



FLYGLEDAREN

EN TIDNING FRÅN SATCA



1 2023

STYRELSEN

Rickard Berviad
ESGP
ordforande@satca.com

Ordförande

Kenneth Simonsson
ESMM
ekonomi@satca.com

Kassör

Axel Leonhardt
ESMS
sekr@satca.com

Sekreterare

Christoffer Edman
ESOS
flygsakgrp@satce.com

Flygsäkerhets-
gruppen

Sofia Lundgren
ESOS
ypgrp@satca.com

Yrkespolitiska
gruppen

Sara Lindhult
ESGG
ifatca@satca.com

IFATCA

Olof Schäfer
ESNU
nord@satca.com

Sammankall.
nord

Olivia Berg
ESMS
syd@satca.com

Sammankall.
syd

Fredrik Olsson
ESOK
vast@satca.com

Sammankall.
väst

Caroline Nilsson
ESKN
ost@satca.com

tf Sammakall.
ost

Anton Botin
ESGT
supp@satca.com

Suppleant

ADRESS

SATCA
Box 732
114 79 Stockholm

WWW.SATCA.COM

Christian Olsson
webmaster@satca.com

FLYGLEDAREN

Ansvarig utgivare
Rickard Berviad

Layout
Marcus Bergh

Redaktör
Sara Lindhult
flygledaren@satca.com

Tryck & distribution
Copygraf AB

Redaktionen förbehåller sig rätten att redigera insänt material. Dock inga större förändringar utan att kontakta upphovsmannen. Insänt material behöver inte nödvändigtvis spegla föreningens åsikter.



LEDARE

Nytt år och nya möjligheter. I skrivande stund så förbereder vi inom styrelsen det sista inför årets flygsäkerhetsseminarie. Årets tema är Flygledning i kris. Detta har jag fått många kommentarer om. Frågan som oftast ställs är ju om vi från föreningen anser att flygledningen i Sverige är i kris. Nej, det anser vi inte. Det vi med årets seminarium vill belysa är helt enkelt vad som kan bli verklighet i händelse av ofred. Alltså när det blir oroligheter i det omedelbara närområdet så som för bland annat våra polska kollegor. Efter pandemin så har flyget återhämtat sig till ungefär 90% av 2019 års trafik. Dessa 90% hanteras dock, på grund av kriget i Ukraina, i bara 80% av luftrummet. Det är bland annat detta vi menar med Flygledning i kris. Jag hoppas vi kommer träffa många medlemmar där, och jag vet att det är ett gediget program som väntar.

Jag hoppas som sagt på ett stort deltagande vid årets seminarium. Självklart för att jag tycker att ämnet är viktigt, men också för att vi inom styrelsen behöver er hjälp. De senaste åren har jag fått frågan varför man ska vara med i föreningen och vad vi kan påverka. Vi kommer att diskutera detta på plats på årsmötet, men den diskussionen är alltid aktuell. Det som vi inom föreningen kan vara med och påverka är helt upp till er medlemmar. Vi finns där för er och tar de strider och diskussioner som ni anser är viktiga. Vi har tappat medlemmar de senaste åren av flera anledningar. Men om ni därute inte tycker att vi jobbar med aktuella frågor för flygledarna i Sverige så bjuder jag in er att säga det. Kom till oss och säg vad ni vill ha ut från er förening.

Varför ska man då vara medlem i Svensk Flygledareförening? För att ni ska ha en möjlighet att påverka och stå starka gemensamt. Att vara medlem i facket ser de flesta som en självklarhet, så även jag. Ett medlemskap i föreningen är ett komplement till ert fackliga medlemskap. Det faktum att vi är två olika organisationer skapar styrka och ökar vår möjlighet att påverka, både nationellt och internationellt. Men vi behöver er!

Med detta vill jag därför tacka er för att ni gör just det. Ni som är medlemmar därute står för en stark gemenskap och för en möjlighet att påverka er egen framtid. Samarbetet mellan oss och ST, Unionen, Vision med flera är fortsatt starkt och vi kan bara bli starkare. Det är ni medlemmar som gör oss starka.

Ordförande
Svensk Flygledareförening

INITIATIV FÖR ATT ETABLERA EN INKLUDERANDE OCH MÅNGFALD KULTUR INOM FLYGSEKTORN

Av: Helena Sjöström

I november 2022 var jag inbjuden att hålla en presentation vid en workshop i Amsterdam som arrangerades gemensamt av LVNL, EUROCONTROL, Skyguide och EASA. Ämnet var Mångfald och Inkludering och representanter från AviaAll, BULATSA, CAOP, DSNA, EAAP, ECAC, ENAV, EPAN (European Pride in Aviation), ETF, EUROCAE, CANSO, IAWA, IFATCA, Irish Aviation Authority, Leiden University, NATS, NAV Portugal, NLR, PANSA, Skeyes och T-C Alliance deltog också.

ATM-sektorn har god anledning att utveckla ett systematiskt tänkande för att öka Inkludering och Mångfald för att främja hållbarhet, flygsäkerhet och för att säkerställa personalförsörjningen i framtiden. Det här arbetet länkar direkt till EU-direktiv, lagar och till FNs globala mål för hållbarhet. Med över 55 000 anställda, varav 17 800 flygledare i 37 ANSP och 62 ACC/ATCC i Europa plus ett stort antal TWR och APP-centraler, finns ett stort behov att skapa ett sammanhang där "best practises" kan delas, utbildning skräddarsys för ATM och att hela sektorn förknippas med inkludering, mångfald och förnyelse. Begreppet mångfald innefattar (men är inte begränsat till) genus, ålder, funktionalitet, nationalitet, etnicitet, sexualitet, utbildning, familjesituation och kognitiv förmåga.

VARFÖR ÄR DET VIKTIGT?

