



Köpings Flygklubb

Säkerhetsgenomgång

2015-04-11

i samband med säsongstart

”Den mänskliga faktorn”

- Mänskligt felhandlande som orsak till en olyckshändelse (Nationalencyklopedin)
- "Att fela är mänskligt. Man kan inte ändra den mänskliga naturen, men man kan ändra de omständigheter under vilka människor arbetar, så att felkällor minskar och fel upptäcks tidigare och kan åtgärdas innan de leder till skada."



Riskbeteende?

Ta inga onödiga risker!

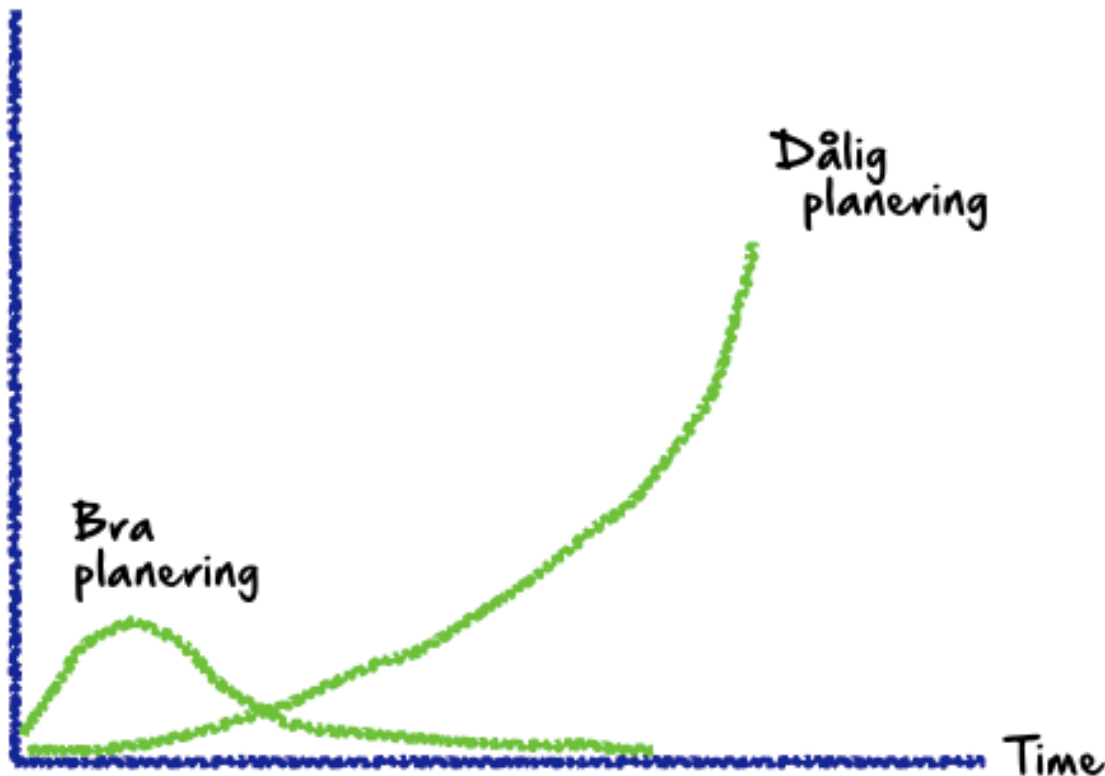
Förberedelser och planering
är A och O

Med en bra planering är
halva jobbet gjort

Skynda långsamt så går det snabbare

En av våra myndigheter gör nu en stor omorganisation och det börjar knystas om att det gått för snabbt, att den inte är förankrad i organisationen och att man inte har medarbetarna med sig. Och det är nog det absolut vanligaste felet man gör – man har för bråttom.

Pain



Planera flygning:

- Börja i god tid
- Var noggrann
- Stressa inte
- Chansa inte
- Våga fråga!

