



# Fälthållning på en militär flygplats på västgötaslätten

På västgötaslätten ligger Sätenäs flygplats som är en av de sydligaste flottiljerna som idag har full flygverksamhet med bland annat ansvar för Sveriges samlade transport och specialflyg samt utbildning av piloter till JAS 39 systemet till de svenska krigsförbanden. Allteftersom exporten av JAS 39 systemet exporteras genomförs viss pilotutbildning på Sätenäs.

Sätenäs ligger på Vänerns strand vilket påverkar flygfältet på mer än ett sätt. Att vara sjönära har flera positiva aspekter som att det är nära till bad och båtliv. Men i flygplatsens ögon så är det mest negativt att vara sjönära. Det blir problem med sjöfåglar som gärna vill använda flygplatsens stora gräsytor för att söka föda eller boplatser, samt den negativa klimatpåverkan detta har att vara sjönära.

## Vänernsö

Flygplatsens läge i sydvästra delen av landet med relativt nära till västerhavet och mycket nära till Sveriges största insjö påverkar klimatet och förutsättningarna på många sätt. På hösten när vatten i denna stora mängd är uppvärmt så hjälper det till att hålla sommaren kvar några extra veckor men på våren när samma

vatten är nerkyllt så hålls vintern kvar ytterligare några veckor och påverkar väglaget, då nätterna oftast är kalla och vinden ligger från sydväst och tar med sig fuktig luft in som ofta fryser till när den träffar marken.

Även på vintern innan vattnet är fruset påverkar det flygplatsen då vi får det vi kallar för "vänernsö" vilket är luftmassor som blåser över sjön och tar med sig mycket fuktig luft in över land där fukten faller ut som snö, oftast mycket stora våta snöflingor i stor mängd. Denna "vänernsö" kan vara mycket lokal och mängden snö kan skilja ganska mycket från ena banändan till den andra. 10 till 15 cm snö i ena ändan och barmark i andra. Per-

sonalens tidiga engagemang för att lösa fälthållningen utan att påverka Vänerns vatten har varit lyckosamt. En följd av UREA användningen för att förbättra friktionen blir utsläpp av smältvatten. Detta har gett resultatet att vi idag är den flygplats som troligen använder minst mängd UREA för halkbekämpning för att lösa uppgiften att hålla flygplatsen flygbar med minsta friktion 0,40 alla dagar på året. En genomsnittsförbrukning av UREA som består av 46 % kväve är c:a 20 ton per år.

Flygplatsens har idag ett mycket gammalt gräs som i sin huvuddel





är sått på 1950 talet. Vår ambition att ha en gräsyta som både motverkar fåglarnas ständiga vilja att ha den som födosökplats och boplats gjorde att man spred kalk på en större försöksyta 2011. Försöket kompletterades med att näringsämnen i form av NPK spreds på våren och det genomfördes en enklare markberedning för att se om ett bättre gräs minskade fågelförekomsten. Dessa tjänster köptes in. Utvärderingen av försöket pågår men resultatet pekar på att åtgärderna var rätt och vi fick önskad effekt. Vi hoppas samtidigt få en yta som kan ta omhand den UREA som hamnar ute i gräsytan.

### Till ytan en av de största flygplatserna

Sätenäs flygplats är av militär ban-klass 1 och civilt klassad till 3C med

ICAO beteckningen ESIB har verksamhet som normalt pågår dagtid har två rullbanor som ligger i kors och därtill en stor mängd taxibanor och plattor. Detta gör att flygplatsen till ytan är en av de största. Den består av 4600 meter rullbana som är 40 m bred, 6500 m taxibana 8 – 13 m bred, 1500 m flygplansväg, 2900 m fordonsväg, 8 st flygplansplattor på 145 900 m<sup>2</sup>, vilket gör att totalt finns det 41,9 hektar betong och asfaltsytor som skall hållas rena och snöfria. Normalt består en sopblåsgrupp av 4 st ekipage med lastbil med 5,6 meters diagonalplog och en sopblåsmaskin av typen Överåsen RS200 eller Danline efter. Diagonalplojen har hårdmetallskär som ligger an mot asfalten för att göra riktigt rent, Sopblåsen har stålborst som sopar bort överflödigt snö och slask samt en kraftig fläkt som blåser rent det sista.



**Vår ambition är att ha en gräsyta som både motverkar fåglarnas ständiga vilja att ha den som födosökplats och boplats ...**

>>>





Att hålla flygplatsen i flygbart skick kan många gånger vara en svår balansgång då personalen tjänstgör dagtid med beredskap övrig tid. Detta kan vara knepigt att knäcka då flygplatsen skall vara i ordning kl. 0700 en normal dag. Utrustningsmässigt får Såtenäs flygplats tilldelning efter krigsförbandets behov medan andra militära flygplatser kan få extra tilldelning för att de har avtal med den civila luftfarten om att hålla flygplatsen öppen för dem och då dygnet runt eller mycket stor del av dygnet. Flygplatsens storlek gör att mängden lampor och andra flyghjälpmiddel blir stor och detta gör fälthållningen extra svår och tar

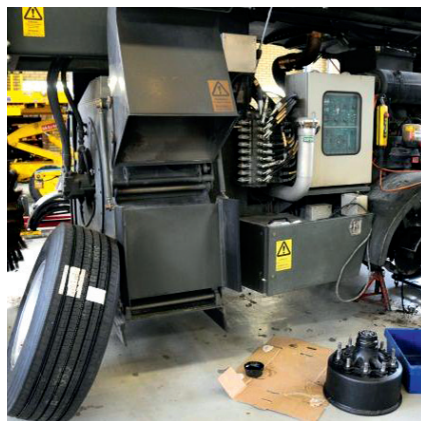
mycket resurser. Som exempel finns det över 700 ban- och taxilampor som alla sitter i gräsytan och kräver stor arbetsinsats både sommartid med gräsklippning eller vintertid med handskottning av snö m m. Detta har även medfört att flygplatsen tvingats köpa in extra maskinutrustning för att klara uppgiften under hela året.

#### **Reservdelsproblematik**

Mängden fordon och det stora område som skall skötas året om med många olika sorters maskiner gör att utbildningen blir omfattande för personalen som arbetar med skötseln. Även mängden bränsle för att driva fordonsparken blir stor, medelför-

brukningen ligger på c:a 70 000 liter dieselolja och c:a 2 000 liter bensin.

Att mängden utrustning inte stämmer överens med flygplatsens storlek och gör att tillgängligheten måste vara stor på den som finns. Omställningen till att sköta materielsystemen genom PRIO och alla de problem som detta skapat har ställt till det för tillgängligheten då alldeles för mycket materiel står och väntar på åtgärd på grund av svårigheter att få fram reservdelar. Reservdelarna finns oftast i systemet men går inte att få fram av olika anledningar. Personalen på flottiljens verkstäder sitter många timmar för att försöka ordna fram reservdelar som de vet finns men inte kommer åt, ännu värre blir det när man vet att det är standardutrustning som finns på vilken civil verkstad som helst utan att komma åt den.



Text och foto: Lt Clas-Göran Malm  
Fälthållningschef F21/26 Fbcomp