• Safety

Ett av huvudargumenten för arbete inom det här ämnet hänger starkt ihop med Psykologisk Säkerhet. Uttrycket

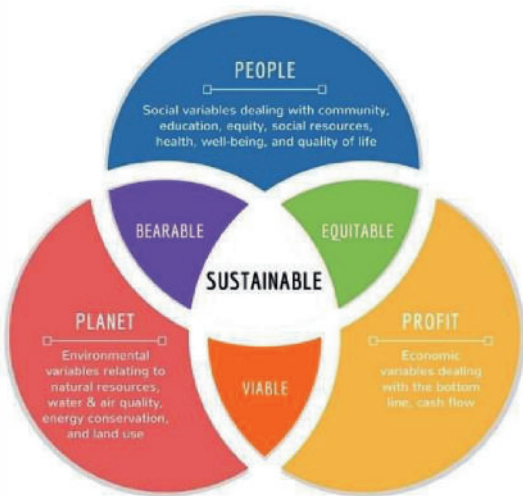
myntades av Amy Edmondson, psykologiprofessor på Harvard. Enligt Amy är definitionen på psykologisk säkerhet "En tro på att man inte kommer att straffas eller förödmjukas för att man tar upp idéer, frågor, oro eller misstag" vilket i sin tur är ett fundament för ökad produktivitet och utveckling. Känns det igen från Just Culture och Positiv Säkerhetskultur?

• Personalförsörjning

Brist på kvalificerad personal är en sjukdom som kroniskt förföljer flygsektorn och problemet förväntas öka under de kommande åren (Lutte, 2019, IATA - Aviation Workforce Skills & Training Report). Trots det lyckas flygbranschen dåligt med rekrytering bland de grupper som redan är underrepresenterade.

• Hållbarhet

Ofta associeras hållbarhet med miljö- eller ekologiska spörsmål. Men miljö är bara en aspekt av begreppet hållbarhet som egentligen vilar på tre ben: Förbättring av medarbetare och omgivning; reducering av en organisations miljöpåverkan och att uppnå ekonomiska och finansiella mål.



2020 introducerade EU sin Gender Equality Strategy 2020-2025, som bl.a. säger att EU-kommissionen skall ha med ett jämställdhetsperspektiv i alla EU-policyer. På global nivå har ICAO etablerat något som kallas The Air Transport Gender Equality Initiative. Genom att tillhandahålla statistik och prognoser avses detta kunna bli ett verktyg för att hjälpa stater att identifiera genusglapp i personalplanering och utbildning och för att belysa jämställdhetsproblem. Samarbete och diskussioner med ILO och UNESCO skall bidra till "best practises" i insamlandet av data med målet att föra in den informationen i ICAOs manual: Global And Regional 20 Year Forecasts: Pilots, Maintenance Personnel, Air Traffic Controllers. (Doc 9956)

På workshopen i Amsterdam i november blev det otroligt tydligt att detta nu är något som de största drakarna bland Europas ANSP satsar mycket stora resurser på. CEOs (ung. generaldirektörerna) för LVNL (Nederländerna), Skyguide (Schweiz) och NATS (Storbritannien) talade alla varmt om att detta är något som kommer att genomsyra allt arbete som sker inom deras ANSPer och att alla ansträngningar för att utjämna könsfördelningen i personalsammansättningen skall göras. Att de överhuvudtaget var där är ett stort

bevis på hur viktigt detta är. Samtidigt som många ANSP nu påbörjat det här arbetet behöver också ansträngningar göras för mångfald bortom genus. Etnicitet, religion osv osv.

Organisatörerna av workshopen har nu producerat ett s.k. Think Paper som är baserat på vad vi kom fram till under dagarna i Amsterdam. Däri föreslås en europeisk arbetsgrupp och framtagandet av en plattform och en verktygslåda för arbete med dessa frågor.

2018-2019 var jag med i en arbetsgrupp i IFATCA som tog fram siffror över könsfördelningen bland flygledare i hela världen. Då var 23 % av flygledarna i Europa kvinnor. Sverige låg ganska bra till med 39 %. Sedan dess vet vi ju att ett antal kvinnliga FL i Sverige har gått i pension, och de nya kurserna med elever har en fördelning på ungefär 20-25 % kvinnor per kurs. Om vi inte lyckas komma tillrätta med det här går vi mot en kår med oerhört sned könsfördelning. Otaliga vetenskapliga undersökningar de senaste 20 åren visar att det är rent ut sagt uselt för företag och organisationer, både med tanke på produktivitet och finansiella resultat. Stöd för detta hittas hur enkelt som helst genom att söka på t ex Harvard Business Review eller McKinsey Consulting, för att bara nämna två av de allra största.

Av: Rickard Berviad

En sak som verkligen utmärker oss i Norden är vårt nära samarbete mellan länderna. Jag har ofta sagt att den största fördelen och anledningen att stötta föreningens arbete är vårt internationella arbete. Detta utmärker sig som mest mellan oss nordiska länder. Övriga föreningar i Norden är både förening och fackförbund. Därför är även ST med på samarbetet i Norden och svarar då för de rent fackliga frågorna såsom avtalsförhandlingar och lönefrågor. Det är tack vare detta nära samarbete som de nordiska länderna ses som en kraft att räkna med internationellt, och speciellt på den europeiska scenen.

När det då blev dags för den finländska föreningen att fira 70 år så var alla de nordiska föreningarna bjudna till Helsingfors. Från Sverige så var jag på plats tillsammans med min fru som vänligt nog var inbjuden även hon, detta är jag självklart väldigt tacksam för. Även IFATCA var representerat av dess europeiska ordförande Frederic Deleau. Övriga gäster var finska flygvapenchefen, bolagsrepresentanter från den finska flygindustrin samt ett stort antal medlemmar från den finska flygledarföreningen. Firandet gav ett ypperligt tillfälle att återigen träffa våra nordiska grannar och även våra europeiska vänner. Både för att prata arbete, men under festliga förhållanden, och för att umgås med dem som jag sedan flera år ser som mina personliga vänner.

