



Flygsäkerhet

- ett flygsäkerhetsprogram inom allmänflyget



Pilotshop.se
KUNGLIGA SVENSKA AEROKLUBBEN



GAME OVER – från VFR till IMC



Flygsäkerhetsprogrammet är en uppdaterad version av H50P. Det omfattande flygsäkerhetssamarbetet H50P togs fram av KSAK, KSAB, Transportstyrelsen, EAA, FFK, AOPA med flera organisationer mellan 1998 och 2008.

I Flygsäkerhetsprogrammet har Transportstyrelsen och KSAK uppdaterat tidigare H50P kompendierna utifrån regelverk och statistik. KSAK 2019-10-01.

Game Over

Det är helmulet, men du har startat. Prognosen sa fem kilometers sikt, men nu verkar det mer som två – eller kanske en och en halv. Sikten såg bra ut på marken, det är därför du är i luften nu. På väg mot skyarna. Det tar inte lång tid innan du får problem med molnbasen.

Höjdmätaren visar 1 500 fot. Du tar en titt på kartan. Terrängen ligger på 1 200 fot – maximum, ja med undantag för radiomasten förstås. Den ligger ute till höger. Men nu är den borta. Den var till höger? Du känner att handflatorna är alldeles fuktiga, men du har varit ute i besvärligt väder förr.

Det ordnar sig. Det går bra.

Du pressar på framåt.

120 sekunder kvar

Det börjar alltmer påminna om den där förra gången med dåligt väder. När var det? Snart kan du inte minnas sist du var så här illa ute. Det blir tjockt. Du försöker svälja samtidigt som du försiktigt ger höjdroder. Var finns masten? Och det var väldigt så torr i munnen jag är! Tankarna går för ett ögonblick till vännerna i klubbstugan. De på marken. Så hör du en svag röst i ditt inre: "Loppet är kört!". Du gillar inte vad du hör. Nu måste något göras! Du har drygt etthundratjugo sekunder kvar att leva. Men det vet du inte – inte ännu.

60 sekunder kvar

Du väljer att flyga rakt fram. I planflykt. Det kan inte hjälpas att svängindikatorn säger något annat. Du tänker på det du lärt. Sinnesvillor. Du korrigerar. Sparkar lite sidroder. Hjälper till med skevrodden. Nu känns det bättre. Stabiliserat. Fint, jag flyger mig ut ur detta.

Märkligt. Saker händer. Svänger det nu? Det var då en väldigt hög indikerad fart!

Du har nu förbrukat ytterligare sextio sekunder och har sextio till godo. Trettio av dessa går åt för att skapa enighet mellan hjärnan och instrumenten, men en stigande ångest gör jobbet omöjligt.

30 sekunder kvar

Du tittar på höjdmätaren, det är ändå inte mycket att se genom frontrutan. Det var väldigt lågt. Nere på 1 100 fot redan. Terrängen! Ta upp! Ta upp! Vilken fart och varför visar höjdmätaren att höjden minskar? Du har förbrukat ytterligare tjugo sekunder.

De sista sekunderna

Nu vet du vad ångest är.

Du ser marken, kamraterna i klubbstugan, dina kära. Det kallas att livet passerar revy.

Rösten från ditt inre kommer närmare och säger; "10 sekunder"

GAME OVER.

VFR och väder

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

En amerikansk undersökning för åren 1990 - 1997 visade att vart femte haveri med allmänflygplan var ett dödshaveri, men av de haverier som berodde på VFR-flygning in i IMC var 80 procent dödshaverier. En skrämmande hög siffra! Liknande erfarenheter finns redovisade från England och Nya Zeeland. Förare med liten flygerfarenhet och flygningar med passagerare ombord var klart överrepresenterade.

Innan du flyger

En VFR-flygning får inte påbörjas innan befälhavaren tagit reda på tillgängliga meteorologiska upplysningar som är nödvändiga för den planerade flygningen (NCO.OP.160(a)).

Ska du ut på en distansflygning underlättar det om du orienterar dig om vädersituationen en dag eller två innan du ska flyga. På det sättet förstår du mer av vad som sker, dialogen med meteorologen blir bättre och tolkningen av kartorna enklare.

Om du ska göra en lokal tur räcker det normalt att läsa lokala METAR och TAF, där sådana finns, och att lysna/titta på låghöjdsprognosen (LHP). Men titta gärna även på NSWC-kartan som finns på nätet.

