

## **Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:145) om trafikregler för luftfart;**

**TSFS 2012:64**

Utkom från trycket  
den 20 juni 2012

beslutade den 13 juni 2012.

**LUFTFART**

Serie GEN

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 8 kap. 1 § och 12 kap. 4 § luftfartsförordningen (2010:770) att bilaga 3 till styrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:145) om trafikregler för luftfart ska ha följande lydelse.

---

Denna författning träder ikraft den 15 november 2012.

På Transportstyrelsens vägnar

JACOB GRAMENIUS

Kristina Holmberg  
(Luftfartsavdelningen)



### **Bilaga 3. Särskilda bestämmelser om färdplaner**

I denna bilaga finns internationella bestämmelser om färdplaner inom Europa samt svenska bestämmelser. Förutom vissa texter som finns i ICAO:s Annex 2 innehåller bilagan därför texter även från ICAO:s Doc 4444 (PANS-ATM), ICAO:s Doc 7030 (SUPPS) samt Eurocontrol Central Flow Management Unit (CFMU) Basic Handbook (se fotnoter) samt de svenska tilläggsbestämmelserna.

#### **1. Inlämning av färdplan**

1.1 En fullständig färdplan ska innehålla följande uppgifter:

1. luftfartygets/luftfartygens beteckning,
2. flygregler och typ av flygning,
3. antal och typ(er) av luftfartyg samt turbulenskategori,
4. utrustning,
5. avgångsflygplats,
6. avgångsblocktid (EOBT),
7. marschfart(er),
8. marschhöjd(er),
9. färdväg,
10. destinationsflygplats och total beräknad flygtid (EET),
11. alternativflygplats(er),
12. aktionstid,
13. antal personer ombord, och
14. nöd- och överlevnadsutrustning.

Färdplanen ska alltid innehålla uppgifter om tillämpliga punkter till och med "Alternativflygplats(er)". Uppgifterna ska gälla hela flygvägen eller den del av flygvägen som färdplanen avser. Färdplanen ska dessutom innehålla uppgifter om övriga punkter som den vederbörande ATS-myndigheten har föreskrivit eller när det av andra skäl bedöms nödvändigt av den som lämnar in färdplanen.

1.2 [S] En färdplan som lämnas in för flygning som innefattar passage av gränsen till svenskt territorium ska innehålla uppgifter för hela flygningen fram till den första avsedda landningsflygplatsen.

1.3 [S] En förkortad färdplan får lämnas in för flygning i trafikinformationszon eller trafikinformationsområde och när avsikten är att inhämta klarering för en mindre del av en flygning, exempelvis för flygning i en kontrollzon (CTR) eller ett terminalområde (TMA). Den förkortade färdplanen ska alltid innehålla uppgifter om antalet personer ombord.

En flygning för vilken en förkortad färdplan har lämnats in är bara föremål för uppföljning ur alarmeringssynpunkt för den del av flygningen som färdplanen omfattar.

## **2. Inlämningstid<sup>1</sup>**

2.1 En färdplan får lämnas in tidigast 120 timmar före EOBT. Om färdplanen lämnas in tidigare än 24 timmar före EOBT ska datum för flygningen anges i fält 18 efter DOF/ (date of flight).

[S] Färdplanen ska lämnas in senast 60 minuter före beräknad EOBT. För en flygning som är föremål för flödesplanering (ATFM) ska färdplanen lämnas in senast 3 timmar före EOBT. För VFR flygning som kommer att utföras mellan svenska flygplatser och i sin helhet utförs inom Sweden FIR/UIR får färdplanen lämnas in senast 30 minuter före EOBT.

För en flygning av brådskande natur (exempelvis räddningsuppdrag eller ambulansflygning) och för en flygning av lokal natur kan en senare inlämning accepteras. Om möjligt bör dock färdplanen lämnas in senast 30 minuter före beräknad EOBT.

2.2 [S] När en färdplan lämnas in under flygning ska detta ske i tillräckligt god tid för att en klarering med säkerhet ska hinna inhämtas. Färdplanen ska dock lämnas in senast 10 minuter innan luftfartyget beräknas nå en inpasseringspunkt i kontroll-, trafikinformations- eller rådgivningsområde eller en plats för korsning av flygväg eller rådgivningsrutt.

## **3. Inlämningsplats<sup>2</sup>**

3.1 [S] Om inte en repeterfärdplan finns för flygningen ska en färdplan lämnas till en ATS rapportplats (ARO) före start eller, under flygning, till vederbörande ATS-enhet. Är flygningen av lokal natur får färdplanen även lämnas till flygtrafikledningen vid avgångsflygplatsen. Med en flygning av "lokal natur" avses i detta sammanhang en flygning som kommer att utföras på högst 5 000 fot AMSL, inom terminalområdets sidogränser eller, där TMA saknas, inom högst 25 NM från flygplatsen.

3.2 [S] Färdplanen för IFR-flygning inom eller från IFPS-zonen ska lämnas till Eurocontrol IFPS i enlighet med Eurocontrol CFMU Basic Handbook.

3.3 [S] Ansvarigt ARO inom svenskt område är färdplaneringscentralen (FPC).

3.4 [S] När en färdplan lämnas till FPC ska den lämnas per telefon, telefax, via internet ([www.aro.lfv.se](http://www.aro.lfv.se)) eller vid ett förannmält personligt besök. Om färdplanen lämnas via telefax måste även telefonkontakt tas för att den ska godkännas.

<sup>1</sup> Ref. ICAO:s Doc 7030 EUR och Eurocontrol Central Flow Management Unit (CFMU) Basic Handbook.

<sup>2</sup> Ref. ICAO:s Doc 4444 Kapitel 4, ICAO:s Doc 7030 EUR och Eurocontrol Central Flow Management Unit (CFMU) Basic Handbook.