Då denna tillställning inte var ett officiellt möte mellan våra länder så begav jag mig mot Helsingfors med ett mycket avslappnat sinne. Självklart så kunde vi passa på att mötas som kollegor också, men i första hand var detta en festlig tillställning. När vi landade på Helsinki-Vaanta i full snöstorm så kände vi oss

verkligen varmt välkomna! Flyget dit gick utan problem men det var svårare att ta sig från flygplatsen till hotellet. Den dagen föll det ungefär 30 centimeter snö på ett dygn. För oss som skulle flyga hem igen redan nästa dag så fanns det en viss oro. Men snö är inget som finländare är främmande för så det var ingen försening vare sig dit eller hem. Väl på plats så steg vi in på hotellet samtidigt som den finska föreningens styrelse avslutade sitt styrelsemöte och vi fick direkt presenteras för samtliga. Efter denna pandemi som vi har genomlidit nu så känner jag verkligen att man har saknat att träffas. En halvtimme efter att jag hade anlänt till hotellet så hade jag i hotellbaren blivit presenterad för de få finska styrelsemedlemmar jag inte träffat sedan tidigare och även fått en snabb presentation av vilka frågor som i nuläget bearbetas av våra finska kollegor. Efter det var det en snabb matbit innan man fick svida om till ovanligt stiliga kläder.

Under själva middagen så fick vi efter en snabb presentationsrunda avnjuta både god mat och flertalet långa tal. De första talen var på engelska och kunde därför följas lätt. Vidare, med början på finska flygvapenchefen, så genomfördes flertalet tal på finska. Efter en stund av oförstående leenden och försök att skratta på rätt ställen så kunde våra finska bordsgrannar hjälpligt översätta vad som sades. Flertalet gånger nämndes det internationella säkerhetsläget som nu råder, den ryska aggressionen och även Finland och Sveriges NATO-ansökan. En intressant del i talet från flygvapenchefen var en parallell som drogs till finska vinterkriget. Han sa då att i det nu pågående kriget i Ukraina så förbrukas det nu mer ammunition per dag än vad som förbrukades under hela finska vinterkriget. Det sätter lite perspektiv till

det rena helvete som nu pågår i Ukraina.

Med det nuvarande säkerhetsläget i världen så tycker jag verkligen att samarbete är det viktigaste vi har. Det vi ser bland våra nordiska grannar är därför ett lysande exempel på detta. Jag tackar

väldigt mycket för inbjudan från den finska föreningen och för en mycket lyckad tillställning. Vi håller alltid kontakten och anser att det internationella samarbetet vi har är bland det viktigaste vi kan fortsätta underhålla.

SATCAs ordförande Rickard Berviand och FATCAs ordförande Markku Puumalainen med respektive



DRONEREQUEST

Av: Mattias Welanders, ESGP

Drönarflygningar är ett ständigt ökande fenomen, så även i kontrollerad luft. Jag kom till Säve i början av 2020 och redan då hade vi en betydande mängd drönarförfrågningar, ofta flera om dagen och inte sällan flera samtidigt. 2022 hade vi ca 800st och vi kan se att ökningen än så länge är exponentiell.

Sedan tidigare var jag van vid korta drönaruppdrag såsom mäklare som fotar en fastighet under några minuter, i Göteborg var det dock annorlunda. De två främsta kategorierna var byggbranschen och polisen. Båda vill ofta flyga i flera timmar när de är uppe, och eftersom nästan hela stan ligger inom kontrollzonen blir det många sådana förfrågningar. Total flygtid för drönare i Säve CTR var en bit över 1,000 timmar förra året, dvs mer än 1 timme per flygning i snitt.

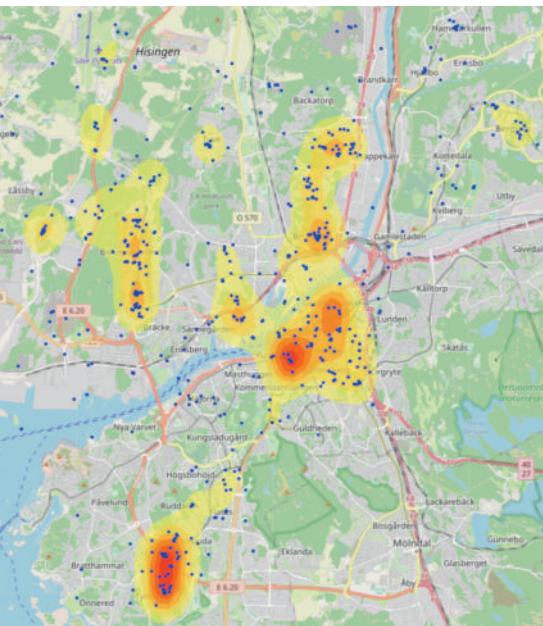
Den rutin som fanns på plats sedan tidigare var att man tog emot ett kartunderlag från piloten, normalt via epost men ibland på hederliga papper. De kartor som kom var av mycket varierande kvalitet, ibland var kartan väldigt

”inzoomad” och man såg i princip bara en gata. Då fick man börja leta på andra sätt för att hitta var den platsen var i förhållande till flygplatsen och i förhållande till eventuella sektorer. Om somrarna hanterar man flera hundra rörelser om dagen i Sävatornet (468 rörelser var toppnoteringen en dag i juni) och tidig morgon, sen kväll samt vid måltidsuppehåll är man ensam i tornet.

Arbetet med att först ta emot drönarunderlagen, eventuellt reda ut geografin, svara vederbörande med ett löpnummer (att hänvisa till på dagen för flygning) samt arkivera underlaget under detta löpnummer för att hitta det senare var kapacitetskrävande om man samtidigt satt i position (drönaraktivitet hade identifierats som en av toppriskerna vid ATS Säve). Ännu värre var det då drönarpiloter trodde att de var extra hjälpsamma och skickade in koordinater i stället för en kartbild. Först fick då FL reda ut om det var enl. WGS84, och sedan vara noga med om det var decimalgrader (som Google) eller DMS-format (som våra radarsystem).