Ska du göra en längre tur? Då måste du vara medveten om att nätet av stationer som lämnar rapporter för LHP är mycket glest över stora områden. Möjligheterna är därför begränsade att lämna områdesprognoser som tillgodoser allmänflygets behov av detaljerade uppgifter om lokala variationer i vädret. De värden som lämnas, om till exempel sikt och molntäckeshöjd, bör därför ses som riktvärden. Stora lokala avvikelser kan förekomma. Ring därför gärna även till din destination och fråga om vädret där. Du kan åtminstone få besked om sådant som nederbörd och hur långt ner i dalen molnen går. Vid minsta tveksamhet ska du ringa till FPC (Flight Planning Centre) och tala med en meteorolog.

**Kolla vädret i
god tid!**

Väderminima

Både för VFR och IFR gäller numera att operativa minima även fungerar som planeringsminima.

VFR- minima

Ska du göra en flygning mellan Stockholm och Söderhamn måste du ha minst 1 000 fot molntäckeshöjd på hela sträckan. Med andra ord, är det CAVOK i Stockholm där du startar, sämre än 1 000 fot i Gävle och CAVOK på destinationen Söderhamn kan du inte flyga.

Sikten måste vara minst 5 km, utom i följande fall:

Flygning enligt VFR under dager i okontrollerat luftrum på eller under det högsta av 3 000 ft (900 m) AMSL eller 1 000 ft (300 m) AGL får ske i flygsikt ner till 3 000 meter (i trafikvarv med flygplatsen i sikte kan man gå ner till 1 500 meter) på följande villkor:

1. Farten ska inte överstiga 140 kt IAS och den ska ge möjlighet för piloten att upptäcka annan trafik eller hinder i tillräckligt god tid för att undvika kollision.
2. Sannolikheten för konflikt med annan trafik ska vara låg.

I mörker är planeringsminima 8 km sikt och 2 000 fot molntäckeshöjd.

VFR-minima är olika i olika luftrum och på olika höjder och framgår av SERA och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om trafikregler för luftfart.

Väderkoder och väderinformation

Koder och förkortningar som används i TAF och METAR finner du i AIP GEN 2 och även i t. ex. SVENSKA FLYGFÄLT 4:6. Att läsa TAF och METAR är en vanesak. Gör det gärna till en sport att kolla en METAR om dagen, så håller du dig igång.



Foto: Jesper Gaarde

VFR On top

Att flyga ovan molnen är en härlig upplevelse. Det kan dessutom göra "exempelturen" från Stockholm till Söderhamn möjlig genom att du kan flyga över det dåliga vädret i Gävle. Innan man tar beslutet att flyga VFR On top, som numera är tillåtet även under mörker, bör man tänka på följande:

- Kommer vädret på destinationen att tillåta plané i VMC?
- Hur är ljusförhållandena under respektive över molntäcket? Ta med solglasögon!
- Finns det någon risk att molnbasen sjunker? Väljer man att flyga under molnen kan man i så fall riskera att förlora hinderfriheten.
- Kan flygningen ovan moln leda till att man flyger mellan två konvergerande molntäcken?
- Finns möjligheten att vända om och fortsätta flygningen över ett område där man kan behålla marksikten?
- Finns möjligheten att bestämma aktuell position längs med hela flygrutten? Tänk på terränghöjd samt geografiska och konstruerade hinder längs med vägen.

Kom dessutom ihåg att du inte kan gå högre än 10 000 fot utan syrgas om flygningen på höjd varar mer än 30 minuter. Tänk igenom hur terrängen under molnen ser ut innan du flyger On top och att du kan löpa en stor risk vid ett eventuellt motorstopp. Är det skog, grov sjö, upplöjd åker eller hård granit?

Varför vänder jag inte i tid?

Vänd i tid! Jag har hört det så många gånger. Till leda. Instruktör, skolchef, broschyrer och läroböcker tar upp ämnet. Varför vänder jag då inte? Som regel gör jag väl det, kanske. Men inte denna enda gång, som utan lite tur kunde ha slutat illa.

Jag är en förnuftig pilot. Handlar rationellt och planerar mina flygningar baserat på omfattande riskbedömningar. Har lärt mig att flygning är en kalkylerad risk. Jag bedömer MET och NOTAM samt Navigationsvarningar, lämnar in färdplan, är noggrann med tillsynen före flygning. Jag kan checklistan nästan utantill. Är expert på dubbelkoll. Jag bedömer fortlöpande riskerna.

