

Information från sektionen för flygbolag

Målgrupp: AOC ledningsgrupp, för genomgång och vidarebefordran inom ledningssystemet.

Syfte: Dela flygsäkerhetsinformation, regelimplementering och SPAS.

Innehåll

Uppmaning!	2
Intersection Take-off	2
Information från EASA om regeluppdateringar	3
Unruly Passengers Policy	3
Turbulens en ökad risk.....	4
En hälsning från Eurocontrol – All Together Now	4
Anmälan till årets seminarium.....	5

*Vi på sektionen för flygbolag på Transportstyrelsen önskar er alla
en skön och avkopplande sommar vi passar **också** på att önska
en Glad Midsommar!*

Nästa informationsbrev släpps i slutet av augusti.



Uppmaning!

Då vi går mot semestertider vill vi påminna om att beställa ett konto för er organisation till ECCAIRS 2. Vi ser gärna att ni gör detta redan nu så att ni är redo inför höstens övergång.

Fr.o.m. den 25 september ska alla organisationer rapportera sina händelserapporter direkt in i ECCAIRS 2. Detta sker antingen via API-integration (automatisk överföring från det egna rapporteringssystemet) eller manuellt via rapporteringsportalen (webbformulär, PDF-formulär eller e5x-uppladdning).

Oavsett vilket alternativ ni använder behöver vi skapa ett konto för er organisation. Ett sådant konto beställs på följande [länk](#).

Man kan rapportera utan inloggning, men detta rekommenderas inte eftersom rapporterna då blir svårare att identifiera och knyta till er organisation. Om ni redan har beställt ett konto kan ni bortse från denna information.

PS. Vi har fått indikationer på att webbformuläret ibland inte dyker upp via ovanstående länk. Prova då att öppna länken i en annan webbläsare eller gör en "hard refresh" på sidan (Ctrl+F5).

Med vänliga hälsningar,
Jörgen Sandström
Uppdragsledare ECCAIRS 2

Intersection Take-off

En intersection take-off är en start som påbörjas från en position på banan som inte är vid tröskeln, oftast från en anslutande taxiväg. Beslutet att ställa upp vid en intersection ligger alltid hos piloten, även om det är ATC som föreslår den aktuella startpositionen.

Det finns risker att ta hänsyn till vid genomförandet av intersection take-off, och endast genom att studera öppna källor kan man se att incidenter och olyckor kopplade till detta sker. Riskerna kan inkludera att man ställer upp vid "rätt" intersection men att prestandaberäkningen utgår från en annan intersection eller från full banlängd. Det kan även innebära att man ställer upp vid fel intersection eller att man startar åt fel håll på banan. Konsekvenserna av detta kan vara att starten inte längre uppfyller den beräknade prestandan, hinderfriheten eller bullerkraven. Vid flera händelser har kollisioner skett med objekt i utflygningsriktningen (t.ex. inflygningsljus), men i de flesta fall har starten genomförts utan kollision. Givetvis kunde dessa händelser ha blivit ödesdigra om ett motorbortfall inträffat eller om starten behövt avbrytas i ett sent skede.

Transportstyrelsen vill påminna om vikten av att genomföra korrekta och noggranna förberedelser inför flygning, inklusive prestandaberäkning och departure briefing.

Säkerställ att båda piloterna har samma förståelse för hur prestandan är beräknad och från vilken position starten planeras. Beräkna prestandan från den intersection som har kortast TODA om flygplatsen ofta tilldelar olika startpositioner på taktisk basis. Var försiktig med att acceptera eller välja en intersection för start om detta inte planerats i förväg.

Att starta från en intersection kan i vissa fall ha fördelar och kan tillämpas, men grundläggande airmanship innebär också att känna till att du som pilot inte har någon nytta av den del av banan som är bakom dig.

Mer information om identifierade faror och stöd inom området finns hos EASA: [The role of operators' management systems in the COVID-19 recovery phase](#)

Information från EASA om regeluppdateringar

EASA har tagit fram ett dokument där de sammanställt pågående regeluppdateringar inom OPS.

[Pågående regelarbete med en tidsplan för när de ska levereras.](#)

Unruly Passengers Policy

Under hösten startades ett arbete tillsammans med aktörer från branschen för att ta fram en policy för att minska antalet incidenter relaterade till stökiga passagerare på flygplatser och ombord på flygplan. Branschen visade stort engagemang, och ett trettiotal personer har samlats på Transportstyrelsens kontor i Kista vid flera tillfällen för att tillsammans arbeta med frågan.

Den nya policyn kommer att kommuniceras via ett gemensamt pressmeddelande från Transportstyrelsen och Transportföretagen samt via inlägg i sociala medier.

Vi kommer att fortsätta arbeta tillsammans med branschen med långsiktiga förebyggande åtgärder för att minska problemet med stökiga passagerare på flygplatser och ombord på flygplan.

Turbulens en ökad risk

Sedan 2022 har vi sett en ökad risk för turbulensrelaterade händelser i vår omvärldsbevakning, som är en del av Sektionen för flygbolags säkerhetsledningssystem. Turbulens togs med i vårt SPAS (State Plan for Aviation Safety) under föregående år och har etablerat sig i SPAS 2024 som en tydligt ökad flygsäkerhetsrisk. De flesta tidigare händelser har inträffat i Nordamerika och Asien, men i år har vi sett fler händelser även i Europa.

Vi vill uppmärksamma er på detta och uppmana er att säkerställa att ni har bra rutiner för kommunikation och för att skydda kabinbesättningen, då statistiken tydligt visar att det är de som oftast skadas. Under förra sommaren skrev vi en artikel i ämnet som fortfarande är aktuell. Se över era rutiner för hur ni proaktivt hanterar turbulens, både när det sker utan förvarning och när ni har möjlighet att förbereda er. [Artikel om turbulens](#)
[Ett exempel i närtid](#)

En hälsning från Eurocontrol – All Together Now

Eftersom flygtrafiken fortsätter att öka nu i sommar, har EUROCONTROL uppdaterat sin kampanj "All Together Now 2024" med en video som förklarar varför realistisk schemaläggning och uppnåeliga omloppstider är avgörande för ett välfungerande nätverk.

Reguljärflyg utgör 75 % av all trafik i nätverket. Dessa flygningar styr de trafikprognoser som utarbetas av EUROCONTROL Network Manager (NM). Orealistiska tidtabeller och alltför optimistiska omloppstider skapar dock oundvikliga förseningar som påverkar hela nätverket. Förra sommaren misslyckades cirka 60 % av flygningarna med att avgå i tid på sin andra rotation för dagen. Detta belyser behovet av större realism vid planering av flygningar och omloppstider, vilket kommer att gynna flygbolag, flygplatser, marktjänstpersonal och leverantörer av flygtrafiktjänster, samt minska oförutsägbarheten i nätverket, särskilt för passagerarna.

Realistisk schemaläggning och uppnåeliga omloppstider är en av fem prioriteringar som EUROCONTROL uppmanar flygbranschen att fokusera på när vi tillsammans förbereder oss för en hektisk sommartrafik. De andra prioriteringarna omfattar:

- Prioritering av första rotationen
- Disciplinerat genomförande av färdplaner
- Leverans av överenskommen kapacitet
- Hantering av ogynnsamma väderförhållanden

[All Together Now 2024](#)

[Realistisk tidtabell och "turnaround" tider](#)

Anmälan till årets seminarium

Glöm inte att anmäla dig till årets seminarium om du inte redan gjort det.

[Länk till anmälan](#)