När piloten sedan hörde av sig för att faktiskt flyga på underlaget (veckor, dagar eller ibland bara minuter senare) var det också ett kapacitetskrävande moment att hitta underlaget för att ta beslut (särskilt om man inte hunnit hantera mejlet ännu).

Som delägare och till viss grad själv verksam i ett teknikföretag tog jag saken i egna händer och skapade tillsammans med ACR en lösning på problemet, en lösning som vi kallar för DroneRequest. Det är en webbtjänst som ger drönarpiloten möjlighet att logga in och skapa ett underlag genom att visuellt ange position



*Heat map över drönarflygningar
i Säve kontrollzon*

på kartan direkt i telefonen (eller på datorn). Där anges även önskad flyghöjd mm. Kontaktuppgifter till drönapiloten ligger givetvis redan i dennes profil.

Från tornets sida elimineras hela processen med att ta emot och förbereda underlaget, nu ligger det snällt i en lista och väntar, och tornet behöver inte ägna det någon uppmärksamhet förrän drönapiloten ringer och vill flyga. Först då tittar tornet i listan för att se var kartnålen sitter. Flygledaren ställer sedan en rad kontrollfrågor på telefon för att verifiera platsen, höjden mm precis som då underlagen utväxlades på annat sätt. Precis som tidigare skriver man även allt på stripp i FPB, DroneRequest har i dagsläget ingen operativ status utan är ett rent administrativt verktyg som ersätter eposten. Det vill vi dock ändra på.

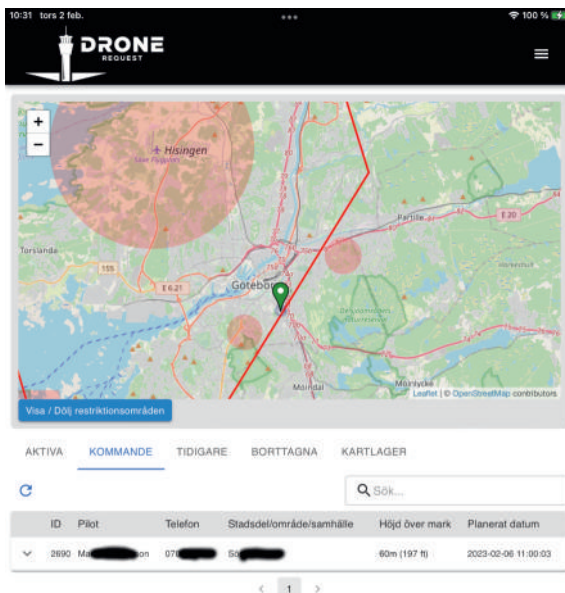
Vi har väckt intresse internationellt och inom ett par år hoppas vi genom DroneRequest kunna erbjuda digital klarering, dvs helt bygga bort telefonsamtalet till/från drönapiloten (på samma sätt som det fungerat i USA ett bra tag). Det är givetvis en resa innan vi når dit, inte minst all bevisning som kommer att krävas gentemot tillsynsmyndigheten.

Blickar vi sedan ytterligare något år in i framtiden då UTM-systemet mognat och brett ut sig något (och till stor del tagit över dessa drönarförfrågningar) så ser vi istället en fullskalig integrering mot UTM-systemet där DroneRequest kan agera tornets UTM-klient (gränssytan mot CISP) där man i varierande grad av automation beviljar eller nekar drönaraktivitet. Där kan tilläggas att inte endast flygledartorn utgör målgruppen utan även andra aktörer som av olika anledningar har ett veto i ett luftrumspaket när det kommer till obemannad trafik.

Mer information om produkten finns på

dronerequest.eu, och mer information om rutinen och om verktyget som det används i Sverige finns på dronerequest.se. Den sajten är inte avsedd exklusivt för torn som drivs av ACR (och alla ACR-torn är ännu inte med i systemet).

Alla flygplatser är välkomna att höra av sig för att listas med kontaktuppgifter där, som en service till drönapiloter. Sajten är tänkt som en portal för flygledare att hänvisa till för att slippa långa telefoninstruktioner för förstagångsflygare. Utifrån den sajten kan piloter sedan slussas vidare till webbtjänsten allt eftersom fler flygplatser börjar nyttja den. Ett par ytterligare ACR-torn är på väg in i skrivande stund, och inte heller verktyget DroneRequest är avsett exklusivt för ACRs torn, alla flygplatser är välkomna. Tittar vi internationellt så finns även möjligheten till dedikerade installationer för enskild flygplats eller för ANSP (inklusive "namebranding").



SATCOM INOM FLYGET

Av: Jan Eriksson, fd SAS och AEA

Satellitkommunikation har använts under mer än 20 år inom flyget på långlinjer över oceanerna. Den senaste utvecklingen pekar mot en utökad användning av denna teknik i och med framtagningen av ett system för kommunikation via datalänk som uppfyller kraven för flygtrafikledning. Bakgrunden framgår nedan.

1999 togs initiativet till "the Single European Sky" för att effektivisera flygtrafikledningen i Europa. Målsättningen var att tredubbla luftrumskapaciteten för att minska förseningarna, halvera kostnaden för flygtrafikledning, öka flygsäkerheten med en faktor 10 och reducera miljöpåverkan av flyget med 10 %. För detta arbete etablerades Single European Sky ATM Research "SESAR" vars uppgift är att definiera, utveckla och införa de tekniska lösningarna nödvändiga i förbättringsarbetet med den europeiska flygtrafikledningen.

