

1.2 Föreskrifter för VFR-flygning

1 Allmänt

1.1 Nedanstående anvisningar utgör komplement till "kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 923/2012 av den 26 september 2012 om gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafik", "Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:71) om trafikregler för luftfart" och anvisningar i ENR 1.1.

1.2 Vid *kontrollerad VFR-flygning* innefattar erhållen klarering även tillstånd att flyga inom av flygvägen berört restriktionsområde inom kontrollerat luftrum. Vid *icke kontrollerad VFR-flygning* ska befälhavaren däremot ha inhämtat tillstånd i enlighet med ENR 5.1 att flyga inom restriktionsområde som berörs av flygvägen.

1.3 VFR-flygning i kontrollerat luftrum mellan FL195 och FL285 kan normalt endast tillåtas inom tillfälligt reserverat luftrum som inte är tillgängligt för IFR-flygning. Flygning utanför reserverat luftrum kan i undantagsfall medges. Ansökan om tillstånd till ovan nämnda flygningar ska i god tid inhämtas från Transportstyrelsen.

1.4 VFR-flygning tillåts inte inom kontrollerat luftrum över FL285 i Sweden FIR utom i tillfälligt reserverat område som inte är tillgängligt för IFR-flygning. Ansökan om tillstånd ska i god tid inhämtas från Transportstyrelsen.

2 VFR-flygning i luftrum klass C, utom CTR

Anm. Beträffande RØNNE TMA, se AIP-DANMARK.

2.1 För VFR-flygning i luftrum klass C, utom CTR, gäller följande:

- a) *Färdplan* – Före flygning ska färdplan lämnas till ATS. Färdplanen ska innehålla tillämpliga punkter enligt gällande ICAO färdplansblankett. Begärd flyghöjd, flygväg, antal personer ombord samt in- och utpasseringspunkt ska anges.

Anm. 1. För färdplan för segelflygning gäller ENR 1.2 mom 5.1.4.

Anm. 2. Inlämning av en fullständig färdplan per radio till en ATS-enhet inom svenskt område får ske enbart om det är nödvändigt. Utövande av flygkontrolltjänst och flyginformationstjänst har företräde på ATS-frekvenser framför mottagning av färdplaner.

Marschhöjd på vilken flygning eller del av flygning ska utföras, ska uttryckas som:

- Flygnivå, över genomgångshöjden. Eller:
 - Höjd över havet, på eller under genomgångshöjden.
- b) *Klarering* ska inhämtas från vederbörande ATS före inpassering i luftrum klass C. Avvikelse från klarering får ske endast i trängande situation då omedelbar handling är nödvändig och ska snarast meddelas till ATS.
- c) *Dubbelriktad radioförbindelse* ska upprätthållas med vederbörande ATS på föreskriven frekvens.

1.2 Visual flight rules

1 General

1.1 The below procedures are to be observed in addition to "Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 laying down the common rules of the air navigation", "The Transport Agency's regulations and general advice (TSFS 2014:71) concerning the rules of the air" and the procedures laid down in ENR 1.1.

1.2 During *controlled VFR flight*, the ATC clearance obtained includes permission to fly within restricted areas concerned by the route within controlled airspace. As regards *non-controlled VFR flight*, the pilot-in-command must have obtained permission in accordance with ENR 5.1 to operate within restricted areas concerned by the route of flight.

1.3 VFR flight will normally not be approved in controlled airspace between FL195 and FL285 except in temporary reserved airspace not available to IFR flight. Flight outside temporary reserved airspace can be permitted in exceptional cases. Permission shall be obtained from the Swedish Transport Agency.

1.4 VFR flight will not be approved in controlled airspace above FL285 within Sweden FIR except in temporary reserved areas not available to IFR flight. Permission shall be obtained from the Swedish Transport Agency.

2 VFR flight in class C airspace, except CTR

Note. As regards RØNNE TMA, see AIP-DENMARK.

2.1 For VFR flight in class C airspace, except CTR, the following applies:

- a) *Flight plan* – Prior to flight, a flight plan containing applicable items on the ICAO flight plan form shall be filed with ATS. Requested level, route, number of persons on board and entry/exit point shall be specified.

Note 1. Regarding ATS flight plan for glider operation see ENR 1.2 para 5.1.4.

Note 2. Filing of flight plan by radio to ATS units within Sweden should be avoided unless no other possibility exists. The provision of air traffic control and flight information service has precedence over the reception of flight plans.

The cruising levels at which a flight or a portion of a flight is to be conducted shall be in terms of:

- Flight levels, above the transition altitude. Or:
 - Altitudes, at or below the transition altitude.
- b) An ATC *clearance* shall be obtained from the appropriate ATS before entering class C airspace. The clearance may be deviated from only in an emergency situation necessitating immediate action, in which event ATS shall be notified as soon as practicable.
- c) *Two-way radio communication* shall be maintained with the appropriate ATS on the prescribed frequency.

