

SVAR TILL REMISSYTTRANDE FRÅN UPPLANDS VÄSBY

Upplands Väsby kommun har i sitt remissyttrande begärt svar på tre frågor angående "Utredning sned inflygning" TB del II, bilaga 3.5.

Nedan följer beskrivning av frågeställningar med tillhörande svar.

Fråga 1. Under moment 3 är slutsatsen att gällande internationella PANS OPS-bestämmelser "gör förfarandet helt orealistiskt". Föreligger det något speciellt på Arlanda som gör ett förfarande enligt PANS OPS-krav orealistiskt?

Svar till fråga 1: Moment 3 beskriver de simuleringar som gjordes under 2004 med B737 (kategori C flygplan) simulator. Simuleringen utfördes för att undersöka hur max tillåten sned inflygning till bana 01R, i detta fall från väster, innebar flygoperationellt.

PANS OPS anger att maxvärdet för sned inflygning är 15° för kategori C och D flygplan, dvs att vinkeln mellan inflygningens kursangivelse och banans riktning får maximalt vara 15°. Dessutom anger PANS OPS att skärningspunkten inte får vara närmare än 1400 m från landningströskeln. Med dessa gränsvärden från PANS OPS blev bedömningen både från den pilot som flög vid simuleringen samt den inspektör som deltog vid simuleringen att avståndet 1400 m i kombination med vinkeln 15° inte var lämpligt ur ett flygsäkerhetsperspektiv. Sväng i sent skede före landning och på låg höjd är inte att rekommendera och framförallt inte i kombination med startande trafik på parallellbanan. Motsvarande inflygning med ett kategori D flygplan skulle dessutom innebära att sväng före landning genomförs med högre fart än med ett kategori C flygplan vilket ytterligare försämrar lämpligheten ur ett flygsäkerhetsperspektiv.

Dessutom genomfördes en simulering med en måttlig sidvind på 20 kt och trots den relativt svaga sidvinden bedömdes inflygningen olämplig. Vid simuleringar brukar normalt sidvind 40 kt nyttjas för att tillse att tillräckliga marginaler finns ur ett flygsäkerhetsperspektiv.

Viktigt att ha i åtanke är att PANS OPS (ICAO Doc 8168) är ett internationellt regelverk som beskriver konstruktionsparametrar för in- och utflygningsprocedurer och skall även kunna nyttjas för flygplatser som har en annan hindersituation, exempelvis berg i närheten av inflygningen och/eller banan. För en sådan flygplats kan det vara helt nödvändigt att kunna göra en sned inflygning som beskrivs ovan för att överhuvudtaget kunna landa på flygplatsen. Oftast innebär det speciella krav för att få landa på denna typ av flygplatser, exempelvis träning av piloter för att få erfarenhet av rådande situation. Men detta är inte realistiskt för internationell trafik med stora flygbolag och ett stort antal piloter som skall kunna flyga till Arlanda utan särskild träning.

Bedömningen ”gör förfarandet helt orealistiskt” är en sammanfattning av den simulering som genomfördes och med utgångspunkt att inflygningen även skall kunna göras med kategori D flygplan. Kombinationen att Arlanda har en parallellbana och att tung trafik, kategori D flygplan, är vanligt förekommande samt att det inte är av hinderskäl som sned inflygning måste genomföras gör att den sammanfattande bedömningen blir att sned inflygning är orealistisk.

Fråga 2. Frågor som också må besvaras angående utförda simuleringar 2004 är varför inflygningen i bilaga 5 slutfördes och får ligga till grund för en slutsats trots en pilotmässigt undermåligt utförd LLZ-del av inflygningen? Och vad representerar THR 32 i detta sammanhang?

Svar till fråga 2: Om frågeställningen syftar till att simulerad inflygning enligt bilaga 5 visar att flygplanet inte är linjerad med simulerad sträckning av LLZ-inflygningen är detta helt korrekt iakttaget. Av detta skäl genomfördes motsvarande inflygning ytterligare en gång vilket visas i bilaga 6. Detta för att säkerställa att inflygningen blev korrekt bedömd.

THR 32 är felskrivet och skall vara THR 01R.

*Fråga 3. Det blir vilseledande då moment 3 behandlar inflygningar från väst medan slutsatsen i moment 4 gäller inflygningar från öst. Det verkar som att slutsatsen gällande den **östliga** inflygningen ligger som grund till att förhindra vidare utredning av den **västliga** inflygningen. Stämmer det?*

Svar till fråga 3: Detta stämmer inte. Utredningen behandlar en sned inflygning sett ur olika perspektiv. De förutsättningar som låg till grund för den simulering som gjordes 2004 var att bedöma en sned inflygning, som utnyttjar de enligt PANS OPS maximala gränsvärdena, ur en flygoperationell synvinkel. Om inflygningen simuleras från väster eller öster i detta sammanhang är oväsentligt. Simuleringen visar att det är olämpligt att den sneda inflygningen angör banans riktning med maximala 15° i kombination med minsta möjliga distans till tröskel 01R (1400 m).

Vinkeln mellan inflygningens kursangivelse och banans riktning får maximalt vara 15° enligt PANS OP. Detta innebär att det är enklare att undvika Upplands Väsby från väst än från öst. Detta var utgångspunkten vid val av procedur att prova i simulator.