

# Information till VFR piloter från LFV/NUAC

*Denna information är framtagen av LFV och NUAC, med syfte att påminna VFR-piloter om några viktiga områden, för att förebygga luftrumsintrång i svensk kontrollerad luft. LFV och NUAC tillhandahåller bl.a. flygtrafiktjänst på ett tjugotal ATS respektive de två kontrollcentralerna i Sverige.*

*Informationen ersätter inte det regelverk som styr VFR-flygning utan ska ses som goda råd.  
(Materialet får kopieras och spridas fritt.)*



# LUFTRUMSINTRÅNG

Luftrumsintrång sker när ett luftfartyg flyger in i kontrollerad luft eller R-område utan en giltig klarering och är en av de största flygsäkerhetsriskerna.

## Definitioner

**AIP:** Aeronautical Information Publication – Innehåller information om bland annat flygplatser, luftrum och nationella regler.

**Efterforskning:** Uppgift att fastställa position för luftfartyg som saknas, havererat eller nödlandat.

**ETA:** Beräknad ankomsttid – Estimated Time of Arrival – För VFR-flygning; den tidpunkt vid vilken luftfartyget beräknas anlända över flygplatsen

**Flygkontrolltjänst:** – Air Traffic Control Service, ATC – Den sammanfattande benämningen på områdeskontrolltjänst, inflygningskontrolltjänst och flygplatskontrolltjänst och är en tjänst som tillhandahålls i syfte att:

- a) förebygga kollisioner
  - mellan luftfartyg, och
  - mellan luftfartyg och ett hinder inom manöverområdet, samt
- b) påskynda och bibehålla ett välordnat flygtrafikflöde.

**IFR:** Instrumentflygregler – Instrumental Flight Rules – Regler och procedurer som skall följas när ett luftfartyg huvudsakligen flygs med hjälp av instrument för att möjliggöra kontroll av luftfartygets attityd, navigering och separation till hinder, terräng samt i viss utsträckning andra luftfartyg.

**JRCC:** Joint Rescue Co-ordination Centre – Gemensam benämning och central för både MRCC (Maritime Rescue Co-ordination Centre) och ARCC (Aeronautical Rescue Co-ordination Centre).

**Klarering:** Ett tillstånd att framföra ett luftfartyg enligt de villkor som anges av en flygtrafikledningsenhet.

**NOTAM:** Notice to Airmen – Meddelande som distribueras via telekommunikation och som innehåller information om tillkomst, beskaffenhet eller förändring av anläggningar, tjänster, procedurer eller riskkällor som det är viktigt att flygtrafiken får kännedom om i tid.

**R-område:** Restriktionsområde – Avgränsat luftrum över en stats landområde eller territorialvatten inom vilket rätten till luftfart är inskränkt enligt särskilda bestämmelser.

**VFR:** Visuella Flygregler – Visual Flight Rules – Regler som kan följas om väderförhållandena är tillräckligt goda för att piloten av luftfartyget visuellt skall kunna kontrollera luftfartygets attityd, navigera och upprätthålla separation till hinder, terräng samt andra luftfartyg.

# LUFTRUMMET

Luftrummet delas in i kontrollerat och okontrollerat luftrum.

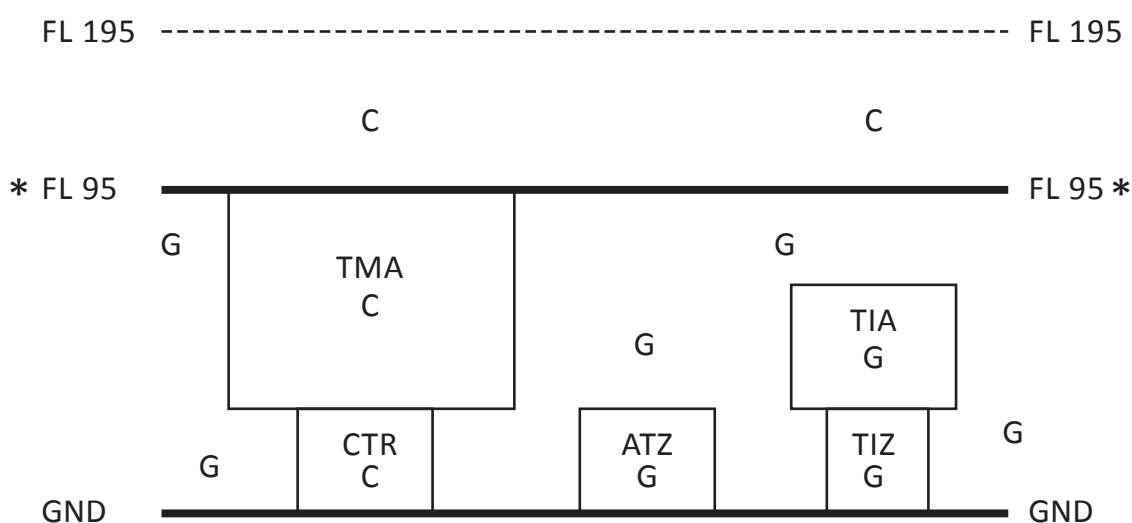
Det **kontrollerade luftrummet** indelas i:

- *kontrollområde* (CTA), som i sin tur indelas i *yttäckande kontrollområde* (SUECIA CTA/UTA) och *terminalområde* (TMA);
- *kontrollzon* (CTR).

