

# IFR - En höjdare för flygsäkerheten

Ett brev från KSAK och AOPA om att möjliggöra IFR-flygning i Sverige

## Bakgrund

Det har kommit till vår kännedom att det just nu pågår ett arbete inom Transportstyrelsen för att se över regelverket för instrumentflygningar till flygplatser där ATS inte är öppet eller inte finns alls. Med anledning av det vill vi på KSAK och AOPA skicka en tydlig signal från den del av branschen som detta berör, vi som flyger enligt Part-NCO.

## Flygsäkerhet

Här är tre punkter som vi på KSAK och AOPA menar ökar flygsäkerheten:

1. Ju fler piloter som har IR desto mer utbildning och kompetens har de. Bättre och säkrare piloter helt enkelt. Fler flygplatser tillgängliga för instrumentflygningar skapar incitament för fler piloter att utbilda sig. I kombination med BIR-utbildningen kan det bli ännu bättre.
2. Att flyga över moln på hög höjd är i stort sett alltid säkrare än att flyga under dem, i synnerhet när det gäller enmotoriga flygplan. Det ger mer tid till att hantera eventuella nödsituationer. Av den anledningen är det säkrare att flyga IFR till destinationen än VFR.
3. Vid en flygning från A till B är det bra för flygsäkerheten om det finns flygplatser längs vägen där man kan landa vid behov. Det behöver inte vara ett nödläge utan något enklare som gör att man vill landa innan det blir ett stressmoment för piloten. Vi ser idag fler och fler flygplatser som tydligt publicerar i NOTAM och AIP att instrumentflygningar inte är tillåtna utanför ATS öppettider. Det ser vi som ett hot mot flygsäkerheten.

Vi anser att de här tre argumenten direkt ökar flygsäkerheten. Argumentet om högre risk för kollision med annat flygplan i samband med inflygning ser vi som ett relativt sett svagt argument. Trafikintensiteten i Sverige är väldigt låg, och de flygplan som idag saknar radio kan man troligtvis räkna på sina händer.

## Vår syn på regelverket

Idag ser vi inte att det finns något hinder för en enskild pilot att, inom Part-NCO, göra en inflygning till en flygplats utan ATS. Historiskt har det funnits nationella regler som förhindrat detta men efter att Part-NCO trädde i kraft försvann den regleringen. Genom att jämföra operativa regelverket för CAT och NCO kan vi se tydliga skillnader eftersom man i CAT uttryckligen menar att ATS ska finnas tillgängligt för IFR-flygning. NCO.OP.115 är den del som framförallt styrker vår tes.

## Vad EASA vill

Sedan några år tillbaka pågår det ett arbete hos [EASA, tillsammans med GSA](#), för att möjliggöra instrumentinflygningar till okontrollerade flygplatser i syfte att öka flygsäkerheten. Det arbetet bör rimligtvis också innefatta att använda befintliga instrumentflygplatser utanför ATS öppettider. Det viktiga i sammanhanget är att EASA tydligt har tagit ställning för att möjliggöra mer IFR utanför kontrollerad luft.

## Vad KSAK och AOPA vill

För att öka flygsäkerheten vill KSAK och AOPA att:

- **Transportstyrelsen låter KSAK och AOPA vara med i arbetet innan det går till remiss.**  
Det senaste året har vi sett flera remisser från myndigheten som hade kunnat landa bättre om vi hade fått vara med i ett tidigare skede. Arbets sättet behöver bli mer likt det som EASA tillämpar där branschen får vara med redan från början. Det spar tid för alla parter.
- **Transportstyrelsen ska inte ta fram nationella regler i syfte att begränsa möjligheten till IFR-inflygningar i okontrollerad luft.**  
Sådana nationella regler skulle, enligt vår tolkning, strida mot Part-NCO och därmed inte vara giltiga. Istället bör vi jobba med information till branschen om hur man på bästa sätt kan hantera en inflygning när ATS inte är tillgängligt. KSAK och AOPA är gärna med och tar fram sådan information och sprider den bland våra medlemmar.
- **Transportstyrelsen möjliggör för små flygfält att kunna få en inflygning publicerad i AIP.**  
Det finns flera fält som under många års tid velat göra det, bl.a. Västervik, Borås och Bunge. Regelverket tillåter idag att man gör inflygningar på egen hand till dessa flygplatser men vi vill givetvis att det ska finnas officiella inflygningsprocedurer som man kan ladda upp i sin databas.
- **Transportstyrelsen stöder BIR-utbildning inom DTO.**  
För att nå ut och verkligen få fler piloter att flyga IFR behöver vi möjliggöra för BIR-utbildning inom DTO. Vi tror att bristen på IR-piloter i landet till stor del är en fråga om tillgänglighet, många piloter i landet har väldigt långt till en ATO och då blir det inte av. DTO-konceptet har nu några år på nacken och vi ser att det fungerar. Därför bör Transportstyrelsens hållning mot EASA vara att DTO är fullgott.
- **Transportstyrelsen uppmanar alla flygplatser att ta bort begränsningar i NOTAM och AIP som hindrar inflygningar eller avgångar enligt IFR utanför ATS öppettider.**  
Vi anser att många av de begränsningarna inte heller är kompatibla med gällande EU-regelverk. Vi har noterat att många flygplatser har blivit kravställda av Transportstyrelsen att införa dessa begränsningar, något som är tråkigt att höra. Detta gäller också ofta krångliga krav på PPR som är närbesläktat.

- **Transportstyrelsen möjliggör sändningar av viss väderinformation över VHF.**  
Det finns idag enkel teknisk utrustning(t.ex. [SayWeather](#)) som kan sända ut QNH och vindriktning, något som uppskattats mycket på de platser där systemet utprovats.  
Direkt och relevant höjning av flygsäkerheten.

Med hopp om fortsatt i dialog i ärendet.

Vänliga hälsningar,

Niklas Larsson för KSAK  
Ledamot KSAK styrelse  
073-0707410  
[niklas.larsson@ksak.se](mailto:niklas.larsson@ksak.se)

Johan Litens för AOPA  
Ordförande AOPA Sweden  
076-3159675  
[johan.litens@depona.se](mailto:johan.litens@depona.se)