

### 1.3 Föreskrifter för IFR-flygning

#### 1 (Reserv)

#### 2 Tillämpning av SID och STAR

##### 2.1 Allmänt

Flygning på SID och STAR utgör normalförfarande där sådana finns upprättade. Avsteg härifrån görs endast i följande fall:

- när flygsäkerheten så kräver;
- när navieringshjälpmedel på vilket flygväg baseras är ur funktion eller otillförlitligt;
- när luftfartygets prestanda medför trafikavveckling-svårigheter eller avsevärd försening
- vid visuellinflygning
- för att avkorta flygvägen när trafikförhållandena så medger och, vad avser SID, flyghöjden inte understiger 5 000 ft AMSL (tillämpas endast vid vissa flygplatser); eller
- med propellerdrivna luftfartyg av turbulenskategori L (AUW 7 000 kg eller lägre).

##### 2.2 Stiggradient på SID

Luftfartyg som flyger på SID skall använda en stiggradient minimum 400 ft per NM (6.6%). Luftfartyg som inte kan uppfylla detta villkor skall meddela ATC.

#### 3 Beräknad inflygningstid

(Ref ICAO Doc 4444/PANS-ATM 6.5.7).

Där inflygningsradar finns tillgänglig tillämpas följande beträffande »beräknad inflygningstid»:

##### 3.1 Flygning i väntläge förutses inte:

»Beräknad inflygningstid» meddelas inte.

##### 3.2 Flygning i väntläge förutses:

- Om 30 minuters försening eller mer förutses, meddelar områdeskontrollen (ACC) »beräknad inflygningstid» vid tidigast möjliga tidpunkt.
- Om mindre än 30 minuters försening förutses, meddelar den ATS-enhet som utövar inflygningskontrolltjänst »beräknad inflygningstid» snarast efter det att radioförbindelse upprättats med luftfartyget.
- Meddelad »beräknad inflygningstid» rättas då avvikelsen uppgår till 5 minuter eller mer.

### 1.3 Instrument flight rules

#### 1 (Reserved)

#### 2 Utilization of SID and STAR systems

##### 2.1 General

Flight on SID and STAR, where established, constitutes the standard procedure, from which it is deviated under the following circumstances only:

- when the safety of air traffic so demands;
- when a navigational aid on which a route is based is unserviceable or unreliable;
- when the performance of an aircraft would cause difficulties or considerable delay in the handling of air traffic flow;
- when a visual approach is being executed;
- to reduce flight distance whenever traffic conditions so permit, but, as regards SIDs only at levels not below 5 000 ft AMSL (this is applied at certain aerodromes only); or
- with propeller-driven aircraft belonging to wake turbulence category L (AUW 7 000 kg or less).

##### 2.2 Climb gradient on SID

Aircraft proceeding on SID shall use a minimum gradient of climb of 400 ft per NM (6.6%). Aircraft unable to conform with this procedure shall inform ATC accordingly.

#### 3 Expected approach time

(Ref ICAO Doc 4444/PANS-ATM 6.5.7).

Where approach radar is available, the following procedures will be applied as regards »expected approach time»:

##### 3.1 Holding not anticipated:

»Expected approach time» will not be transmitted.

##### 3.2 Holding anticipated:

- If a delay of 30 minutes or more is anticipated, the area control centre will transmit »expected approach time» as soon as possible.
- If a delay of less than 30 minutes is anticipated, the unit providing approach control service will transmit »expected approach time» as soon as radio communication has been established with the aircraft.
- »Expected approach time», transmitted to an aircraft, will be revised in case of a difference of 5 minutes or more.

**4 FRA föreskrifter****4.1 Kvalificerade flygningar**

Kvalificerade flygningar är de överflygningar som kommer in i och lämnar DK-SE FAB FRA (FL285-FL660). Överflygningar som byter flygnivå in till DK-SE FAB FRA är kvalificerade att färdplanera FRA från den FRA Connecting Point där höjdsnittet sker.

Ytterligare kvalificerade flygningar är de som startar från eller ankommer till flygplatser inom DK-SE FAB eller i dess närhet och har en begärd flygnivå över FL285 inom FABet.