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

#### **4. Repeterfärdplan (RPL)<sup>3</sup>**

4.1 [S] EUROCONTROL/CFMU har hela ansvaret för mottagning, bearbetning och distribution av data för repeterfärdplan (RPL) inom IFPS-zonen. RPL-listor (gällande inom IFPS-zonen) ska därför endast skickas till EUROCONTROL/CFMU.

Nya RPL-listor ska vara RPL/CFMU tillhanda senast 14 dagar innan de träder i kraft. En varaktig ändring av RPL-listan ska ha kommit in till RPL/CFMU senast 7 dagar innan den börjar gälla. Vid mottagning av RPL sänder CFMU en mottagningsbekräftelse via SITA eller fax. Har inlämnaren inte fått någon bekräftelse inom två arbetsdagar ska han eller hon kontakta RPL/CFMU.

#### **5. Ändring av färdplan<sup>4</sup>**

5.1 [S] Alla ändringar av en färdplan som har lämnats in för en IFR-flygning eller en kontrollerad VFR-flygning ska snarast möjligt meddelas ansvarigt ARO eller vederbörande ATS-enhet. Ändring av EOBT med mindre än 15 minuter för IFR-flygning och försening av VFR-flygning med mindre än 60 minuter behöver dock inte anmälas.

5.2 [S] Om en eller flera av nedanstående uppgifter ändras så ska färdplanen annulleras och en ny färdplan lämnas in.

- Luftfartygets beteckning.
- Avgångsflygplats och/eller tidigarelagd EOBT med mer än 15 minuter.
- Destinationsflygplats.
- Datum för flygningen.

#### **6. Aktivering av färdplan**

6.1 [S] En färdplan ska aktiveras för att bland annat alarmerings- och flygräddningstjänst ska kunna utövas för flygningen.

6.2<sup>5</sup> [S] Vid avgång från flygplatser utan öppet ATS ska piloten aktivera färdplanen genom att sända ett startmeddelande till den områdeskontroll

<sup>3</sup> Ref. Eurocontrol Central Flow Management Unit (CFMU) Basic Handbook.

<sup>4</sup> Ref. ICAO:s Doc 7030 EUR och Eurocontrol Central Flow Management Unit (CFMU) Basic Handbook.

<sup>5</sup> Senaste lydelse TSFS 2010:145. Ändringen innebär att sista meningen i sista stycket tas bort.

(ACC) inom vars ansvarsområde startflygplatsen är belägen eller, om detta inte är möjligt, till någon annan flygtrafikledningsenhet. Meddelandet ska

1. sändas per radio snarast möjligt efter start,
2. lämnas per telefon omedelbart före start, eller
3. efter start lämnas per telefon av en person på marken efter överenskommelse med befälhavaren.

Startmeddelande behöver inte sändas, om flygtrafikledningen har meddelats att den beräknade EOBT även ska betraktas som verklig starttid.

## **7. Avslutande av färdplan<sup>6</sup>**

7.1 Befälhavaren ska avsluta färdplanen genom att lämna en landningsrapport. Detta ska ske snarast efter landning. Landningsrapporten ska lämnas per telefon, radio eller datalänk till ATS-enheten eller ACC. Även en förkortad färdplan ska avslutas.

[S] Inom svenskt område ska landningsrapporten lämnas senast 30 minuter efter den beräknade ankomsttiden till den områdeskontroll inom vars ansvarsområde landningsflygplatsen ligger. Om detta inte är möjligt ska landningsmeddelandet lämnas till någon annan flygtrafikledningsenhet.

[S] Om befälhavaren vid inlämnande av färdplanen bedömer att en landningsrapport inte kommer att hinna lämnas till flygtrafikledningsenheten inom 30 minuter efter beräknad landningstid enligt gällande färdplan, ska den tidpunkt när landningsmeddelande senast kan förväntas anges i färdplanens punkt 18.

[S] Inom Sverige ska en landningsrapport inte lämnas om flygtrafikledningstjänsten är i tjänst på landningsflygplatsen.

7.2 Om en färdplan har lämnats in för en del av flygningen som inte omfattar landningen ska färdplanen avslutas genom ett meddelande till en flygtrafikledningsenhet.

7.3 En landningsrapport ska innehålla följande uppgifter:

- luftfartygets beteckning,
- avgångsflygplats,
- destinationsflygplats (bara om landning har skett på en annan flygplats än den som angetts som destinationsflygplats i färdplanen),
- landningsflygplats, och
- ankomsttid.

7.4 Om det under flygningen, på grund av väderförhållanden eller andra omständigheter, uppstår en så stor försening att ett landningsmeddelande inte kommer att hinna lämnas till ATS-enheten inom den föreskrivna tiden, ska om möjligt ett meddelande lämnas per radio till en flygtrafikledningsenhet med följande innehåll: luftfartygets beteckning, typ av flygplan, avgångs- och destinationsflygplats och ny beräknad ankomsttid.

<sup>6</sup> Senaste lydelse TSFS 2010:145. Ändringen innebär att 7.6 upphävs.

7.5 Om befälhavaren vet att förbindelserna vid landningsflygplatsen är otillräckliga och att det inte finns andra sätt att hantera landningsrapporten på platsen ska – i de fall då en sådan rapport krävs - ett meddelande som motsvarar en lämplig landningsrapport i stället sändas via radio till lämplig ATS-enhet. Meddelandet ska sändas kort före landning.

## **8. Instruktioner för att fylla i en färdplansblankett<sup>7, 8</sup>**

[S] När termen ”flygplats” används i en färdplan innefattas även andra start- och landningsplatser som kan användas av vissa luftfartygstyper, såsom helikoptrar, sjöflygplan och ballonger.

