

Seminarium för luftrumsanvändare

Datum	2018-10-03
Tid	10:00-15:00
Plats	Transportstyrelsen, Isafjordsgatan 1, Kista

1 Inledning

Christopher Montecinos, sakkunnig sektionen för flygtrafiktjänster på Transportstyrelsen, hälsade alla välkomna till mötet. Därefter följde en kort presentation av deltagarna.

Mötets syfte är att informera om kommande luftrumsförändringar samt att diskutera och konsultera hur detta kan påverka luftrumsanvändarna enligt det krav som åligger Transportstyrelsen i kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005.

2 Föregående protokoll

Föregående protokoll godkändes och lades till handlingarna.

3 Information från Transportstyrelsen

Se bilaga 1

Kort genomgång av Transportstyrelsens organisation och uppdrag .

A-C Sporrang berättade om FPD (Flight Procedure Design, opinion 2 till förordning 2017/373). *Se bilaga 2*

Niclas Andersson berättade om PBN IR (förordning 2018/1048). *Se bilaga 3*

SFF: Är det bara benämningen TIZ som berörs av EU Opinion till förordning 2017/373 eller berörs även benämningen TIA?

TS: Benämningen TIA berörs inte.

SFF: Om vi i Sverige kommer att börja tillämpa 700 ft AGL som lägsta höjd för undersidan på CTA så kommer det att innebära problem för allmänflyget, mycket p.g.a. master och bebyggelse som det ska tas hänsyn till.

TS: I AMC till denna regel så finns det en öppning att man när det är möjligt och önskvärt kan etablera CTA undersidan på en högre höjd. Så Transportstyrelsen kommer fortsatt använda 1 000 ft AGL som riktvärde.

LFV: Vad innebär att LPV-minima ska prioriteras?

TS: EU främjar europeisk industri/teknik.

SAS: Dagens operativa regelverk för planering av flygning anger att man kan planera med konventionella flygprocedurer på destinationsflygplatsen och med RNP-procedurer på alternativflygplatsen eller vice versa. Man kan inte planera med RNP-procedurer på både destination- och alternativflygplats, detta är inte tillåtet. Kraven i PBN-förordningen på att PBN ska vara primär inflygningsprocedur skapar alltså problem.

LFV: Ska alla flygplatser ha LNAV-, LNAV/VNAV- och LPV-minima, även de små som inte har sådan trafik?

TS: Ja, PBN-förordningen säger så. Transportstyrelsen lämnade synpunkter på detta när förordningen var på remiss (NPA 2015-01). Dock har ingen hänsyn tagits till detta.

SAS: PBN-förordningen anger att bara ILS Cat II/III får finnas kvar efter 2030. Vad händer med ILS Cat I?

TS: Den information som Transportstyrelsen fått från EASA är att ILS Cat I får användas som back-up till PBN efter 2030.

SAS: PBN-inflygningar innebär mer aktivt arbete och förberedelser i cockpit. ILS är ett beprövat hjälpmedel och som inte kräver lika mycket arbete i cockpit. RNP sparar pengar men ILS är bättre flygsäkerhetsmässigt. Det finns en stor fara att man inte får varningar om man planerat eller matat in fel.

4 Planerade militära övningar

Ulf Martinsson från Försvarsmakten, höll en presentation om kommande militära övningar under 2018-2020.

Trident Juncture 18	25 oktober – 7 november	Berör norra Sverige liknande tidigare ACE-övning, dock mindre luftrum. Inga svenska flygplatser bedöms behöva stängas. Viss omroutning kommer att krävas.
---------------------	----------------------------	---

Flygvapenövning 19 / Arméövning 19	Mars 2019	Planeras att genomföras i två områden, södra och norra Sverige.
ACE (Arctic Challenge Exercise) 2019	Maj 2019	Påverkar stor del av norra Sverige, flera flygplatser berörda (Kiruna, Gällivare, Vidsel, Arvidsjaur och Pajala).
Utöver dessa tillkommer ett flertal övningar 2019. Våreld, Baltops, NOCO, Swenex och Ruska.	Våreld 19, v. 20-21 BALTOPS 19, v. 23-24 NOCO 19, v. 37-38 SWENEX 19, v. 42-43 Ruska 19, datum ej satt	

AURORA 20	Planering påbörjad	Omfattningen bedöms likna Aurora 2017.
-----------	--------------------	--

Swedavia: Kommer några flygplatser att stängas under FVÖ19?

FM: Ja, men det ska vara möjligt att start och landing. För mer information kan ni vända er till Marie-Louise Wenngren på Luftfart.