- d) *Positionsrapport* – Rapportering av position och flyghöjd ska ske till ATS:
- Före inpassering i luftrum klass C,
 - Vid plané genom FL95, samt
 - Vid av ATS angivna rapportpunkter och vid inpassering i respektive utpassering ur TMA.
 - Dessutom enligt ATS begäran.
- e) *SSR-transponder*, se GEN 1.5 mom 2.
- f) *Lokala föreskrifter* kan finnas. Dessa publiceras i AD 2.20.
- d) *Position reports* – Position and level shall be reported to ATS:
- Before entering the class C airspace,
 - When descending through FL95, and
 - Over reporting points specified by ATS and when entering and leaving the TMA.
 - In addition, when requested by ATS.
- e) *SSR transponder*, see GEN 1.5 para 2.
- f) *Local procedures* may be established. These are published in AD 2.20.

3 VFR-flygning i luftrum klass E

3.1 För VFR-flygning i luftrum klass E gäller följande:

- a) Flygning får utföras som icke-kontrollerad flygning.
- b) SSR-transponder, se GEN 1.5 mom 2.

Anm. Om val av marschhöjd, se "förordning (EU) nr 923/2012" tillägg 3.

- c) Dubbelriktad radioförbindelse med ATS krävs inte.

4 VFR-flygning i kontrollzon (CTR)

4.1 För VFR flygning i CTR gäller följande:

- a) *Färdplan* – Före flygning i CTR ska färdplan lämnas. Färdplanen ska minst innehålla följande uppgifter:
- Luftfartygets beteckning och typ
 - EOBT (för avgående flygning, när färdplanen lämnas i förväg).
 - Inpasserings- resp utpasseringspunkt.
 - Antal personer ombord.

Förkortad färdplan får lämnas per radio före inpassering i CTR samt, i undantagsfall, före start.

- b) *Klarering* – Före flygning inom CTR ska klarering inhämtas från vederbörande flygplatskontroll (TWR). Avvikelse från klareringen får ske endast i trängande situation då omedelbar handling är nödvändig och ska snarast meddelas till TWR.
- c) *Radioförbindelse* – Dubbelriktad radioförbindelse ska upprätthållas med vederbörande flygplatskontroll på föreskriven frekvens. När trafikförhållandena så medger, kan dock VFR-flygning i CTR i undantagsfall tillåtas utan radioförbindelse, om inte annat anges för viss kontrollzon i AD 2.20.
- d) *Positionsrapport* – Rapportering av position och flyghöjd ska ske vid av ATC angivna rapportpunkter samt vid inpassering i respektive utpassering ur CTR.

3 VFR flights in class E airspace

3.1 For VFR flight in class E airspace the following applies:

- a) The flight may be operated as non-controlled flight.
- b) SSR-transponder, see GEN 1.5 para 2.

Note. As regards selection of cruising levels, see "Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012" Appendix 3.

- c) Two-way radio communication with ATS is not required.

4 VFR flight in control zone (CTR)

4.1 For VFR flight in CTR the following applies:

- a) *Flight plan* – Prior to flight within a CTR, a flight plan shall be submitted, containing at least the following data:
- Aircraft identification and type
 - EOBT (for departures, when the flight plan is submitted in advance).
 - Entry/exit point.
 - Number of persons on board.

Abbreviated flight plans may be submitted by radio before entering the CTR and, exceptionally, before departure.

- b) *Air traffic control clearance* – Prior to flight within the CTR, an air traffic control clearance shall be obtained from the appropriate Aerodrome Control Tower (TWR). The clearance may be deviated from only in an emergency situation necessitating immediate action, in which event TWR shall be notified as soon as practicable.
- c) *Radio communication* – Two-way radio communication shall be maintained with the appropriate Aerodrome Control Tower on the prescribed frequency. When traffic conditions permit, however, VFR flight in CTR may exceptionally be authorized without radio communication unless otherwise stated in AD 2.20.
- d) *Position reports* – Reporting of position and level shall be made over reporting points specified by ATC and when entering and leaving the CTR.

e) *Väntråge* – I ett publicerat väntråge för VFR-trafik i en kontrollzon får ett väntande luftfartygs indikerade hastighet (IAS) inte överskrida 140 knop. Kan denna begränsning inte följas, ska det snarast anmälas till flygtrafikledningen. Om inte annat anges, ska väntning ske i enlighet med symbol på VAC.

f) *Lokala trafikföreskrifter* gäller i flera CTR (se AD 2.20).

4.2 Speciell VFR-flygning

4.2.1 Mellan Speciella VFR-flygningar inbördes upprätthålls separation.

5 VFR-flygning i luftrumsklass G

Marschhöjd ska anges som en VFR-flyghöjd enligt halvcirkeltabellen i "förordning (EU) nr 923/2012" tillägg 3.