Plågo-kurvan* ovan kan också förklara varför det är så lätt att rusa iväg. Det är lite jobbigare att göra en bra uppstart, det vill säga en bra planering, förankra och skapa delaktighet. Men kör man bara på från början kommer verkligheten ikapp förr eller senare. Och då blir det ännu jobbigare. Man kan, speciellt när det gäller IT-projekt, komplettera y-axeln med kostnader. Ju sämre planering och uppstart desto dyrare projekt. Totalt sett.

Närmare haveri?



BRÄNSLE

- planering och hantering

Ett flygsäkerhetsprogram för allmänflyget



H50P = HALVERING AV PRIVATFLYGHAVERIerna

Flik 5

PÅ MARKEN

etsprogram för allmänflyget



Flik 4

En bra start kräver planering

etsprogram för allmänflyget



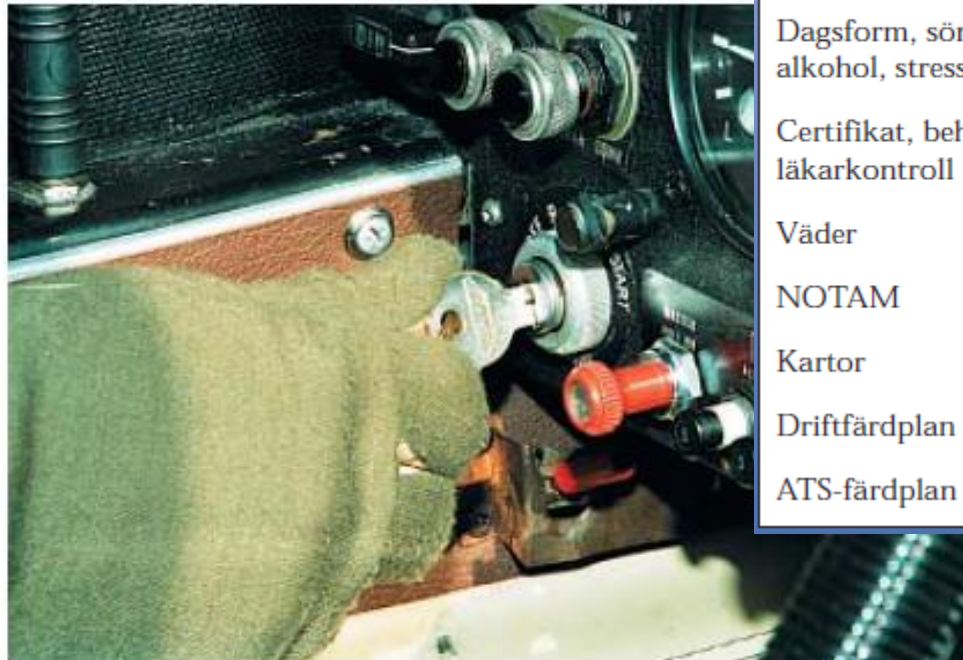


PÅ MARKEN

Ett flygsäkerhetsprogram för allmänflyget

NÄR STARTAR DIN FLYGTUR?

Är det när du vrider på startnyckeln eller drar runt propellern?



PLANERINGSCHECKLISTA

PERSONLIGA FÖRBEREDELSE:

Dagsform, sömn, sjukdom,
alkohol, stress

Certifikat, behörighets- och
läkarkontroll

Väder

NOTAM

Kartor

Driftfärdplan

ATS-färdplan

FLYGPLANET:

Teknisk status

Daglig tillsyn

Bränsle.....liter

Olja

Förtöjning

Bromsklossar

Snabbsök
TAF
METAR
Kartor
SWC/WC EUR
PDF Bulletiner

Snabbsök	TAF Sverige	METAR Sverige	SWC Norden	SWC/WC 00	Bolags PIB
Mina METAR/TAF	TAF Norden	METAR Norden	VFR analys	SWC/WC 06	Route PIB
	TAF Norra EUR	METAR Norra EUR	VFR Prognos 06 UTC	SWC/WC 12	Områdes PIB
	TAF Södra EUR	METAR Södra EUR	VFR Prognos 12 UTC	SWC/WC 18	EUR WC/SWC
				GAMET Område E	Special PIB