### **8.1 Fält 7 Luftfartygets beteckning (högst 7 tecken)**

Ange beteckningen enligt a) eller b) nedan med högst 7 tecken:

- a) Luftfartygets registreringsbeteckning. Exempel: SEICV.
  - när luftfartygets anropssignal vid radiotelefoni kommer att bestå av denna beteckning, eller den radiotelefonibenämning som ICAO har fastställt för operatören följt av registreringsbeteckningen t.ex. SCANDINAVIAN SEDIN, eller
  - när luftfartyget inte är utrustat med radio.

b) Om luftfartyget vid radiotelefoni kommer att använda radiotelefonibenämningen för operatören, anges den treställiga beteckningen som är fastställd av ICAO för operatören, följt av flygningens beteckning. Exempel: SAS456. Luftfartygets registreringsbeteckning ska anges i fält 18 efter förkortningen REG/.

[S] När ett svenskt militärt luftfartyg flyger på FPL/GAT ska beteckningen i fält 7 bestå av bokstäverna SVF, följt av en sifferserie utan mellanrum. Om luftfartyget utför permittenttransport eller transport för en myndighet, organisation eller företag utanför försvarsmakten, ska bokstaven X läggas till efter igenkänningsnumret. Exempel: SVF845X.

[S] Vid formationsflygning anges det ledande luftfartygets beteckning i fält 7. Övriga luftfartygsbeteckningar anges i fält 18 efter REG/.

### **8.2 Fält 8 Flygregler och flygningens art (2 tecken)**

#### *Flygregler*

Ange med en av följande bokstäver vilka flygregler piloten avser följa:

- I om IFR
- V om VFR
- Y om först IFR och därefter VFR
- Z om först VFR och därefter IFR.

<sup>7</sup> Ref. ICAO:s Doc 4444 Kapitel 4 och Appendix 2, ICAO:s Doc 7030 EUR samt Eurocontrol Central Flow Management Unit (CFMU) Basic Handbook.

<sup>8</sup> Senaste lydelse TSFS 2010:145. Ändringen innebär att första stycket upphävs.

Om Y eller Z används, ska den eller de punkter där ändring av flygreglerna planeras anges i fält 15.

*Flygningens art*

Ange med en av följande bokstäver flygningens art:

- S Linjefart.
- N Luftfart i icke regelbunden trafik (även taxiflyg).
- G Allmänflyg (privatflyg och bruksflyg utom taxiflyg).
- M Militär luftfart. Inom svenskt område även luftfart i polis- eller tulltjänst.
- X Annan art av luftfart än ovan angivna. Förtydligande ska göras i fält 18 föregånget av RMK/ eller STS/.

[S] För flygning med avgiftsreduktion eller avgiftsbefrielse anges flygningens art även i klartext i fält 18 efter RMK/. Exempel: RMK/SKOL.

**8.3 Fält 9 Antal och typ av luftfartyg, turbulenskategori**

*Antal luftfartyg*

Om det är fler än ett luftfartyg anges antalet med 1 eller 2 siffror.

*Typ av luftfartyg*

Ange fastställd beteckning med 2, 3 eller 4 tecken i enlighet med ICAO:s Doc 8643 "Aircraft Type Designators". Om beteckning saknas eller vid en formationsflygning med mer än en typ, fyll i bokstavgruppen ZZZZ och ange antal (om fler än en) och typ(-erna) i fält 18 efter förkortningen TYP/.

*Turbulenskategori*

Ange med en av följande bokstäver vilken turbulenskategori luftfartyget tillhör:

- J SUPER för luftfartyg A 380-800
- H HEAVY (TUNGT) för luftfartyg med en maximal startmassa (MTOM) på 136 000 kg eller högre
- M MEDIUM (MEDELTUNGT) för luftfartyg med en maximal startmassa (MTOM) lägre än 136 000 kg men högre än 7 000 kg
- L LIGHT (LÄTT) för luftfartyg med en maximal startmassa (MTOM) på 7 000 kg eller lägre.

[S] Nedanstående förkortningar och turbulens kategorier ska användas för svenska militära luftfartygstyper:

Typ	Förkortning i FPL	Anmärkning	Turbulens-kategori
JAS 39A/C	SB39	JAS 39 A/B/C/D	M
SK 60	SB05	SAAB 105	M
Tp 84	C130	Lockheed C-130 Hercules	M
Tp100A	SF34	SAAB SF-340	M
S 100B	SF34	SAAB SF-340	M
Tp 102A	GLF4	Gulfstream G4	M
Tp 102B	GLF4	Gulfstream G4	M
Tp 102D	GLF5	Gulfstream G550	M



Typ	Förkortning i FPL	Anmärkning	Turbulens-kategori
Hkp 14	NH90	NHI NH90	M
Hkp 15	A109	Augusta A109 Power	L
Hkp 16	H60	Sikorsky UH-60 Blackhawk	M
UAV 02	UAV2	Falken	L
UAV 03	UAV3	Örnen/AAI Shadow 200	L

#### 8.4 Fält 10 Utrustning och dess användbarhet

*Utrustning för radiokommunikation (COM) och navigation (NAV) samt inflygningshjälpmedel*

Ange den utrustning som är tillgänglig och användbar för COM, NAV och inflygning:

N Om ingen utrustning för COM, NAV eller inflygning för den aktuella flygvägen medförs eller om utrustningen är ur funktion, eller om besättningen inte får använda den installerade utrustningen.

S COM, NAV eller inflygningsutrustning medförs enligt standardutrustning och är användbar.

[S] Standardutrustning i Sweden FIR/UIR är, oberoende av lufttrum och flyghöjd, följande: VHF COM (ej 8,33 MHz), ADF, VOR och ILS. Detta gäller även i annat FIR/UIR, om inte vederbörande ATS-myndighet föreskriver annat.