Den marschhöjd på vilken flygning eller del av flygning ska utföras på eller under genomgångshöjd ska anges som höjd över havet (QNH).

6 Särskilda föreskrifter för segelflygning

6.1 Allmänt

6.1.1 Enligt förordning (EU) 923/2012 SERA.5001 ska luftfartyg i luftrumsklass G över den högsta av 3000 ft AMSL eller 1000 ft AGL hålla följande avstånd till moln: 1500 m horisontellt och 1000 ft vertikalt. Under dessa höjder ska luftfartyg vara fria från moln och med sikt till mark eller vatten.

I avgränsade sektorer inom kontrollerat luftrum, om de är dokumenterade i skriftlig överenskommelse mellan användare och ansvarig ATS-enhet och endast används för segelflygverksamhet, bedöms det inte innebära någon risk om segelflyg sker upp till molnundersida, med flygsikt minst 8 km och förutsatt att avståndet till sektorns översida garanterar separation till annan trafik. Sådana sektorer fastställs inte av Transportstyrelsen utan etableras genom lokala överenskommelser, däremot ska lokala separationer till dessa sektorer vara godkända av Transportstyrelsen.

6.1.2 Färdplan för segelflygning får lämnas per radio, när avsikten endast är att anmäla flygning inom visst luftrum. Detta ska ske genom att kontakta vederbörande ATS på gällande frekvens för aktuellt område och anmäla position, berört område och avsett höjdsikt (förkortad färdplan).

6.2 Segelflygning inom luftrum klass C

6.2.1 SUECIA CTA

Segelflygning i SUECIA CTA utan godkänd SSR-transponder får endast ske inom områden som fastställts av Transportstyrelsen. Sådana områden kan vara permanenta eller temporära. Flygning i dessa områden regleras i särskild ordning.

6.2.2 Terminalområden och kontrollzoner (TMA/CTR)

Segelflygning i TMA/CTR ska utföras som kontrollerad flygning.

e) *Holding* – When flying a published VFR-holding within a control zone, the indicated air speed (IAS) shall not exceed 140 kt, otherwise ATS shall be advised. Holding shall be performed according to VAC, unless other notice.

f) *Local traffic regulations* are in force in several CTRs (see AD 2.20).

4.2 Special VFR-flight

4.2.1 Between Special VFR flights themselves, separation is provided.

5 VFR flight within class G airspace

Cruising levels shall be conducted at a cruising level appropriate to the track as specified in the table of cruising levels in "Regulation (EU) No 923/2012". Appendix 3.

The cruising level at which a flight or a portion of a flight shall be conducted at or below transition altitude shall be communicated in terms of altitude (QNH).

6 Special procedures for glider operations

6.1 General

6.1.1 In accordance with Regulation (EU) 923/2012, SERA.5001 aircraft in airspace class G, above the highest of 3000 ft AMSL or 1000 ft AGL, shall maintain the following distances to cloud: 1500 m horizontally and 1000 ft vertically. Below these heights aircraft shall be clear of cloud and with sight to land or water.

In delineated sectors within controlled airspace, if documented in written agreements between users and the responsible ATS-unit, and only used for soaring activity, no risk is considered if the soaring takes place up to the cloud base if flight visibility is at least 8 km and that the distance to the upper limit of the sector will guarantee separation to other traffic. Such sectors are not established by the Transport Agency, but shall be established by local agreements. However, local separations to these sectors must be approved by the Transport Agency.

6.1.2 For a glider operation, an ATS flight plan will be accepted by radio whenever the intention is only to notify a flight within a defined part of the airspace. Such a notification (in these procedures referred to as an abbreviated flight plan) shall be submitted by establishing radio contact with the appropriate ATS unit on the prescribed frequency and reporting position, area concerned by the flight, and the vertical layer of operation (lowest and highest level).

6.2 Glider operations within class C airspace

6.2.1 SUECIA CTA

Glider operations in SUECIA CTA without approved SSR-transponder are permitted only within areas determined by the Swedish Transport Agency. Such areas can be permanently or temporarily established. Procedures for these areas will be determined by special arrangements.

6.2.2 Terminal control areas and control zones (TMA/CTR)

Glider operations in TMA/CTR shall be conducted as controlled flights.

Anm. Inom vissa TMA/CTR finns fastställda sektorer för segelflygverksamhet. Inom dessa gäller lokalt anpassade föreskrifter.

6.3 Segelflygning i luftrum klass G

6.3.1 Färdplan

Färdplan enligt avsnitt 4 i "kommisionens genomförande-förordning (EU) nr 923/2012 om gemensamma luftfarts- och driftbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken" ska lämnas in när föraren önskar sin flygning uppföljd av ATS ur alarmeringssynpunkt. En flygning för vilken förkortad färdplan lämnats in är bara föremål för uppföljning ur alarmeringssynpunkt för den del av flygningen som färdplanen omfattar.

