

Till allmänflygsäkerhetsrådet

Sektionen för luftrum och flygplatser (AGA)

2022-03-18

Sektionen för luftrum och flygplatser - AGA

Niclas Bergling – Flygplatsinspektör (2018-)



- PPL (sedan 2001, Bogser-behörighet / Sporre / mörker)
- Segelflyg (Sedan 1986, FI (S), IMC)
- CNS-mätflyg drygt 15 år nationellt/internationellt

Uppdrag sektionen för luftrum och flygplatser – område AGA

- Sektionen för luftrum och flygplatser svarar inom *hänsynsmålet säkerhet* för flygplatsfrågor enligt nedan och att representera som expertmyndighet för:
 - Flygplatsföreskrifter
 - Pröva och ge tillstånd
 - Medgivande om undantag (bl.a. markering av hinder)
 - Utöva tillsyn av flygplatser, helikopterflygplatser och hindermarkering

Tillsynsobjekt sektionen för luftrum och flygplatser

- Instrumentflygplatser (45 st, varav 38 EU cert)
- Helikopterflygplatser (23 st)
- Icke-instrumentflygplatser (3 st)
- Övriga inrättade flygplatser (ca 200 st)
- Övriga inrättade helikopterflygplatser (ca 80 st)
- Hindermarkering (ca 20 000 st)

Bakgrund

- Sektionen för luftrum och flygplatser (AGA):
 - analyserar händelserapporterna som kommer in till TS och skriver analysrapporter två ggr om året (halvår och helår)
 - Halvårsrapporten 2021: TSL 2021-8155
 - Årsrapporten 2020: TSL 2021-5125
 - har identifierat åtta fokusområden som bedöms vara strategiska för att behålla eller förbättra flygsäkerheten.
 - har fastställt ett säkerhetsnyckeltal för respektive fokusområde (antal händelser normaliserade med antalet luftrörelser- se årsrapporten för förklaring avseende dessa mål)

Bakgrund fortsättning

- Sektionen för luftrum och flygplatser (AGA):
 - värderar det faktiska utfallet för dessa fokusområden och jämför mot säkerhetsnyckeltalet genom en trendbevakning.
 - följer upp trender inom fokusområden
 - en stigande trend tolkas som en negativ utveckling för respektive fokusområde medan en fallande trend tolkas som en positiv utveckling för respektive fokusområde, enligt uppsatta mål.
 - genomför fördjupade analyser av ett fokusområde vid påvisade negativa trender samt icke måluppfyllnad.
- Ett fokusområde som inte uppfyller säkerhetsnyckeltalet 2020 som dessutom påvisar en stigande trend är Intrång på bana.
 - Antalet intrång på bana har ökat 2020 jämfört med 2019

Luftfartygrörelser

- Antalet luftfartygrörelser har minskat med 44,2% under 2020 jämfört med 2019
- Detta medför att uppfyllandet av säkerhetsnyckeltalet för intrång på bana påverkas i form av en stor ökning i utfall per 100 000 luftfartygsrörelser.
- Under första halvåret 2021 jfr med 2020 ytterligare minskning med 26,6% på antalet luftfartygsrörelser

