

Handlingsplan Trygg flygsport

KSAK Motorflygförbundets flygsäkerhetsprojekt 2022

I enlighet med överenskommelse mellan Flygsportförbundet (FSF) och grenförbundet KSAK Motorflygförbundet (KSAK-M) presenteras denna handlingsplan för ökad flygsäkerhet inom flygsporten. Handlingsplanen är utarbetad av KSAK-Ms Tävlingsutskott (TU) som består av aktiva flygsportare och deltagare i landslaget i Precisionsflyg. Nedanstående är resultatet av TUs arbete med frågorna under 2022.

Ny kategori av tävlande: nybörjare med co-pilot

I dagens tävlingar inom precisionsflyg tillåts enbart tävlande att flyga ensamma. Det är självklart ett val gjort för att höja nivån på pilotens flygning men det är samtidigt ett hinder. Främst hindrar det den som vill börja tävla att inte kunna delta tillsammans med någon i flygplanet som kan avlasta under ibland ganska stressiga moment i en tävling. Risken för misstag i flygning är större när en pilot ska utöka en redan ganska krävande situation med ytterligare moment att identifiera mål. Tävlingsmomentet innebär en höjd stressnivå jämfört med träning.

Syftet med att införa en kategori i tävling för oerfarna tävlingspiloter tillsammans med en co-pilot är att minska risken för misstag under flygningen. Det är självklart också en åtgärd som sänker tröskeln för den som vill börja tävla inom precisionsflygning. Ytterligare en aspekt att beakta är att om kravet på den som medföljer som tävlande i flygplanet inte är att denne ska vara pilot kan deltagare med funktionsnedsättning delta i tävling.

Åtgärd är att i nationella tävlingar införa denna klass av tävlande.

Flygsäkerhetsmässiga ändringar av tävlingsregler

Vid tävlande i precisionsflygning är det vissa moment av flygningen som bör förbättras säkerhetsmässigt. Vid normal flygning utanför tävling tillämpas väl tilltagen separation mellan flygplan i exempelvis trafikvarv, men under tävling finns risk att denna separation minskar eller att tävlande på annat vis flyger utanför det som vanligtvis bedöms vara säker flygning. För att minska risken för kollision med andra tävlande, eller för den delen uppstickande objekt inom tävlingsområdet (vindkraftverk som eventuellt inte är utmärkta på flygkartor, master för mobiltelefoni, radio/TV...) föreslås två ändringar som bör kompletteras med regeländringar. Berörda regler finns i *FAI Precision Flying Rules*, A.10.1.6 punkt 2 och B.9.4 punkt 3.

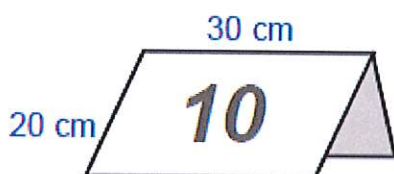
In- och utflygningspassager i samband med start och landning: för att minska kollisionsrisken vid flygningens början och slut föreslås att det ska finnas bestämda passager vilka ska passeras som ligger i normal in- och utflygningsprocedur för flygplatsen. Det innebär att vid start och landning ska deltagarna passera bestämda punkter så att inte de tävlande väljer ut- eller inflygningsprocedur efter eget tycke och då riskerar att kollidera med andra tävlande.

Minimihöjd för vissa brytpunkter: om brytpunkter är placerade i närheten av högre objekt som inte är markerade på karta, ligger i terräng med stor variation av markhöjden eller av annan anledning inte ska passeras under en viss flyghöjd ska dessa brytpunkter passeras på en höjd som bestäms av tävlingsledningen. Om den tävlande inte gör detta ges straffpoäng. Denna reglering finns redan i *FAI Precision Flying Rules* men kan behöva definieras ytterligare.

Aktivitetsplanering

Tävlingsflyg ses som en flygsäkerhetshöjande åtgärd av KSAK-M. Tävling är en väg att bli en bättre pilot, och tävlingsmomentet landning motsvarar den nödlandning i terräng som varje pilot ska behärska. Därför föreslås inom denna handlingsplan att den nationella tävlingsformen *Rikslandning* ska uppmärksammas för att få fler piloter i klubbarna att delta. Med start under första kvartalet 2023 kommer TU att anordna möte för flygklubbarna där man berättar om tävlingsformen, hur man deltar och vad som krävs av en klubb för att anordna tävling.

TU vill även kunna besöka de klubbar som är intresserade för att på plats visa det praktiska och ge vägledning hur tävling arrangeras på ett säkert sätt för både tävlande och funktionärer. I samband med besök kan också låneutrustning behövas. Det kan också bli aktuellt för KSAK-M att tillhandahålla låneutrustning för landningstävlingar som i så fall behöver införskaffas i tillräcklig mängd. Det kan handla om konor, mätutrustning eller dylikt. För uppmärkning av tävlingsområdet behövs skyltar i lämpligt material enligt nedan, troligen plast/cellplast som inte skadar flygplanet i det fall piloten begår misstag i landningen.



Avståndsskylt landningar, en full uppsättning består av (antal gånger (x) märkning):

2 x A, 4 x 20, 4 x 15, 4 x 10, 4 x 5, 2 x 0, 2 x D, 2 x E, 2 x F, 2 x G och 2 x H

Fortsatt arbete

Genomförande av fortsatt arbete sker inom ramen för kommande projekt inom FSFs ramar samt inom KSAK-Ms tävlingsansvarige/TUs arbete för grenförbundet.

För KSAK Motorflygförbundet 2022-12-14



Hans Pålsson, förbundsordförande