

Civilflyget på villovägar **INOM MILITÄRA** övningsområden



Det blir allt vanligare med intrång i de special-upprättade restriktionsområdena. Privatflyget står för den största andelen intrång. Men det sker även incidenter med trafikflygplan och militära flygplan. Ett problem som har ökat de senaste tio åren.

TEXT **MARTIN TRANKELL**

Det är bristande rutiner som ligger bakom det stora antalet rapporterade kränkningar. Detta rapporterar Statens Haverikommission i en utredning som släpptes i höstas. Och på SHK är man inte främmande för problematiken. Under många år har antalet kränkingsincidenter kraftigt ökat. Tendensen gäller inte bara Sveriges utan även de flesta andra länderna i Europa – något som fått europeiska flygsäkerhetsorganisationer att inleda en utökad satsning på resurser och utbildningar.

I slutet av 2009 hamnade två JAS-piloter under utredarnas förstoringsglas. De båda piloterna hade under hösten varit var på väg från sin bas i Ronneby till Visbybasen på Gotland. Flygningen hade fortgått utan problem och flygplanen kom snart ut över Östersjön. På flygledningscentralen i Stockholm hade man kontakt med flygplanen

och bistod med radarledning. I detta fall åligger det flygledaren att informera och separera flygplanen från eventuella kända faror längs vägen. Dessvärre hade flygledaren denna dag inte tillgång till fullständig information om områdets restriktionsområden – ett resultat av en miss i kommunikation tidigare under dagen.

Varken flygledaren eller piloterna kunde därför veta att ett aktivt skjutområde var upprättat utefter flygvägen.

På förmiddagen hade Försvarsmakten upprättat det militära skjutområdet över Östersjön. Målet var att med skarp ammunition övningsskjuta från fartyget Visby och bekämpa luftbogserade mål. En övningsledare hade ansvarat för att aktivera varningsområdet och meddelat bland annat Sjöbevakningscentralen på fastlandet och

Flygledningscentralen i Malmö.

Dessvärre fanns det inte någon fastställd rutin i Malmö för att meddela andra flygledningscentraler om denna typ av övning. Flygledningen i Stockholm var därför ovetandes om att flottan genomförde skarpskjutning över Östersjön.

Ombord på fartyget Visby upptäcktes de annalkande flygplanen på fartygets flygradar. Övningsledaren beordrade därefter omedelbart eldförbud och de båda JAS-flygplanen kunde passera obehindrat.

Tack vare rutinerna på Visby och det snabba ingripandet från övningsledaren var det ingen fara den här gången – men problemet med luftrumsintrång illustreras väl av incidenten. I Sverige finns det ett hundratal restriktionsområden (R-områden) upprättade och utmärkta på de internationella flygkartorna. För att passera krävs ett speciellt tillstånd från flygtrafikledningen. Utöver dessa områden upprättas flera gånger per år tillfälliga R-områden under till exempel militära övningar – något som skedde i samband med Visby-incidenten.

Anledningen till att upprätta eller aktivera



Foto: Marcus Bengtsson

Fakta restriktionsområden

I Sverige finns det två typer av flygförbudszoner. Den vanligaste formen är så kallade R-områden (restriktionsområden). Här rör det sig om stängda zoner där inget flygplan får passera in utan speciellt tillstånd. Ofta är restriktionsområden upprättade över militära anläggningar och övningsområden. Vanligt är också att bullerkänsliga platser, forskningsstationer och vissa nationalparker skyddas av restriktionsområden.

Alternativet är att upprätta ett så kallad D-område (danger area). Denna form av område förbjuder inte flygplan att passera i närheten. Dock varnar de för en flygsäkerhetsfara som bör undvikas. Oftast rör det sig om områden där sprängningar är vanliga – till exempel runt gruvor. Transportstyrelsen hanterar ett knappt hundratal incidenter som rör landets restriktionsområden varje år. Av dessa är inte alla kränkningar av luftfartyg – utan också miss i rutiner kring hanteringen av luftrummet från flygledare, skjutledare och myndigheter.

ett R-område kan vara många. Ett av Europas största R-områden finns runt Esrangebasen i Kiruna. Där sker det upprepade raketuppskjutningar och laserexperiment som kan komma vilsna flygplan till onåd. Även vissa nationalparker och bullerkänsliga områden skyddas numera av R-områden. Det är alltså inte bara militären som utnyttjar restriktionsområden i sin verksamhet.