**4.2 Föreskrifter**

Kvalificerade flygningar får färdplanera enligt nedanstående tabell:

From	To	Remark
FRA Horizontal Entry Point	FRA Horizontal Exit Point	Flight plan DCT or via one or several intermediate points. Such an intermediate point can be either a NAV aid (published in ENR 4.1) / waypoint (published in ENR 4.4) or entered as lat/long coordinates.
	FRA Arrival Connecting Point	
	FRA Connecting Point	
FRA Departure Connecting Point	FRA Horizontal Exit Point	Färdplanera DCT eller via en eller flera intermediate punkt/er. En sådan intermediate punkt kan antingen vara ett radionavigationshjälpmedel (publicerad i ENR 4.1) / en signifikant punkt (publicerad i ENR 4.4) eller en lat/long koordinat.
	FRA Arrival Connecting Point	
	FRA Connecting Point	
FRA Connecting Point	FRA Horizontal Exit Point	
	FRA Arrival Connecting Point	
	FRA Connecting Point	

Det finns ett krav på att färdplanera via FRA Horizontal Entry/Exit Point när man kommer in i eller lämnar DK-SE FAB med undantag för trafik mellan DK-SE FAB och

- EETT/EFIN/ENOR/EVRR/EGPX FIR respektive
- EDVV/EDUU/EHAA/EPWW FIR/UIR (enbart för trafik startande eller landande på flygplatser i DK-SE FAB, utan att beröra ENOR FIR).

Färdplanera inte närmre än 3 NM längs DK-SE FAB gränsen med undantag för EETT/EFIN/EDVV/EDUU/EHAA/ENOR/EVRR/EGPX FIR/UIR.

Tillträde till FRA för startande trafik:

En FRA Departure Connecting Point kan antingen vara:

- en SID Final Waypoint,
- om det saknas lämplig SID en valfri punkt, enligt krav i RAD, inom specifikt avstånd från flygplatsen,
- om krav finns, den sista punkten på en FRA Connecting Route eller
- en FRA Horizontal Entry Point vid start från en flygplats i DK-SE FABs närhet.

**4 FRA general procedures****4.1 Eligible flights**

Eligible flights are those over-flights that enter and exit DK-SE FAB FRA (FL285-FL660). Over-flights with a level change enroute into DK-SE FAB FRA are eligible to flight plan FRA operations from the FRA Connecting Point where the level change occurs.

Additional eligible flights are those that depart or arrive from/to aerodromes within DK-SE FAB or in its proximity and have a requested flight level above FL285 within the FAB.

**4.2 Procedures**

Eligible flights may flight plan according to the table below.

It is mandatory to insert a FRA Horizontal Entry/Exit Point in the flight plan when entering/exiting DK-SE FAB except for traffic entering/exiting from/to

- EETT/EFIN/ENOR/EVRR/EGPX FIR and
- EDVV/EDUU/EHAA/EPWW FIR/UIR (only for traffic arriving or departing aerodromes within DK-SE FAB, without crossing ENOR FIR).

Flight plan shall be filed to remain at least 3 NM from DK-SE FAB boundary except towards EETT/EFIN/EDVV/EDUU/EHAA/ENOR/EVRR/EGPX FIR/UIR.

Access to FRA for departing traffic:

FRA Departure Connecting Point can either be:

- a SID Final Waypoint,
- if no suitable SID is available, an optional waypoint within a required distance from the aerodrome according to the RAD,
- if required, the last point on a FRA Connecting Route or
- a FRA Horizontal Entry Point if departing from aerodrome in the proximity of DK-SE FAB.

Lämna FRA för ankommande trafik:

En FRA Arrival Connecting Point kan antingen vara:

- en STAR Initial Waypoint,
- om det saknas lämplig STAR en valfri punkt, enligt krav i RAD, inom specifikt avstånd från flygplatsen,
- om krav finns, den första punkten på en FRA Connecting Route eller
- en FRA Horizontal Exit Point vid ankomst till en flygplats i DK-SE FABs närhet.