Övrigt luftrum benämns **okontrollerat luftrum**.

Inom det okontrollerade luftrummet finns:

- *trafikinformationsområden* (TIA),
- *trafikinformationszoner* (TIZ)
- *trafikzon* (ATZ)
- *övrigt okontrollerat luftrum*



\* Undersidan i nordvästra delen av Sverige är FL125

I Sverige består luftrummet huvudsakligen av klass **C** och **G**

## Luftrumsklass C:

- VFR-flygning tillåtet under dagsljus och mörker.
- flygkontrolltjänst ska utövas för alla flygningar.
- VFR-flygningar separeras till IFR-flygningar.
- under mörker separeras alla flygningar.
- under dagsljus ska VFR-flygningar lämnas trafikinformation om varandra.

## Luftrumsklass G:

- VFR-flygning tillåtet under dagsljus och mörker.
- flygkontrolltjänst utövas inte.
- trafikinformation lämnas på begäran, i den mån tillräckligt underlag finns.

# GODA RÅD

## Planering

- Ta alltid del av AIP, AIP SUP och NOTAM där information finns om bland annat öppettider, navigationshjälpmedel och R-områden.
- Tänk på att vid de större flygplatserna är luftrummet ofta mer komplicerat. Läs på luftrummet i förväg och ropa upp i god tid! ***Flyg inte in i kontrollerat luftrum om du inte har mottagit och bekräftat en klarering! Att flyga i kontrollerat luftrum utan en klarering innebär en flygsäkerhetsrisk för dig och andra.***
- Planera din flygning med marginal till kontrollerade luftrum eller R-områden som du inte har för avsikt att passera igenom. Det är vanligt att luftrumsintrång sker i kanten av kontrollerad luft.

## Kommunikation med ATC

- **Dra dig inte för att ropa upp ATC och begära klarering för flygning i kontrollerat luftrum. ATC är där för din skull.**
- Använd standardfraseologi. Fråga efter en klarering. Det kan uppstå missförstånd om du enbart berättar om din avsikt.
- Om du är osäker på vad ATC menar, fråga igen.
- Kommunicera med ATC och begär klarering i god tid. Var förberedd på att vänta utanför kontrollerat luftrum om du inte får en klarering.
- Vid stigning, var beredd på att stoppa stigningen under kontrollerat luftrum till dess att du fått klarering till högre höjd.
- När du flyger VFR är det ditt ansvar att ställa in relevant frekvens och begära klarering **innan** du kommer in i kontrollerat luftrum. Ta inte för givet att du blir anvisad frekvens och överlämnad till annan kontrollenhet – det är en service som tillhandahålls av ATC i mån av tid.
- Vid passage av CTR/TMA får du inte tolka uteblivet svar från ATC vid anrop som att ATS-enheten är stängd. Du måste inhämta en bekräftelse på att så är fallet, förslagsvis hos en angränsande ATS-enhet.

## Användning av transponder

- En höjdrapporterande transponder gör att du syns och för flygning i kontrollerad luft är transponder obligatorisk. Ett gott råd är dock att ha transpondern tillslagen i alla luftrum.
- Om du inte varit i kontakt med ATC och tilldelats specifik kod, ställ in 7000 på transpondern.

## Färdplan-uppföljning

- Om du startar från en okontrollerad flygplats eller flygfält utan ATS, kontakta ATS så fort som möjligt och aktivera din färdplan genom att berätta din starttid, ATD. Om du landar på en okontrollerad flygplats eller flygfält utan ATS måste du avsluta din färdplan så snart som möjligt antingen via radio eller via telefon efter att du har landat.
- Aktivering av färdplan är en förutsättning för att alarmerings- och flygräddningstjänst ska kunna utövas för flygningen. Därför är det också viktigt att avsluta färdplanen vid landning. Om färdplanen inte avslutats vid ETA + 30 minuter påbörjas efterforskning och JRCC kopplas in.
- Tänk på att en ATS-färdplan inte är lika med en klarering.

**Vid frågor kontakta LfV (Safety Department)**

Tel växel: 011-19 20 00 Fax: 011-19 25 75 Mail: [lfv@lfv.se](mailto:lfv@lfv.se)

## Ytterligare läsning:

*"Det nya regelverket för  
privatflygning enligt VFR"*  
(Transportstyrelsen)

*"Information to VFR-pilots"*  
(Naviair) speciellt för  
flygning i Danmark

## Referenser:

*Information om luftrumsintrång*  
– *Tips till dig som flyger VFR, eller arbetar inom flygtrafiktjänst*  
(Transportstyrelsen)

Definitioner från Transportstyrelsen