



KSAK/KSAK-M:s svar på TSF 2023:19 - Föreskrifter och allmänna råd om flygtrafikledningstjänst, ATS

Här följer KSAK/KSAK-M svar på remiss för TSF 2019:126 av förslag om ändring och allmänna råd om trafikledningstjänst, ATS.

Förord

Vi svarar på denna remiss först och främst utifrån att KSAK verkar som riksomfattande organisation för allmänflyget, företrädesvis för motordrivna flygplan och gyrokoptrar. Vi omfattar i princip samtliga svenska flygklubbar med 4500 medlemmar, 800 luftfartyg (Normalklass och UL) och flyger 45 000 flygtimmar per år. Företrädesvis på höjder från 500 ft till FL100. KSAK har även delegering av Transportstyrelsen för Nationella Ultralätta Flygplan och Nationella Lätta Flygplan enligt Transportstyrelsen TSFS 2020:85, Skotillstånd för 40st lokala utbildningsplatser för UL-certifikat samt innehar Flygsäkerhetsmässiga villkor för Skogsbrandsbevakning (Civilhjälpflyg) på uppdrag av MSB via Länsstyrelserna.

Föreskriftsförslaget

I remiss TSF 2019:126 har vi valt att inte kommentera militära luftfartyg då vi inte har några synpunkter. Vi noterar också att §14 a är justerat åter till tidigare grundregel vilket uppskattas och gynnar tillgången till luftrummet, enligt vår bedömning utan att minska flygsäkerheten.

§14 b

Vi önskar lättnad för tillträde till avgränsat område. Vid upprättande av avgränsande område som upprättas av flygtrafikledningstjänsten bör också densamma (ATS) kunna ge tillstånd för att bemannade luftfartyg erhåller tillträde till avgränsat område. Dvs att det inte bara är Transportstyrelsen som kan ge undantag för bemannande luftfartyg tillträde i avgränsat område.

Krav på lättnader avseende separation mellan IFR och VFR trafik

Vi ser en fortsatt hög flygsäkerhetsrisk med en allt för kraftfull separation av bemannade luftfartyg mellan IFR och VFR trafik. Till KSAK kommer det rapporter om separationer upp till 15-20 minuter vilket vi anser försämrar betydligt flygsäkerheten (speciellt för MTOM under 600kg). Att landa VFR, från holding till fullstopp, med ett luftfartyg under MTOM 1995kg tar oftast bara ett par minuter (3-5 min). Vi förordar maximalt 10 minuter separation mellan IFR och VFR. Undantag bör kunna göras åt båda förhållande, dvs kortare och längre separation ska vara möjliggörande.

Reflektion av trafikflygledningstjänstens arbetssätt

Vi efterlyser inte bara kompetens kring regelverk utan också kompetens och förståelse för hur regelverken fungerar operativt i luften utifrån flygförare (PIC). Det är möjligt att trafikledningstjänstens trafikledare bör öka kompetensen av operativa erfarenheter av framdrift av bemannade luftfartyg för att erhålla erfarenheterna och kunskaper om allmänflyget i allt större utsträckning än vad som görs idag. Ett förslag kan vara att ATS utbildningen omfattas av en respektive VFR och respektive IFR flygning från A till B om ca 2,5 timmar, totalt 5,0 timmar i luften. Jämför tidigare trafikledares möjligheter till att erhålla flygcertifikat.

Vi uppskattar möjligheten att kunna få svara på denna remiss.

Bromma 2024-01-31

Med vänliga hälsningar

Lars-Christer Andersson
Generalsekreterare