Exiting FRA for arriving traffic:

FRA Arrival Connecting Point can either be:

- a STAR Initial Waypoint,
- if no suitable STAR is available, an optional waypoint within a required distance from the aerodrome according to the RAD,
- if required, the first point on a FRA Connecting Route or
- a FRA Horizontal Exit Point if arriving to an aerodrome in the proximity of DK-SE FAB.

#### DK – SE FAB FRA Horizontal Entry/Exit

DK-SE FAB FRA Horizontal Entry/Exit from/to EHAA FIR (not mandatory for traffic departing/arriving from/to aerodromes within DK-SE FAB):	AMADA, GREFI, SUTEB
DK-SE FAB FRA Horizontal Entry/Exit from/to EYVL FIR:	NINTA
DK-SE FAB FRA Horizontal Entry/Exit from/to UMKK FIR:	GISON
DK-SE FAB FRA Horizontal Entry/Exit from/to EPWW FIR (not mandatory for traffic departing/arriving from/to aerodromes within DK-SE FAB):	AMROR, GORPI, GOSOT, KOLOB, LARMA, LUSID, PENOR, POKEN, RUMAR
DK-SE FAB FRA Horizontal Entry/Exit from/to EDUU UIR (not mandatory for traffic departing/arriving from/to aerodromes within DK-SE FAB):	BAKLI, BIKRU, DETNI, KOSEB, NEDIK, NIKDA, OKAGA, SALLO, SONAL, UNGAV
DK-SE FAB FRA Horizontal Entry/Exit from/to EDVV UIR (not mandatory for traffic departing/arriving from/to aerodromes within DK-SE FAB):	ALASA, AMRAK, ATTUS, BAGOS, DEMIR, DOROR, DOSUR, GIMRU, GITER, GOBOT, KESUR, KOKOR, KUGAL, LOMPU, LUTIR, MAKEL, MEGAR, OMIMA, RAXLU, TUSKA

"FRA Connecting Routes" finns beskrivna i ENR 3.5

"FRA Connecting Routes" are described in ENR 3.5

### 5 Instrumentinflygning

5.1 Instrumentinflygningar till svenska flygplatser skall utföras i enlighet med godkända procedurer för instrumentinflygning.

Som godkända procedurer för instrumentinflygning betraktas:

- Procedurer publicerade i AIP-SVERIGE; och
- Procedurer som godkänts av Transportstyrelsen för en enskild operatör och även delgivits vederbörande ATSenhet.

*Anm. Detta förhindrar inte möjligheten att genomföra visuell inflygning (visual approach).*

5.2 De i Sverige publicerade procedurerna för instrumentinflygning är konstruerade enligt ICAO PANS-OPS Doc 8168-OPS/611, VOL II. Flygoperativa förutsättningar framgår av ICAO PANS-OPS Doc 8168-OPS/611, VOL I.

### 6 Visuellinflygning

Luffartyg anses begära klarering för visuellinflygning om det rapporterar »FIELD IN SIGHT». Om klarering lämnas för sådan inflygning kan det, bl a för att nedbringa störning genom flygbuller, innefatta restriktioner beträffande flygväg och/eller flyghöjd (er).

### 5 Instrument approach procedures

5.1 Instrument approaches to Swedish aerodromes shall be conducted in accordance with authorized instrument approach procedures.

As authorized instrument approach procedures the following are regarded:

- The procedures published in AIP-SWEDEN; and
- Procedures approved by special authorization issued by the Swedish Transport Agency, to the operator concerned, and known to the appropriate ATS unit.

*Note. This does not prevent the possibility to make a visual approach.*

5.2 Instrument approach procedures in Sweden are constructed in accordance with ICAO PANS-OPS Doc 8168-OPS/611, VOL II. The operational procedures are described in ICAO PANS-OPS Doc 8168-OPS/611, VOL I.

### 6 Visual approach procedures

Aircraft are considered to request an ATC clearance for a visual approach if reporting »FIELD IN SIGHT». Should a clearance for this type of approach be issued it may i.a for noise abatement purposes include restrictions as regards route to be followed and/or level(s) to be maintained.