Kommunikationsföretaget Inmarsat med för närvarande 14 satelliter i omlopp har tillsammans med European Space Agency (ESA), den europeiska rymdorganisationen, tagit fram IRIS som är ett satellitbaserat kommunikationssystem för datalänktjänster och röstkommunikation. För att informera om IRIS har SESAR Joint Undertaking, European Space Agency, SESAR Deployment Manager och EUROCONTROL, organisationen som samordnar flygtrafikledningen i Europa, arrangerat tre webinar under första kvartalet 2022.

Det första webinaret hölls 25 januari 2022 och hade titeln SATCOM för aviation: the stakeholder perspective.

Presentationer gjordes av flera olika organisationer verksamma inom flyget. En av dessa, IATA, den stora branschorganisationen för flygbolag, påpekade bland annat i sin presentation följande:

- Den operationella kommunikationen omfattar dels kommunikation mellan flygplan och flygtrafikledning och dels intern flygbolagskommunikation, vilket kallas Airline Operational Communication (AOC). Exempel är när flygplanet skickar ned motordata eller när piloternas Electronic Flight Bags (EFB) uppdateras med de senaste väderrapporterna.

- Målsättningen för kommunikation med flygtrafikledningen är att textmeddelanden via datalänk blir det primära sättet för rutinmeddelanden mellan flygtrafikledare och piloter och att röstkommunikation kan användas när situationen så kräver det.

- Man stöder att Controller Pilot Data Link Communication (CPDLC) via SATCOM blir den primära metoden över oceaner och i avlägsna luftrum där röstkommunikation via radio ofta är dålig och att det skall finnas möjlighet att använda röstkommunikation via satellit (SATVOICE) som komplement.

- Att införandet av SATCOM måste ske genom "Forward-fit approach" dvs. inga krav på att bygga om äldre flygplan eftersom detta kan bli extremt dyrt.

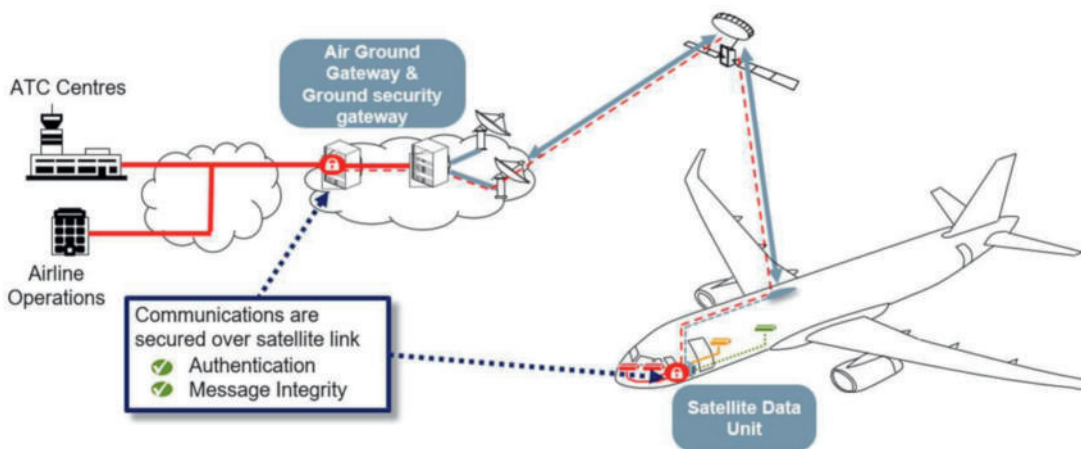
European Space Agency (ESA) påpekade i sin presentation att det finns många företag som använder satellitoperatörerna (Inmarsat och Iridium) och erbjuder tjänster till flygbolagen såsom

underhållning och Internet för passagerarna ombord.

Webinar nr 2 hölls 16 februari 2022 och handlade specifikt om IRIS SATCOM. European Space Agency (ESA) påpekade inledningsvis att SATCOM är en viktig möjliggörare för flyget och representerar en nyckelkomponent i den framtida infrastrukturen för kommunikation. Det påstods att moderniseringen av flygtrafikledningen, som pågår, uppskattas reducera flygets CO2 utsläpp med 5 – 10 % och att IRIS skulle bidra till

Airbus och Honeywell, avioniktillverkaren, presenterade sina lösningar för uppkoppling mot IRIS. Båda tillverkarna förbereder en övergång i framtiden till Internet Protocol (IP).

Det tredje webinar i serien om SATCOM inom flyget hölls 28 mars 2022 och kallades SATCOM maturity and deployment. Inmarsat inledde presentationerna och angav att IRIS använder Inmarsats satellituppsättning med Inmarsat 4 som kommer att kompletteras med Inmarsat 6.



att 1,5 – 3 miljoner ton CO2 sparas i genomsnitt per år under 2024 – 2040.

IRIS baseras på Inmarsats infrastruktur. Inmarsat angav följande status:

- Systemet är operationellt i Europa Q2 2023.
- Täckning över Europa och existerande marksystem kan användas.
- Global täckning med tillkommande satelliter.
- Alla datalänktjänster kan hanteras av en terminal ombord på flygplanet.

Utvecklingen beskrevs i tre steg där vissa delar var operationella redan i november 2021. I nästa steg räknar man med en början av kommersiella flygningar Q1 2023 och tredje steget innebär övergång till Internet protokollet i dataöverföringen. Det påpekades även att IRIS blir ett bra komplement med tanke på begränsningarna i nuvarande markbaserade datalänksystem i Europa samt det utökade behovet av kommunikation mellan marken och flygplan för att realisera det pågående arbetet med utvecklingen av flygtrafiken.

Den följande presentationen redovisade synpunkter på SATCOM från flygtrafikledningshåll. Det var den tyska organisationen Deutsche Flugsicherung (DFS) som gjorde denna. Det angavs att flygtrafikledningsorganisationerna behöver en bredbandlänk för flygtrafikledningen baserat på framtida lösningar utvecklade genom SESAR projekt. Det nuvarande datalänksystemet i Europa har begränsningar och SATCOM är ett alternativ att komplettera detta. Ur flygtrafikledningssynpunkt är det ett attraktivt alternativ eftersom det inte innebär några väsentliga förändringar, inga investeringar krävs av flygtrafikledningsorganisationerna.

