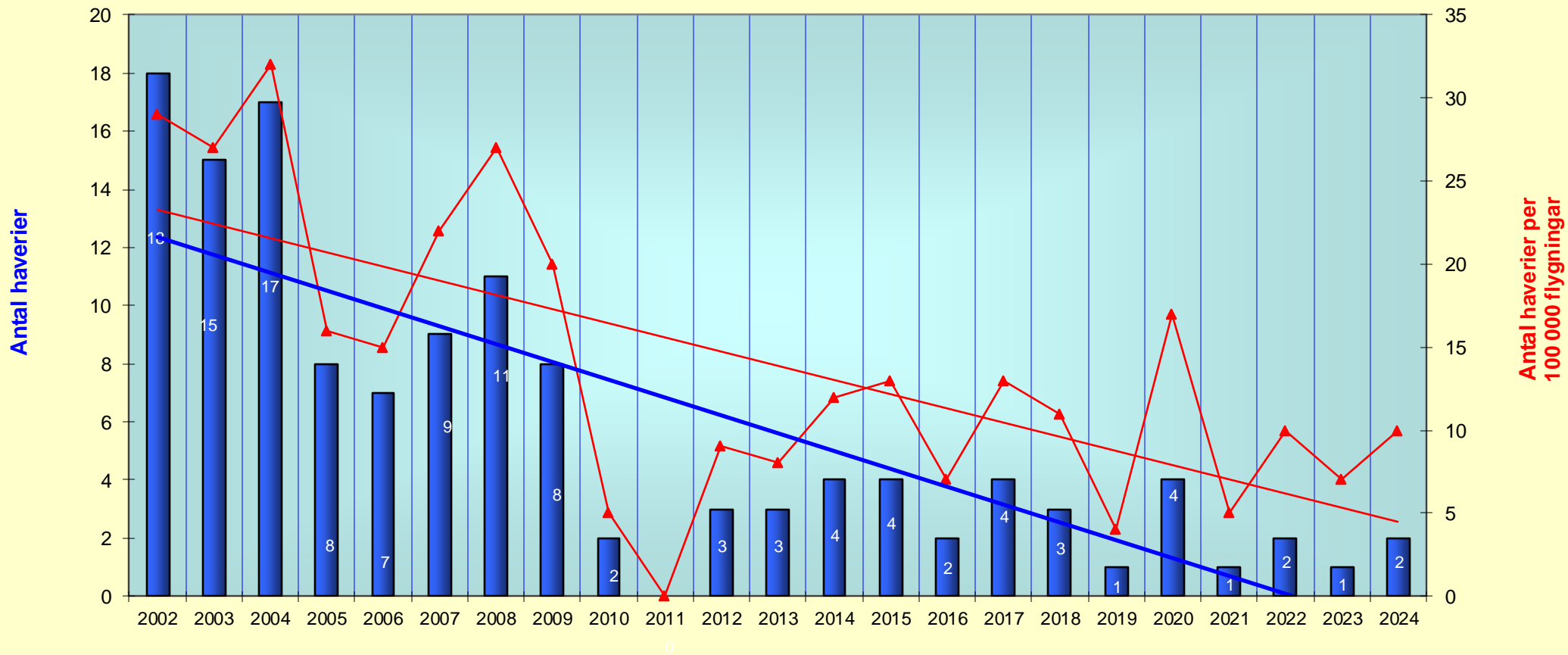
Aktivaste klubbarna avseende flygtimmar

1	Stockholms Sfk	1389
2	Borås Sfk	1082
3	Eskilstuna FK	809
4	Uppsala FK	784
5	Arboga Fk	665
6	Göteborgs Sfk	643
7	Ö Sörmlands Fk	629
8	Lidköpings Fk	576
9	Herrljunga FK	518
10	Linköpings Sfk	516

