



Till
Luftfartsverket
Dan Lundvall
601 79 Norrköping

26 juli 2000

Skärmflyg på Strängnäs flygfält

Hej Dan, tack för ditt mail med bifogat brev som jag spridit i vår styrelse.

Vi är en skärmflygklubb baserad i Stockholmsområdet. Strängnäs flygplats är vårt "hemmafält" på sommaren. På vintrarna håller vi till på Barkarby. Vi är i nuläget sannolikt den störste hyresgästen på flygfältet, och vi är den ende som bedriver flygverksamhet där i stor omfattning. Vi flyger mest skärm, men även "vinge" (=hängflyg). Under året har vi genomfört i storleksordningen 1 500 flygrörelser på fältet, av vilka cirka en fjärdedel är skolflyg under handledning.

Det är ett enormt arbete som lett fram till att vi nu har Strängnäs som bas för vår sommarverksamhet. Vi fick upp ögonen för Strängnäs förra hösten, efter att ha blivit av med vårt tidigare sommarfält. Via kontakter på FortV kom vi i förbindelse med den nuvarande ansvarige för fastigheten, F7 Sätenäs. Vi provflög i oktober förra och kunde konstaterade att platsen är idealisk för skärmflyg. Det beror på flera saker. Dels topografin, dels den relativa närheten till Stockholm, men framför allt att flygfältet ligger i direkt anslutning till det pärlband av segelflygsektorer som sträcker sig genom Sörmland, och som gör det möjligt att flyga högt och långt utan att begränsas av trafikflygets kontrollerade luftrum.

Under vintern korresponderade vi och träffade fler berörda myndigheter och dess handläggare än vad som kan räknas upp här. Vi var bl a med på det stora mötet på FortV i mars. Vi har haft enskilda överläggningar med Högkvarteret, MiloM, P10, FortV m fl. Vi har talat med flera höga tjänstemän och politiker i Strängnäs kommun. Vi var också angelägna om att ha bra kontakter med de omkringboende, varför vi besökte vägföreningens ordförande och beskrev vår verksamhet. I stort sett överallt har vi fått positivt, ibland mycket positivt bemötande. Sent på våren lyckades vi förhandla fram en överenskommelse med F7 som gjorde det möjligt, också ekonomiskt, för vår klubb att hyra Strängnäs.

Samtidigt jobbade vi med den andra stora nöten att knäcka, att bygga om luftrummet över fältet. Det ligger under Stockholm TMA:s låga trappsteg, med tak 2 000 fot, men alldeles nära gränsen till den höga trappsteget. Som ett resultat av det mycket goda samarbete som vi alltid haft med Luftfartsverkets flygtrafikledning i Stockholm, lyckades vi ge TMA-ledningen tillräckligt starka argument för att upprätta en flygsportsektor ("segelflygsektor")

rakt över fältet, som går att öppna ända till FL65. Sektorn har utnyttjats mycket flitigt under året, och både givit piloter med lägre licensgrad möjlighet till fantastiska platsbundna termikflyg, och de mer erfarna fina avstamp för ett stort antal distansflyg i många väderstreck. Vi har haft besök av flera av landets mest kända tävlingspiloter, som imponerats av fältets distansmöjligheter.

Vi använder flera startmetoder på Strängnäs. Dels start med motorvinsch. Vinschen står i lovart-änden av fältet, och drar upp piloterna med cirka 1 km långa linor till mellan 300 och 700 meter beroende på vind och termiska förhållanden. Efter att piloten kopplat loss vevas hela linan in, och dras åter till startplatsen med en liten terränghjuling. Linorna ligger på gräset på västra sidan av rullbanan. Vi använder alltså halva fältets längd med denna startmetod.

Den andra startmetoden som fn används på Strängnäs är start med avrullningsvinsch. Det är en vinsch som sitter på en bil, och som matar UT lina med en tröghet som motsvarar önskad dragvikt. Bilen kör längs hela den 2 km långa rullbanan (på rullbanan) varpå piloten kopplar loss på 500 till 800 meters höjd och linan vevas in.