A GBAS landningssystem

B LPV (APV med SBAS)

C LORAN C

D DME

E1 FMC WPR ACARS

E2 D-FIS ACARS

E3 PDC ACARS

F ADF

G GNSS (Typ av kvalitetsövervakning ska anges i fält 18 efter indikatorn NAV/)

H HF RTF

I INS (Inertial Navigation)

J1 CPDLC ATN VDL Mod 2

J2 CPDLC FANS 1/A HF DL

J3 CPDLC FANS 1/A VDL Mod A

J4 CPDLC FANS 1/A VDL Mod 2

J5 CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)

J6 CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)

J7 CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)

K MLS

L ILS

M1 ATC RTF SATCOM (INMARSAT)

M2 ATC RTF (MTSAT)

M3 ATC RTF (Iridium)

- O VOR
- P1–P9 Reserverade för RCP
- R R PBN godkänd. (ref ICAO Doc 9613 Performance Based Navigation Manual) Detaljerad information anges alltid i fält 18 PBN/.
- T TACAN
- U UHF RTF
- V VHF RTF
- W RVSM godkänd
- X MNPS godkänd
- Y VHF med 8.33 kHz kanalseparation
- Z Annan utrustning. Utrustningen anges i fält 18 efter tillämplig indikator; COM/ NAV/ och/eller DAT/. Anges även inom IFPS-zonen för flygning som är undantagen från kraven på RNAV, CPDLC och 8.33kHz. Detaljerad information anges i fält 18 under COM/ NAV/ och DAT/.

#### Övervakningsutrustning

Efter snedstreckets anges den övervakningsutrustning som är tillgänglig och användbar.

#### 1 SSR-utrustning (transponder)

N Ingen utrustning eller ej användbar utrustning.

#### SSR Mod A och C

A Mod A (4 siffror – 4 096 koder).

C Mod A (4 siffror – 4 096 koder) och Mod C.

#### SSR Mod S

E Mod S med luftfartygsidentitet, tryckhöjdsinformation och utökad ADS-B kapacitet.

H Mod S med luftfartygsidentitet, tryckhöjdsinformation och utökad övervakningskapacitet.

I Mod S med luftfartygsidentitet men utan tryckhöjdsinformation.

L Mod S med luftfartygsidentitet, tryckhöjdsinformation, utökad ADS-B kapacitet och utökad övervakningskapacitet.

P Mod S med tryckhöjdsinformation men utan luftfartygsidentitet.

S Mod S med både tryckhöjdsinformation och luftfartygsidentitet.

X Mod S utan luftfartygsidentitet och utan tryckhöjdsinformation.

#### 2 ADS-B

B1 ADS-B med avsedd 1090 MHz ADS-B “out” kapacitet.

B2 ADS-B med avsedd 1090 MHz ADS-B “out” och “in” kapacitet.

U1 ADS-B “out” kapacitet vid användande av UAT.

U2 ADS-B “out” och “in” kapacitet vid användande av UAT.

V1 ADS-B “out” kapacitet vid användande av VDL Mod 4.

V2 ADS-B “out” and “in” kapacitet vid användande av VDL Mod 4.

#### 3 ADS-C

D1 ADS-C med FANS 1/A kapacitet.

G1 ADS-C med ATN kapacitet.

Exempel: ADE3RV/HB2U2V2G1.

Ytterligare övervakningsutrustning ska anges i fält 18 efter indikatorn SUR/.

### 8.5 Fält 13 Avgångsflygplats och tid (8 tecken)

Ange ICAO:s platsindikator för avgångsflygplatsen, eller om platsindikator saknas, bokstavsgruppen ZZZZ och därefter, utan mellanrum, beräknad EOBT med 4 siffror. Exempel: ESSA0730. Om ZZZZ används anges detaljerad information i fält 18 efter DEP/.

Om färdplanen lämnas från luftfartyg i luften, fyll i AFIL och därefter, utan mellanrum, den verkliga eller beräknade tiden över den första punkten på den flygväg färdplanen avser. Exempel: AFIL1625. I fält 18 anges detaljerad information i fält 18 efter DEP/.

### 8.6 Fält 15 Marschhastighet, marschhöjd, flygväg

Ange marschhastigheten och marschhöjden och därefter (efter pilen) en beskrivning av flygvägen.

#### *Marschhastighet*

Ange kurshastighet (TAS) med högst 5 tecken för första delen av, eller för hela, marschfasen, på något av följande sätt:

- Kilometer per timme (km/h), uttryckt som K följt av 4 siffror. Exempel: K0830.
- Knop (kt), uttryckt som N följt av 4 siffror. Exempel: N0480.
- Mach-tal, när så föreskrivs av vederbörande ATS-myndighet, angivet i närmaste hundradel av enheten Mach och uttryckt som M följt av 3 siffror. Exempel: M082.

#### *Marschhöjd*

Ange avsedd marschhöjd med högst 5 tecken för den första delen av, eller för hela, flygvägen på något av följande sätt:

- Flygnivå, uttryckt som F följt av 3 siffror. Exempel: F070, F095, F330.
- Meter standard i tiotals meter\*, uttryckt som S följt av 4 siffror. Exempel: S1050.
- Höjd över havet i hundratals fot, uttryckt som A följt av 3 siffror. Exempel: A025, A050.
- Höjd över havet i tiotals meter\*, uttryckt som M följt av 4 siffror. Exempel: M0840.
- VFR, vid okontrollerad VFR-flygning och vid VFR-flygning i kontrollzon.

\*) Bara när vederbörande ATS-myndighet föreskrivit det

#### *Flygväg (innefattande ändringar av hastighet, flyghöjd och/eller flygregler)*

**A** För flygning längs upprättade ATS-flygvägar:

- Om avgångsflygplatsen är belägen på eller i anslutning till den första ATS-flygvägen anges benämningen på denna ATS-flygväg. Exempel: N872.

