



# Spaken LIGHT

Redaktör  
Anders Haglund

NR 2  
2009

Ansvarig utgivare  
Anders Lidén

## Innehåll detta nummer

- 2 X Kallelse  
*(Av Anders Lidén)*
- Öppethus  
*(Av Therese Larsson)*
- Efterlysning  
*(Av Styrelsen)*
- Språkbehörighet  
*(Av Toni Reuterstrand)*
- Språktestare  
*(Av Anders Haglund)*
- Diskussions eftermiddag  
*(Av Anders Haglund)*
- Grannklubbar  
*(Av Anders Lidén)*
- AVA-SM  
*(Av Anders Haglund)*
- KM i Pricklanding?  
*(Av Anders Haglund)*

### **KALLELSE** **till allmänt möte**

torsdagen den **24 september** kl 1830 i klubbstugan

Styrelsen ser ett behov av att under den närmaste tiden informera och ta del av synpunkter för klubbens framtid. Idag har vi 8 flygplan som flygs i klubbregi men tyvärr är det få av dem som ekonomin går ihop för i år.

På detta möte koncentrerar vi oss på de motoriserade flygplanens situation. Vi har idag 4 flygplan som kan flygas av piloter med PPL. Om vi ska kunna bibehålla denna storlek kommer troligen flygtiden att behöva öka och/eller mer arbete att behöva utföras av klubbmedlemmarna.

Punkter på dagordningen:  
Flygsäkerhet  
Upptredande på flygplatsen och i luftrummet.  
Rutiner  
Funktionärer  
Rekrytering

Ekonomiska situationen  
Flygplansflottan  
Behov av investeringar  
Medlemslån  
Övrigt

### **KALLELSE** **till allmänt möte**

torsdagen den **1 oktober** kl 1830 i klubbstugan

Styrelsen ser ett behov av att under den närmaste tiden informera och ta del av synpunkter för klubbens framtid. Idag har vi 8 flygplan som flygs i klubbregi men tyvärr är det få av dem som ekonomin går ihop för i år.

På detta möte koncentrerar vi oss på de flygplan som går under Segelflygförbundets bestämmelser. Vi har idag 5 flygplan som kan flygas av piloter med segelflygcertifikat. Flygtidsuttaget har varit dåligt i år och frågan är om hur stor efterfrågan kommer att vara och hur många funktionärer det finns under de närmaste åren.

Punkter på dagordningen:

Flygsäkerhet  
Upptredande på flygplatsen och i luftrummet.  
Rutiner  
Funktionärer  
Rekrytering  
Ekonomiska situationen  
Flygplansflottan  
Behov av investeringar  
Medlemslån

### **ÖPPET HUS**

Den 12e september håller Borlänge Flygklubb ÖPPET HUS.

Mellan klockan 10 och 16 visar vi upp vår verksamhet för allmänheten.  
Provlektioner, kaffe och korv kommer finnas till försäljning.  
Förhoppningen är att alla klubbens flygetyg ska finnas representerade.

Så ta tillfället i akt att bidra med dina erfarenheter, visa familj och vänner vilka resurser vi har eller varför inte bara grilla en korv och umgås med blivande, nya eller gamla medlemmar?

Välkommen ut på fältet för att visa upp din sida av flyget!

*Therese Larsson*

P.S Är det något särskilt du känner att du kan bidra med eller har en bra idé? Mejla den till [th\\_larsson@hotmail.com](mailto:th_larsson@hotmail.com)

### **EFTERLYSNING**

Inför nästa års verksamhet kommer klubben att behöva nya funktionärer. Valberedningen i form av Ingemar Brottare och Börje "Boeing" Haglund tar gärna emot förslag på styrelsemedlemmar. Dessutom kommer vi att behöva flera funktionärer för att fördela det ekonomiska arbetet på fler personer. En del av arbetet är av tämligen enkel natur såsom att debitera flygningar utifrån loggböcker så ingen ska känna att man inte klarar av det.

På segelflygsidan behövs en koordinator för sålda presentkort samt ansvariga för vinterns underhållsarbete.

Framför gärna dina idéer på mötena eller till styrelsen eller valberedningen.

### **Krav på språkbehörighet och ICAO resolution 9835**

Den 5 mars 2008 infördes ett nytt krav på dem som innehar certifikat och radiotelefonbehörighet. ICAO Bulletin nr 1/2004 har ett antal artiklar om bakgrunden till de nya kraven. Här följer en kort sammanfattning, med en del kommentarer för anpassning till svenska förhållanden. Det är ett välkänt faktum att brister i kommunikationen är en avgö-

rande eller bidragande faktor i många haverier och incidenter. Det gäller såväl kommunikationen inom besättningen i flygplanet som mellan flygplanet och flygledningen på marken, liksom mellan markenheter. När det gäller kommunikationen mellan piloter och flygledare har en standardfraseologi utvecklats på svenska och engelska. Fraseologin bygger där på standardiserade uttryck och ord, liksom avkortade meningar genom till exempel utelämnande av hjälpverb, bestämda och obestämda artiklar m.m.