## 7 Gräns för hinderfrihet

7.1 Gräns för hinderfrihet (OCA/H). Den lägsta höjd över havet (OCA) alternativt den lägsta höjd över berörd bantröskel eller över flygplatsen (OCH) som får tillämpas vid inflygning för landning, för att tillförsäkra att fastlagda hinderfrihetskriterier innehålls.

7.2 OCA/H för svenska flygplatser är upprättade i enlighet med anvisningarna i ICAO Doc 8168–OPS/611, Aircraft Operations, Part II.

7.3 OCA/H för de olika inflygningshjälpmedlen vid svenska flygplatser är angivna på instrumentinflygningskartorna (IAC) för respektive flygplatser och hjälpmedel.

## 8 Bansynvidd

8.1 Vid flygplats där så är möjligt lämnas uppgift om bansynvidd (RVR):

- när den meteorologiska sikten underskrider 1 500 m, eller
- i övrigt i tveksamma fall, exempelvis när dimbankar observeras inom manöverområdet.

8.2 (Ref ICAO Doc 4444/PANS–ATM 11.4.3.2.3.3). Om bansynvidd observeras (mäts) från fler än en plats längs banan, benämns de olika platserna i klartext med termerna »SÄTTNINGSZON», »MITTZON» respektive »STOPPZON». Exempel: »RVR BANA 16, SÄTTNINGSZON 650 METER, MITTZON 500 METER».

När alla tre värdena lämnas samtidigt, får dock rapporteringen ske med endast tre siffervärden, som avser sättningszon, mittzon och stoppzon i denna ordning (exempel: »RVR BANA 16, 650, 500, 600 METER»).

## 9 Väntning

9.1 Fast upprättade väntlägen är publicerade på berörda IAC. Väntlägen inom vissa terminalområden är även beskrivna i AD 2. Väntlägen En-route är beskrivna i ENR 3.6.

9.2 Ingång i och flygning i väntläge skall ske i enlighet med de förfaranden som anges i ICAO Doc 8168 PANS–OPS, såvida inte annat framgår av berörd IAC.

9.3 Luftfartyg som instruerats att vänta och inte kan uppfylla för väntläget angivna villkor skall snarast meddela ATC härom.

*Anm. Luftfartyg som flyger i väntlägen vars väntområden är åtskilda minst 1 NM anses separerade i sidled.*

9.4 Angivna minimihöjder för publicerade väntlägen har i förekommande fall bestämts med hänsyn även till undre gräns för kontrollområde respektive informationsområde.

## 10 Avbrott i radioförbindelse

(Ref ICAO Doc 4444 Chapter 15)

- 10.1 Visuella väderförhållanden (VMC)

## 7 Obstacle clearance altitude/height

7.1 Obstacle clearance altitude/height (OCA/H). The lowest altitude (OCA), or alternatively the lowest height above the elevation of the relevant runway threshold or above the aerodrome elevation as applicable (OCH), used in establishing compliance with the appropriate obstacle clearance criteria.

7.2 OCA/H for Swedish aerodromes are established on the basis of the procedures in ICAO Doc 8168–OPS/ 611, Aircraft Operations, Part II.

7.3 OCA/H for the different approach aids at Swedish aerodromes are shown in the Instrument Approach Charts (IAC) for the respective aerodromes and approach aids.

## 8 Runway visual range

8.1 At aerodromes where so is practicable, information on runway visual range (RVR) will be given:

- when the meteorological visibility is less than 1 500 m, or
- otherwise in doubtful cases, e.g. when fog patches are observed on the manoeuvring area.

8.2 (Ref ICAO Doc 4444/PANS–ATM 11.4.3.2.3.3). If RVR is observed (measured) from more than one location along the runway, the locations are given in plain language using the terms »TOUCHDOWN», »MIDPOINT», and »STOPEND», respectively. Example: »RVR RUNWAY 16, TOUCHDOWN 650 METRES, MIDPOINT 500 METRES».

When all three locations are reported, they may however be passed as three numbers only, relating to touchdown, midpoint, and stopend in that sequence (example: »RVR RUNWAY 16, 650, 500, 600 METRES»).

## 9 Holding

9.1 Permanently established holding patterns are published on the appropriate IAC. Holding patterns within some terminal control areas are described in AD 2. En-route holdings are described in ENR 3.6.