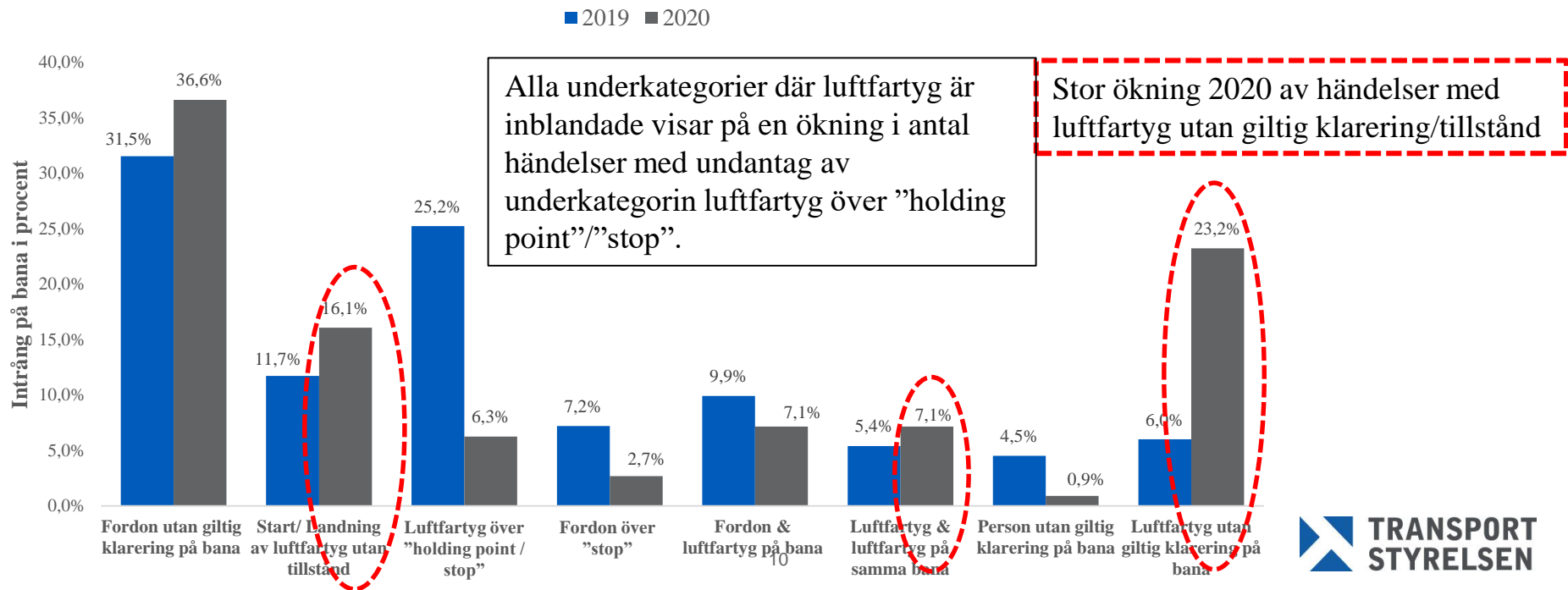
Fördjupad analys intrång på bana

- Intrång på bana har delats upp i flera underkategorier enligt *definitionen* av intrång på bana samt händelsernas beskrivning.
 - *Ett intrång på bana är bestämt som en händelse när ett luftfartyg, ett fordon eller en person utan gällande klarering eller tillstånd befinner sig på det skyddade området för start och landning på en flygplats.*
 - Underkategorierna är:
 - Fordon utan giltig klarering på bana
 - **Start/Landning av luftfartyg utan giltig klarering**
 - **Luftfartyg över "holding point"/"stop"**
 - Fordon över "stop"
 - Fordon & luftfartyg på samma bana
 - **Luftfartyg & luftfartyg på samma bana**
 - Person utan giltig klarering på bana
 - **Luftfartyg utan giltig klarering på bana**