5 Luftrumsförändringar

5.1 Förändringar FL95-, Transportstyrelsen

Se bilaga 5

Borlänge

SFF: Utökningen av TMA i nordöstra hörnet påverkar Gagnef, vilken procedur är det som medför denna utökning?

TS: Denna förändring ska ut på remiss så ni har då möjlighet att lämna synpunkter.

SAS: Finns det någon tidsplan för i vilken ordning ni tar de inkomna ansökningarna gällande luftrumsförändringarna?

TS: Vanligtvis tas ansökningarna i den ordning de kommit in. Sen kan det finnas fall där det finns en negativ flygsäkerhetspåverkan om inte ändringen kommer till stånd och då hanterar Transportstyrelsen ansökan med prioritet.

Västerås/Eskilstuna

SFF: Vi upplever att Västerås, genom sin föreslagna luftrumsförändring, vill stänga allmänflyget ute.

TS: Flygplatsen måste ta ett helhetsgrepp och sätta sig ner med berörda för att komma fram till något bra.

ACR: ACR har skickat en skrivelse till Transportstyrelsen och ställt frågan om hur de ska prioritera i luftrummet vid Västerås. Idag finns 12 stycken olika avtal mellan flygplatsen/ATS:et och olika flygsportsklubbar. ACR kommer att samla till ett möte med berörda. SFF: Fallskärmsklubben Johannisberg upplever att de med kort varsel inte får fälla hoppare då skolflyg förekommer vid Hässlö.

ACR: Skolning har hög prioritet hos flygplatsen, vilket kan medföra att det ibland blir ett problem.

SSF: Vad gäller Eskilstunas luftrum är det viktigt att vi får vara med tidigt i processen för luftrumsändringen.

SAS: Samtidigt måste luftrummet vara anpassat så vi ej hamnar i G-luft.

SSF: IFR skolning under VMC bör kunna göras på annat sätt, dock med flygsäkerhet i fokus.

AOPA: Det ska enligt föreskriften hållas möten för att samordna.

Malmö

SAS: När kan det komma ett beslut på Kalmars APV:er?

TS: Kalmar flygplats fick ett godkännande, med villkor, i december 2017.

Villkoret är att en flygvaliderings med godkänt resultat ska vara genomförd innan proceduren får publiceras. Flygvalidering med godkänt resultat inkom till Transportstyrelsen i 3 juli 2018.

Sälen

LFV: Hur går det?

TS: Ansökan har ännu inte kommit till Transportstyrelsen.

LFV: Flygplatsen ligger vid Rörbäcksnäs ca 4 km från svensk-norska gränsen. CTR och TMA kommer till största delen att ligga i Sverige men även en del in i Norge. Inledningsvis planeras för ILS Cat II och III och

framöver Cat I. Banriktning är 15/33. Då Sälen har mycket skärmflygverksamhet så har man tagit fram en sektor för den verksamheten. Utövande av ATS kommer att ske med hjälp av RTC och skötas från Sundsvall.

TS: Vi bör ha fått mer information om Sälen till nästa luftrumsmöte.

5.2 Luftrumsförändringar FL 95+

Se bilaga 6

LFV: Är FRA segment tänkt att ersätta ”fly direct to?

NUAC: Systemet ska bli så bra så att vi ska kunna inte behöva använda ”DCT”.

LFV: Hur ska man kunna optimera färdvägen, då det är ständigt ökad flygtrafik?

NUAC: Vi har flera system som samverkar för att optimera färdvägen.

6 Information om Transportstyrelsens arbete med obemannade luftfartyg

Se bilaga 8

LFV: Måste alla drönare registreras?

TS: De som väger över 250 g måste registreras.

SAS: Exempelvis rör sig Hkp och drönare i samma luftrumsskick, hur ska man kunna reglera detta?

TS: Luftrummet är till för alla. Ett paradigmskifte vad gäller luftrummet är troligtvis på gång, ex geofencing. Planering samt teknik för att undvika varandra, GPS baserat.

SAS: Kommer vissa av nuvarande drönare att få flygförbud?

TS: Nej inte nödvändigtvis. De som är privat tillverkade ligger i open kategorin.

LFV: Vad står U för i U-space?

TS: Unmanned.

7 Information från flygbolag och intresseorganisationer

Se bilaga 8

Niklas Wiklander, LFV berättade om LFV arbete med regeringsuppdraget.

8 Föranmälda frågor**9 Övrigt**

Nästa möte

Den 10 april 2019 i Norrköping.

10 Avslutning

Christopher Montecinos avslutade mötet.

Vid protokollet

Justeras

Helen Ingerdotter

Christopher Montecinos