Färdplan/förkortad färdplan ska lämnas före:

- IFR-flygning på högre höjd än 5000 ft AMSL/3000 ft AGL. Detta krävs dock inte för IMC-flygning med marksikt.
- Före flygning inom eller in i en trafikinformationszon eller ett trafikinformationsområde.
- *Anm. Med »5000 ft AMSL/3000 ft AGL» menas i dessa föreskrifter den högsta av höjderna 5000 ft AMSL och 3000 ft AGL, beroende på underliggande terrängs höjd över havet.*

6.3.2 Radioförbindelse

a) Dubbelriktad radioförbindelse upprättas med vederbörande ATS-enhet vid IFR-flygning:

- 1) På flyghöjd över 5000 ft AMSL/3000 ft AGL (krävs dock inte för IMC-flygning med marksikt); eller
- 2) Inom luftrummet över TIA upp t.o.m. FL95. (Gäller även IMC-flygning med marksikt.)

b) När dubbelriktad radioförbindelse upprättas med en ATS-enhet enligt a) 1) eller 2) ovan, ska segelflygplanet anmäla flygningen per radio i enlighet med mom 6.1.2 (förkortad färdplan). Därefter bör kontinuerlig radiopassning på ATS-frekvensen upprätthållas.

c) Höjdsikt och berört område som anmälts enligt b) får inte ändras innan avsedd ändring meddelats till och kvitterats av ATS-enhet. Uppstår en situation som nödvändiggör omedelbar ändring, ska ATS-enhet underrättas snarast möjligt.

d) Segelflygplanet ska rapportera till berörd ATS-enhet, när det slutgiltigt har lämnat anmält höjdsikt eller kommit ut i VMC eller övergått till VFR-flygning. Kan detta inte ske per radio, ska rapporten lämnas snarast möjligt i efterhand.

Anm. Segelflygplanet får vid första anmälan enligt b) ange en tidpunkt då anmält höjdsikt senast kommer att ha slutgiltigt lämnats. Rapport enligt d) krävs då inte.

e) Kan av räckviddstekniska skäl dubbelriktad radioförbindelse inte upprättas med ATS-enhet, ska segelflygplanet blinda uppgifter enligt b) – d) på föreskriven ATS-frekvens.

Note. Within some TMA/CTR, special sectors have been established for glider activities. For these sectors, special procedures apply.

6.3 Glider operations within class G airspace

6.3.1 Flight plan

A flight plan, as specified in Section 4 in "Commission Implementing Regulation (EU) No 923/2012 laying down the common rules of the air and operational provisions regarding services" shall be submitted if the pilot wishes to have the flight supervised by ATS for alerting and search and rescue purposes. When an abbreviated flight plan as specified above is submitted the flight only receives alerting service and search and rescue for that part of the flight.

Flight plan/abbreviated flight plan shall be submitted:

- For IFR flights above 5000 ft AMSL/3000 ft AGL except for contact IMC flight as above.
- For flights within or into traffic information zone or traffic information area.
- *Note. The specification »5000 ft AMSL/3000 ft AGL» denotes 5000 ft AMSL or 3000 ft AGL whichever is higher, depending on the elevation of the surface.*

6.3.2 Two-way radio communication

a) During IFR flight, two-way radio communication shall be established with the appropriate ATS unit:

- 1) When operating above 5000 ft AMSL/3000 ft AGL. (Not applicable to contact IMC flight); or
- 2) When operating in the airspace above a TIA at FL95 or below. (Also applicable to contact IMC flight).

b) When two-way radio communication is established with an ATS unit in accordance with a) 1) or 2), the glider shall notify the flight as specified in para 6.1.2 (abbreviated flight plan). Thereafter, a continuous watch on the ATS frequency is to be maintained.

c) The layer and area reported to an ATS unit in accordance with b) must not be changed until the intended change has been reported to and acknowledged by ATS unit. Should a situation arise necessitating immediate action, the ATS unit shall be notified as soon as practicable.

d) The glider shall report to the ATS unit when it has finally left the layer previously reported, or has entered VMC, or has changed to VFR flight. If unable to report this by radio, the pilot shall give the report as soon as practicable afterwards.

Note. The glider may, at first notification in accordance with b), specify the latest time at which it will finally leave the layer reported. In this case, no report as specified in d) above is required.

e) If the glider cannot establish two-way radio communication with ATS for VHF coverage reasons, it shall transmit blind the reports specified in b) – d) on the prescribed ATS frequency.

f) Inom TIA/TIZ gäller föreskrifterna i AD 1.1 mom 8.

f) Within TIA/TIZ, the procedures in AD 1.1 para 8 apply.