

PPR Information

Säkerhetsbevisning gällande trafik utanför ATS öppethållningstid vid ESOW

Innehåll

1	LOKALA TRAFIKFÖRESKRIFTER/PROCEDURER	1
1.1	TRAFIKVARV	1
1.2	Ankommande från väst (W)	2
1.3	Ankommande från öst (E)	3
2	BEGRÄNSNINGAR	3
2.1	ILS	3
2.1.1	ÅTGÄRD	3
2.2	FLYGRADIO	3
2.2.1	ÅTGÄRD	3
3	HÄNDELSE/ AVVIKELSERAPPORTERING	4

1 LOKALA TRAFIKFÖRESKRIFTER/PROCEDURER

1.1 TRAFIKVARV

Trafikvarv till RWY skall förläggas E RWY utanför TWR öppethållning, detta gäller all trafik.

På ESOW är maxantal samtida flygfarkoster i varvet tre (3) st. Vid start/landning kan fler förekomma. Om befälhavaren bedömer att trafiksituationen är för komplicerad eller att det är för mycket trafik skall beslut fattas om att avvakta med att angöra trafikvarvet samt starta/landa.

Avgående trafik ska efter start stiga till 1000 ft MSL i banans förlängning och lämna direkt mot utpasseringspunkt, sväng får ej påbörjas före passage av bantröskel (DER: Departure End of Runway). Uppsikt skall hållas mot eventuell etablerad trafik i trafikvarvet.

Ankommande VFR trafik skall, med undantag för SAR (Search and Rescue), HOSP (Sjukhus/ambulansflyg) samt POLICE FLIGHTS (Police flygningar) som har företräde före all annan trafik, passera in i området via de publicerade inpasseringspunkterna.

Vid oklarhet vilken bana som är i användning används inpasseringspunkt enligt vindriktning. Vind från norr som blåser mot söder, använd Vikhus samt Golfbanan. Vind från söder som blåser mot norr, använd Björksta och Romfartuna.

Vid flygning ovanför Västerås stad gäller minimum 2 000 ft höjd för bullerreducering. I övrigt gäller generella minimum höjder exempelvis 1 000 ft AGL över bebyggt område. Efter passage av staden, tillåtet att reducera höjden. Detta då flygplatsen inte anser att flygning över staden är i direkt anslutning med in- eller utflygning då detta först kan ske, enligt nedanstående text i form av trafikvarvet.

Bedömningslandning, motorbortfall i start och liknande övningar får endast genomföras om trafiksituationen och flygsäkerheten medger detta.

Flygplan etablerade i trafikvarvet har företräde framför all annan ankommande trafik utifrån. Utanför tornets öppethållningstider är gräsbanan stängt och får ej användas.

ESOW 2.21 MINSKNING AV BULLERSTÖRNING

Flygning över Västerås centrala delar, Irsta och Björnön bör undvikas under 2000 ft utom i direkt samband med in- eller utflygning.

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Flight should be avoided over the central part of Västerås, Irsta and Björnön below 2000 ft, except in direct connection to take-off or landing.

Om någon av flygplan i trafikvarvet väljer att förlänga sin medvind på grund av trafiksituation, så gäller detta även för bakomvarande flygplan. Detta för att inte bakomvarande flygplan skall hamna fel i turordning.

Detta gäller fram tills att trafiksituationen är återställd eller om gemensamt beslut med framförvarande tillåter att bakomvarande svänger bas och därmed hamnar före i turordningen.

Bana 01 inpasseringspunkter är Vikhus och Golfbanan.

Bana 01 utpasseringspunkter är Romfartuna och Björksta.

Bana 19 inpasseringspunkter är Romfartuna och Björksta.

Bana 19 utpasseringspunkter är Vikhus och golfbanan.

I övrigt gäller AIP.