9.2 Holding patterns shall be entered and flown in accordance with the procedures stipulated in ICAO Doc 8168 PANS–OPS, unless otherwise specified on the IAC concerned.

9.3 Aircraft instructed to hold and unable to conform with the procedures stipulated for the holding pattern shall as soon as possible inform ATC accordingly.

*Note. Aircraft are considered laterally separated when flying in adjacent holding patterns, the holding areas of which are at all points at least 1 NM apart.*

9.4 The minimum levels specified for the published holding patterns have been determined with regard also to the lower limit of the control area or information area concerned.

## 10 Communication failure procedure

(Ref ICAO Doc 4444 Chapter 15)

- 10.1 Visual meteorological conditions (VMC)

Med undantag av vad som anges i mom 10.2 nedan skall en kontrollerad flygning som drabbas av radiobortfall i VMC:

- a) ställa in transpondern på kod 7600;
- b) fortsätta flygningen i VMC;
- c) landa på närmast belägna lämpliga flygplats; och
- d) meddela sin ankomst på snabbast möjliga sätt till vederbörande flygtrafikledningsenhet.

#### 10.2 Instrumentväderförhållanden (IMC)

En kontrollerad IFR-flygning som drabbas av radiobortfall i IMC, eller som inte bedöms kunna fortsätta sin flygning i VMC enligt 10.1, skall:

- a) ställa in transpondern på kod 7600;
- b) under en period av 7 minuter bibehålla senast tilldelade fart och flyghöjd, eller lägsta hinderfria höjd över havet (minimum flight altitude) om denna är högre än senast tilldelade flyghöjd. 7-minutersperioden börjar
  - 1) under flygning på en flygväg utan obligatoriska rapportpunkter eller om instruktion har tagits emot att slopa positionsrapportering,

vid den senaste av följande tidpunkter:

- den tidpunkt då den senaste tilldelade flyghöjden eller den lägsta hinderfria höjden över havet (minimum flight altitude) uppnås, eller

- den tidpunkt transpondern ställts in på kod 7600 eller

- 2) under flygning på en flygväg med obligatoriska rapportpunkter och ingen instruktion att slopa positionsrapportering har tagits emot,

vid den senaste av följande tidpunkter:

- den tidpunkt då den senast tilldelade flyghöjden eller den lägsta hinderfria höjden över havet (minimum flight altitude) uppnås, eller

- den beräknade tidpunkt över den obligatoriska rapportpunkten som tidigare meddelats av piloten, eller

- den tidpunkt då sändningen av positionsrapport över en obligatorisk positionsrapportpunkt har misslyckats.

*Anm. 7-minutersperioden är avsedd att ge tid för nödvändiga flygkontroll- och samordningsåtgärder.*

Except as provided for in para 10.2 below, a controlled flight experiencing communication failure in VMC shall:

- a) set transponder to Code 7600;
- b) continue to fly in VMC;
- c) land at the nearest suitable aerodrome; and
- d) report its arrival time by the most expeditious means to the appropriate ATS unit.

#### 10.2 Instrument meteorological conditions (IMC)

A controlled IFR flight experiencing communication failure in IMC, or where it does not appear feasible to continue in accordance with 10.1 shall:

- a) set transponder to Code 7600;
- b) maintain for a period of 7 minutes the last assigned speed and level or the minimum flight altitude, if the minimum flight altitude is higher than the last assigned level. The period of 7 minutes commences:
  - 1) if operating on a route without compulsory reporting points or if instructions have been received to omit position reports:

- at the time the last assigned level or minimum flight altitude is reached, or

- at the time the transponder is set to Code 7600,

whichever is later, or

- 2) if operating on a route with compulsory reporting points and no instruction to omit position reports has been received:

- at the time the last assigned level or minimum flight altitude is reached, or

- at previously reported pilot estimate for the compulsory reporting point, or

- at the time of a failed report of position over a compulsory reporting point,

whichever is later;

*Note. The period of 7 minutes is to allow the necessary air traffic control and coordination measures.*

c) därefter, anpassa flyghöjd och fart till vad som anges i den inlämnade färdplanen;

*Anm. I fråga om ändringar av flyghöjder och fart används den inlämnade färdplanen. Det är den färdplan som lämnats till en ATS-enhet eller till IFPS av piloten eller en behörig representant utan några senare ändringar.*

d) om luftfartyget vektoreras eller framförs »offset» enligt RNAV utan angiven begränsning: på snabbaste sätt återgå till den flygväg som anges i den gällande färdplanen för att angöra denna senast vid nästa signifikanta punkt, med beaktande av lägsta hinderfria flyghöjd (minimum flight altitude).