[S] Inom Sweden FIR anses ingen avgångsflygplats ligga ”på eller i anslutning till” den första ATS-flygvägen. Standardflygväg för avgående trafik (SID) inom Sweden FIR ska inte anges.

- Om avgångsflygplatsen inte är belägen på eller i anslutning till den första ATS-flygvägen, fyll i bokstäverna DCT följt av den punkt där den första

ATS-flygvägen kommer att angöras, och därefter benämningen på denna ATS-flygväg. Exempel: DCT ELPAX N872.

Därefter anges varje punkt där en ändring av hastighet, flyghöjd, ATS-flygväg och/eller flygregler planeras ske. Den punkt där övergång från en undre till en övre ATS-flygväg eller vice versa planeras ske behöver inte anges om flygvägarnas sträckning stämmer överens. Ange efter varje sådan punkt:

- beteckningen för nästa ATS-flygvägsdel, även om den är samma som föregående, eller
- bokstäverna DCT om flygningen till nästa punkt kommer att gå utanför upprättade ATS-flygvägar, om inte båda punkterna är definierade som geografiska koordinater.

**B** För flygning utanför upprättade ATS-flygvägar:

1. Ange punkter med inbördes avstånd som motsvarar högst 30 minuters flygtid. Avståndet mellan två punkter får dock inte överskrida 200 NM (370 km). Ange även varje punkt där en ändring av hastighet, flyghöjd, flygväg och/eller flygregler planeras.

[S] För flygning i Sweden FIR/UIR över FL095 behöver inte punkter anges med intervallet 30 minuter/200 NM mellanrum i färdplanen.

Om vederbörande ATS-myndighet föreskriver det ska färdlinjen istället beskrivas enligt följande:

- För flygning som i huvudsak ska gå i *ostlig eller västlig riktning*: ange punkter som bildas av skärningen mellan latitudparalleller, uttryckta i hela eller halva grader, och meridianer med följande intervall:
  - vid flygning mellan 70°N och 70°S: var 10:e grad longitud
  - vid flygning norr om 70°N respektive söder om 70°S: var 20:e grad longitud.

Exempel: 65N020W, 6530N03000W.

Avståndet mellan angivna signifikanta punkter ska dock om möjligt inte överskrida en (1) timmes flygtid. Ytterligare signifikanta punkter ska anges när så bedöms nödvändigt.

- För flygning som i huvudsak ska gå i *nordlig eller sydlig riktning*: ange punkter som bildas av skärningen mellan longituder, uttryckta i hela grader, och latitudparalleller med 5 graders intervaller. Exempel: 70N005E, 75N003W.

2. Ange bokstäverna DCT mellan på varandra följande punkter, om inte båda punkterna är definierade som geografiska koordinater eller som bäring och avstånd. Exempel: BOR DCT OSS DCT BDO.

*Tillåtna beskrivningar i fält 15*

Använd endast de beskrivningar som anges nedan. Skilj varje del åt med ett mellanrum.

- 1) *ATS-flygvägar (2 till 7 tecken)*

Ange ATS-flygvägens kodbeteckning, i förekommande fall även kodbeteckningen för tillämplig standardflygväg för avgående eller

ankommande trafik (SID eller STAR). Exempel: N623, UN872, KODAP2A.

[S] SID eller STAR inom Sweden FIR ska inte anges.

2) *Signifikant punkt (2 till 11 tecken)*

a) Ange punktens kodbeteckning (2 till 5 tecken). Exempel: OG, ARS, ELTOK.

b) Om ingen kodbeteckning har tilldelats punkten anges punkten på ett av följande sätt:

- Endast grader (7 tecken): först 2 siffror som anger latituden i grader, följt av N (Nord) eller S (Syd), därefter 3 siffror som anger longituden i grader, följt av E (Ost) eller W (Väst). Exempel: 65N020W.
- Grader och minuter (11 tecken): först 4 siffror som anger latituden i grader och minuter följt av N (Nord) eller S (Syd), därefter 5 siffror som anger longituden i grader och minuter följt av E (Ost) eller W (Väst). Exempel: 5830N01545E.
- Bärning och distans från en referenspunkt: Ange referenspunktens beteckning följt av bärning från referenspunkten i form av 3 siffror som anger magnetiska grader följt av distansen i NM från referenspunkten angiven med 3 siffror. I områden där myndighet anger att magnetiska grader är opraktiskt att använda kan kompassgrader anges med tre siffror. Exempel: KSD038025.

3) *Ändring av hastighet eller flyghöjd (högst 21 tecken)*

Ange den punkt där en ändring av hastigheten (5 % TAS eller 0,01 Mach eller mer) eller en ändring av flyghöjden avses ske, därefter ett snedstreck och både marschhastighet och flyghöjd, uttryckta exakt så som anges i 2) ovan och utan mellanrum. Både marschhastighet och flyghöjd ska anges, även om bara den ena kommer att ändras vid punkten.

Exempel: OG/N0284A045, SVD/N0305F180, TONSA/N0420F330, 4602N07805W/N0500F350, 46N040W/M082F330, DUB180040/N0350M0840.

4) *Ändring av flygregler*

Ange den punkt där ändring av flygreglerna avses ske, uttryckt exakt så som anges i 2) eller 3) ovan, följt av ett mellanrum och en av följande beteckningar:

- VFR vid ändring från IFR till VFR
- IFR vid ändring från VFR till IFR
- OAT vid ändring från GAT till OAT
- GAT vid ändring från OAT till GAT.

Exempel: ARS VFR, ELPAX/N0180F080 IFR.

5) *Marschstigning*

[S] Marschstigning tillämpas inte inom Sweden FIR/UIR.

