

Vissa bestämmelser för flygtjänsten vid F 11.

Grundläggande bestämmelser för flygtjänsten anges bl a i OSF, MIL AIP, MIL NOTAM, BUF, vissa Fo A och TK m m. I anslutning härtill gäller vid flottiljen följande kompletterande föreskrifter.

1. Bestämmelser i anslutning till OSF.

1.1. Beslutsrätt(kap 1 mom 1001).

När befäl utövas av tjf flottiljchef överlämnas flottiljchefens befogenheter jml OSF till flygchefen även om denne ej är tjf flottiljchef. Detta gäller ej beslut som skall fattas av ordinarie flottiljchef.

Om annan officer än ställföreträdande divisionschef tillfälligtvis måste beordras tjänstgöra som tjänsteförrättande divisionschef utfärdas genom flygchefens försorg särskilda föreskrifter för flygtjänstens ledning.

1.2. Order för flygning(kap 1 mom 1002).

Bestämmelser för beordrande av flygning i samband med incidentberedskap framgår av F 11 Kuppo bilaga 10 p 9.

1.3. Planläggning av flygning (kap 2 mom 2002).

Divisionscheferna samordnar inbördes avsedd mörkerflygning och inlämnar färdplaner till trafikledningen senast kl 1100. Då fotobombfällning planeras orienterar trafikledningen CEFYL om tid och plats härför.

1.4. Alternativ landningsplats (kap 2 mom 2101).

Flygning under mörker planeras alltid med alternativ landningsplats.

1.5. Bestämmelser för läkarundersökning (kap 3 mom 3003).

Divisionschef följer fortlöpande upp att personal som fullgör flygtjänst vid egen division genomgår stadgad läkarundersökning. Vid utebliven läkarundersökning görs anmälan till flygchefen.

1.6. Körning på marken (kap 5 mom 5111).

Icke flygförarutbildad personal, som medges rätt att köra propellerflygplan på marken, anges på flottiljorder.

1.7. Startminima (kap 5 mom 5201).

Tillägg till startminima m h t flygtrim bestäms av divisionschefen. Principerna anges i stående order.

1.8. Val av bana (kap 5 mom 5211).

Då det med hänsyn till flygtrafikens avveckling är angeläget att starta eller landa i medvind må detta undantagsvis ske med normalutrustat fpl upp till 10 km/t medvindskomponent vid goda bankonditioner och banlängd >2000 m.

Start med lätt propellerflygplan får vid F 11 på bana 09 och 16 ske från i höjd med befintliga avlänkarbanor.

1.9. Landningsminima (kap 5 mom 5415).

Höjdtillägg, utöver vad som framgår av utbildningsanvisningar, bestäms av divisionschefen. Principerna anges i stående order.

1.10. Planering av instrumentinflygning (kap 5 mom 5422).

Instrumentinflygning i avsikt att landa får påbörjas, med reducerade planeringsminima men med bibehållen kritisk höjd, av förare med fem års flygtjänst (GFU inräknad), 100 flygtimmar på aktuell flygplantyp och god flygtrim.

Övning i instrumentinflygning utan avsikt att landa får utföras med reducerade planeringsminima men med bibehållen kritisk höjd av förare som genomfört GFSU och är i god flygtrim.

1.11. Flygning på låg höjd (kap 6 mom 6202).

Flygning som korsar annan flottiljs lågflygstråk på lägre höjd än 300 m, får genomföras först efter samråd med berörd flottilj.

1.12. Flygning över hav (kap 6 mom 6501).

Radiokontakt skall kunna upprätthållas med flygplan om markstation ej kan nås.

1.13. Fallskärm (kap 9 mom 9121).

Lätt propellerflygplan får flygas utan fallskärm vid förflyttningsflygning under dager VMC. Jfr mom 1.15.