*Anm. I fråga om flygväg som skall följas eller den tidpunkt då nedgång skall påbörjas mot destinationsflygplatsen används den gällande färdplanen. Det är den färdplan som inkluderar de ändringar som kan ha tillkommit genom efterföljande klareringar.*

e) fortsätta flygningen längs den flygväg som anges i den gällande färdplanen till tillämpligt fastställt navigeringshjälpmedel vid destinationsflygplatsen och, om så behövs för att uppfylla villkoren i 10.2 f), vänta över detta hjälpmedel till dess att nedgång påbörjas;

f) påbörja nedgång vid det navigationshjälpmedel som anges i 10.2 e) vid senast meddelad och kvitterad beräknad inflygningstid, eller så nära denna som möjligt. Har beräknad inflygningstid inte meddelats och kvitterats, påbörja nedgång vid den beräknade ankomsttid som beräknas från gällande färdplan, eller så nära denna tid som möjligt;

g) fullfölja det normala instrumentinflygningsförfarande som publicerats för det fastställda navigeringshjälpmedlet, och

h) landa, om möjligt, inom 30 minuter efter den senaste av följande tidpunkter: den beräknade ankomsttiden enligt 10.2 f) eller senast kvitterade beräknade inflygningstid.

*Anm. Piloter bör beakta att luftfartyget kan befinna sig utanför SSR-täckning.*

*Anm. Vid vissa flygplatser finns kompletterande förfaranden för radiobortfall vid VFR-flygning och/eller IFR-flygning. Dessa publiceras i AD 2.*

## 11 Flygning inom SUECIA CTA

11.1 För att underlätta flygtrafikledningstjänsten skall flygning inom SUECIA CTA FL095-FL285 där så är rimligt färdplaneras längs publicerade ATS-flygvägar. Trafik som färdplanerat en CDR1 eller ett DCT segment, under publicerad militär flygövningstid, som kommer i konflikt med en eller flera aktiva områden för militär övningsverksamhet, kommer beroende på aktiviteten, att få en alternativ klarering med en för svenskt FIR total flygvägsförlängning som normalt inte överstiger 10 NM, men kan i undantagsfall maximalt bli 20 NM.

11.2 När trafiksituationen så tillåter, kan ATC lämna klarering längs en kortare flygväg än den som färdplanerats och/eller tilldelats luftfartyget i tidigare lämnad klarering.

*Anm. ATC tar normalt inte initiativ till sådan ändring av klarering, som skulle föra luftfartyget utanför kontrollerat luftrum under stigning till eller nedgång från SUECIA CTA.*

c) thereafter, adjust level and speed in accordance with the filed flight plan;

*Note. With regard to changes to levels and speed, the filed flight plan, which is the flight plan as filed with an ATS unit by the pilot or a designated representative without any subsequent changes, will be used.*

d) if being vectored or proceeding offset according to RNAV without a specified limit, proceed in the most direct manner possible to rejoin the current flight plan route no later than the next significant point, taking into consideration the applicable minimum flight altitude;

*Note. With regard to the route to be flown or the time to begin descent to the arrival aerodrome, the current flight plan, which is the flight plan including changes, if any, brought about by subsequent clearances, will be used.*

e) proceed according to the current flight plan route to the appropriate designated navigation aid serving the destination aerodrome and, when required to ensure compliance with 10.2 f), hold over this navigation aid until commencement of descent.

f) commence descent from the navigation aid specified in 10.2 e) at, or as close as possible to, the expected approach time last received and acknowledged or, if no expected approach time has been received and acknowledged, at, or as close as possible to, the estimated time of arrival resulting from the current flight plan;

g) complete a normal instrument approach procedure as specified for the designated navigation aid; and

h) land, if possible, within thirty minutes after the expected time of arrival specified in 10.2 f) or the last acknowledged expected approach time, whichever is later.