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

Eller gör jag det? Utan att veta det bär jag på en bomb av risker. Mitt flygcertifikat innehåller inte denna begränsning. Det är den viktigaste av alla riskfaktorer: Jag är en människa av kött och blod, med känslor och attityder, på gott och ont. En av dessa kan en dag bli mitt öde. Farliga attityder är som smygande gifter. Omärkliga i små doser. Säkerhetsnätet runt flygturen, inklusive träning, testning, procedurer och checklistor, oskadliggör gifterna. Vanligtvis. Men blir dosen tillräckligt stor drabbas jag hårt. Jag gör något ödesdigert, mot bättre vetande. Jag flyger in i sämre väder än jag har flygplan, instrumentering, erfarenhet och utbildning för.

Ur det flygoperativa giftskåpet:

- Angrepp av gift nr 1 ger följande symtom: "Regler och procedurer gäller alla andra – men inte mig."
"Ingen ska tala om för mig vad jag skall göra! Jag flyger en bit till – regeln om 5 km sikt är för restriktiv."

När giftet "anti-auktoritet" drabbar mig måste jag svara med ett motgift. Säg till mig själv: "Följ reglerna, de är tillkomna som erfarenhet av andras olyckor. Det är onödigt att upprepa deras misstag och haverera. Reglerna hjälper mig till en säker flygtur."

- Angrepp av gift nr 2 ger följande symtom:
"Det är bråttom. Jag måste göra något snabbt, vad som helst."
Jag känner hela tiden att jag måste ta första bästa lösning, ofta utan att tänka först. Jag drivs av ett tvång att göra något snabbt, oavsett vad. "Jag har inte tid att ringa och kontrollera det lokala vädret på Viared, måste hinna iväg innan det blir mörkt."

När giftet "impulsivitet" tar överhanden ska jag tänka motgiftet "Inte så bråttom. Tänk över konsekvenserna först!"

- Angrepp av gift nr 3 ger följande symtom:
"Det händer inte mig."

Som genomsnittsmänniska har jag en tendens att tänka att olyckor drabbar alla andra, men inte mig.

Jag är osårbar.

Jag vet att det är risk för sinnesvillor och kollision med marken vid flygning över kuperad terräng med dålig sikt men det har alltid gått bra hittills.

När det farliga giftet "osårbarhet" genomsyrar mig måste jag ta motgift genom att se möjligheten av att: "Det kan faktiskt hända mig också!"

- Angrepp av gift nr 4 ger följande symtom:
"Jag kan göra det. Jag ska visa att jag kan."
Jag överskattar både mina egna och flygplanets egenskaper och begränsningar.
Jag drivs av ett inre tvång att bevisa att jag duger:
"Lite dåligt väder kan inte stoppa en man med min erfarenhet: Nu ska dom få se!"

När giftet "macho" påverkar mig ska jag sätt in motgift genom att tänka: "Safety first. Dumt att glänsa."

- Angrepp av gift nr 5 ger följande symtom:
"Vad är vitsen. Jag kan inte påverka situationen." Jag överlåter vad som sker och mina beslut till andra: "Det är inte mitt fel att horisontgyrot inte fungerar.
Det skulle ju klubbens tekniker ha fixat."

När giftet "resignation" påverkar mig måste jag ge motgift och tänka att: "Jag är inte hjälplös. Det är upp till mig att ändra på situationen."

- Angrepp av gift nr 6 ger följande symtom:
"Jag ska komma fram: Allt annat är nederlag."
Jag har bestämt mig för att flyga från A till B. Att tvingas vända nu är ett nederlag. "Vädret är inte så dåligt. Jag kan inte ändra mig nu. Det är tecken på svaghet."
Detta gift är farligt. Farligt därför att det representerar ett mänskligt fenomen i oss alla: En oemotståndlig strävan att hålla fast vid det ursprungliga beslutet om att nå målet. Vi har svårt att säga som Winston Churchill gjorde under andra världskriget: "Jag är en modig man, jag vågar ändra uppfattning."

När detta farliga gift utan namn angriper, sätt in motgift och tänk: "Destinationen är en belöning, inte ett mål. Vänd i tid!"

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

Vänd

När molnbasen sjunker blir man tvingad ner på lägre höjd. Flygning är inte något problem i sig, men navigationen blir mer krävande när du närmar dig höjder och master. En GPS blir i stort sett obrukbar och man måste övergå till grundläggande navigering med fingret på kartan.

Vet du någorlunda väl var du är och vad som väntar dig efter nästa sväng? När såg du dig senast tillbaka? Är du mentalt förberedd på att kunna vända? Är det fysiskt möjligt att vända där du är nu?

