

17.01.2018

---

PB 30, 41161 TIKKAKOSKI, Tel. 0299 800, Fax 0299 291 929

---

# PLANERING AV FLYGPROCEDURER FÖR MILITÄR LUFTFART

I denna föreskrift anges grunder för och anvisningar om planering av flygprocedurer för militär luftfart. I föreskriften ingår även principer för planering och fastställande av procedurer för instrumentinflygning. I föreskriften ingår specifikationer och undantag från ICAO:s publikationer Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (Doc 8168-OPS/611, PANS-OPS).

**Grund för utfärdande av föreskrift:**

Luftfartslag (864/2014) 6 § och 7 §

**Giltighetstid:**

Fr.o.m. 1.2.2018 tills vidare

**Upphäver:**

Tillstånd beviljat av Myndighetsenheten för militär luftfart CM9406, 3.10.2016  
SIM-To-Lv-025, Planering av flygprocedurer för militär luftfart, HH1170, 16.1.2012

---

 INNEHÅLLSFÖRTECKNING:

|   |    |
|---|----|
| FÖRKORTNINGAR .....   | 4  |
| DEFINITIONER .....  | 6  |
| 1 INLEDNING .....   | 8  |
| 2 STARTPROCEDURER .....   | 8  |
| 3 PROCEDURER FÖR ANFLYGNING OCH INFLYGNING .....  | 8  |
| 3.1 Anflygnings- och inledande inflygningssegment .....                                 | 8  |
| 3.2 Mellanliggande inflygningssegment och slutligt inflygningssegment .....             | 9  |
| 3.2.1 Inflygningsvinkel i slutligt inflygningssegment.....                              | 9  |
| 3.3 Segmentet för avbruten inflygning .....   | 9  |
| 3.4 Minsta hinderfrihet och systemminima .....  | 10 |
| 3.4.1 Hinderfrihet vid cirkling och minima för horisontalsikt.....                      | 11 |
| 3.4.1.1 Siktminima för cirkling på reservlandningsplatser .....                         | 11 |
| 4 ICKE-PRECISIONSINFLYGNING .....   | 11 |
| 4.1 RNAV-inflygningsprocedurer .....  | 12 |
| 5 INFLYGNINGSPROCEDURER MED VÄGLEDNING I HÖJDLED.....                                   | 13 |
| 6 PRECISIONSINFLYGNING .....  | 13 |
| 7 BANSYNVIDD (RVR) .....  | 13 |
| 7.1 Bansynvidd vid icke-precisionsinflygning.....                                       | 13 |
| 7.2 Kategori I (Cat 1) verksamhet.....  | 14 |
| 7.3 Kategori II (Cat 2) verksamhet.....   | 16 |
| 8 PROCEDURER FÖR FLYGNING I VÄNTLÄGE .....  | 16 |
| 9 FLYGVÄG .....   | 16 |
| 10 BULLERREDUCERANDE FLYGPROCEDURER .....   | 16 |
| 11 FÖRFARANDE FÖR HÖJDMÄTARINSTÄLLNING .....  | 17 |
| 11.1 Höjdmätarinställning och korrigeringar av höjdmätarinställning.....                | 17 |
| 12 SAMTIDIGA OPERATIONER PÅ PARALLELLA ELLER NÄSTAN PARALLELLA<br>INSTRUMENTBANOR ..... | 17 |
| 13 ANVÄNDNING AV TRANSPONDER OCH FLYGBURET KOLLISIONSAVVÄRJ-<br>NINGSSYSTEM .....       | 18 |
| 14 OPERATIVA FLYGINFORMATIONSTJÄNSTER.....  | 18 |

---

|    |  |    |
|----|--|----|
| 15 | FÖRFARANDEN FÖR ATT FASTSTÄLLA VERKSAMHETSMINIMA FÖR EN FLYGPLATS..... | 18 |
| 16 | PROCEDURER FÖR HELIKOPTRAR .....                                       | 19 |
| 17 | KRITERIER FÖR FLYGRUTTER.....  | 19 |
| 18 | STANDARDFÖRFARANDEN (SOP) .....  | 19 |
| 19 | UNDANTAG .....   | 20 |