1.14. Flygdräkt, isolerdräkt (kap 9 mom 9141).

Vid flygning med lätt propellerfpl skall besättning bära flygdräkt även om fallskärm ej medförs. Isolerdräkt skall användas i jetflygplan vid flygning över hav eller kustområde då vattentemperaturen är +12^o eller lägre. Flygning med nedrullad huva är icke tillåten.

1.15. Nödutrustning m m (kap 9 mom 9181).

Nödutrustningspacke medförs i lätt propellerflygplan vid flygning över hav och över vidsträckta ödemarker.

Under tillämpningsövning (motsv) må revolver m/58 bäras av besättning i propellerflygplan.

2. Vissa särskilda bestämmelser.

2.1. Planläggning av flygning.

2.1.1. Flygning planlägges på sådant sätt att bränslemängden på 30 km avstånd från avsedd landningsplats är minst 30 % för S 35 och minst 700 l för S 32. Chef, som beordrar flygning, må medge avsteg härifrån om uppdragets art så kräver.

Till ovan angivna bränslemängd adderas bränsle för en instrumentinflygning och flygning till alt landningsplats.

2.1.2. Vid VFR-fly med jetfpl skall normalt Nyköping sektor angöras på höjd 800 m QNH och med fart 550 km/t. Om särskilda skäl föreligger må högre fart hållas efter tillstånd från kontrollen.

2.2. Åtgärder för undvikande av bullerstörningar.

Flygbanor för undvikande av bullerstörning i samband med start och landning framgår av VAL-kort i Mil Aip.

2.3. Åtgärder vid fartmätarfel.

(Gäller ej S 35 med fungerande reservfartmätare).

Fartmätarfel skall snarast anmälas till trafikledningen, som därefter undersöker möjligheterna att erhålla annat flygplan till hjälp. Flygplan med fartmätarfel ansluter som rotetvåa på lovartsidan m h t aktuell markvind. Rotechefen drar på då bedömningen är säkerställd.

2.4. Åtgärder för att förhindra fågelkollision.

Start skall alltid ske med tända strålkastare.

Vid flygning i områden med riklig fågelförekomst skall flyghöjden ökas, om detta ej är möjligt p g a uppdragets art skall farten minskas under 750 km/t.

Lägsta tillåtna flyghöjd över hav är 100 m. Chef som beordrar flygning får beordra lägre höjd under en sammanlagd sträcka av 150 km. Undantag får göras i samband med GFSU-övning, tillämpningsövning med andra förband samt vid uppdrag som beordrats av högre myndighet.

2.5. Åtgärder vid fågelkollision.

Vid fågelkollision skall föraren avbryta uppdraget, stiga till säker höjd för fallskärmsutsprång, reducera farten samt landa på närmaste fljflygplats alt Visby.

2.6. Bestämmelser för flygning med sambandsflygplan.

2.6.1. Minneslista skall användas av besättningen.

2.7. Personal i nedsatt flygtrim (BUF 1 kap D p 2.2.)

2.7.1. Flygning med jetflygplan.

Personal som fullgör flygtjänst såsom AFT anses vara i nedsatt flygtrim efter två veckors uppehåll i flygtjänsten. Divisionschef avgör när god flygtrim uppnåtts.

2.7.2. Flygning med sambandsflygplan.

För personal i AFT och FöFLY anses flygtrimmen generellt vara nedsatt.

2.8. Vädergränser för kontrollflygning och flygning med urkopplade servon

	<u>Starthas</u>		<u>Landningsbas</u>		<u>Aktuell kontrollhöjd</u>
	<u>Molnbas</u>	<u>Sikt</u>	<u>Molnbas</u>	<u>Sikt</u>	
1. Allmän funktionskontroll	250 m	5 km	250 m	5 km	VMC
2. Begränsad funktionskontroll					
- Motorkontroll (stigprov)	250 m	5 km	250 m	5 km	
- Kontroll av styrsystem (dock ej servon)	250 m	5 km	250 m	5 km	VMC
- Övriga kontroller	Enl divchef		Enl divchef		VMC
3. Flygning med urkopplade servon			500 m	8 km	

2.9. Användning av EBK i startenFpl 32

EBK används alltid.

