
Meddelande från Luftfartsavdelningen 601 73 Norrköping
Telefon 0771-503 503

Meddelande från Transportstyrelsens luftfartsavdelning (MFL) utkommer när det finns ett behov av att lämna information till flera verksamhetsutövare eller grupper av verksamhetsutövare på luftfartsområdet. MFL innehåller endast information och utgör inte beslut med bindande verkan. När det gäller regler hänvisas till Transportstyrelsens författningssamling (TSFS) som finns på <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/>.

Krav på reservkraft och hantering vid kraftbortfall på instrumentflygplats.

Transportstyrelsen har vid flera tillfällen uppmärksammat att oklarhet råder gällande hur bestämmelser för reservkraft och bortfall av kraft ska hanteras på instrumentflygplatser.

Krav gällande reservkraft

AGA:

I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:95) om utrustning och installationer på flygplats finns krav rörande när en flygplats ska förses med reservkraft. I denna föreskrift framgår vilka utrustningar/system som ska omfattas av krav på reservkraft samt vilka inkopplingstider för reservkraften som ska gälla.

ANS:

I 3 kap. 28-30 §§ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:6) om flygtrafikledningstjänst (ATS) framgår vilka krav på reservkraft som gäller vid utövande av ATS-tjänst. I bilaga V till kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 om gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster och om ändring av förordningarna (EG) nr 482/2008 och (EU) nr 691/2010 beskrivs de särskilda krav som gäller för tillhandahållande av kommunikations-, navigations- och övervakningstjänster.

Flygoperativt:

I bilaga III till förordning (EEG) nr 3922/91 med ändringar, varav den senaste är 859/2008 - benämnd EU-OPS, framgår av Subpart E Appendix 1 (New) to OPS 1.430 Aerodrome Operating Minima, table 6a "Failed or downgraded equipment – effect on landing minima" följande:

- | | |
|-------------------------------------|--------------------------------------|
| - Standby power for approach lights | - No effect for any type of approach |
| - Standby power for runway lights | - Not allowed for ILS CAT II and III |
| | - No effect for ILS CAT I and NPA |

Med Standby power avses här all form av reservkraft, vilket medför att då den normala elförsörjningen har ett avbrott och banljus är kraftsatta med hjälp av exempelvis dieselgenerator, finns ingen reservkraft och då får inte inflygning enligt ILS CAT II/III ske. Däremot går det bra att fortsätta med inflygningar enligt ILS CAT I samt Icke-precisionsinflygningar

Tillämpning

Syftet med reservkraften är att säkerställa att flygsäkerhetsrelaterade system inte upphör att fungera på grund av fel på ordinarie kraftförsörjning. Reservkraften ska dessutom medge tillräcklig tid för att genomföra eventuella operativa begränsningar. Detta innebär att om de reservsystem som krävs saknas ska flygplats och flygtrafiktjänst nedgraderas i den grad som är nödvändig för att uppfylla kraven i gällande förordningar och föreskrifter. Aktuell flygtrafik ska omedelbart informeras om rådande förhållanden. Dessutom ska förhållandet publiceras via NOTAM och rapporteras via flygplatsens och flygtrafiktjänstens händelserapporteringssystem. Observera att flygplatser med flera reservkraftsystem (exempelvis UPS och dieselgenerator) kan uppfylla kraven även vid strömavbrott eller fel på enstaka reservsystem. Instruktioner för vilka åtgärder som ska vidtas vid olika typer av fel på kraftförsörjning ska finnas lättillgängliga.

Övrigt

Detta MFL är även publicerat under AGA och ANS