Fyll i bokstaven C, följt av ett snedstreck, därefter den punkt där marschstigningen avses påbörjas, uttryckt exakt så som anges under

signifikant punkt enligt punkt 2) ovan, och ytterligare ett snedstreck. Därefter anges den hastighet som avses hållas under marschstigningen, uttryckt exakt så som anges under marschhastighet ovan. Därefter anges de två flyghöjder mellan vilka marschstigningen kommer att äga rum, varvid vardera flyghöjden ska uttryckas exakt så som anges under marschhöjd ovan, eller den flyghöjd över vilken marschstigningen avses, följd av bokstäverna PLUS. Samtliga tecken ska anges i en följd utan mellanrum.

Exempel: C/48N050W/M082F290F350, C/48N050W/M082F290PLUS.

6) *STAY indikator*

STAY används inom IFPS-zonen för att ange ett tidsintervall för särskild verksamhet, exempelvis fotoflygning, skolflygning och flygmätning. STAY får användas enbart för undervägsdelen av flygningen. STAY får inte användas i RPL. Varje STAY numreras (STAY1, STAY2, o.s.v.). Tiden i STAY-området anges i timmar och minuter. STAY som angivits i fält 15 ska kompletteras med STAYINFO i fält 18.

Exempel:

...VSB STAY1/0100 KAL... (verksamheten börjar vid VSB och avslutas en timme senare vid KAL)

...VSB STAY1/0030 VSB... (verksamheten börjar och avslutas vid VSB)

...VSB STAY1/0030 VSB M996 TRS STAY2/0030 TRS... (två stycken STAY, en vid VSB och en vid TRS)

...VSB VFR STAY1/0030 VSB/N0180F130 IFR... (byte av flygregel före och efter STAY).

**8.7 Fält 16 Destinationsflygplats och total beräknad flygtid samt alternativflygplats(er)**

*Destinationsflygplats och total beräknad flygtid (EET) (8 tecken)*

ICAO:s fyrställda platsindikator för destinationsflygplatsen anges utan mellanrum följt av den beräknade totala flygtiden angiven med 4 siffror.

Exempel: ESMS0145.

Om platsindikator saknas, fyll i bokstavsgruppen ZZZZ och ange detaljerad information i fält 18 DEST/. I en färdplan som lämnas från ett luftfartyg i luften anges den beräknade flygtiden från den första punkten på den flygväg färdplanen avser fram till den punkt där färdplanen beräknas upphöra.

*Alternativflygplats(er) (4 bokstäver per flygplats)*

Ange ICAO:s platsindikator för högst två alternativflygplatser, åtskilda med ett mellanrum. Om platsindikator saknas anges bokstavsgruppen ZZZZ och detaljerad information i fält 18 ALTN.

[S] Inom Sweden FIR behöver alternativflygplats inte anges för VFR-flygning.

## 8.8 Fält 18 Övriga upplysningar

Om inga övriga upplysningar ska lämnas anges siffran 0 (noll). Upplysningar anges i nedan angiven ordning. Efter tillämplig indikator, följt av ett snedstreck, anges den upplysning som ska lämnas.

*Följande indikatorer ska användas för nationella och internationella flygningar*

**STS/** Anledning till att särskilda åtgärder behövs från ATS.

Nedanstående beteckningar får användas:

STS/ALTRV	Flygning som opererar i enlighet med en given höjd-reservation.
STS/ATFMX	Flygning som är godkänd att undantas från ATFM av behörig ATS-myndighet.
STS/FFR	Brandbekämpning.
STS/FLTCK	Flygmätning för kalibrering av navigationshjälpmedel.
STS/HAZMAT	Flygning med farligt gods ombord.
STS/HEAD	Flygning med statschef ombord.
STS/HOSP	Ambulansflygning som av medicinsk myndighet förklarats ha denna status.
STS/HUM	Flygning för humanitärt ändamål.
STS/MARSA	En militär kod som fritar en flygkontrollenhet ansvaret att upprätthålla minimiseparation mellan två eller flera luftfartyg eller formationer som flyger enligt IFR och FPL/OAT (Respektive pilot tar ansvar för säkerhetsavståndet.).
STS/MEDEVAC	Flygning som innebär medicinsk evakuering för att rädda liv.
STS/NONRVSM	Flygning som saknar RVSM förmåga men som planerar flyga i luftrum med krav på RVSM.
STS/SAR	Flygning för SAR-ändamål.
STS/STATE	Flygning för statligt ändamål (dock ej flygning med statschef ombord).

Övriga skäl när särskilda åtgärder behövs från ATS ska anges under förkortningen RMK/.

**PBN/** Anger möjlig RNAV och/eller PBN förmåga. Inkludera det antal indikatorer som är aktuella för flygningen, max 8 enheter (totalt 16 karaktärer). RNAV och/eller PBN förmåga ska alltid anges om R angivits i fält 10.

RNAV Specifikation

- A1 RNAV 10 (RNP 10)
- B1 RNAV 5 med samtliga godkända positionsgivare
- B2 RNAV 5 GNSS
- B3 RNAV 5 DME/DME
- B4 RNAV 5 VOR/DME
- B5 RNAV 5 INS eller IRS
- B6 RNAV 5 LORANC
- C1 RNAV 2 med samtliga godkända positionsgivare
- C2 RNAV 2 GNSS

- C3 RNAV 2 DME/DME
- C4 RNAV 2 DME/DME/IRU
- D1 RNAV 1 med samtliga godkända positionsgivare
- D2 RNAV 1 GNSS
- D3 RNAV 1 DME/DME
- D4 RNAV 1 DME/DME/IRU

**RNP** specifikation

- L1 RNP 4
- O1 Basic RNP 1 med samtliga godkända positionsgivare
- O2 Basic RNP 1 GNSS
- O3 Basic RNP 1 DME/DME
- O4 Basic RNP 1 DME/DME/IRU
- S1 RNP APCH
- S2 RNP APCH med BARO-VNAV
- T1 RNP AR APCH med RF (speciellt tillstånd krävs)
- T2 RNP AR APCH utan RF (speciellt tillstånd krävs)

**NAV/** Kompletterande uppgifter om navigeringsutrustningen som inte angivits under PBN/ eller om bokstaven Z har angivits i fält 10. GNSS förstärkning anges med ett mellanslag mellan olika metoder för förstärkning. Exempel: NAV/GBAS SBAS.