Fpl 35

Vid start med yttre last.

Vid start i medvind.

2.10. Användning av bromsskärm

Bromsskärm skall användas vid

- landning i medvind

- stor bränslelast ($> 60 \text{ } ^\circ / ^\circ$)

- hal bana (koeff $\leq 0,30$)

} dock med beaktande
av sidvindskomponenten.

2.11. Samövning med jaktförband

Vid inflygning mot kust och flygning över land skall fart över M 0,9 undvikas med fpl 35.

2.12. Främmande föremål på rullbanor

M h t risken för främmande föremål på rullbanor efter målstart och/eller mållandning skall start och landning med flygplan på aktuell bana utföras jml OSF kap 5 mom 5116, 5231 och 5551 (bestämmelser för sandade banor) intill dess magnetsvepning av banan skett.

3. Bestämmelser för regional väderflygning.

Väderflygning utföres enligt bestämmelser som anges i bilaga 1. Divisionschef ansvarar för att besättning som skall utföra väderflygning äger god kännedom om dessa bestämmelser samt anger i övrigt erforderliga föreskrifter för flygningens genomförande.

./1

4. Tilldelning av OSF mm.

Tilldelning av vissa publikationer enligt bilaga 2.

./2

5. Landningstillstånd för civila flygplan.

C F 11 rätt att avgöra frågor rörande landning med civila flygplan på F 11 och Eskilstuna flygfält (MIL AIP kap 6:1.1.1) delegeras inom flottiljen enligt följande;

Tillstånd för bruksflyg, skolflyg och privatflyg att genomföra enstaka landningar avgörs av C TL, övriga frågor avgörs av flygchefen.

Ärenden, som måste underställas CFV, förberedes av C TL och föredrages för C F 11.

6. Bestämmelser för F 13 M måldiv vid målbogsering från F 11.

Enligt bilaga 3.

. / 3

Fljo A 11/1974 (730) upphävs.

Kurt Hagerström

Överensstämmer med originalet:

Inger Tall
Inger Tall

Regional väderflygning

FS/MVD/4 skr 1976-02-23 nr 840:60406 "Ändrade bestämmelser för väderspaning med flygplan".

1. Allmänt

Väderflygningen skall klarlägga horisontell och vertikal fördelning av för flygning betydelsefulla väderfaktorer inom F 11 väderspaningsområde (se underbilaga 1). . /1

2. Organisation

Flygningen utförs med fpl 32 som klargörs av beredskapsmekanikern.

Som besättning tjänstgör beredskapsförare eller annan av C 1.div beordrad förare och som regel meteorolog enligt C Väd bestämmande. Om meteorolog ej kan delta ingår i stället beredskapsnavigatören, eller annan av C 1.div beordrad flygnavigatör.

Under september--april utförs väderflygningar regelbundet varje morgon måndag--fredag.

Under maj--augusti kan väderflygning inställas vilket beslutas av meteorologen i samråd med RVädC.

Start sker kl 0715 eller när ljusförhållandena och alternativläget det medger efter denna tidpunkt.

3. Flygningens planläggning

Besättningen inhämtar kl 0650 av vakthavande meteorologen; via ITV, väderinformation för flygningen och för alternativ landningsplats. Meteorologen meddelar då vilken av de tre routerna enligt underbilaga 2--4 som bör flygas samt ger inriktning av vilka höjdsikt som skall täckas. Preliminära flyghöjder längs routen bestämmas. Därefter kontakter föraren TL och inhämtar information för flygning och meddelar vilken route som skall flygas, starttid, preliminära flyghöjder samt beställer alternativ landningsplats (stående PLN enligt underbilaga 5). . /2--4 . /5

Föraren beslutar om flygningen skall genomföras inom av divchef givna ramar.