1.2

Ankommande från väst (W)

Ankommande från W (Ankommande från Vikhus eller Romfartuna) går mot väntläge W. Passera över fältet till höger om taxibana C på 1 500 ft för att sedan angöra gällande trafikvarv. Höjdreducering sker i samband med gällande trafikbild och befälhavares bedömning, dock inte tidigare än efter att ha passerat rullbanan.



1.3 Ankommande från öst (E)

Ankommande från E (Ankommande från Björksta eller Golfbanan) går mot väntläge E. Höjdreducering till trafikvarvshöjd sker i färd från väntläge E mot flygplatsen,

På befälhavares egen bedömning i samband med rådande trafikbild, kan man ansluta direkt på varvet på östra sidan om fältet utan att passera över fältet.

2 BEGRÄNSNINGAR

2.1 ILS

På Stockholm-Västerås flygplats finns en ILS, bana 19. ILS övervakas av flygtrafikledningen och kravet är att den övervakas då denne är på plats. ILS är dock alltid igång då bedömningen är att i en nödsituation är det bättre att ILS är igång istället för avstängd. I dialog med de flygskolor som återfinns på Stockholm-Västerås flygplats framgår det att det inte råder några operativa begränsningar att använda sig av ILS utanför ATS öppettider.

Risker som återfinns med nyttjande av ILS utanför flygplatsens öppethållning då denna ej övervakas är:

- Ingen signal från i luften, kan uppstå vid exempelvis skador orsakade av åska, underkylt regn med isbildning, kraftigt snöfall med påverkan på antenner eller reflektionsytor, större fåglar eller mängder av fåglar på antenner.
- Felaktig signal i luften, skulle kunna orsakas av internt fel samt om någon ställer upp stora fordon eller liknande på ett för nära avstånd till sändarna, som orsakar reflektioner
- Avbrott på ledningar till ILS samt fordon som passerar vid antenner (sensitive area) ex gräsklippning

2.1.1 ÅTGÄRD

I ett led att säkerställa säkra inflygningar utanför tornets öppethållning så tillåts endast VFR flygning utanför tornets öppethållningstid. Dvs. att ILS kan nyttjas, förutsatt att det är VMC och att befälhavaren har visuell kontakt med rullbanan för att säkerställa en korrekt inflygning.

2.2 FLYGRADIO

Radiokommunikation sker på olika språk hos operatörer/brukare på ESOW i avsaknad av kompetens/tillåtelse att använda sig av det svenska- och eller det engelska språket vilket kan generera missförstånd på manöverområde och i luften.

Då luftrummet utanför ATS öppethållning blir till klass G, krävs inte radiopassning/radioinstallationer på flyg vid flygning i G luft. Detta medför risken att flygtrafik inte blir medveten om varandra och positioner i relation till varandra, således finns risken av konflikt och/eller kollisionstillbud.

2.2.1 ÅTGÄRD

För att aktivt motverka möjliga missförstånd och otydlig radiokommunikation, som kan leda till kraftigt reducerad flygsäkerhet har flygplatsen förtydligat angörande av trafikvarvet samt start och landnings procedurer för att minimera möjliga missförstånd mellan piloter på grund av att de följer olika procedurer/trafikvarv samt inte förstår varandra.

I ett ytterligare led att höja flygsäkerheten, kräver flygplatsen att all trafik som nyttjar Stockholm-Västerås Flygplats infrastruktur utanför ATS öppethållning har antingen en installerad flygradio, eller nyttjar en handburen flygradio.

Denna radio ska vara igång och piloten ska utöva aktiv radiopassning (lyssna på radion). Flygplatsen rekommenderar även att piloterna talar i radion om deras intentioner och dylikt, trots att luftrummet utanför ATS öppethållning blir till klass G.

3 HÄNDELSE/ AVVIKELSERAPPORTERING

Samtliga brukare/operatörer skall rapportera alla avvikande händelser och incidenter som har en flygsäkerhetspåverkan och som sker på Stockholm-Västerås flygplats och på/i närliggande luft via QOMS eller via flygplatsens hemsida.