Fördjupad analys intrång på bana

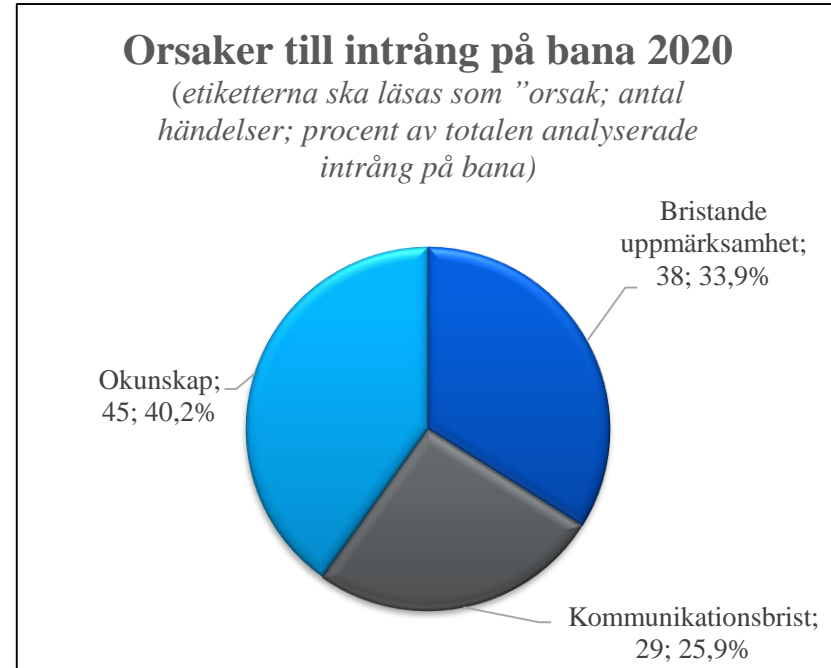
- Antalet luftfartygsrörelser på instrumentflygplatserna har beräknats som en kombination av
 - erhållen statistik över alla landningar och starter från innehavare av instrumentflygplats med kommersiell trafik från Transportstyrelsens trafikstatistik för svenska flygplatser i Rörelseregistret och
 - erhållen information i samband med de årliga driftstatusrapporterna från innehavare av instrumentflygplats utan kommersiell trafik.
- Orsakerna till intrång på bana har undersökts.

Intrång på bana delad i underkategorier – 2020 jämfört med 2019

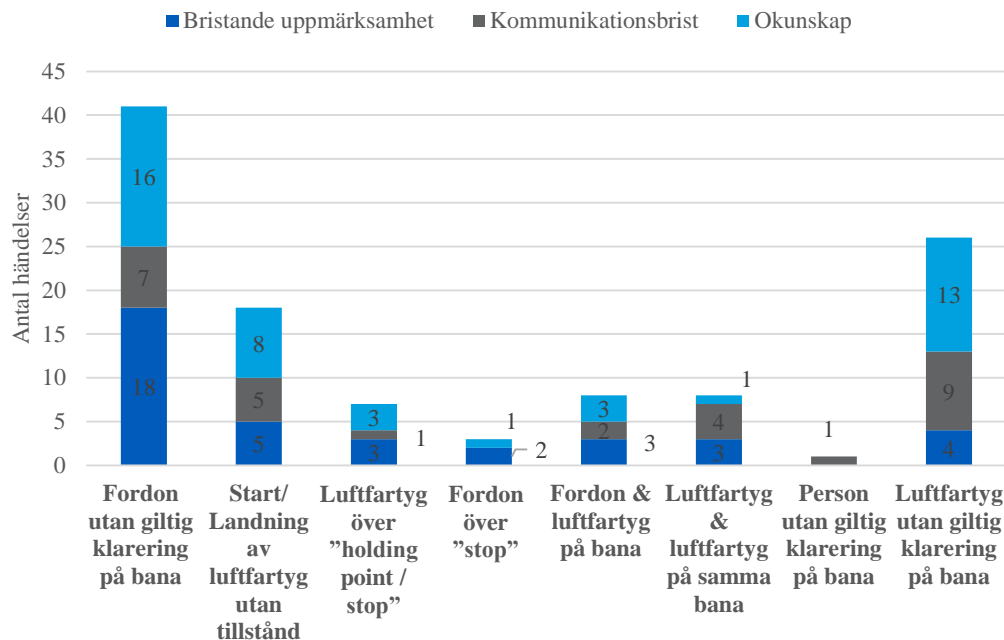


Orsaker till intrång på bana (alla underkategorier)

- *bristande uppmärksamhet* exempelvis när pilot eller bilförare glömmer ropa tornet, när pilot/bilförare/flygledare är ofokuserad, trött, stressad, håller på med annat, mm.
- *kommunikationsbrist* exempelvis när flygledare och pilot eller bilförare missförstår varandra, tekniskt fel i kommunikationen, annan typ av missförstånd, mm.
- *okunskap* exempelvis när man inte visste vad som gällde eller hur man ska agera/reagera.