Flygningen skall alltid planeras med alternativ landningsplats.

4. Flygningens utförande och QBC-rapportering

Efter start lämnas om möjligt uppgift om molnmängd, molnbas och sikt inom och under F 11 sektor, främst inom inflygningssektorer för aktuell(a) bana(or).

Avsteg från planerade preliminära flyghöjder längs routen må göras om så erfordras för att klarlägga väderläget. Lägsta flyghöjder IMC map terräng och flyghinder skall vara förberedda före flygning.

Sammanfattning av vädret skall lämnas sträckvis, vid goda siktförhållanden områdesvis enligt anvisningar för QBC-rapportering (underbilaga 6).

.16

I närheten av sydligaste brytpunkten skall om möjligt ett sammanfattande QBC lämnas till RVädc S.

Omedelbart före landning skall aktuella väderuppgifter inom F 11 inflygningssektor och kontrollzon lämnas. Bedömd bromsverkan vid landning skall rapporteras under inkörning.

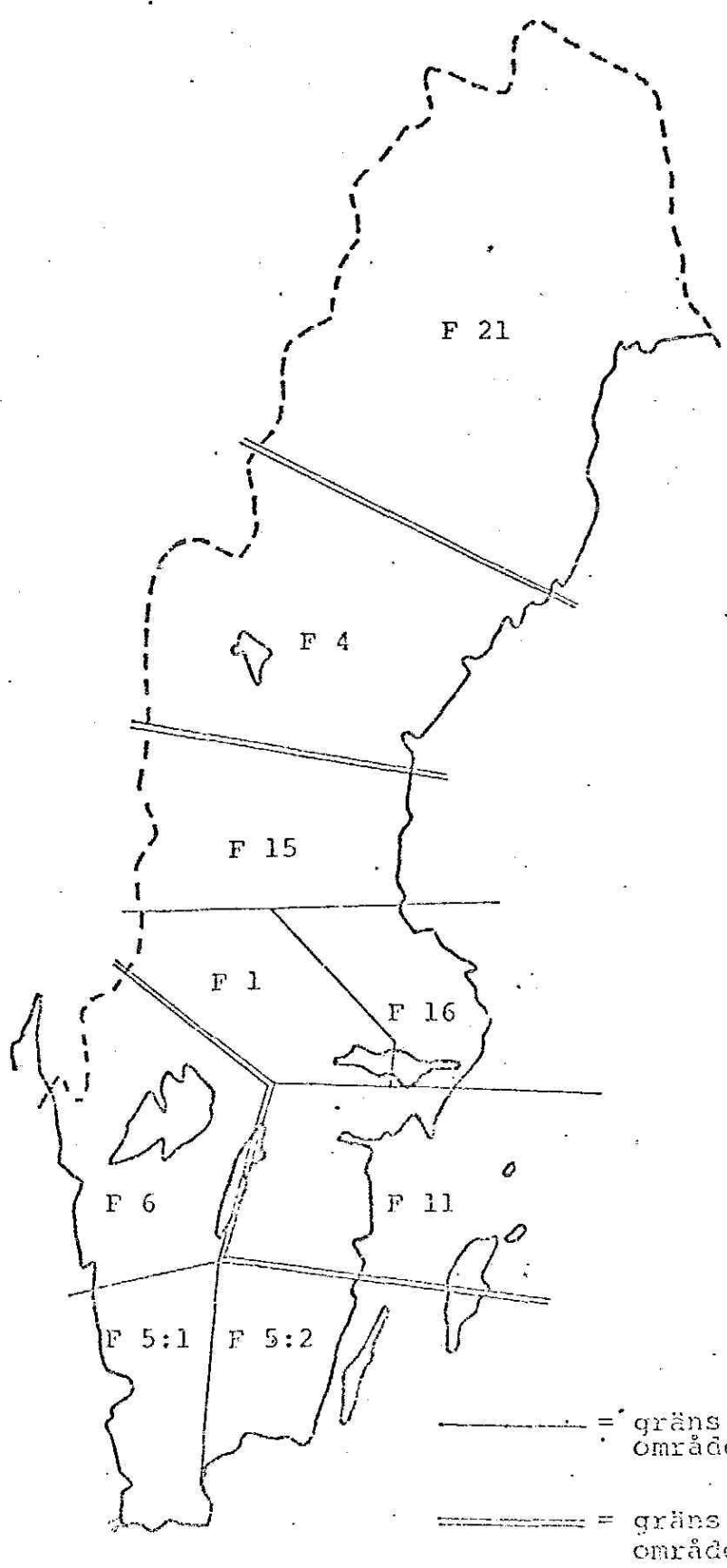
Efter landning skall besättningen till vakthavande meteorolog per telefon avge slutlig väderrapport. Övriga iakttagelser som kan påverka flygtjänsten rapporteras till TL.