---

## FÖRKORTNINGAR

|           |   |
|-----------|---|
| AP        | Autopilot (Autopilot)   |
| APV       | Inflygning med vägledning i höjddled<br>(Approach Procedure with Vertical Guidance)           |
| BARO-VNAV | Vertikal guidning med hjälp av barometrisk höjdmätare<br>(Barometric Vertical Navigation)     |
| CIRC      | Circling (Circling)   |
| DA        | Beslutshöjd (Decision Altitude)   |
| DH        | Beslutshöjd (Decision Height)   |
| DME       | Utrustning för avståndsmätning (Distance Measuring Equipment)                                 |
| FAF       | Fix för slutlig inflygning (Final Approach Fix)   |
| FD        | Flygdirektor (Flight Director)  |
| GNSS      | Globalt satellitnavigeringsystem (Global Navigation Surveillance System)                      |
| HUD       | Siktlinjesindikator (Head-Up Display)   |
| ICAO      | Internationella civila luftfartsorganisationen<br>(International Civil Aviation Organisation) |
| ILS       | Instrumentlandningssystem (Instrument Landing System)   |
| INS       | System för tröghetsnavigering (Inertial Navigation System)                                    |
| LNAV      | Navigering i sidled (Lateral Navigation)  |
| LOC       | Kurssändare (Localizer)   |
| LPV       | Kurssändare med vägledning i höjddled<br>(Localizer Performance with Vertical guidance)       |
| LVPTO     | Lågsiktsstart (Low Visibility Procedures for Take-Off)  |
| MDA       | Lägsta planéhöjd (Minimum Descent Altitude)   |
| MDH       | Lägsta planéhöjd (Minimum Descent Height)   |
| MSA       | Lägsta sektorhöjd (Minimum Sector Altitude)   |
| MSL       | Havsytans medelnivå (Mean Sea Level)  |
| MOC       | Minsta hinderfrihet (Minimum Obstacle Clearance)  |
| NDB       | Oriktad radiofyr (Non-Directional Beacon)   |
| NM        | Distansminut, 1852 meter (Nautical Mile)  |

---

|      |  |
|------|--|
| NPA  | Icke-precisionsinflygning (Non-Precision Approach)                                     |
| OAS  | Hinderyta (Obstacle Assessment Surface)  |
| OAT  | Operationell flygtrafik (Operational Air Traffic)                                      |
| OCA  | Lägsta höjd för hinderfrihet för instrumentinflygning<br>(Obstacle Clearance Altitude) |
| OCH  | Lägsta höjd för hinderfrihet för instrumentinflygning<br>(Obstacle Clearance Height)   |
| PA   | Precisionsinflygning (Precision Approach)  |
| PAPI | System för noggrann visuell glidbaneindikering<br>(Precision Approach Path Indicator)  |
| PBN  | Prestandabaserad navigering (Performance Based Navigation)                             |
| RNAV | Områdesnavigering (Area Navigation)  |
| RVR  | Bansynvidd (Runway Visual Range)   |
| SDF  | Step down fix (StepDown Fix)   |
| SID  | Standardflygväg för avgående IFR-trafik (Standard Instrument Departure)                |
| SRA  | Radarinflygning (Surveillance Radar Approach)  |
| TA   | Genomgångshöjd (Transition Altitude)   |
| TAA  | Höjden vid påbörjande av slutlig inflygning (Terminal Arrival Altitude)                |
| TILS | Taktiskt instrumentlandningssystem (Tactical Instrument Landing System)                |
| VNAV | Navigering i höjded (Vertical Navigation)  |
| VOR  | Riktad radiofyr VHF (Very High Frequency Omnidirectional Range)                        |

## DEFINITIONER

**AD ELEV** avser flygplatsens höjd över havsytans medelnivå (QNH) i meter/fot.

**Icke-precisionsinflygning (Non-precision approach procedure)** avser instrumentinflygning med vägledning i sidled men inte i höjddled.

**Höjd för hinderfrihet** avser lägsta höjd över havet (OCA) eller lägsta höjd över flygplatsen (OCH) där fastställda hinderfrihetskriterier uppfylls.

**Utövare av flygverksamhet** avser Flygstaben och Arméstaben.

**Inflygning med vägledning i höjddled (Approach procedure with vertical guidance)** avser instrumentinflygning med vägledning i sidled och höjddled men som inte uppfyller kraven för precisionsinflygning. Det är således frågan om icke-precisionsinflygning.