Radar
SIGMET
LHP
GAMET
VINDAR
Länkar

Väderradar	Volcanic Ash Advisory	LHP Område A	GAMET Område A	Gällande 03-09	Kodnyckel
	SIGMET Europa	LHP Område B	GAMET Område B	Gällande 09-15	Avkoda TAF/METAR
	SIGMET Sverige (Grafisk)	LHP Område C	GAMET Område C	Gällande 15-21	När ändras TAF
		LHP Område E	GAMET Område E	Gällande 21-03	Flygmet.se
		Grafisk LHP			
		LHP Karta			

NOTAM Sverige
NOTAM Norden
NOTAM Norra EUR
PDF Bulletiner.
Narrow route IFR
IAIP

Sverige FIR IFR	Norge FIR	Tallin FIR	Bolags PIB	ESSA/ESSB-ESNU/EFVA	Svensk IAIP
Sverige FIR VFR	Finland FIR	Riga IFR	Special PIB	ESSA/ESSB-ESMS/EKCH	
Sverige FIR 4 dagar	Köpenhamn FIR	Vilnius FIR	SAS	ESSA/ESSB-ESGG/ESGP	
Sverige FIR Helikopter		Warszawa FIR			
		Bremen FIR			

Externa länkar

EAD Basic
My Referer



Driftfärdplan C172

Reg: SE-KFY Starttid												Tacho		Landing							
Effekt												Tacho		Flegtid							
Bränsleförbr.			35	28-05-2012			PIC: Pelle Pilot														
Bländning			Bränsle vid st	150	Bröttoppunkter																
ALT/FL	Temp	TAS	V	I	Y	TT	wca	TH	var	MH	dev	CH	ESVQ	Min	Acc.Tid	ETO	ATO	Distans	GS	Fuel	

Rätt till fel, fel tecken. Fel till rätt, rätt tecken. East=Least W=Best



LASTBESKED SE-KFY	
VIKTEN OK	VÄRDE - Massanotal
Tillått	Hörselåtgång
Torrsvikt	688 985 677680
Förare + pass fram	90 940 84600
Pass bak	0 1854
Bagage Max 54 Kg	0 2413
Torrsvikt	778 980 762280
Tanket bränsle i (Kg)	107 1219 129824
Startsvikt	885 1009 892104
Bränsletätning (Kg)	
Landningsvikt	885

Klaring: _____

Väder: _____

Endurance	
Förbrukning Lofl Tank	Förbrukning Rindh Tank

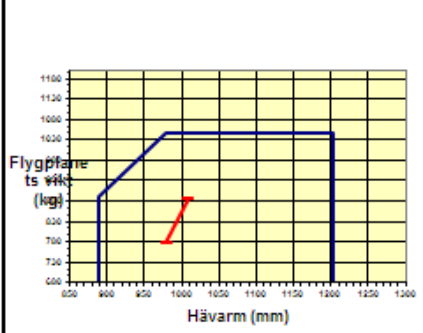
Bränsleplanering	Liter	Tid
Till Destination		
Reserv	26	0:45
Summa		
Extrema mbard		
Totalt mbard		

Procedur Start och Landing

Uppmät startsträcka vid startsvikt	885 Kg	m
Kurrierad startsträcka (DCT, korrekta faktor m)		m
Tillåtna startsträcka		m
Erfordlig landningssträcka vid land	885 Kg	m
Kurrierad landningssträcka (DCT, korrekta faktor)		m
Tillåtna landningssträcka		m

	KG	Liter	Tid
Fulltank	197	151	
Standardtank	0	0	
Bränslevikt	9.71	1.99	

Tillåtet TP-område Visar start o torrsvikt



ATIS	COM	Station	RNH	SSR	ID	DYOB/LS/RWY	MDR
		ESVQ					
		ESDV			ARS	113	108,3/1933/419
		Meterolog Direkt					
		Nöd		7700			
		Radiofel		7600			