Flygningen skall om möjligt ledas/följas av ÖKC och REC Ost (efter 0800) inom deras respektive ansvarsområden. Tillstånd för flygning i kontrollerat luftrum samt trafikupplysning skall dock inhämtas i vanlig ordning av föraren.

5. Frekvenser och anropssignaler

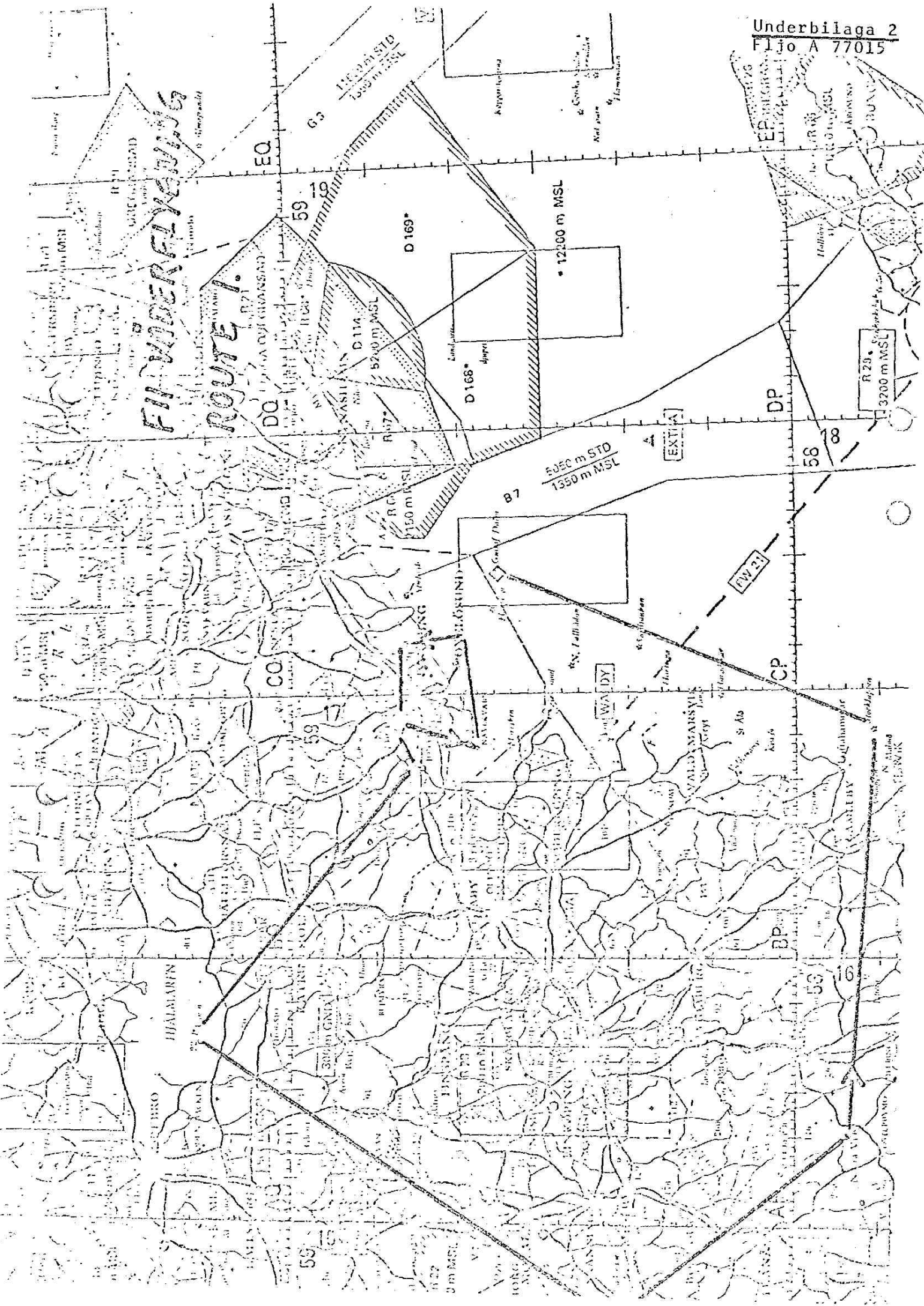
Frekvenser och anropssignaler enligt Mil Notam B 6048/76. Före REC Ost öppethållande begärs ledpassager och trafikupplysning för informationssträckor hos Stockholm kontroll på frekvens 118,40 MHz, 131,25 MHz eller kanal F (erfordras förhandsbeställning).