**Lägsta planéhöjd** avser angiven höjd i en icke-precisionsinflygning under vilken plané inte får utföras utan visuell referens.

**Lägsta sektorhöjd** avser den lägsta höjden över havet som i trängande situation ger minst 300 meters (984 ft) hinderfrihet över varje föremål inom aktuell sektor av en cirkel med radien 46 km (25NM) med centrum (vanligen) i ett radionavigeringshjälpmedel.

**RNAV 1** avser precisionsområdesnavigering. Navigeringsprecisionen är  $\pm 1$  sjömil under 95 % av flygtiden.

**RNAV 5** avser grundläggande områdesnavigering. Navigeringsprecisionen är  $\pm 5$  sjömil under 95 % av flygtiden.

**Militär luftfartsmyndighet** avser Myndighetsenheten för militär luftfart.

**Militär flygplats** avser ett landområde som tillfälligt har anordnats att enbart fungera som bas för start och landning för militära luftfartyg. En militär flygplats kan vara en flygplats, en reservlandningsplats eller ett startstråk som försvarsmakten tillfälligt har tagit i bruk.

**Precisionsinflygning (Precision Approach)** avser instrumentinflygning med precisionsvägledning i sidled och höjddled med minima beroende på inflygningskategori.

---

**TDP (TouchDown Point)** avser en sättpunkt på startbanans centrumlinje, i linje med PAPI-ljuset. Linjen mellan punkten och foten till det PAPI-ljus som är närmast startbanan står i rätt vinkel med startbanans mittlinje. Koordinaterna för TDP fastställs med en hundraedels sekunds exakthet och höjden med en fots exakthet.

**Inflygningshöjd (Terminal Arrival Altitude)** avser höjden vid inflygning i anslutning till RNAV.

**Bromsvajersystem (Arresting Cable)** avser en bromsanordning på startbanan. Bromsanordningen kan vara antingen fast eller mobil och den är avsedd för att bromsa ett flygplan som är försett med en krok. Koordinaterna för bromsvajern beräknas från bromsvajerns punkt vid startbanans mittlinje.

**En reservlandningsplats** är en del av en landsväg som är avsedd för start och landning inom militär luftfart.

## **1 INLEDNING**

Vid planering av flygprocedurer för militär luftfart ska ICAO:s publikation Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (Doc 8168-OPS/611, PANS-OPS) samt andra ICAO-bestämmelser om planering av flygprocedurer iakttas, med undantag av de bestämmelser som föreskrivs i denna föreskrift.

Denna föreskrift ska följas i samband med planering av flygprocedurer för militär luftfart i Finland. Avsteg från denna föreskrift kan göras i situationer som förutsätter reglering av försvarsberedskapen.

## **2 STARTPROCEDURER**

Vid planering av startprocedurer för militär luftfart ska ICAO:s publikationer Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (Doc 8168-OPS/611, PANS-OPS) iakttas.

Startprocedurer för militär luftfart (RNAV SID) kan basera sig på antingen standardflygväg för avgående IRF-trafik med kodbeteckning eller flygvägsbeskrivning på kartan.

## **3 PROCEDURER FÖR ANFLYGNING OCH INFLYGNING**

Vid planering av inflygningsprocedurer för militär luftfart ska ICAO:s publikationer Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (Doc 8168-OPS/611, PANS-OPS) iakttas med undantag av de bestämmelser som föreskrivs i kapitlen 3.1 - 3.4.4.1 i denna föreskrift.

### **3.1 Anflygnings- och inledande inflygningssegment**

Vid militära flygplatser är det möjligt att i stället för 300 meter (984 fot) använda hinderfrihet på 150 meter (492 fot) i anflygningssegmentet och i det inledande inflygningssegmentet. I detta fall ska det på inflygningskartan finnas en anteckning om att hinderfriheten är mindre än normalt.





Presentationen i Försvarsmaktens instrumentinflygningskartor får avvika från det i ICAO Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (Doc 8168-OPS/611, PANS-OPS) fastställda publicerings sättet.

### 3.4 Minsta hinderfrihet och systemminima

Hinderfrihetshöjderna och systemminima för instrumentinflygning inom militär luftfart avviker delvis från värden i ICAO:s PANS-OPS (Doc 8168) (Tabell 1). I fråga om TILS-procedurer används de områden och hinderfrihetshöjder som flygvapnet fastställt.