Flygplan som otillåtet kränker restriktionsområden utgör ett av de allvarligaste återkommande tillbudena vi har i svenska luftrum. Privatflyget står för drygt 60 procent av alla luftrumsintrång – detta enligt en utredning som Transportstyrelsen sammanställde 2008. I denna siffra inkluderas också de många intrången i flygplatsers kontrollzoner.

Rent statistiskt sett är intrången i restriktionsområden faktiskt relativt ovanliga. Knappt ett av tio anmälda intrångstillbud sker i restriktionsområden (de andra sker i kontrollerade luftrum runt till exempel flygplatser). Däremot leder kränkningarna av R-områden nästan alltid till ett allvarlig situation där de ombordvarande på flygplanet utsatts för en säkerhetsrisk. Det är inte helt ovanligt att akti-

I en artikel påpekade man att även många militära skjutledare är dåligt utbildade eller glömer att upprätta övningarnas restriktionsområden.



va skjutområden passerats utan färdtillstånd. Haverikommissionen ser därför allvarligt på händelserna. Försvarsmakten är heller inte helt glad över händelserna. Officerstidningen tog upp problemet nyligen. I en artikel påpekade man att även många militära skjutledare är dåligt utbildade eller glömmar att upprätta övningarnas restriktionsområden. Ett påpekande som stöds av Haverikommissionens rapport.

Det stora problemet med dessa intrång är att militären ofta måste avbryta sina kostsamma övningar. Utöver Försvarsmaktens ekonomiska förlust faller också det administrativa arbetet på den ansvarige flygledaren – varför arbetsbelastningen på ATS-enheten också ökar. Oftast är piloten själv inte medveten om att denne passerat in i ett R-område – men ibland sker det också missuppfattningar i kommunikation mellan pilot, flygledare och andra myndigheter.

Problemet har ökat så pass mycket de senaste tio åren att den europeiska flygledningscentralen Eurocontrol tillsatt en utredningsgrupp. Målet är att gå till botten med problematiken och försöka minska antalet incidenter i fram-

tiden. Än så länge har alla tillbud i Sverige slutat lyckligt. Men risken för vådaskott är naturligtvis alltid stor. I huvudsak fokuserar Eurocontrol på att utveckla bättre procedurer för piloter och flygledare – men också för myndigheter och att underlätta informations-spridande. Just nu är privatflyget den största boven – men det sker då och då incidenter även med trafikflygplan och med militärens egna flygplan.

Det är först på senare år som det blivit möjligt att digitalt uppdatera kartor och navigationsvarning direkt på internet. Eurocontrol framhåller därför att de europeiska länderna måste bli bättre på att göra sina varningar mer lättlästa och förståeliga. Dessutom måste piloterna få en bättre utbildning i hur restriktionsområden upprättas och hur navigationsvarningar bör utläsas. Kanske har också den stora informationsutflyttningen till internet bidragit till att skapa större problem – då många piloter i dag lätt går vilse i informationsdjungeln.

Haverikommissionen bekräftar i en rapport att osäkerheten kring restriktionsområden verkar vara stor. Flygledare är osäkra på var den aktuella informationen bör publiceras och vem som är huvudansvarig. Ytterligare problem med konverteringar mellan flygvärldens höjdangivelser i fot och militärens standard i meter har tidigare skapat förvirring. Nu ska Transportstyrelsen tillsammans med berörda parter försöka arbeta fram nya, säkrare rutiner. Senast den 30 april ska utredningen vara klar och redovisas för Haverikommissionen.



Foto: Jan Rippl



Luftrumsintrång i statistik

Var sker kränkningarna?

- | | |
|---------------------------|---|
| ■ Kontrollområde (48%) | ■ Allmänflyg (62%) |
| ■ Kontrozon (44%) | ■ Okänt luftfartyg (27%) |
| ■ Restriktionsområde (8%) | ■ Militär och statlig flygverksamhet (5%) |
| | ■ Kommersiell flygtrafik (6%) |

