



Handlingsplan Flygsäkerhetsprojekt

Allmänt

Där vi ser att det är en större risk för att skadas är där det antingen är hög fart och/eller stora modeller (stor rörelseenergi). Här jobbas det idag med ett stort säkerhetstänk vad gäller avstånd och skydd till depå/publik och även skyddsutrustning till funktionärer. I pylon så sitter flaggvakterna i skyddsbur samt att de även har hjälm. Ett nät är även uppspänt mot depån för skydd. I IMAC och helikopter så finns säkerhetsavstånd som upplevs tillfredsställande.

Idag så känns det som att vi har en god koll på riskerna och att det jobbas med dem. Briefingen ska även ta upp alla säkerhetsaspekter som gäller på aktuell plats och platser som inte får överflygas.

Självklart finns det saker som kan göras bättre. Några punkter som man kan jobba med:

- Krav på Failsafe inställningar (ex. stänga av motor, ansätta luftbroms, höjd anbringas för att försätta modellen i utstallat läge). Detta är en viktig funktion för att minimera riskerna vid ett eventuellt tekniskt fel om man tappar kontakten mellan sändare och mottagare, modellen ska då komma ner till backen så snart som möjligt och så nära platsen som problemet uppstod.
- Krav på telemetri för att kunna se batterispänning till mottagare och eventuell signalkvalité.
- Dubbla mottagarbatterier där det är tekniskt möjligt.
- Kontrollen inför tävlingar behöver bli bättre där märkning av modeller, anslutning till SMFF finns samt erforderliga tävlingslicenser finns och kan visas upp.
- Extra stor vikt ska läggas på val av plats för tävling utifrån förutsättningarna på tilltänkt tävlingsplats, hur luftrummet ser ut som är tilltänkt för tävlingen. Räcker det av TS godkända luftrummet? Vem, vilka behöver informeras om tävlingen?
- Utvärdera ny teknik (dual band) där man får en extra säkerhet om huvudsystemet av någon anledning störs ut. Gäller i första hand för stora modeller eller jetmodeller.
- Kolla på möjligheten att använda räddningsskärm på multirotor.

Tanken finns att under 2023 göra stickprovskontroller vid några tävlingar där fokus ska vara på säkerhetsarbete och efterlevnad av regelverk. Där ska representant/er från förbundet göra detta. Detta arbete har inte påbörjats under 2022 av flera orsaker, tävlingarna har inte riktigt kommit i gång efter pandemin, personer som skulle jobba med dessa frågor har klivit av sina uppdrag med obefintlig överlämning till någon efterträdare.

Parasportare

I de flesta grenar kan en parasportare delta på samma villkor som andra piloter, dock finns det saker som behöver ändras generellt:

- Rätt att ha en extra medhjälpare som kan hjälpa piloten i vissa moment, tex flytta rullstol under pågående flygning, hämta modell efter landning/utelandning mm).
- F3K behöver ändra reglerna så att en medhjälpare får kasta/ta emot modellen. Detta skulle även kunna vara bra för juniorer när de börjar sitt tävlande.

Juniorer

- Utvärdering av trådlöst dubbelkommando och även se möjligheter om det går att använda i tävlingssammanhang.
- Se till att flyglärare som har med ungdomar att göra har lämnat registerutdrag från polisen.

Rekord

Här skulle vi behöva se över arenor som vi kan använda till rekordförsök. Här behövs i vissa fall ett stort luftrum (läs distans och höjd). Här behöver det kunna göras på ett säkert sätt gentemot övrig flygtrafik. Detta är ett arbete som det måste jobbas med och då även i samråd med andra aktörer/myndigheter.

SMFFs styrelse

genom
Anders Jonsson