

# Helikopter, prestandaklass 3

Christian Lofur

Sektionen för helikopter och allmänflyg

[christian.lofur@transportstyrelsen.se](mailto:christian.lofur@transportstyrelsen.se)

# En vanlig dag på jobbet Brommatornet?

- Helikopter SE-JHS, gå till väntläge Bällsta Bro, 1000'
- Negativt, behöver 1500' där, föreslår Solvalla, nej förresten det är trav i kväll...

# Vad är PC3?

- Prestandaklass 3 betyder att en nödlandning blir nödvändig om en motor lägger av
  - Definitionen säger:
  - för flermotor 'kan kräva nödlandning' och
  - för enmotor 'kräver nödlandning'

# Jaha, dags att göra en oplanerad landning

- För kommersiell flygtransport (CAT), med PC3, ställer reglerna krav på **säker** nödlandning
  - oundviklig landning på land eller vatten då det är rimligt att förvänta sig att **ingen person i luftfartyget eller på marken** utsätts för skador

# Finns faktiskt liknande krav för all trafik

## SERA.3105 Minimum heights

*Regulation (EU) No 923/2012*

Except when necessary for take-off or landing, or except by permission from the competent authority, aircraft shall not be flown over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons, unless at such a height as will permit, in the event of an emergency arising, a landing to be made without undue hazard to persons or property on the surface. The minimum heights for VFR flights shall be those specified in [SERA.5005\(f\)](#) and minimum levels for IFR flights shall be those specified in [SERA.5015\(b\)](#).

# I vilken utsträckning funderar ni på detta?

- Jag är nyfiken
- Det som styr er verksamhet nämner inte säker nödlandning, det är mer faktorer som att väntläget ska vara synligt från tornet och ge separation till annan trafik

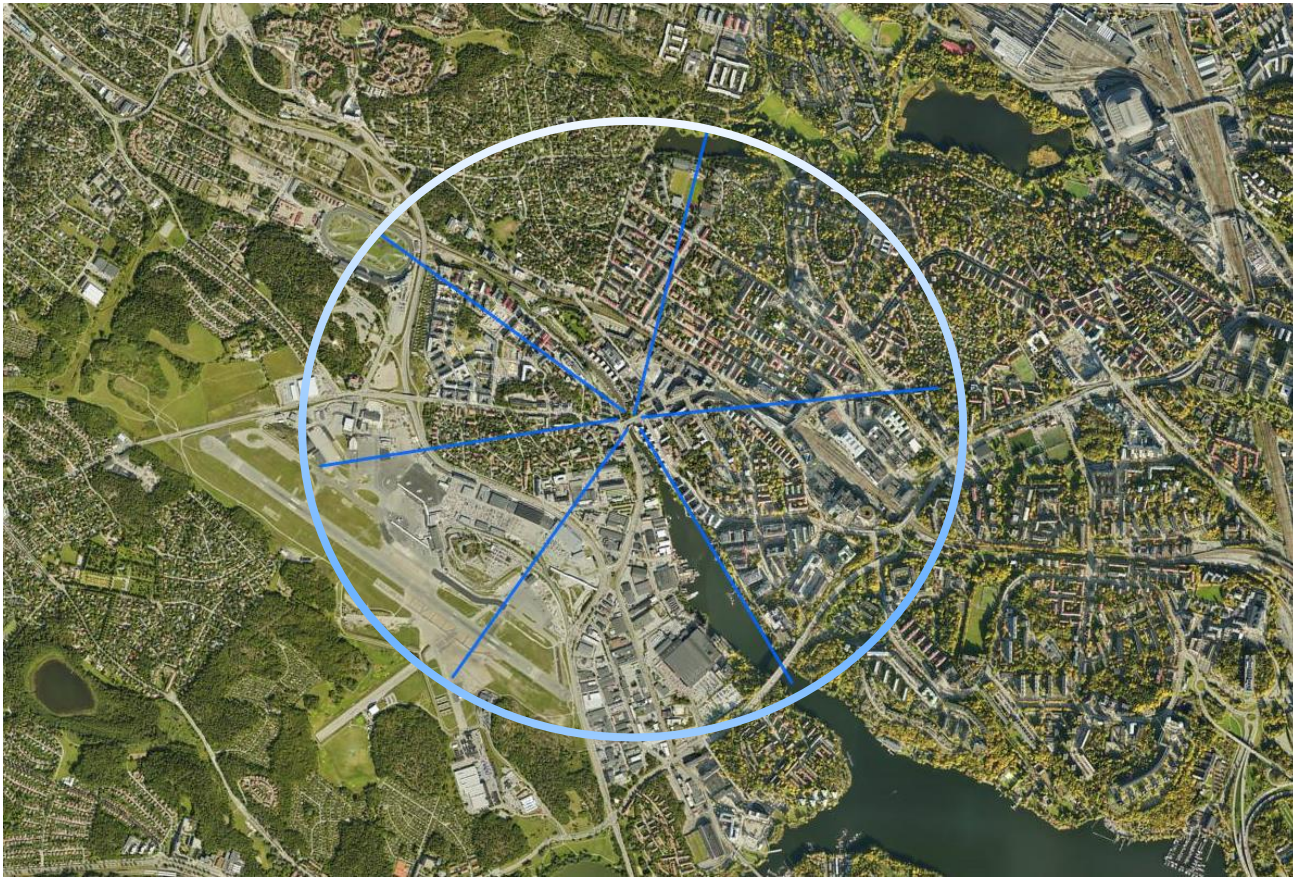
# Varför nu?

- Inga nya krav, men tydligare kontroll av efterlevnad
- Har visat sig att helikopteroperatörer gärna vill tro att publicerade flygvägar och väntlägen ger säker nödlandning

# I praktiken? För flygoperatören:

- Välja flygvägar där piloten i varje ögonblick kan nå en säker yta för nödlandning
  - Glidtal på ca 1:3 – 1:5
  - Får inte vara människor i vägen på ytan
  - Ytan får inte göra så helikoptern välter
  - Floats och flytvästar om ytan är vatten
  - Passagerarna måste skyddas från väder tills räddning kommer (successful evacuation and survival of crew and passengers)





# I praktiken, för ATS

- Hur kan ni märka av detta? Vad får det för följder?
  - Piloten kan inte acceptera vilken klarering som helst
  - Piloten måste väga in hur underliggande terräng ser ut och även om han kan råka riskera tredje man
  - Vi förstår att detta i vissa fall kan ställa till det i er trafikavveckling
  - Ber er ha förståelse

# Vad gör Transportstyrelsen mer?

- Vi arbetar med operatörerna för tillstånd att flyga utan säker nödlandning
  - Handlar om övervakning och förebyggande arbete som minskar risken för motorstörningar
  - Får dock inte tillämpas över tätbebyggt område