Som representant för luftrumsbrukarna gjorde easyJet nästa presentation. Deras deltagande i IRIS projektet avser kommersiella flygningar med användning av satellittekniken. Från och med november 2022 kommer 10 av deras Airbus A320 att utrustas för kommunikation enligt IRIS systemet. easyJet hade nästan 2 miljoner

förseningsminuter relaterade till begränsningar i flygtrafikledningsskapacitet under 2019. För att minska dessa förseningar menar easyJet att flera SESAR initiativ kommer att bidra men detta kräver övergång till bredband som också kommer att underlätta Airline Operational Communication (AOC). easyJet ser dock flera utmaningar relaterat till SATCOM. Det kommer att innebära avsevärda investeringar för flygbolagen på utrustning ombord. Det krävs därför en klar strategi med tydliga fördelar innan investeringar görs. Erfarenheten är att flygbolagen har tidigare investerat i utrustning som sedan inte fått användning och easyJet har därför uppfattningen att det är flygtrafikledningsorganisationerna som skall leda utvecklingen mot användning av satellitteknik.

Avslutningsvis redovisade European Union Aviation Safety Agency (EASA) vilka bestämmelser som är tillämpliga och gällande certifieringskrav.

LÅGKOSTNADSBOLAGENS FRAMVÄXT I EUROPA

Av: Sara Lindhult

För ungefär 30 år sedan, i början av 1990-talet, liberaliserades den europeiska flygmarknaden och det statliga monopolet som funnits i många länder avreglerades.

Efter liberaliseringen startade många lågkostnadsbolag upp, och de har under åren vuxit sig större och större. År 1998 var lågkostnadsbolagens andel av marknaden nästintill 0 %. År 2018 var andelen drygt 30 % och idag är lågkostnadsbolagens andel ungefär en tredjedel (32,5 %).

Inledningsvis var lågkostnadsbolagen koncentrerade till västra Europa, men i takt med att Europeiska unionen utvidgats under 2000-talet så har lågkostnadsbolagen expanderat även i centrala och östra Europa, och stimulerat en stark tillväxt på dessa marknader. Historiskt sett har lågkostnadsbolagen valt att operera från mindre och mer avskilda flygplatser, men detta kan vara på väg att ändras. I Sverige har till exempel Ryanair lämnat Skavsta till förmån för Arlanda flygplats.

För att uppnå låga driftkostnader och ett högt utnyttjande av flygplansflottan så har lågkostnadsbolagen ofta en enhetlig flygplansflotta (exempelvis endast B737 eller A320/321) som är modern och bränslesnål. Bolagen opererar ofta på korta sträckor och erbjuder endast punkt-till-punktresor.

Lågkostnadsbolagen är generellt mer flexibla än flaggskeppsbolagen. Lika snabbt som de startar upp verksamhet på nya marknader kan de också besluta sig för att lämna om passagerarunderlaget är dåligt.

Under covid-19 pandemin

drabbades flygbranschen hårt. När reserestriktionerna infördes reagerade lågkostnadsbolagen snabbt och skar kraftigt ner sina verksamheter. Lågkostnadsbolagen är också de flygbolag som kunnat växla upp och därmed återhämtat sig snabbast efter pandemin. Framförallt Ryanair och Wizz Air har under 2022 utökat sina flygverksamheter för att kunna möta det uppdämda behov på fritidsresor som funnits i Europa. Wizz Air har under 2022 flugit på nivåer som motsvarar 112 % av bolagets verksamhet 2019, och Ryanair ligger på 109 % av 2019 års trafik. Under perioden januari till september 2022 genomförde Ryanair fler flygningar i Europa än något annat flygbolag. Ryanairs genomsnittliga 2584 flygningar/dag motsvarar drygt 10 % av alla flygningar i Europa.

Även om andra flygbolag sannolikt kommer att öka sina marknadsandelar under 2023 tror Eurocontrol att lågkostnadsbolagen kommer att fortsätta sin tillväxt under kommande år. Lågkostnadsbolagen är definitivt här för att stanna!

En lista över bolag som av STATFOR definieras som lågkostnadsbolag hittas på webbsidan <https://www.eurocontrol.int/publication/market-segment-rules>. Listan uppdateras kontinuerligt.

Källa: Eurocontrol



UNDER DEN SENASTE TIDEN

HAR VI FÅTT MÅNGA FRÅGOR OM VAD SATCA GÖR OCH VARFÖR MAN SKA
VARA MEDLEM I FÖRENINGEN. VI HAR DÄRFÖR TAGIT FRAM EN NY
INFOBROSCHYR SOM BIFOGAS HÄR.
KOM GÄRNA MED SYNPUNKTER!

Vad är Svensk Flygledareförening?

Svensk Flygledareförening är en yrkesinriktad, politiskt obunden intresseförening för flygledare i Sverige. Medlemmarna är anställda av olika arbetsgivare, av vilka den största är LFV. Föreningen heter på engelska Swedish Air Traffic Controllers' Association, SATCA och har drygt 500 medlemmar.

Vi arbetar för att förbättra flygsäkerheten genom ett ökat flygsäkerhetstänkande med individen i fokus. Mestadels sker arbetet inom Svensk Flygledareförening ideellt på fritiden och utan ersättning. Detta innebär att föreningen behöver engagerade medlemmar. Inom föreningen finns möjlighet att arbeta med många intressanta frågor, både nationellt och internationellt, samt tillfällen att träffa kollegor från hela landet.