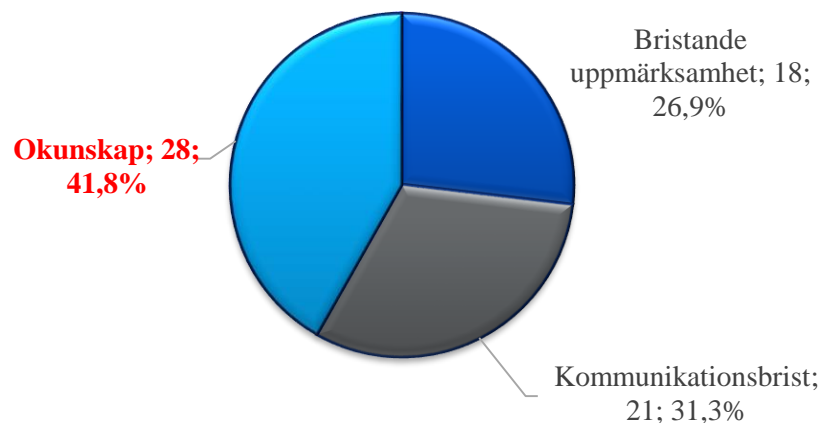


Orsaker till intrång på bana 2020 per underkategori



Orsaker till intrång på bana 2020 med luftfartyg inblandat

(etiketterna ska läsas som "orsak; antal händelser; procent av analyserade intrång på bana med luftfartyg inblandade)



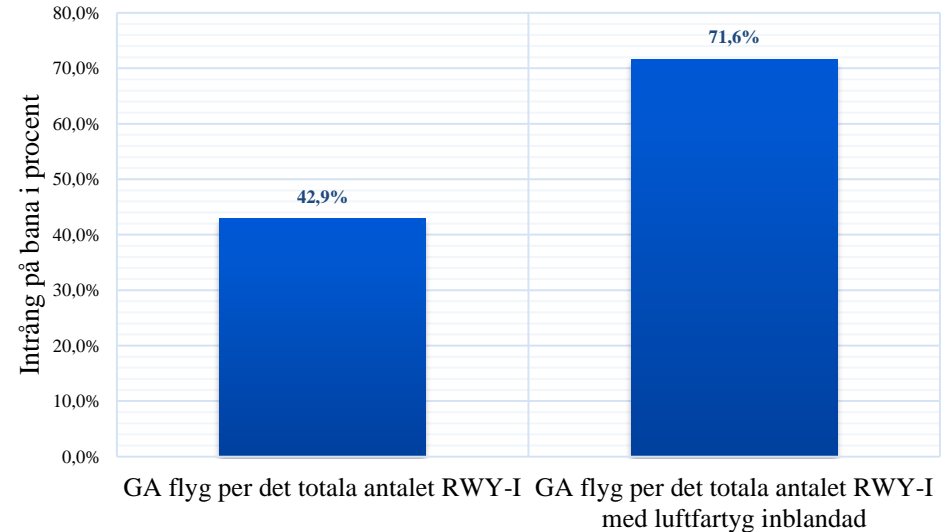
- **okunskap** - exempelvis när man inte visste vad som gällde eller hur man ska agera/reagera.

Intrång på bana där luftfartyg var inblandat

- Intrång på bana där luftfartyg var inblandat uppgår till 59,8%. (resterande är fordon)
- Av dessa händelser 71,6% är orsakade av allmänflyg dvs GA.
- Av alla analyserade händelser (Fordon+luftfartyg) står GA för 42,9%

Bidrag från allmänflyg till intrång på bana 2020

(GA = allmänflyg)



Avslutning

- COVID 19 har påverkat antalet luftfartygsrörelser från kommersiellt flyg negativt under 2020 samt 2021 (så långt vi har analyserat)
- Däremot har antalet luftfartygrörelser från allmänflyget ökat.
- Detta kan vara en av anledningarna till att intrång på bana med inblandning från allmänflyg är överrepresenterade i analysen.
- Detta kan också förklara varför underkategorin *luftfartyg över "holding point"/ "stop"* har minskat i antal. I denna underkategori oftast inkluderas händelser med passagerarflygplan.
- Den största orsaken till intrång på bana med luftfartyg inblandat är okunskap (41,8%) (se sid 12)