Hur vända?

Välj alltid position mellan höjder och andra hinder så att du har plats att vända om du skulle behöva. Processen att uppfatta, besluta och påbörja en vändningsmanöver tar 5 – 10 sekunder. Sekunder du inte har om du väntat för länge med att bestämma dig. I trånga dalar bör man hålla sig till en sida, och då i första hand den högra. Det kan ju vara en flygarkollega ute i samma dal på motsatt kurs.

Att ge sig själv maximalt utrymme för en sväng betyder att lutningsvinkeln inte behöver vara så brant, vilket ger lägre vingbelastning och stallfart.

Väntar du för länge med att ta beslut om att vända är det risk för att det som möter dig på återflygningen inte är som det var. Det som var acceptabelt väder för några minuter sedan kan ha blivit till en ogenomtränglig vägg, och du är fångad.

Låt dig aldrig frestas till att försöka en molngenomgång. Att vara fångad i en dal är inte detsamma som döden, men du måste prioritera rätt. Lösningen kan vara att göra en säkerhetslandning.

Vår tröskel för att tveka är olika. Inte minst baserat på olika erfarenhet och kunskap. Var därför uppmärksam så att du inte blir den som hjälper en annan flygare, med mycket lägre "tvekanströskel", till att ta det som för honom blir ett fatalt beslut om att flyga när han inte borde gjort det. Det är inte lätt att tänka på det resten av ditt liv.

Säkerhetslandning

Detta är en situation där fokus primärt skall vara riktat mot din och dina passagerares säkerhet. Flygplan är materiella ting och kan ersättas. Det kan inte liv.

Här är några tips om vad du bör komma ihåg när beslutet om att företa en säkerhetslandning har fattats.

Börja med att ta reda på hur mycket tid du har till förfogande:

- Hur mycket bränsle har du i timmar och minuter? Det är naturligtvis mycket, mycket bättre att i god tid välja ut en lämplig landningsplats och i någorlunda lugn och ro göra en kontrollerad inflygning till den utvalda platsen, än att vänta tills bränslet tar slut med en nödlandning utan motorhjälp som oundviklig konsekvens.
- Tänk på att det kan vara smart att ha tillräckligt med bränsle kvar till minst ett par landningsförsök.
- Blir vädret sämre, eller är det stabilt? Om det blir sämre kan det bästa vara att avbryta flygningen ome- delbart. Du kan då landa under kontrollerade former på ett noga utvalt fält medan vädret är någorlunda flygbart, i stället för att vänta tills sikt och molnbas närmar sig noll och du kanske måste göra en forcerad och illa planlagd nödlandning under sämsta tänkbara förhållanden.
- Informera dina passagerare om den förestående landningen.

Lokalisera en lämplig plats:

- Försök fastställa vindriktningen med hjälp av rök, flaggor eller vågor på vattnet.
- Landning i uppförsbacke är i allmänhet att föredra, även i viss medvind.
- Terrängen kan se jämn ut från luften även om den är kuperad.
- Spana efter luftledning. Du ser dem bäst genom att titta efter stolpar.
- Helt underordnat är hänsynen till hur man kan bärga flygplanet efteråt.

Gör om möjligt några överflygningar över det utvalda området på säker höjd:

- Försök fastställa markytans beskaffenhet och ungefärliga längd.
- Om tiden tillåter det, gör ett par inflygningar med kortbaneteknik. Avbryt på säker höjd.

Upprätta kontakt med ATC eller den lokala polisen redan i luften:

- Om det låter sig göra kan då beredskap på marken upprättas, om landningen inte skulle gå som planerat.
- Direkt kontakt med ATC är nästan säkert omöjlig på grund av radions begränsade räckvidd på låg höjd, men tänk på att trafikflyget högt där uppe har kontinuerlig avlyssning på 121,50. De kan och kommer att förmedla besked till ATC.
- Om du har mobiltelefon, ring nödnumret 112. Den kan fungera vid låg fart och låg höjd.
- Försök påkalla uppmärksamhet från folk på marken.

Landningen

- Använd kortbaneteknik, och var mycket noga med att hålla rätt fart. Om det är mycket uppför, lägg på några knop extra eftersom du skall flyta ut i stigning.
- Välj det längsta möjliga landningsutrymmet, även om det är diagonalt över fältet.
- Undvik till varje pris masker på finalen. Det är bättre att landa mitt på fältet och rulla in i skogen i slutet på fältet än att slå i trädkropparna på finalen.
- Sist men inte minst: Sluta inte "flyga" flygplanet förrän det står helt stilla.