Föreningens syfte är att

- ♦ verka för en hög flygsäkerhetsnivå och för utveckling inom flygtrafikledning
- ♦ främja medlemmarnas yrkesskicklighet och kåranda
- ♦ samarbeta med andra organisationer och myndigheter, både inom och utom landet och utnyttja deras erfarenheter
- ♦ på bästa sätt tillvarata medlemmarnas intressen
- ♦ aktivt bidra till en förbättring av medlemmarnas arbetsförhållanden

Detta gör SATCA

SATCA arbetar uteslutande med flygsäkerhetsrelaterade frågor. Föreningen samarbetar väl med fackförbundet ST och stöttar i det vi kan. Dock ska ett medlemskap i SATCA ses som ett komplement till ditt fackliga medlemskap. Samarbetet mellan oss och facket ger oss en större möjlighet att påverka inom ytterligare internationella organisationer.

SATCA och IFATCA

SATCA är en del av *International Federation of Air Traffic Controllers' Associations*, IFATCA, som har mer än 50 000 medlemmar i över 120 länder. IFATCA arbetar för att förbättra flygsäkerheten, utveckla yrket och att förena flygledare världen över. SATCA deltar i IFATCAs världskonferens, Europakonferens och vid det Nordiska mötet.

Föreningens uppbyggnad och arbetssätt

SATCA är indelat i fyra sektioner – Nord, Ost, Väst och Syd. Medlemmarna på varje tjänsteställe väljer en lokal SATCA-representant som kallas Flygsäkerhetsombud, FSO. Dessa ombud väljer sedan en sammankallande för varje sektion. Den sammankallande sitter med i huvudstyrelsen tillsammans med föreningens ordförande, sekreterare, kassör och suppleant. Dessa fyra funktioner väljs på årsmötet. Där väljs även tre grupper där respektive grupps ordförande också sitter med i huvudstyrelsen. Dessa tre grupper är: Flygsäkerhetsgruppen, Yrkespolitiska gruppen och IFATCA-gruppen.

Flygsäkerhetsgruppen arbetar främst med frågor av operativ betydelse och teknisk karaktär. Gruppen är remissinstans för operativa frågor från bl.a. LFV och Transportstyrelsen samt deltar i möten med Svensk Pilotförenings flygsäkerhetskommitté. Flygsäkerhetsgruppen har också huvudansvaret för Flygsäkerhetsseminariet som föreningen arrangerar varje år.

Yrkespolitiska gruppen arbetar med yrkespolitiska och fackliga frågor som arbetsmiljö-, löne- och pensionsfrågor i samverkan med de fackliga organisationerna.

IFATCA-gruppen arbetar med ärenden av internationell karaktär och förbereder rapporter och annat underlag inför internationella möten. Gruppen svarar också på skrivelser och förfrågningar från andra länders flygledareföreningar.

Det mesta av föreningens arbete utförs i huvudstyrelsen och ovanstående grupper.

Framtiden?

SATCA jobbar för närvarande med ett antal mycket viktiga frågor, bl.a.:

- ◆ Bevakning av utvecklingen av R-ATS
- ◆ Samverkan med de ANSP:er som nu är verksamma i Sverige
- ◆ Nya regler och kommande luftrumsförändringar
- ◆ Samverkar med fackliga organisationer i gemensamma frågor
- ◆ Vidareutveckling av internationella samarbeten

Vad har SATCA gjort de senaste åren?

- ◆ Bevakat och drivit teknik som vi sett som flygsäkerhetshöjande
- ◆ Hjälpt att skapa en stående kommitté inom IFATCA för R-ATS
- ◆ Verkat för sammanhållning inom kåren då antalet arbetsgivarorganisationer ökar
- ◆ Påverkat regler nationellt för ambient recording
- ◆ Bidragit till ett ökat samarbete med fackliga organisationer både nationellt och internationellt

Varför vara medlem?

- ◆ Du stöder flygsäkerhetsarbetet
- ◆ Gemenskap med flygledarkåren i Sverige
- ◆ Kontaktnät nationellt och internationellt
- ◆ Juridisk hjälp vid behov
- ◆ Tillsammans med facket skapar vi en större möjlighet att påverka de internationella regelverk som styr vår verksamhet
- ◆ Möjlighet att vara med vid seminarier
- ◆ Jobba med frågor du brinner för inom flygtrafiktjänst

Hur blir man medlem?

- ◆ Prata med ditt flygsäkerhetsombud
- ◆ Maila till satca@satca.com
- ◆ Anmälan via hemsidan

Vad kostar det?

- ◆ 60 kr per månad som dras via autogiro kvartalsvis eller via lönen månadsvis beroende på arbetsgivare.
- ◆ 100 kr för elever under hela elevperioden
- ◆ 125 kr per år för stödmedlem

GISSA TORNET!

På denna sida ser du foton på olika svenska flygledartorn – kan du gissa vilka? Rätt svar hittar du längst ner på sidan!



Om du gillar denna typen av tävlingar, se till att följa oss på **Instagram** (@satca1962). Där har du möjlighet att gissa tornet varje vecka.

1



4



2



5



3



6



Rätt svar: 1: Karlstad, 2: Skavsta, 3: Torslanda, 4: Visby, 5: Trollhättan, 6: Sälensås

ÅKE FIRAR 50 ÅR SOM FLYGLEDARE

Av: Åke Hansson

Hej kära medarbetare!

Jag heter Åke Hansson och är 74 år och jobbar på ATS Västerås. Den 5:e december firade jag 50 år som flygledare, med champagne och julbord med mina kollegor.

Jag började på flygledarskolan vid Bromma flygplats den 11:e januari 1971. Vi var tolv elever som rekryterats "från gatan" genom annons. Det var nytt och ovanligt eftersom man tidigare rekryterat folk från flygvapnet. Skolan var väl inte ett under av pedagogik, men vi hade tur med handledning ute på våra tillfälliga tjänstgöringsställen. Handledarstrejken var över och vi var i princip dom enda eleverna, så vi fick jobba i position hela tiden. Efter ytterligare teori på skolan var det dags för behörighetsskedet. Den 5:e december 1972 blev jag "checkad" på Stockholm ACC och fick mitt cert. Nu pratar vi om det gamla, gamla ACC. Ett mörkt rum utan fönster. Vi delade lokal med SVEA kontroll som bemannades av militära flygledare. Radarteckning var usel och mycket av jobbet innebar procedurseparation. Fasta luftleder som måste följas. All annan luft disponerades av flygvapnet (sånär som på ett par informationssträckor i okontrollerad luft).