Denna fraseologi gör det möjligt för piloter att korsa språkgränser och ändå göra sig förstådd hos sina kollegor och hos flygtrafikledningen i främmande länder, trots att ingen av de inblandade har engelska som modersmål. Det är till och med så, att den som har engelska som modersmål inte kan förstå "radioengelska" utan att få särskild utbildning och övning, eftersom många ord inte har samma betydelse här som i vardagsengelskan. Flygradioengelskan är alltså hårt standardiserad, kort, koncis och icke-idiomatisk. I dagens hårt trafikerade luftrum finns för det mesta inte någon tid över för småprat eller artighetsfraser.

Alla flygplan som flyger i kontrollerat luftrum uppträder i enlighet med standardiserade regler och procedurer med åtföljande standardiserad fraseologi. Detta gör att alla "deltagare" kan följa vad som pågår, vilket bidrar till att öka flygsäkerheten. Om det pratas olika språk på frekvensen missar man denna extra "övervakning" eftersom en del av de inblandade då inte kan följa med – även om språk nummer två också utgörs av radiofraseologi. Detta är en källa till bekymmer, och haverier och incidenter har inträffat på grund av "tvåspråkighet" på frekvensen. Det självklara kravet är nu att kommunikationen ska äga rum på engelska så fort någon berörd inte pratar det inhemska språk som ibland används om samtliga är t.ex. svenskar eller fransmän.

Förutom att behärska radiofraseologin måste dock piloter och flygledare kunna kommunicera med varandra – och andra – om andra saker än de rent trafikmässiga. Anta till exempel att du som pilot ska beskriva ett nödläge som inte finns i "ICAO:s fraseologihandbok". Du förutsätts kunna en mängd tek-

niska uttryck – låt oss kalla det flygengelska i vid bemärkelse – för att klarlägga situationen. Vi pratar här om en typ av engelska för särskilda ändamål och som ofta inte förstås av utomstående. Piloter och flygledare får under grundutbildningen lära sig grunderna i denna kommunikation, som kan handla om väder, nödprocedurer etc. Att behärska denna kommunikation är ett uppnåeligt mål för de flesta inblandade inom luftfarten. Emellertid har behovet av att kunna kommunicera även på allmän engelska blivit alltmer framträdande i situationer där det inte finns någon överenskommen standardfraseologi att använda, eller då en fras behöver utökas med "realtidsinformation".

Det stora problemet i dag när det gäller kommunikation inom den globala luftfarten är, att förmågan att prata allmän engelska varierar avsevärt. Somliga piloter och flygledare kan endast de memorerade fraserna som krävs för att få en flygradiotelefonibehörighet, medan andra pratar tillräckligt bra engelska för att kunna hantera vilken situation som helst. Globalt sett förekommer i allmänhet inga prov när det gäller förmågan att kommunicera på engelska utanför den standardiserade radiofraseologin. De stora skillnaderna i språkförmåga är ett stort bekymmer inom den internationella luftfarten, och det är precis detta problem som ICAO vill komma tillrätta med genom de nya kraven på språkkunskaperna. Att kunna kommunicera utanför den standardiserade fraseologin kan utgöra skillnaden mellan liv och död. ICAO har specificerat sex nivåer (operational levels) på denna "allmänna engelska med flyganknytning", där nivå 1 är lägst och nivå 6 högst. För att få prata i radion krävs lägst nivå 4.

Det är sex kriterier, eller "förmågor", som ska bedömas och nivåsättas: Uttal, struktur, ordförråd, talförhet, förståelse och interaktion. Den lägsta bedömningen i någon av dem bestämmer slutsiffran – om man alltså sätter nivå 5 i allting utom uttal, där man sätter en trea, så blir slutpoängen 3, och vederbörande får alltså inte prata i radion. Det kan vara intressant att observera att nivå 6 inte innebär att man måste ha engelska som modersmål, vilket somliga har fått för sig. Om

man tittar på grundkravet när det gäller uttal så ska man kunna använda "dialekt eller uttal som de som arbetar inom luftfartsbranschen kan förstå". Det kan till och med vara så, att vissa engelska dialekter kan vara så svåra att förstå att en engelsman eller amerikan inte når nivå 6. Extremfallet kan teoretiskt tänkas bli att vederbörande har 6 i allting utom uttal, där det blir en trea!