Väderspanings- och samordningsområden för regional väderflygning fr o m 1976-04-01



----- = gräns för väderspaningsområde
————— = gräns för samordningsområde

FLJONERFLYKNING ROUTE 1



ATS (motsv) Löpnr	A (1)	(	PLN S	B (6)	-	K +	C (8)	-	I / V	<<≡
	D (9)	-	S 32	E (10)	-	/	/			<<≡	
	F (13)	-	ESCJ 0715 eller senare							<<≡	
	G (15)	-	HÄVERVARN = (BP 4538) OXELÖSUND = (CP 0641) ESCJ VINÖN = (AQ 4311) QP 4020 NORRA VI = (AN 2053) STORELÄPPEN = (BQ 5050) GUSTAF DALEN								
	FÖRB/ eller SIGN/	H (17)	-	ESCJ 0800 eller senare → eso							<<≡
	I (18)	-	RMK/ F11 väderflygning alternativ 1 , höjder varierande med moln- situationen.								
	J (19)	-	FUEL /	→	FCB /	2				<<≡	

Vid TX i rutan 7.3 v
 ras J(19) förtjänst

ATS (motsv) Löpnr	A (1)	(	PLN S	B (6)	-	K +	C (8)	-	I / V	<<≡
	D (9)	-	S 32	E (10)	-	/	/			<<≡	
	F (13)	-	ESCJ 0715 eller senare							<<≡	
	G (15)	-	HÄVERVARN = (BP 4538) OXELÖSUND = (CP 0641) ESCJ KATRINESÖN ESCJ BN 3051 STORELÄPPEN = (BQ 5050) DP 0000 GUSTAF DALEN								
	FÖRB/ eller SIGN/	H (17)	-	ESCJ 0800 eller senare → eso							<<≡
	I (18)	-	RMK/ F11 väderflygning alternativ 2 , höjder varierande med moln- situationen.								
	J (19)	-	FUEL /	→	POB /	2				<<≡	