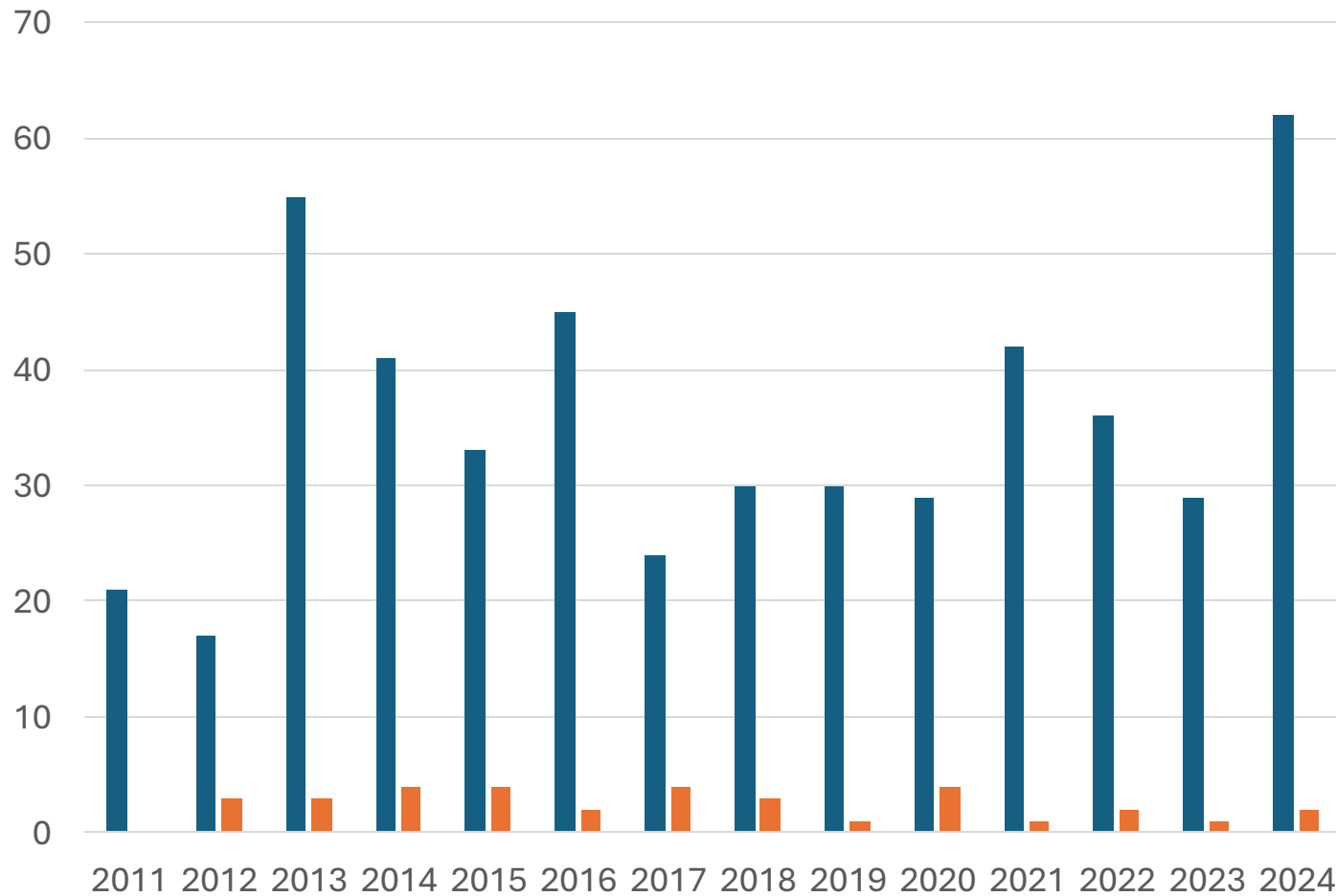
53 % av all flygtid i
våra klubbar

Antal haverier 2002-2024

"antal haverier per 100 000 flygningar"



Antal rapporterade ASR



Under 2024 har det inkommit 13 rapporter om nekad tillgång till segelflygsektor eller nekad klarering i CTR pga. ASR radarproblematiken



Det områden som sticker ut i år är främst motorstörningar, kollision med banljus/markobjekt, huvar, start-och landningsincidenter, hårda landningar...