Sinnesvillor

Dina sinnen är förrådiska IMC-instrument! Och du tror att kropp och själ är perfekt utrustade för att genomföra flygning i dåligt väder. Fel! Glöm läkarintyget. I detta sammanhang är det inte värt pappret det är skrivet på.

Synen, din förträffliga radarskärm som du litar blint på, spelar dig farliga spratt när förståelsen (perceptionen) av synintrycken fördunklas av dålig sikt, moln, konturlösa landskap, mörker eller dina egna systembegränsningar. Det sistnämnda framgår inte av läkarintyget.

Balanssinnet med sina gyrosystem och accelerometrar blev i tidernas morgon inte konstruerade med tanke på att tumla runt där uppe mellan himmel och jord. Begränsningarna är inte beskrivna i flyghandboken.

Det finns fällor, kallade sinnesvillor, som drabbar dig även om du bevisligen är normalt sund och frisk. Med andra ord en följd av den normala sinnesapparatsens begränsningar. Låt oss se på några få exempel:

Tröskelbegränsning

Sinnesstimulering behöver ett visst minsta värde för att registreras. Om du sakta och långsamt lägger in en lutning som är under balanssinnets tröskelvärde, kommer lutningen inte att registreras av hjärnan om du inte har utvändiga referenser. Dessa uteblir vid dålig sikt. Vid en plötslig (kanske tillfällig) förbättring av sikten upptäcker du lutningen, som du snabbt korrigerar med en vinkelhastighet som överstiger balanssinnets tröskelvärde. Den korrigerade lutningen blir registrerad av hjärnan och eftersom den inte uppfattade den första lutningen känns det som om du lutar åt motsatt håll. Denna känsla finns kvar sedan du korrigerat lutningen. Förvirringen kan lätt betyda starten på en serie sinnesvillor i dåligt väder!

Falsk horisont

Du flyger på toppen av, eller mellan, molnskikt som lutar. Terrängen är svagt eller inte alls synlig. Det lutande molnskiktet förleder dina sinnen att tro att det är horisonten. Följaktligen flyger du med konstant lutning utan att veta om det. Du svänger alltså utan att veta varför. Desorienterad?

Sinnesvillor är en följd av sinnesapparatsens begränsningar och drabbar alla!

Ljus i mörkret

Du flyger i mörker med otydlig horisont. Stirrar på en ljuskälla där ute, t. ex. en stjärna eller lanternan. Snart tolkar dina sinnen det som att ljuset flyttar sig (autokinesi) och ger dig en falsk referens för din egen rörelse. Du följer efter och kan snabbt mista kontrollen.

Farligt!

Överbelastade sinnesorgan

Du gör en brant sväng på låg höjd eftersom du har referenser till marken, men tappar kartan på durken. Med en snabb huvudrörelse böjer du dig ner för att ta upp kartan. Balansgyrona i ditt inneröra svarar på överbelastningen med en vanvettig yrsel där allt går runt. Du förlorar snabbt orienteringen i rummet, speciellt i dåligt väder eller mörker utan goda horisontreferenser. Det kan gå riktigt galet!

Synens påverkan

Synen är det sinne som påverkar balansen i särklass mest. Ett falskt synintryck är i praktiken omöjligt att övervinna med andra sinnen och kräver oerhörd koncentration på instrumenten. Omvänt så blir avsaknaden av synintryck en stor brist i påverkan på balansen som är svår att ersätta med andra sinnen. Försök att stå på ett ben när du blundar! Det går inte lång stund.

Balanssinnet är en accelerometer

I ett oväntat molnskikt går du plötsligt in i spinn. Dina sinnesorgan registrerar den radiale (vinkel-) accelerationen tills spinnen försiggår med jämn vinkelhastighet. Därefter registreras ingen acceleration. Det vill säga att när sikten eller terrängreferensen är dålig, kommer du inte längre att registrera att du spinner eftersom det inte längre föreligger någon vinkelacceleration. Däremot, när du ger motsatt sidroder för att ta dig ur spinnen registrerar balansorganet en ny vinkelacceleration i motsatt riktning som säger dig att nu spinner du åt andra hållet. I verkligheten har du bara stoppat den första spinnen. Farlig förvirring följer.

Det kan sluta med att du går från den ena spinnen till den andra tills du träffar moder jord, med fatalt utfall ("graveyard spin").

Detta var några viktiga exempel. Talrika sinnesvillor hotar säkerheten, speciellt i dåligt väder.