För flygning inom IFPS zonen som är undantagen från kraven på RNAV anges NAV/RNAVX (RNAV saknas) eller RNAV/INOP (RNAV ur funktion).

**COM/** Kompletterande uppgifter om radiokommunikationsutrustningen, om bokstaven Z har angivits i fält 10. Exempel: COM/ UHF ONLY.

För flygning inom IFPS zonen som är undantagen från kraven på 8.33 kHz anges COM/EXM833

**DAT/** Väsentliga uppgifter om datalänkmöjlighet som inte angivits under 10.

För flygning inom IFPS zonen som är undantagen från kraven på CPDLC anges. DAT/CPDLCX.

**SUR/** Övervakningsutrustning som inte angivits i 10.

**DEP/** Om ZZZZ eller AFIL har angivits i fält 13 ska namnet på avgångs-flygplatsen alternativt ICAO:s platsindikator för den ATS-enhet där kompletterande färdplansuppgifter kan inhämtas anges. Exempel: DEP/NORA.

För flygplatser som inte är publicerade i AIP ska avgångsflygplatsen anges med flygplatsens namn i klartext eller latitud/ longitud omfattande 11 tecken om det inte klart framgår var platsen ligger. Exempel: EXLANDA 4620N07805W.

Alternativt anges bäring och distans från närmaste signifikanta punkt uttryckt som magnetiska grader med tre siffror följt av distansen i NM angiven med tre siffror. Exempel: DUB180040.

**DEST/** Om ZZZZ har angivits i fält 16 för destinationsflygplatsen ska namnet på denna flygplats anges. Exempel: DEST/MOTALA.



För flygplatser som inte är publicerade i AIP ska destinationsflygplatsen anges med flygplatsens namn i klartext och latitud/ longitud omfattande 11 tecken. Exempel: EXLANDA 4620N07805W.

Alternativt anges bäring och distans från närmaste signifikanta punkt uttryckt som magnetiska grader med tre siffror följt av distansen i NM angiven med tre siffror. Exempel: DUB180040.

**DOF/** Datum då flygningen ska påbörjas (date of flight). Datum ska anges när färdplanen lämnas in mer än 24 timmar i förväg, och får anges även när färdplanen lämnas in mindre än 24 timmar i förväg. Datum anges som en sexställig datumgrupp (år, månad, dag). Exempel: DOF/121115.

**REG/** Luftfartygets registreringsbeteckning, om den avviker från den i fält 7 angivna beteckningen. Vid formationsflygning anges samtliga luftfartygsbeteckningar åtskilda av ett mellanslag. Exempel: REG/SEABC SEDEF.

**EET/** Beteckningar för signifikanta punkter eller FIR-gränser och ackumulerad beräknad flygtid från start till dessa punkter eller FIR-gränser, Om vederbörande ATS-myndighet har föreskrivit det Exempel: EET/CAP0745 XYZ0830 EET/ESAA0204.

[S] Vid VFR-flygning ska plats och beräknad flygtid för passage av gräns till svenskt territorium anges.

**SEL/** Eventuell SELCAL-kod. Exempel: SEL/BDFL.

**TYP/** Om ZZZZ har angivits i fält 9 ska typ(er) av luftfartyg anges. I förekommande fall ska uppgiften föregås av antalet luftfartyg. Exempel: TYP/2F15 5F5 3B2.

**CODE/** Flygning som planerar använda CPDLC ska ange flygplanets 24-bitars kod med 6 tecken. Exempel F00001.

**DLE/** Känd undervägsförsening eller väntläge anges med signifikant(a) punkt(er) där förseningen eller väntläget förväntas inträffa, följt av tiden för den förväntade förseningen uttryckt med fyra siffror i timmar och minuter. Exempel: DLE/MDG0030.

**OPR/** Namnet på operatören om det inte framgår av luftfartygets beteckning i fält 7. Exempel: OPR/FASTAIR.

**ORGN/** Originalavsändarens AFTN adress med 8 bokstäver eller andra kontaktuppgifter när avsändaren inte med säkerhet kan identifieras av ATS-enheter.

**PER/** Eventuell uppgift om luftfartygets prestanda indikerad med ett tecken, ref ICAO Doc 8168 PANS OPS Volume 1 – Flight Procedures.

**ALTN/** Om ZZZZ har angivits i fält 16 för den flygplats som är alternativ för destinationsflygplatsen ska namnet på denna flygplats anges. Exempel: ALTN/ABY.

För flygplatser som inte är publicerade i AIP ska alternativflygplatsen anges med latitud/ longitud omfattande 11 tecken. Exempel: 4620N07805W eller bäring och distans från närmaste signifikanta punkt uttryckt som

magnetiska grader med tre siffror följt av distansen i NM angiven med tre siffror. Exempel: DUB180040

**RALT/** Platsindikator eller namnet på den eller de flygplatser som är alternativflygplatser för undervägsdelen av flygningen. Exempel: RALT/ESMS.

För flygplatser som inte är publicerade i AIP ska alternativflygplatsen anges med

- koordinater i latitud/ longitud omfattande 11 tecken, eller
- bäring och distans från närmaste signifikanta punkt uttryckt som magnetiska grader med tre siffror följt av distansen i NM angiven med tre siffror.

Exempel: 4620N07805W, DUB180040.