TABELL 1. Minsta hinderfrihet (MOC) och systemminima inom militär luftfart

| Procedur  | Minsta hinderfrihet | Systemminima |
|---|---------------------|--------------|
| <b>ICKE-PRECISIONSINFLYGNING (NPA)</b>                              |                     |              |
| LOC only with FAF   | 75 m                |              |
| RNAV (LNAV)   | 45 m                | 75 m         |
| SRA   | 45 m                | 75 m         |
| VOR with DME  | 45 m                | 75 m         |
| <b>ICKE-PRECISIONSINFLYGNING MED VÄGLEDNING<br/>I HÖJDLED (APV)</b> |                     |              |
| RNAV (VNAV)   | OAS/45 m            | 75 m         |
| LPV   | OAS                 | 60 m         |
| TILS  | 30 m                | 80 m         |
| <b>PRECISIONSINFLYGNING (PA)</b>                                    |                     |              |
| ILS (Cat I)   | OAS                 | 60 m         |
| ILS (Cat II)  | OAS                 | 30 m         |

### 3.4.1 Hinderfrihet vid cirkling och minima för horisontalsikt

I samband med cirkling ska de höjder för hinderfrihet och områdesradier som nämns i ICAO PANS-OPS (Doc8168) samt minimigränser för sikt inom militär luftfart iakttas.

TABELL 2. Hinderfrihet och minima för horisontalsikt vid cirkling

| Kategori | Hinderfrihet<br>Meter (fot) | Minimum för horisontalsikt<br>meter |
|----------|-----------------------------|-------------------------------------|
| A        | 90 (295)                    | 1500                                |
| B        | 90 (295)                    | 1500                                |
| C        | 120 (394)                   | 1500                                |

Obs! Minima för horisontalsikt är mindre än minima enligt ICAO.

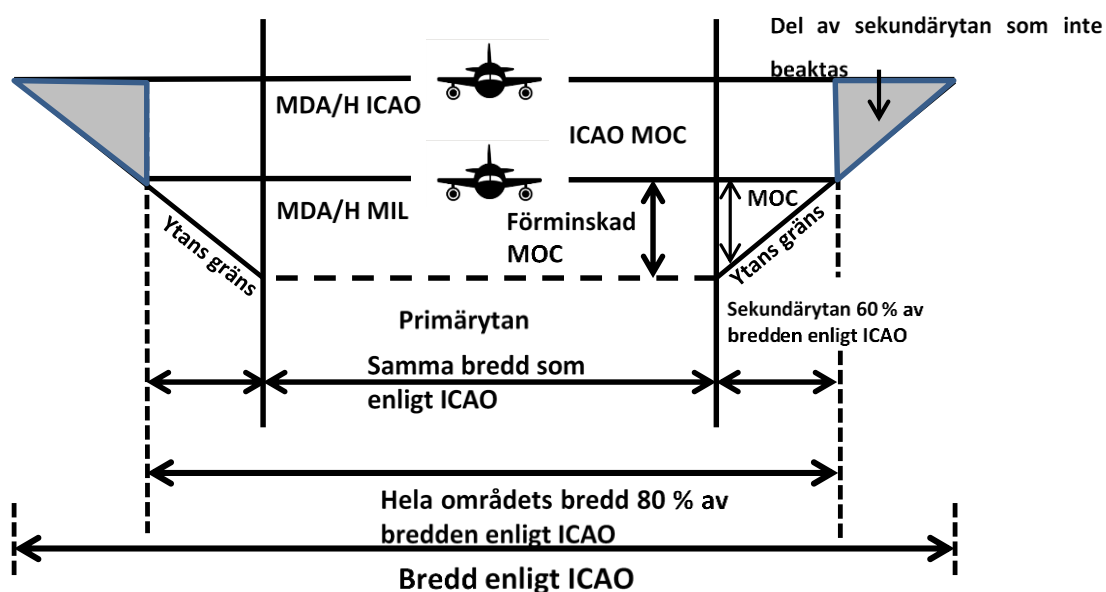
#### 3.4.1.1 Siktminima för cirkling på reservlandningsplatser