Hälvcirkelregeln
 Magnetiska färdvinkeln (MT)
 över 3000 ft MSL: QNE 1013,2
 000°- 179° 180°- 359°
 FL35 FL45
 FL55 FL65
 FL75 FL85
 FL95
 Därför FL enligt IFR

VMC-minima
 Luft / höjd Sikt Moln hor Moln vertikalt
 C < FL 95 5 km 1,5 km 1000 ft
 Speciell VFR 1,5 km Klart från moln
 På eller under högsta av 3000 ft MSL eller
 1000 ft GND Sikt 3 Km Klart från moln sikt till marken

Planeringsminima
 Dag = Metrologisk sikt 5 Km Molstets höjd 1000 ft
 Mörker = Metrologisk sikt 8 Km Molstets höjd 2000 ft

ON TOP VMC ovan moln: Ej i snöbrän
 Vid destination 3 km sikt, max 4 S 2000 ft

Länns Färdplan 08-797 63 40
 Arvids Färdplan 08-797 63 33
 Meteorolog 08-517 887 51
 Hälso TWR 021-80 00 20
 Köpings FK 0211-20445

Undvik att bli en händelse!



Vägtrafik



Sjöfart



Luftfart



Järnväg

Luftfart

Certifikat och utbildning

E-tjänster och blanketter

Flygbolag

Flygplatser och flygtrafiktjänst

Luftfartsskydd – security

Luftfartyg och luftvärdighet

Miljö och hälsa

Luftfartshändelser

Händelser inom luftfarten delas in i tillbud, allvarliga tillbud och olyckor (haverier) beroende på allvarlighetsgrad och utfall. Klassificeringen av allvarlighetsgraden görs med utgångspunkt i en internationellt fastställd standard.

Välj i menyn till vänster för att få mer information om tillbud, allvarliga tillbud och olyckor (haverier). Där hittar du även information om hur du underrättar och/eller rapporterar.

Tillbud

Ett tillbud ska rapporteras till Transportstyrelsen. Värt att beakta är att en händelse kan medföra rapporteringsskyldighet även utan att ha inneburit en direkt risk för drift- eller flygsäkerheten. Det gäller till exempel när händelsen i fråga under andra omständigheter skulle kunna utgöra en direkt risk eller om en viss situation skulle kunna utvecklas till en riskfaktor om den tillåts fortsätta utan korrigeringsåtgärder.

Rapportera luftfartshändelse

Här hittar du de blanketter du behöver för rapportering av tillbud, allvarliga tillbud och olyckor (haverier).

Rapportera tillbud

Nu kan du rapportera tillbud till Transportstyrelsen direkt via vår e-tjänst. Du hittar den via länken uppe till höger på denna sida.

Denna e-tjänst är en ny funktion och vi tar gärna emot dina synpunkter. Skicka dessa via e-post till asr@transportstyrelsen.se.

Du kan också rapportera med blankett. Blanketterna är i pdf-format och du hittar länkar till dem här nedanför. Det går bra att skriva in uppgifter i dem, men dessa går inte att spara. **Du måste därför skriva ut den ifyllda blanketten innan du skickar den.**

Blanketten skickas via post, fax eller e-post. Om du vill skicka den via e-post bifogar du en inskannad fil av din ifyllda blankett.

Företag och privatflygare

- [Blankett Händelserapport \(svensk text\) \(L 1662\)](#)
- [Blankett Händelserapport \(engelsk text\) \(L 1629\)](#)
- [Blankett Air Traffic Incident Report \(L 1722\)](#)
- [Blankett Bird strike reporting form \(L 1378\)](#)

HÄNDELSERAPPORT AVIATION SAFETY REPORT (ASR)

Skall fyllas i när händelse ägt rum som negativt påverkat eller kunde ha påverkat flygsäkerheten. Sänds utan dröjsmål.