**TALT/** ICAO platsindikator för den eller de flygplatser som är alternativflygplatser för start. Exempel: TALT/ESMS.

För flygplatser som inte är publicerade i AIP ska alternativflygplatsen anges med

- koordinater i latitud/ longitud omfattande 11 tecken, eller
- bäring och distans från närmaste signifikanta punkt uttryckt som magnetiska grader med tre siffror följt av distansen i NM angiven med tre siffror.

Exempel: 4620N07805W, DUB180040.

**RIF/** Flygvägsdetaljer till ändrad destinationsflygplats, följt av ICAO:s platsindikator för denna flygplats. Flygvägsändringen förutsätter ändring av klarering i luften. Exempel: RIF/DTA HEC KLAX.

**RMK/** Här anges alla ytterligare upplysningar i klartext. Godkända förkortningar enligt AIP-SVERIGE GEN-2 får användas.

**[S]** Svenska militära luftfartyg ska vid flygning inom Sverige, om tillämpligt ange följande tilläggsinformation: OAT (militär färdplan), QRA (Quick Reaction Alert) och ARMED (laddad).

Detta ska anges som första information efter RMK/ och i angiven ordning: Exempel: RMK/ OAT QRA ARMED

*[S] Följande indikatorer får endast användas för flygningar inom IFPS-zonen*

**AWR/Rn** (Aircraft Operator What-If Reroute).

Färdplanen är en av flygoperatören modifierad färdplan. AWR/ ska utan mellanrum följas av Rn, där n ska vara en siffra som i ordningsföljd anger vilken färdplan det är i förhållande till den ursprungliga färdplanen. Exempel: AWR/R1 (= den första modifierade färdplanen), AWR/R2 (= den andra modifierade färdplanen).

**RFP/** Färdplanen är en ersättande färdplan (replacement flight plan). RFP/ ska utan mellanrum följas av Qn där n ska vara en siffra som i ordningsföljd anger vilken färdplan det är i förhållande till den ursprungliga färdplanen. Exempel: RFP/Q1 (= den första ersättande färdplanen), RFP/Q2 (= den andra ersättande färdplanen).

**RVR/** Ange lägsta RVR som krävs vid landning. (IFPS vidarebefordrar denna information till berörda ATS-enheter samt till TACT, som kan använda den för flödesplaneringsändamål vid dimförhållanden). Exempel:RVR/350.

**STAYINFO/** Ange vilken verksamhet som ska utföras under STAY. Numreringen på STAY och STAYINFO ska överensstämma. Exempel: STAYINFO1/ CALIBRATION OF VSB VOR.

**EUR/** Protected. Används när flygningen av olika skäl ska vara konfidentiell. Manuell handläggning utförs inom IFPS, inklusive en bedömning av behovet för att ange flygningen som konfidentiell.

*[S] Följande indikator får endast användas för flygning inom Sverige med svenska militära luftfartyg*

**FOR/** (Formationsflygning) Används vid förbandsflygning inom svenskt område. Anropssignaler för samtliga flygplansindivider, åtskilda med ett plustecken, ska anges.

## 8.9 [S] Fält 19 Kompletterande uppgifter

### **Aktionstid**

Efter E/: Ange aktionstiden i timmar och minuter med 4 siffror. Exempel: E/0430.

### **Antal personer ombord**

Efter P/: Ange det totala antalet personer ombord (passagerare och besättning). Om det totala antalet personer inte är känt när färdplanen fylls i, för in bokstäverna TBN (To Be Notified = meddelas senare) . Antalet personer ska då meddelas till ATS senast vid uttaxning för avgång. Exempel: P/4, P/TBN.

### **Nöd- och räddningsutrustning**

#### *Nödradio*

- Stryk "U" om UHF (243 MHz) inte är tillgänglig på bärbar nödradio.
- Stryk "V" om VHF (121,5 MHz) inte är tillgänglig på bärbar nödradio.
- Stryk "E" om automatisk nödsändare (ELT) saknas i luftfartyget.

#### **Räddningsutrustning**

Stryk över bokstäverna enligt nedan för sådan räddningsutrustning som inte medförs. Stryk alla bokstäver om ingen räddningsutrustning medförs.

#### – *Flytvästar*

- Stryk alla bokstäver om flytvästar inte medförs, eller
- stryk "L" om medförda flytvästar saknar ljus,
- stryk "F" om flytvästarna inte är av fluorescerande typ,
- stryk "U" och/eller "V" om flytvästradio saknas.

#### – *Libbåtar*

Ange antalet libbåtar och antalet personer som libbåtarna sammanlagt kan ta. Stryk "C" om libbåtarna inte är utrustade med tak. För in färgen

på livbåtarna samt eventuella framträdande markeringar. Stryk både "D" och "C" om inga livbåtar medförs.

***A/ Färg och markeringar på luftfartyget***

För in luftfartygets huvudsaklig(a) färg(er) samt eventuella framträdande markeringar.

Tillåtna förkortningar:

B Blue/Blå.

G Green/Grön.

R Red/Röd.

W White/Vit.

Y Yellow/Gul.

Annan färg anges i klartext.

Ange även kontrastmarkering enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om flygning i fjällområdet, t.ex. med termen "DAYGLO" (=lysfärg) eller "CONTRAST".

***N/ Anmärkningar***

Ange varje ytterligare medförd räddningsutrustning samt eventuellt andra upplysningar om räddningsutrustningen. Stryk "N" om det inte finns några anmärkningar att föra in.

***C/ Befälhavarens namn***

Texta befälhavarens namn.

**8.10 [S] Färdplanen inlämnad av**

Fyll i namnet på den enhet, organisation eller person som lämnar in färdplanen.

Fyll om möjligt i det telefonnummer (eventuellt även faxnummer) på vilket flygoperatören kan nås före start så att ATS kan hämta eller lämna kompletterande information före avgång eller förmedla uppgifter om t.ex. en ATFM-restriktion.