TABELL 3. Ökningen av siktminima för CIRC-metoder

| Instrument-<br>inflygningsmetod | RVR (m) <b>ökning</b> / flygplanskategori |     |     |
|---------------------------------|---|-----|-----|
|                                 | MA  | MB  | MC  |
| CIRC                            | 500                                       | 500 | 500 |

## 4 ICKE-PRECISIONSINFLYGNING

I samband med planering av flygprocedurer för militär luftfart avviker man i fråga om icke-precisionsinflygning från den modell som presenteras i ICAO:s PANS-OPS (Doc 8168). Hinderbegränsad yta för icke-precisionsinflygningar inom militär luftfart motsvarar för primärytans del helt ICAO:s. Den sekundära ytans bredd är 60 % av ICAO:s sekundärytas bredd, vilket betyder att lutningen från primärytans gräns till sekundärytans gräns motsvarar sekundärytans lutning enligt ICAO. Hinderytans hela bredd kommer således att utgöra 80 % av ICAO-ytans bredd.



FIGUR 2. Avvikelse från ICAO:s minsta hinderfrihet (MOC) inom militär luftfart

I samband med icke-precisionsinflygning (VOR, SRA, RNAV) i mellanliggande inflygningssegment ska ICAO:s kriterier iaktas och i det slutliga inflygningssegmentet kan en lägre hinderfrihet på 45 m iaktas. Denna höjd får man genom att avräkna 30 m från motsvarande OCA-värde enligt PAN-OPS. Om det avgörande hindret är på den avbrutna inflygningens sektors sida, utförs inte nämnda subtraktion, utan MDA-värdet tas direkt från ICAO:s OCA-värde, förutom om man trots subtraktionen genom en separat beräknad brantare nominell stigvinkel kan garantera att hinderfriheten i segmentet för avbruten inflygning uppfylls. I samband med instrumentinflygningsprocedurer där hinderyta (OAS) tillämpas, iaktas inte minskad hinderfrihet. Vid RNAV-instrumentinflygningsprocedurer kan VNAV-minimum inte vara högre än beräknat LNAV-minimum.

SRA-inflygningen avslutas på det anordningsspecifika avståndet från sättpunkten som luftfartsmyndigheten fastställt, dock senast vid banans tröskel.

#### 4.1 RNAV-inflygningsprocedurer

Vid planering av RNAV-inflygningsprocedurer för militär luftfart ska ICAO:s publikationer Performance Based Navigation Manual (DOC 9613) och Procedures for Air Navigation

Services – Aircraft Operations (Doc 8168-OPS/611, PANS-OPS) iakttas med undantag av de bestämmelser som föreskrivs i denna föreskrift.

## 5 INFLYGNINGSPROCEDURER MED VÄGLEDNING I HÖJDLED

Inom militär luftfart kan bestämmandet av höjdläge i samband med LNAV/ VNAV -inflygningsmetoder basera sig på antingen tryckhöjd eller satellitnavigering. När tryckhöjd används bör temperaturens inverkan beaktas och minimitemperaturen publiceras. Minimet för tryckhöjd publiceras på kartan under rubrik VNAV och minimet för höjd baserad på satellitnavigering under rubrik LPV.

## 6 PRECISIONSINFLYGNING

I fråga om ILS-inflygningsprocedurer ska ICAO:s kriterier iakttas inom militär luftfart. I det publicerade ILS-minimet ska anordningsminimet på 60 meter (Cat I) beaktas ifall inte OCA/H till följd av hindren är högre. Det publicerade värdet avrundas till följande hela fot eller meter.

## 7 BANSYNSVIDD (RVR)

### 7.1 Bansynvidd vid icke-precisionsinflygning

De lägsta minima som får användas för icke-precisionsinflygningar (inklusive TILS) framgår av tabellerna 4, 5, 6 och 7.