Område/ faktorer	Antal händelser	Typ av flygning	Antal händelser
Luftrumshändelse	6 (7)	AFT	8 (16)
Överlandning	0 (2)	RST	5 (6)
Huv	1 (1)	DK-skol	3 (4)
Motorstörning TMG	1 (1)	Bogsering	5 (5)
Motorstörning SLG	1 (1)	Underhåll	4 (1)
Motorstörning SSG	1 (2)	Tävling	3 (2)
Propeller TMG	0 (2)	Kontrollflygning	0 (0)
Underhåll/tekniskt	5 (5)	EK-skol	2 (1)
Montering/daglig	1 (2)	Taxning	2 (2)
Kollision med banljus/utr.	0 (2)	Inflygning	1 (3)
Buklandning	0 (2)	Marktransport	0 (0)
Start/vinsch/bogserincident	3 (3)		
Landningsincident	5 (11)		
Minuslandning	0 (1)		
Kollisionstillbud	3(1)		

De haverier och händelser som rapporterats under 2023 kan klassas inom följande område/faktorer, någon händelse kan klassas som flera faktorer (Inom parantes 2022):

Luftrumshändelser

Exempel på luftrumsöverträdelser...

...Vid NAV-flygning med TMG var fokus på felaktig höjdgräns, vilket medförde luftrumsintrång, fick senare klarering...

...Vid sträckflygning (med brytpunkt vid flygplats) gjordes kontroll mot (märket) om sektorn var fortfarande var öppen, vilket den inte var. Kontrollen gjordes för sent vilket medförde att intrång gjordes på ca 1500 m, piloten bromsade omedelbart ner flygplanet under TMA, dock försent för att undvika intrång...

...Låg och kurvade i termik i segelflygsektorns norra spets och drev in i kontrollerat luftrum av misstag...

...Inför passage av startlinjen så upptäckte jag på ca 1700 m att jag kommit för långt norrut, och hamnat utanför segelflygsektorn...



Luftrumshändelser

...Låg och Kurvade i södra sektorn, hade fått varning på Oudie men insåg inte att jag drivit in i norra sektorn där vi hade 1350 m...

...Strax innan återkomst till kontrollerad luft ropade jag på tornet men fick inget svar...

...Efter målgång insåg jag att jag inte hörde några radioanrop alls och började felsöka radion. Den visade sig vara överhettad...

...Efter avslutad flygning ringde jag tornet och fick då klart för mig att mina sändningar hade hörts men att jag inte hört andras anrop...

Några luftrumsstörningar borde vi kunna eliminera genom utbildning, attitydpåverkan, rätt utrustning, koll på tekniska funktioner, köpa nya kartor med senaste luftrummet inritat mm



Luftrumsintrång måste minska!!

Kollisionstillbud

...när jag närmade mig brytpunkten så uppmärksammade jag ett flygplan framför mig som jag väjde för att passera bakom.

Dock uppmärksammade jag inte att det var tre plan som startat samtidigt...

...FLARM gav kollision varning och jag uppmärksammade de andra två planen som kom från vänster, varvid jag direkt dök och ökade farten för att komma ur deras väg...

....I saw another glider left at 45-degree constant angle very late (about 3 sec), bit higher. With a reflex I pushed very hard nose down and we passed at a scarry distance . Difficult to say how close maybe 10 meters...

...ett segelflygplan på ca 300 meters höjd som är på väg att förbereda sig för landning när 2 stycken helikoptrar passerar på låg höjd, ca 200 meter över medvindslinjen som var i användning. Inget anrop på radio och inget svar när vi försökte ropa upp dom...