Familjeliv med småbarn och skiftjobb i årtal. Tuffa tider! Men man var ung och trivdes med jobbet, så det rullade på. Själva flygtrafikledningen var inte särskilt uppstyrd, utan man improviserade en hel del. Men i och med att Linjeflyg flyttade från Bromma till Arlanda 1983 och trafiken ökade markant, så tröttnade arbetsledningen på "vilda västern", som man uttryckte det. Med London APP som förebild bestämde man sig för att styra upp flödet. Jag som hade behörighet på ACC, APP och TWR, fick nu välja en disciplin.

Det blev APP, men t.o.m. den delades upp i en väst- och en ostsektor. Fasta färdvägar, fartkontroll och inga visuella inflygningar. Säkert bra för piloterna, som visste vad dom kunde förvänta sig. Men för mig blev det för enahanda. Jag flyttade till tornet några år, men 1990 fick jag nog och tog anställning för en brittisk firma (IAL) i Abu Dhabi i Förenade Arabemiraten. Jag kom dit med en resväska i handen, och tänkte att nu är det slut med snus och öl. Det är ju ett muslimskt land. Jag hade fel! Allt fanns att tillgå, och bäst av allt var att jobbet var "vilda västern". Inga fasta flygvägar. Starta och landa "opposite". Krångligt lufrum och dåliga radar. I början var språkförbistringen total, med kollegor från hela världen att samordna med på en knastrig telefon. Tänk er en skotte med sin starka dialekt, eller en amerikan som aldrig använder standardfraseologi. Dom som var lättast att prata med var faktiskt Teheran ACC, som pratade skolengelska. Sen började Gulfkriget och allt vändes på ända. En myrstig av Herkules flög fram och tillbaka från Oman till någon bas i Saudi Arabien. Dom var måttligt intresserade av flygtrafikledning, så man fick övergå till informationstjänst. På flygplatsen i Abu Dhabi baserades fem tankningsflygplan, gamla ombyggda Boeing 707. Eftersom dom inte tillhörde US Air Force utan tillhörde National Guard, med inlånad civil besättning, så fick vi följa med. Inredningen bestod av ett glest plankgolv, och under det låg tre stora innerslangar till traktordäck. Fyllda med jetbränsle! Vid ett tillfälle låg jag i aktern bredvid bomoperatören och väntade på "kunder". När dom fick höra att jag var från Sverige berättade kaptenen att han var Volvohandlare i Kalifornien och just varit i Sverige på kurs. Sedan kom vår första kund. Allt man kunde urskilja i den mörka natten var ett svagt orange sken från cockpit. Det tog bara 30 sekunder att tanka,

sedan vek "kunden" av och försvann i natten. "Kunderna" som bestod av F16 var delvis baserade på en militärbas utanför Abu Dhabi. Jag minns första gången dom ropade upp när dom kom tillbaka från en "mission". "Hey, Abu Dhabs! This is Sandpiper 24, group of six. Feet wet." Feet wet skulle då betyda att dom kom över havet. Det var något nytt varje dag. Man lärde sig.

Efter fem år i öknen återvände jag till Arlanda med fru (Marie, som jag träffade i Dublin 1984), en son och en container innehållande bl.a. en bil och en Harley Davidson. Vi flyttade in i det radhus som jag hade byggt 1986. På hösten 1995 började jag åter på Stockholm APP. Men, redan efter tre veckor kände jag att det inte var min typ av flygtrafikledning. Uppstyrd som ett "löpande band" och med begränsad behörighet. Det var ju det här jag hade lämnat bakom mig 1990. Till min stora glädje ringde chefen från Brommatornet och frågade om jag ville börja där. Och så blev det. Tillbaka till "dom fria vidderna". Det var väldigt mycket privat- och skolflyg på Bromma

vid den tiden, blandat med helikopterflyg och varmluftsballonger. Allt skulle mixas med den kommersiella trafiken. Ett kul jobb med andra ord.

Jag blev kvar på Bromma i tolv år, till en dag i oktober 2010, då LfV bestämde sig för att avsluta anställningen för ca 60 pensionärer som fortfarande jobbade aktivt. Ett förståeligt beslut, då man betalade både lön och pension för dessa. Men som på beställning avreglerades marknaden och jag fick anställning hos ACR i februari 2011. Jag placerades i Västerås, under ledning av LfVs flygledare. Av någon anledning som jag fortfarande inte begriper ville dessa inte gå över till ACR (vilket alla övriga FL runt om i Sverige gjorde). Så småningom blev situationen ohållbar, och ACR tog över tornet i Västerås i egen regi 2012. Eftersom vi inte var "checkade" i Västerås, bestämde Transportstyrelsen att vi fick öppna med starkt reducerad trafik. Så som man gör när man öppnar en helt ny flygplats. Efter hand blev vi "varma i kläderna" och trafiken ökade markant. Vi har haft några tuffa år med långa pass och

komplikerad trafik. Därför har vi också haft väldigt svårt att utbilda nya FL. Det är den stora anledningen till att jag fortfarande jobbar kvar. Man känner en solidaritet med arbetsplatsen, samtidigt som jag fortfarande tycker att det är ett kul jobb.

Nu har vi en ung och duktig elev från flygledarskolan i Ljungbyhed på gång, så min karriär kommer definitivt att avslutas 2023. Kanske på min 75-årsdag!

Hälsningar Åke

*Firande med kollegorna på
ATS Västerås*





WWW.SATCA.COM