*Note. Pilots are reminded that the aircraft may not be in an area of secondary surveillance radar coverage.*

*Note. At some aerodromes local procedures are established for communication failure during VFR and/or IFR flight. These procedures are published in AD 2.*

## 11 Flight within SUECIA CTA

11.1 In order to facilitate the air traffic services, flight within SUECIA CTA FL095-FL285 shall be flight planned via published ATS routes where reasonable. Traffic with a flightplan on a CDR1 or a DCT track during military exercise hours, that conflicts with one or several Swedish active military training areas, will pending on activity be given alternative routing with a total route extension in Swedish FIR that normally will not exceed 10 NM but in rare cases a maximum of 20 NM.

11.2 When traffic situation permitting, ATC may clear aircraft to fly a shorter route than the one flight planned or previously assigned to the aircraft.

*Note. Normally, ATC will not initiate any reclearance that would bring the aircraft outside controlled airspace from SUECIA CTA.*

11.3 ATC tillhandahåller övervakningstjänst och navigeringshjälp, när navigeringshjälpmedel/ RNAV-system är ur funktion/otillräckliga till dess att egen navigering åter kan ske, samt på begäran.  
Inom svenska fjällområdet, se ENR 1.1.14, finns områden med otillräcklig VOR-täckning för att stödja RNAV 5 (B-RNAV)

11.4 När klarering erhållits för flygning som berör restriktionsområde inom kontrollerat luftrum, behöver särskilt tillstånd att passera detta område inte inhämtas.

11.5 Beträffande krav på SSR-transponder, se GEN 1.5.

11.6 Om det framgår av inlämnad färdplan att luftfartyg önskar gå direkt (det vill säga ej via publicerade ut- eller inpasseringspunkter i TMA), eller om luftfartyget så begär per radio, kommer klarering inom kontrollerat luftrum att lämnas i enlighet därmed om trafiken så medger, även om stigning till eller nedgång från SUECIA CTA då kan komma att utföras delvis utanför kontrollerat luftrum. Trafikinformation lämnas för den del av flygningen som sker utanför kontrollerat luftrum.

## 12 Tillstånd till motorstart

12.1 För att underlätta flygtrafikledningstjänsten och minska väntning på marken med gående motorer tillråds avgående turbindrivna luftfartyg att inhämta tillstånd till motorstart från TWR.

*Anm. Vid vissa flygplatser är förfarandet obligatoriskt.*

## 13 Flygning inom RVSM-luftrum

13.1 Flygning som utförs som allmän flygtrafik (GAT) inom RVSM-luftrum skall utföras enligt IFR, om inte annat medgivits av Transportstyrelsen inom tillfälligt reserverat område som inte är tillgängligt för IFR-flygningar (se ENR 1.2).

## 14 Nödplané

14.1 Om ett luftfartyg under en kontrollerad flygning råkar ut för plötslig dekompression eller ett annat fel som kräver nödplané, ska den som framför luftfartyget om möjligt:

- ansätta sväng bort från den tilldelade flygvägen eller färdlinjen innan nödplanén påbörjas,
- snarast möjligt informera berörd flygtrafikledningenshet om nödplanén,
- ställa in transpondern på kod 7700 och, om så är tillämpligt, ställa in moden för trängande situation på systemet för automatisk beroende positionsövervakning / datalänk-förbindelse mellan flygledare och pilot (ADS/CPDLC),
- tända yttre ljus på luftfartyget,
- hålla utkik efter konfliktande trafik både visuellt och med hjälp av ACAS, och
- samordna sina ytterligare avsikter med berörd flygtrafikledningenshet.

14.2 Luftfartyget får lägst sjunka till en säker minimiflyghöjd.

11.3 ATC will provide surveillance services and navigational assistance when navigation aids/RNAV-systems are unserviceable/insufficient until own navigation can be resumed, and on request. There are areas within the Swedish mountainous area, see ENR 1.1.14, with insufficient VOR coverage to support RNAV 5 (B-RNAV).