Under året har vi hyrt hela fältet vid de tillfällen vi varit där. Det innebär att vi inte behövt ta hänsyn till andra verksamheter på marken. Vi har däremot alltid varit tvungna att hålla uppsikt i luften. Ett privatflygplan har sin bas på fältet, och vi har kommunicerat både med och utan luftfartsradio de gånger det flygplanet flugit samtidigt som vi. Till skillnad från Barkarby har vi inte haft ständigt passning på luftfartsradio, eller annonserat starterna. Ovanför fältet är det ju okontrollerad luft upp till luftsportsektorn, och regeln "att-se-och-bli-sedd" gäller.

En incident har inträffat under året, då två Viggen-plan från F16 passerade rakt över fältet UNDER en pilot som höll på att vinschas upp. Efter ett initiativ från oss och överläggningar med säkerhetsofficeren på F16 och TMA-chefen öppnar vi nu därför alltid sektorn innan vi flyger, oavsett om vi avser att utyttja luft över 2000 fot eller ej. Då tänds sektorn på TMA-kontrollens karta, och annan trafik kan uppmärksammas att skärmar finns i luften. Vid Viggen-incidenten hade termiken inte startat ännu, och vi hade därför inte öppnat sektorn enligt principen "inte ta mer luft än man behöver".

Som en lustig detalj kan nämnas att Fenix med Flygvapnets goda minne "adopterat" vindstruten på Strängnäs. Den strut som satt där i våras var så sönderblåst att vi tog ned den och sydde en ny, som nu sitter på plats.

Lfv:s förslag till skolflygverksamhet – våra behov

Den flygverksamhet som Lfv skisserar i sina skrivelser angående Strängnäs flygplats omöjliggör inte skärmflygning, men kommer att göra det avsevärt krångligare.

Våra behov ser ut så här: Vi behöver mycket höjd rakt över fältet. Det är där våra elever flyger platsbundet, ända upp till FL60, och det är där som de erfarna kurvar upp till molnbas innan de sticker på distans. Flygområdet vid platsbunden flygning är till ytan ganska litet, men piloter som lämnar fältet kan komma i konflikt med det föreslagna trafikvarvet, eftersom den bästa distansflygningen sker söderut. Att flyga under VFR-förhållanden med flygplan surrande runtomkring är dock inget okänt för skärmpiloter. Vi har vissa rutiner för att göra oss sedda.

Sammanfattningsvis kan sägas att dagens lösning med sektor Strängnäs har fungerat mycket bra. Det är så nära en idealisk lösning man kan komma. Detta kan Stockholm TMA:s ledning bekräfta.

Skärmflygpiloterna har i allmänhet radio, men det är inget krav. Det är inte fråga om luftfartsradio, utan om FM-radio som använder det landmobila nätet. Det är vare sig realistiskt eller önskvärt att den trafik som sker mellan piloter och mellan piloter och mark (allt mellan startkommandon, instruktion vid skolning och samband vid distansflyg) sker på luftfartsbandet. Däremot är det möjligt att ha FM-radio som krav, och att övningsledaren på marken informerar skärmpiloterna i luften om flygrörelser som kan utgöra fara. Sådana är rutinerna på Barkarby.

Framtiden

Som framgår har det varit en stor framgång för Fenix att flyga på Strängnäs. Det har också varit en framgång för skärm- och hängflygsporten som helhet. Vi har visat att det visst är möjligt att flyga, flyga bra och flyga långt, i närheten av Sveriges huvudstad. Vi har vunnit över alla myndigheter på vår sida, och verksamheten och det sätt på vilket den har utförts har vunnit uppskattning bland myndigheter och kringboende.

Varje begränsning av vår möjlighet att flyga skärm och vinge på Strängnäs skulle vara en stor besvikelse, och vi ser det därför som ytterst angeläget att få vara med och påverka Lfv:s planering för det flyttade skolflyget.

Vi flyger under sensommaren och hösten, fram till slutet av september. Sedan är termiksäsongen över, och vi flyttar vinschflygningen till Barkarby. Vi räknar med att vara tillbaka på Strängnäs i början av april 2001 när termiken sätter igång.

Det här var en första orientering om vår verksamhet och våra önskemål. Låt oss hålla kontakten, och dialogen levande.

Besök gärna vår webbplats www.velodrom.se/fenix för mer information om klubben och om skärmflygning. Sajten är välmatad med foton från flygaktiviteter i när och fjärran.

Mvh

För Fenix styrelse
Björn Hårdstedt