**Ett falskt
synintryck är i
praktiken
omöjligt att
övervinna med
andra sinnen.**

Undervisningen om sinnesvillor är viktig.

Lägg följande sju punkter på minnet:

1. Lita på instrumenten. Lär dig använda dem du har ombord.
2. Sinnesvillor är normala fenomen som du inte kan undgå.
3. Öka dina kunskaper. Ditt liv kan hänga på vad du lärde dig!
4. Undvik hastiga huvudrörelser när du är under g-belastning, t. ex. i en sväng.
5. Undvik övergång från VMC till IMC utan att vara tränad, utrustad och behörig för att flyga IFR.
6. "VFI" existerar inte. Antingen är det väder för VFR-flygning, eller inte!
7. När du möter dåligt väder kan du minska risken genom att VÄNDA I TID!

Flygsäkerhetsprogrammet uppmanar dig att grundligt sätta dig in i detta tema. Berätta för andra om dina upplevelser av sinnesvillor. Lär av andras upplevelser, och var förberedd.

ESSA 270312 21005KT 4000 BR BKN005 TEMPO 0307
0600 FG VV003=ESMS ESSA 270312
21005KT 4000 BR BKN005 TEMPO 0307 0600 FG
VV003=ESMS ESSA 270312 21005KT 4000 BR
BKN005 TEMPO 0307 ESSA 270312 21005KT
4000 BR BKN005 TEMPO 0307 0600 FG VV003=ESMS ESSA 270312 21005KT
4000 BR BKN005 TEMPO 0307 0600 FG VV003=ESMS ESSA 270312
21005KT 4000 BR BKN005 TEMPO 0307 ESSA
270312 21005KT 4000 BR BKN005 TEMPO 0307
0600 FG VV003=ESMS ESSA 270312 21005KT
4000 BR BKN005 TEMPO 0307 0600 FG
VV003=ESMS ESSA 270312 21005KT 4000 BR
BKN005 TEMPO 0307 ESSA 270312 21005KT 4000 BR
ESSA 270312 21005KT 4000 BR BKN005 TEMPO 0307 0600 FG VV003=ESMS ESSA 270312
21005KT 4000 BR BKN005 TEMPO 0307 0600 FG
VV003=ESMS ESSA 270312 21005KT 4000 BR
BKN005 TEMPO 0307 ESSA 270312 21005KT 4000 BR
BKN005 TEMPO 0307 0600 FG VV003=ESMS ESSA 270312
21005KT 4000 BR BKN005 TEMPO 0307 0600 FG VV003=ESMS ESSA 270312
21005KT 4000 BR BKN005 TEMPO 0307 ESSA
270312 21005KT 4000 BR BKN005 TEMPO 0307
0600 FG VV003=ESMS ESSA 270312 21005KT
4000 BR BKN005 TEMPO 0307 0600 FG
VV003=ESMS ESSA 270312 21005KT 4000 BR
BKN005 TEMPO 0307 ESSA 270312 21005KT 4000 BR
ESSA 270312 21005KT 4000 BR BKN005 TEMPO 0307
0600 FG VV003=ESMS ESSA 270312
21005KT 4000 BR BKN005 TEMPO 0307 0600 FG
VV003=ESMS ESSA 270312 21005KT 4000 BR
BKN005 TEMPO 0307 ESSA 270312 21005KT 4000
BR BKN005 ESSA 270312 21005KT 4000 BR



Flygsäkerhet

- ett flygsäkerhetsprogram inom allmänflyget

Flygsäkerhetsprogrammet kommer att omfatta upp till 35 kompendier som uppdateras under hösten och vintern 2019.

Bakgrund till Flygsäkerhetsprogrammet:

Flygprogrammet bygger på tidigare H50P – en säker idé. Enligt beslut från statsmakterna skall privatflyghaverierna halveras under tioårsperioden efter 1998. H50P var Luftfartsinspektionens bidrag, tillsammans med ett flertal andra organisationer och företag, för att nå detta mål. Vilket i princip uppnåddes med en minskning på 48,5 procent



Text, bilder och material är uppdaterat av Transportstyrelsen och KSAK 2019-10-01.

Ursprungsmaterialet i detta kompendiet är en översättning (Aerokonsult Evert Lyckeberg) av den norska brochyren "GAME OVER" i samarbete med arbetsgruppen inom H50P-programmet. LFV 2003

Fler kompendier finner du på ksak.se

För synpunkter vänligen kontakta KSAK på info@ksak.se