TABELL 4. Erforderlig bansynvidd (RVR) – fullständiga hjälpmedel

| MDH             | RVR (m) / flygplanskategori |       |       |
|-----------------|-----------------------------|-------|-------|
|                 | A                           | B     | C     |
| fot             |                             |       |       |
| 250 -299        | 800                         | 800   | 800   |
| 300 -449        | 900                         | 1 000 | 1 000 |
| 450 -649        | 1 000                       | 1 200 | 1 200 |
| 650 eller högre | 1 200                       | 1 400 | 1 400 |

TABELL 5. Erforderlig bansynvidd (RVR) – **hjälpmedel av mellanklass**

| MDH             | RVR (m) / flygplanskategori |       |       |
|-----------------|-----------------------------|-------|-------|
|                 | A                           | B     | C     |
| fot             |                             |       |       |
| 250 -299        | 1000                        | 1 100 | 1 200 |
| 300 -449        | 1200                        | 1 300 | 1 400 |
| 450 -649        | 1400                        | 1 500 | 1 600 |
| 650 eller högre | 1500                        | 1 500 | 1 800 |

TABELL 6. Erforderlig bansynvidd (RVR) – **enkla hjälpmedel**

| MDH             | RVR (m) / flygplanskategori |       |       |
|-----------------|-----------------------------|-------|-------|
|                 | A                           | B     | C     |
| fot             |                             |       |       |
| 250 -299        | 1 200                       | 1 300 | 1 400 |
| 300 -449        | 1 300                       | 1 400 | 1 500 |
| 450 -649        | 1 500                       | 1 500 | 1 800 |
| 650 eller högre | 1 500                       | 1 500 | 2 000 |

TABELL 7. Erforderlig bansynvidd (RVR) – **inga inflygningsljus**

| MDH             | RVR (m) / flygplanskategori |       |       |
|-----------------|-----------------------------|-------|-------|
|                 | A                           | B     | C     |
| fot             |                             |       |       |
| 250 -299        | 1 500                       | 1 500 | 1 500 |
| 300 -449        | 1 500                       | 1 500 | 1 500 |
| 450 -649        | 1 500                       | 1 500 | 2 000 |
| 650 eller högre | 1 500                       | 1 500 | 2 000 |

Obs! Tabellerna 4-7 är tillämpliga endast på konventionella inflygningar med en nominell glidbanevinkel som inte överstiger 4 grader. Större glidbanevinklar kräver även att visuell glidbaneindikering (t.ex. PAPI) är synlig på minimihöjden (MDH).

## 7.2 Kategori I (Cat 1) verksamhet

De lägsta minima för erforderlig bansynvidd en operatör får använda för kategori I verksamhet framgår av tabellerna 8 och 9.

TABELL 8. Erforderlig bansynvidd (RVR) i meter för kategori I verksamhet

| DH (fot)        | Fullständiga hjälpmedel | Hjälpmedel av mellanklass | Enkla hjälpmedel | Inga inflygningsljus |
|-----------------|-------------------------|---------------------------|------------------|----------------------|
| 200–250         | 700                     | 700                       | 800              | 1 000                |
| 251 -300        | 700                     | 800                       | 900              | 1 200                |
| 301 eller högre | 800                     | 900                       | 1 000            | 1 200                |

Obs! Tabellen är tillämplig för konventionella inflygningar med en glidbanevinkel som inte överstiger 4 grader. Större glidbanevinklar kräver att visuell glidbaneindikering (t.ex. PAPI) är synlig på beslutshöjden (DH).

De lägsta minima för erforderlig bansynvidd en operatör får använda för kategori I verksamhet med sambands- eller transportflygplan eller transporthelikopter, som framförs av en besättning på två behöriga piloter, framgår av tabell 9.

TABELL 9. Erforderlig bansynvidd (RVR) i meter för flerpilotbesättning

| DH (fot)        | Fullständiga hjälpmedel | Hjälpmedel av mellanklass | Enkla hjälpmedel | Inga inflygningsljus |
|-----------------|-------------------------|---------------------------|------------------|----------------------|
| 200             | 300 <sup>1</sup> / 550  | 700                       | 800              | 1 000                |
| 201 -250        | 600                     | 700                       | 800              | 1 000                |
| 251 -300        | 650                     | 800                       | 900              | 1 200                |
| 301 eller högre | 800                     | 900                       | 1 000            | 1 200                |

Obs! Tabellen är tillämplig för konventionella inflygningar med en glidbanevinkel som inte överstiger 4 grader.

<sup>1</sup>För transporthelikopterinflygningar (NH) är lägsta bansynvidd 300 meter.

Därutöver är minima för bansynvidd enligt tabell 9 godkända för kategori I precisionsinflygningar med användning av autopilot (AP) eller flygdirektor (FD) eller om glidbane- och

---

höjdinformationen övervakas i siktlinjesindikatorn (HUD) tills beslutshöjden nås. Detta ska då vara angivet på instrumentinflygningskartorna.