Om man får nivå 4 ska man göra förnyelseprov inom tre år; vid en femma ska det göras inom sex år, och får man en sexa behöver man aldrig göra något förnyelseprov.

Den allmänna nivån på engelskan i många länder är så pass hög att väldigt få har några problem att uttrycka sig relativt ledigt på det språket och en del länder har valt att ge "grandfather's rights" till sina certifikatinnehavare. Till dessa hör de flesta europeiska länderna inom JAA/Eurocontrol inklusive Sverige. Det innebär att alla innehavare av ett svenskt certifikat och som tidigare har avlagt godkänt prov i Sverige på engelska för flygradiotelefonibehörighet får en fyra i engelska. Alla innehavare av svenskt certifikat som tidigare avlagt prov i Sverige för radiotelefonibehörighet på svenska eller engelska får en femma i svenska. Dessa slipper alltså att göra något prov före den 5 mars 2008, utan ska göra ett förnyelseprov inom tre år för engelskan och sex år för svenskan. Nyttillkommande sökande för certifikat och radiotelefonibehörighet efter den 5 mars 2008 ska alltså inte bara prövas i fraseologi som det var tidigare, utan även bedömas enligt de nya kraven på allmän engelska och/eller svenska.

*Toni Reuterstrand  
Flyginspektör*

## **Vart vänder jag mig?**

För Borlänge FK:S del är det väl förspänt då det finns två språkkontrollanter på orten, dels Göran Karlsson som jobbar i Borlänge tornet och dels jag Anders Haglund.

- Göran när man enklast på:  
info@nordicaviation4all.se

- Anders när man enklast på  
sprak@tv10.se

Vi tar för ett, svenskintyg 200 kr, engelska prov och svenskintyg 400 kr + resor om det är i Borlänge eller Dala Järna. Vid resor till andra ställen tar vi 500 kr + resa om det är ett enstaka intyg eller test men är det däremot 3 eller fler så gäller samma taxa som ovan. Testet tar ca 30-35 minuter och är inget att oroa sig över, vill man bara ha ett svenskintyg så går det fortare och vi kan göra flera stycken samtidigt. Det kan alltså vara ett förslag att gå ihop några stycken och göra det på en gång så blir det billigare. Det är också viktigt att se till att göra det så snart som möjligt för ju längre tiden går desto dyrare och mer komplicerat kommer det att bli med hänsyn tagen till att då skall vi vara med och konkurrera med yrkestrafiken.

*Anders Haglund*

### **AVA-SM**

Nu har vi genomfört AVA-SM och jag kan bara konstatera att det blev ett hästjobb för alla som ställde upp. JAG vill som tävlingsledare framföra ett stort tack till alla som i stort och smått var med och hjälpte till.

Att genomföra en tävling är både roligt och krävande, det skall till en hel del planerades innan, en massa smågrejor måste kommas ihåg och ordnas med. När sedan tävlingen är i gång så är det bara roligt och det är hektiskt och det är trött-samt. På en gång efteråt så känner man aldrig mer, men så några dagar senare så kommer åter den där känslan krypande vore det inte roligt att...

Nu väntar jag på att någon annan skall bli tävlingsledare för nästa stora tävling nämligen klubbens KM i pricklandning. Jag är, om jag kan gärna med och tävlar!

*Anders Haglund  
Tävlingsledare AVA-SM*

### **Diskussions eftermiddag.**

Jag inbjöd i förra numret till en diskussionseftermiddag, tyvärr så var vi väldigt få som var med och det slutade mest med en monolog från min sida, men samtidigt så kändes det som ett trevligt sätt att ha möte på. Inte någon strikt dagordning, vi kunde fika och äta samtidigt som idéer och tankar dryftades. Kanske kan vi ha det någon mer gång, vad tycker ni vi skall prata om då, har du idéer om vad så hör av dig till mig.

### **VÅRA GRANNFLYG- KLUBBAR**

Sedan ett par år har Gagnefs Flygklubb och vi haft en uppgörelse att man som gästmedlem i den andra klubben inte betalar klubbavgiftens del av medlemsavgiften. Nu har även Avesta Flygklubb anmält att man är med i ett sådant samarbete så vill man flyga Avesta-klubbens flygplan så gäller dessa regler från och med nu.

*Anders Lidén*

### **KM i pricklandning!**

Vi sattsar på att köra en pricklandningstävling den 26/9, alla flygetyg som vill vara med får delta. Briefing kl 0930. Anmälan på plats. Väl mött.

Som avslutning på dagen demonterar vi Bergfalken och Pw:n samt LS3:an.

*Anders Haglund*