Vid TX i rutan 7.3 v
 ras J(19) förtjänst

ATS (motsv) Löpnr	A (1)	(	PLN S	B (6)	-	K +	C (8)	-	I / V	<<≡
	D (9)	-	S 32	E (10)	-	/	/			<<≡	
	F (13)	-	ESCJ 0715 eller senare							<<≡	
	G (15)	-	HÄVERVARN = (BP 4538) GUSTAF DALEN DP 5046 GÖRSKA SANDÖN = (BP 1124) ESSV STORELÄPPEN = (BQ 5050) GUSTAF DALEN								
	FÖRB/ eller SIGN/	H (17)	-	ESCJ 0800 eller senare → eso							<<≡
	I (18)	-	RMK/ F11 väderflygning alternativ 3 , höjder varierande med moln- situationen.								
	J (19)	-	FUEL /	→	POB /	2				<<≡	

Vid TX i rutan 7.3 v
 ras J(19) förtjänst

Anvisningar för QBC-rapportering

1. Innehåll (utdrag ur AVÄ)

Om möjligt skall väderrapport från fpl (QBC) innehålla en sammanfattning av väderförhållanden längs flygsträckor eller inom områden. Punkt-QBC lämnas endast angående förhållanden vid flygplatser, mål- och skjutplatser samt vid lokala avvikelser av särskild betydelse längs sträcka eller över område.

Rapportering i luften görs kortfattad för att ej i onödan störa annan trafik. Vid behov av längre sändningstid delas meddelandet på flera korta sändningar.

1.1 Uppgifterna bör (i förekommande fall) lämnas
i följande ordning _ _ _ _ _

- . Läge (område, sträcka)
- . Väder (allmän beskrivning, t e regn, snö, åska)
- . Sikt / flygsynvidd
- . Molnmängd
- . Molnslag (må utelämnas)
- . Molnbas
- . Molntopp
- . Isbildning (härvid anges fpl-typ)
- . Turbulens
- . K-strimmor
- . Observerad radarräckvidd
- . Övrigt

1.2 Lägesuppgifter lämnas

- a). genom kända Ortsnamn eller geografiska begrepp
- b) i georef

1.3 Höjduppgifter lämnas

a) i höjd över marken/vattnet (omräknad m h t aktuell höjdmätarinställning) t e "molnbas 100-150 m" eller "marknära i hög terräng"

eller

b) enl OSEF Kap 5 p 9 med tillägg av aktuell höjdmätarinställning t e "molnbas 100 m QFE", "molnbas 800 m QNH" eller "molntopp 3500 m STD".

C F 11

Tilldelning av OSF, MIL AIP, MIL NOTAM och BFT

Publikation	Tilldelas	Ant ex
OSF	Samtlig flygande personal, trafikledare och meteorologer	
	Sjukvårdsenheten	1
	Stnkomp	1
MIL AIP	Bastropp	1
	Avd F	1
	Div	2
MIL AIP hemlig	Avd F	1
	Div	2
MIL NOTAM kl II	Avd F	1
	Div	2
BFT	Samtliga trafikledare	
	Avd F	2
	Div	1

C F 11

Bestämmelser för F 13 M måldiv vid målbogsering F 11.

1. Grundbestämmelser OSF och Befyl (BFT).
2. Ba 27 för start med mål.
Ba 16/34 för landning av mål.
Ba 34 eftersträvas vid landning av mål.
3. Utflygning efter start ba 27 följer normala utflygningssvågar.
4. Landning bana 16: F 11 - Kisängsfjärdens sydostspets - högersväng runt Bärbo - F 11.
5. Landning bana 34: Marsviken - F 11.
6. Min molnhöjd och sikt för start och landning med VM 6 är 300 m respektive 6 km.
7. Max vindkomponent
- Sidvind start 30 km/t
- " landning 25 km/t
- Medvind landning 20 km/t
8. Efter målstart sker utflygning på 300 m höjd till kustbandet varefter stigning mot målområdet sker.
9. Vid landning eftersträvas angöring av finalen på höjd 500 m och avstånd 10 km. Min höjd och avstånd för angöring av finalen är 300 m respektive 6 km.
10. "Målbilen" utrustad med basradio. "Märket" utrustad med flygradio 122,50 res G.