### **7.3 Kategori II (Cat 2) verksamhet**

Planering av flygprocedurer för militär luftfart för kategori II ska ske i enlighet med de förfaranden som anges i ICAO Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (Doc 8168-OPS/611, PANS-OPS).

## **8 PROCEDURER FÖR FLYGNING I VÄNTLÄGE**

Förfaranden i väntläge ska ske i enlighet med de förfaranden som anges i ICAO Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (Doc 8168-OPS/611, PANS-OPS) med undantag av de bestämmelser som föreskrivs i detta kapitel.

Lägsta minimihöjd för väntlägen beräknad enligt PANS-OPS garanterar minst 300 meters (984 fots) hinderfrihet från hinder belägna inom väntlägesområdet. Vid militär luftfart kan flygprocedurer utformas enligt 150 meters (492 fots) hinderfrihet. I detta fall ska det på inflygningskartan finnas en anteckning om att hinderfriheten är mindre än normalt.

## **9 FLYGVÄG**

Planering av flygvägar inom militär luftfart ska ske i enlighet med de förfaranden som anges i ICAO Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (Doc 8168-OPS/611, PANS-OPS) med undantag av de bestämmelser som föreskrivs i detta kapitel.

Minsta hinderfrihet på sträcka är 150 meter (492 fot).

## **10 BULLERREDUCERANDE FLYGPROCEDURER**

Enligt reglerna för allmän flygtrafik (GAT) ska de bullerreducerande flygprocedurer som anges i ICAO Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (Doc 8168-OPS/611, PANS-OPS) iakttas inom militär luftfart.



---

Militär luftfart som genomförs enligt reglerna för operationell flygtrafik (OAT) kan vid behov avvika från de bullerreducerande flygprocedurer som anges i ICAO Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (Doc 8168-OPS/611, PANS-OPS).

## **11 FÖRFARANDE FÖR HÖJDMÄTARINSTÄLLNING**

Enligt reglerna för allmän flygtrafik (GAT) ska de procedurer för höjdmätarinställning som anges i ICAO Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (Doc 8168-OPS/611, PANS-OPS) iakttas inom militär luftfart.

Enligt reglerna för operativ flygtrafik (OAT) ska de procedurer för höjdmätarinställning som anges i ICAO Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (Doc 8168-OPS/611, PANS-OPS) iakttas inom militär luftfart med undantag av de bestämmelser som föreskrivs i kapitel 11.1.

### **11.1 Höjdmätarinställning och korrigeringar av höjdmätarinställning**

Militär luftfart som utförs enligt reglerna för operationell flygtrafik kräver eventuellt QNH-, QFE- eller QNE- inställning på höjdmätaren.

HN- luftfartygens felaktiga lägeskorrigering (den verkliga flyghöjden är högre än utslaget på mätaren) beaktas genom att på beslutshöjden räkna av 40 fot från höjdmätarvärdet. Detta minimivärde ska markeras på instrumentinflygningskartor som kategori HN.

Enligt reglerna för allmän flygtrafik (GAT) ska temperaturkorrigeringen som anges i ICAO:s publikationer Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (Doc 8168-OPS/611, PANS-OPS) iakttas inom militär luftfart.

## **12 SAMTIDIGA OPERATIONER PÅ PARALLELLA ELLER NÄSTAN PARALLELLA INSTRUMENTBANOR**

Vid planering av procedurer för samtidigt operationer på parallella eller nästan parallella instrumentbanor ska ICAO:s publikationer Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (Doc 8168-OPS/611, PANS-OPS) iakttas.

---

### **13 ANVÄNDNING AV TRANSPONDER OCH FLYGBURET KOLLISIONSAVVÄRJNINGSSYSTEM**

Vid användning av transponder inom militär luftfart ska de föreskrifter och anvisningar som utfärdats av Myndighetsenheten för militär luftfart iakttas.

Besättningen på militära luftfartyg försedda med ACAS-system ska iaktta de föreskrifter och anvisningar om användningen av ACAS-systemet som utfärdats av den civila luftfartsmyndigheten.