**ALLMÄN
INFORMATION**

Tillverkare/Modell		Luffartyg Reg.	Linje Nr.	Datum för händelsen	Företag, Flygklubb etc.	
Från	Till	<input type="checkbox"/> VFR / <input type="checkbox"/> IFR		Tidpunkt för händ.	Typ av flygning	<input type="checkbox"/> Linjefart <input type="checkbox"/> Taxifyg <input type="checkbox"/> Ej Yrkesmäss. <input type="checkbox"/> Charter <input type="checkbox"/> Aerial work <input type="checkbox"/> Skol
Flygfas Start etc.	Höjd/flygnivå	IAS/Mach	<input type="checkbox"/> VMC <input type="checkbox"/> IMC	Beskriv vädret i texten nedan		Besättningens arbetsbelastning <input type="checkbox"/> Hög <input type="checkbox"/> Medel <input type="checkbox"/> Låg
Namn		<input type="checkbox"/> Befälhavare <input type="checkbox"/> Tekniker <input type="checkbox"/> Styrman <input type="checkbox"/> Annan	Tel.	Fax		e-post

**INFORMATION
OM
UNDERHÅLL**

Underhållsorganisation		Kontaktperson	Telefon	TT
Part type/Part No		Tillverkare	ATA Nr	TSN
				TSO

**BESKRIVNING
AV HÄNDELSEN
PÅ SVENSKA
ELLER
ENGELSKA**

Var efterklok innan det händer!



Vägtrafik



Sjöfart



Luftfart



Järnväg

Luftfart

[Certifikat och utbildning](#)[E-tjänster och blanketter](#)[Flygbolag](#)[Flygplatser och flygtrafiktjänst](#)[Luftfartsskydd – security](#)[Luftfartyg och luftvärdighet](#)[Miljö och hälsa](#)[Olyckor och tillbud](#)

Privat- och allmänflyg

[Allmänflygsäkerhetsrådet](#)[Certifikat och utbildning](#)

Flygoperativt

[Flyguppvisningar](#)[Rapportera flygtid](#)[Luftfartshändelser](#)

Privatflygarens drifthandbok (H50P)

"Drifthandbok för Privatflygaren" är en produkt som producerades under H50P-projektet. Syftet med projektet var att vända olyckstrenden inom privatflyget och det drevs gemensamt av luftfartsmyndigheten och marknaden. Projektet pågick mellan 1999 och 2008.

Handboken är utformad för att täcka gapet mellan BCL, utbildning och praktiskt flygande. Handboken är uppdelad i varsitt ämnesområde och innehåller tillämpningar, råd och praktiska tips om hur man skall bedriva sitt flygande och tillämpa de bestämmelser som finns.

Här kan du ladda ner hittills utgivna häften i serien "Drifthandbok för privatflygare" i PDF-format.

31. [Nödläge](#)

30. [Att fatta beslut](#)

29. [Händelserapportering](#)

28. [Stalltips](#)



PÅ MARKEN

Ett flygsäkerhetsprogram för allmänflyget



**H50P = HALVERING AV
PRIVATFLYGHAVERIERN**

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

Alla dagar är inte lika.
Inte heller i flygningens standardiserade värld är det som var rätt i går nödvändigtvis lika rätt i dag.

Din dagsform och dina passagerare kan göra två "likadana" flygturer till två helt olika upplevelser.



Block
**När börjar
en flygtur?**
**När slutar
den?**

Detta H50P-tema handlar om det som sker på marken i samband med flygning. Som frågorna ovan antyder har vi flygare en del att tänka på innan vi kommer i luften och så även efter landningen. I denna skrift, som ingår i H50P-projektet och är producerat av en arbetsgrupp med deltagare från Luftfartsinspektionen, KSAK, KSAB med flera, tar vi upp en del av dessa moment. Bland annat planläggningen och förberedelserna innan vi kommer till flygplatsen, förhållandet till våra passagerare, förberedelser på flygplatsen, hanteringen av flygplanet på marken och saker vi måste tänka på efter flygningen. Dessutom några psykologiska faktorer i förhållande till oss själva: "Jag borde egentligen inte flyga i dag, men..."