11.4 When a clearance has been obtained penetrating a restricted area within controlled airspace, special permission to cross this area is not required.

11.5 As regards mandatory carriage of SSR transponder, see GEN 1.5.

11.6 If indicated in the filed flight plan that an aircraft is requesting a direct route (i.e. not via published exit or entry points in TMA), or if so requested by the aircraft by radio, the aircraft will be cleared accordingly with an ATC clearance for controlled airspace if traffic permitting. This applies even if the climb to or descent from SUECIA CTA may partly be carried out outside controlled airspace. Traffic Information will be provided for the portion of the flight that is outside controlled airspace.

## 12 Permission for engine start-up

12.1 In order to facilitate air traffic service and minimize ground holding with running engines, departing turbine engine aircraft are recommended to obtain permission for engine startup from TWR.

*Note. At some aerodromes, this procedure is compulsory.*

## 13 Flight within RVSM airspace

13.1 Flights operating as General Air Traffic (GAT) within RVSM airspace shall be conducted in accordance with IFR unless otherwise authorized by the Swedish Transport Agency within a temporarily reserved area not available to IFR flights (see ENR 1.2).

## 14 Emergency descent

14.1 When an aircraft operated as a controlled flight experiences sudden decompression or a malfunction requiring an emergency descent, the aircraft shall, if able:

- initiate a turn away from the assigned route or track before commencing the emergency descent;
- advise the appropriate air traffic services unit as soon as possible of the emergency descent;
- set transponder to Code 7700 and select the Emergency Mode on the automatic dependent surveillance/controller-pilot data link communications (ADS/CPDLC) system, if applicable;
- turn on aircraft exterior lights;
- watch for conflicting traffic both visually and by reference to ACAS (if equipped); and
- coordinate its further intentions with the appropriate ATS unit.

14.2 The aircraft shall not descend below the safe minimum altitude.

14.3 Den som framför ett luftfartyg och som via en flygtrafikledningsenhet får information om att ett luftfartyg genomför en nödplané i närheten ska lyssna noga på informationen då den kan innehålla instruktioner om att vidta särskilda åtgärder eller instruktioner om att fortsätta följa redan gällande klarering. Om flygtrafikledningsenheten inte ger några instruktioner ska luftfartyget lämna området och passa frekvensen för ytterligare klareringar eller instruktioner.

14.3 An aircraft, receiving a message from an ATS concerning an on-going emergency descent in the vicinity, shall carefully note instructions for specific actions to be taken or instruction to continue in accordance with their current clearances. In the absence of specific instructions the aircraft shall clear the area on their own initiative and keep a watch on the frequency for further clearances or instructions.

#### 15 Område ej tillgängligt för färdplanering (NPZ)

- a) NPZ finns publicerat inom ESAA FIR.
- b) Ett NPZ är en definierad luftvolym där det inom avsett område inte är tillåtet att färdplanera, alternativt endast är tillåtet att färdplanera i undantagsfall om så finns beskrivet.
- c) Luftrumsbrukare kan undvika ett sådant område genom att färdplanera via lämpliga signifikanta punkter runt området. Färdplanering genom ett NPZ kommer att generera ett "reject-meddelande" från IFPS, förutom vid de tillfällen då en färdplan uppfyller publicerade villkor om sådana finns för avsett område. Om inga villkor finns publicerade för ett specifikt NPZ så är området inte tillgängligt för färdplanering.

#### 15 Non-standard Planning Zone (NPZ) for flight planning

- a) NPZ are published within the airspace of ESAA FIR.
- b) NPZ is a defined airspace volume within which the planning of DCT trajectories is either not allowed or allowed only for exceptions if described.
- c) Airspace users can avoid these areas by flight planning via appropriate significant points around the NPZ. Flight planning through the relevant NPZ will cause a reject message by IFPS except where flight plan complies with the conditions published for a given NPZ. If no condition/exceptions are defined then an area defined by a given NPZ is completely unavailable in the flight planning process.