### **14 OPERATIVA FLYGINFORMATIONSTJÄNSTER**

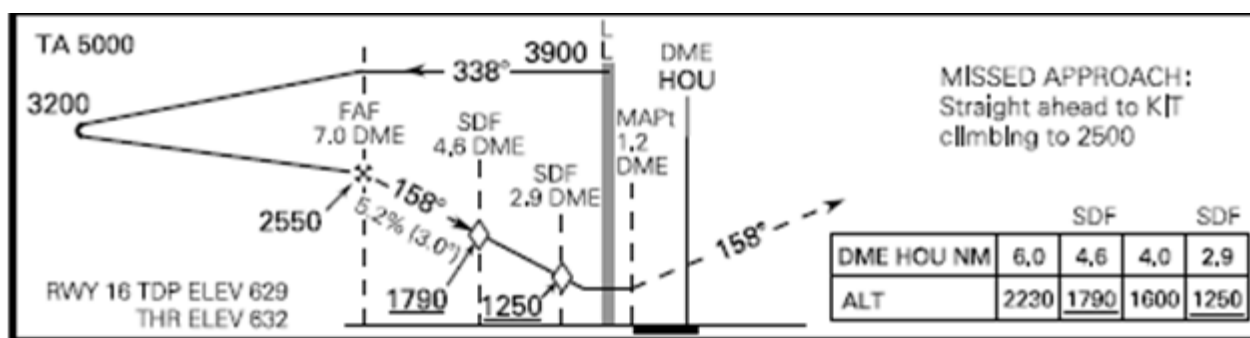
Den som utövar operativa flyginformationstjänster inom militär luftfart ska iaktta de bestämmelser och anvisningar som utövaren av flygverksamhet utfärdat.

### **15 FÖRFARANDE FÖR ATT FASTSTÄLLA VERKSAMHETSMINIMA FÖR EN FLYGPLATS**

På försvarsmaktens instrumentflygningskartor ska antingen värden och minima i denna föreskrift eller högre minima fastställda av utövaren av flygverksamhet användas. Därutöver kan uppdragsgivaren bestämma att högre minima än i denna föreskrift ska iakttas. I stället för försvarsmaktens egna instrumentflygningskartor kan i flygverksamhet i överensstämmelse med militära myndighetens anvisningar även instrumentflygningskartor som baserar sig på ICAO:s publikation Doc 8138-OPS användas, till exempel Jeppesens eller motsvarande instrumentflygningskartor. Då ska minimivärden på dessa kartor iakttas.

På försvarsmaktens instrumentflygningskartor ska erforderliga minima för bansynvidd samt DA- och MDA-höjden publiceras. Vid fastställandet av dessa minima ska anordningsminima och systemminima iakttas. Gränsvärden och minima på försvarsmaktens instrumentflygningskartor har avrundats uppåt (från det beräknade värdet i feet) till närmaste heltal i meter.

På försvarsmaktens instrumentflygningskartor ska minimet för stepdown fix anges i tabellen för passagehöjder och i profilen med beteckningen SDF. Luftfartyget ska inte sjunka under passagehöjden för stepdown fix förrän det har passerat fixpunkten.



FIGUR 3. StepDown Fix

## 16 PROCEDURER FÖR HELIKOPTRAR

För att fullt ut kunna utnyttja helikoptrarnas prestanda kan procedurer planeras som endast är avsedda för helikoptrar (kategori H) och godkända för hastigheter som är lägre än för luftfartygskategori A. Vid planering av procedurer för helikoptrar inom militär luftfart ska ICAO:s publikationer Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (Doc 8168-OPS/611, PANS-OPS) iaktas.

## 17 KRITERIER FÖR FLYGRUTTER

Vid planering av kriterier för flygrutter ska ICAO:s publikationer Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (Doc 8168-OPS/611, PANS-OPS) iaktas.

## 18 STANDARDFÖRFARANDEN (SOP)

Utövaren av flygverksamhet ska för varje typ av luftfartyg fastställa standardförfaranden (SOP), som ger flygbesättningen anvisningar för ett säkert, effektivt, logiskt och förutsägbart sätt att genomföra flygningar.

**19 UNDANTAG**

Myndighetsenheten för militär luftfart kan på motiverad ansökan bevilja undantag från denna föreskrift på grund av verksamhetens särdrag.

Enhetschef

Ingenjöröverste

Kimmo Nortaja

Luftfartschef

Överstelöjtnant

Markku Suomela