

30.10.2025

PB 30, FI-41161 TIKKAKOSKI, tfn 0299 800, e-post fimaa@mil.fi

FLYGTRAFIKLEDNINGSTJÄNST INOM MILITÄR LUFTFART

Föreskriften uppställer säkerhetskrav i fråga om flygtrafikledningstjänsterna för den militära luftfarten inom Finlands flyginformationsregion.

Grund för utfärdande av föreskrift:

Luftfartslag (864/2014) 7 § 1 mom. 16 punkten

Giltighetstid:

Från och med 27.11.2025 tills vidare

Upphäver:

SIM-To-Lv-012, Sotilasilmailun ilmaliikennepalvelu, Military aviation air traffic services (Flygtrafikledningstjänst inom militär luftfart) HQ900, 27.10.2020

ILMAVESVY föreskrift, Kiitotieolosuhdetietojen ilmoittaminen sotilas-ilma-aluksille (Rapportering av banförhållanden för militära luftfartyg) CR7840, 9.9.2021

ILMAVESVY beslut, Saattoajoneuvon käyttö kiitotiellä NATO ISR FORCEn RQ-4D toiminnan yhteydessä (Användning av fölgebil på startbanan i samband med NATO ISR FORCEn RQ-4D verksamhet) CV6030, 11.6.2025

 INNEHÅLLSFÖRTECKNING:

DEFINITIONER	3
1 TILLÄMPNINGSOMRÅDE	6
2 KLARERING.....	6
3 BROMSNÄTSYSTEM	6
4 BROMSVAJERSYSTEM.....	7
5 TAXNING TILL BANAN.....	7
6 MEDDELANDE AV FRIKTIONSTAL	7
7 KLARERING FÖR START	8
8 KLARERING FÖR LANDNING.....	11
9 SEPARATION MED AVSEENDE PÅ RISK FÖR ÄNDVIRVLAR	14
10 INFLYGNING PÅ LÅG HÖJD NÄR BANAN ÄR UPPTAGEN	14
11 LÄGSTA VEKTORERINGSHÖJD	15
12 GRUNDER FÖR ATT TILLÄMPA ELLER INTE TILLÄMPA SEPARATION.....	15
12.1 Grunder för att tillämpa eller inte tillämpa separation mellan obemannad militär luftfart och ett bemannat militärt luftfartyg	16
12.2 Militära luftfartygs egen separation.....	17
12.3 Separationsminimum i luftrum reserverat för militär luftfart	17
13 FORMATIONSFLYGNING	18
13.1 Anslutning till en formation	18
13.2 Upplösning.....	18
13.3 Flygning i kolonn.....	19
14 KODANVÄNDNING.....	19
15 INCIDENTBEREDSKAPSFLYG (QRA).....	19
16 FLYGNINGAR INOM ETT AKTIVT TSA, ETT TRA SOM STRÄCKER SIG TILL ETT INTERNATIONELLT HAVSOMRÅDE ELLER INOM ETT D-, P- ELLER R-OMRÅDE	20
17 FLYGNING AV CIVILA LUFTFARTYG GENOM ETT TRA RESERVERAT FÖR MILITÄR LUFTFART	22
18 UNDANTAG	22

DEFINITIONER

Med de begrepp och termer som förekommer i denna föreskrift avses följande:

Allmän flygtrafik (General Air Traffic, GAT) avser alla rörelser med civila luftfartyg och statsluftfartyg såsom luftfartyg som används för utförande av militärens, tullens, gränsbevakningsväsendets och polisens uppgifter, när dessa rörelser genomförs i överensstämmelse med Internationella civila luftorganisationens (ICAO, International Civil Aviation Organization) regler och nationella föreskrifter och förfaranden för den civila luftfarten.

Bromsnätsystem avser ett bromssystem i banans förlängning som kan användas för att med nät bromsa ett flygplan.

Bromsvajersystem avser ett fast eller flyttbart bromssystem på banan avsett för att med vajer bromsa ett flygplan försett med krok.

Flygning i kolonn (trail formation) avser en flygning i öppen formation där luftfartygen flyger i kolonn, till exempel radarkolonn.

Flygning i sluten formation (standard military formation) avser en formation där varje luftfartyg ska hålla ett avstånd om högst 0,5 sjömil i sidled och 100 fot i höjddled från formationsledaren.

Flygning i öppen formation (non-standard formation) avser en formation vid flygning i ett kontrollerat luftrum där avståndet mellan två luftfartyg får vara högst 3 sjömil i sidled och högst 1 000 fot i höjddled, såvida inte något annat avtalats med vederbörande ATS-organ. Vid start kan avvikelse från ovan nämnda bestämmelse om höjdområdet krävas.

Formation avser en helhet bestående av två eller flera luftfartyg, vars ledare ansvarar för utförandet av formationens uppgifter. En formation behandlas som ett enda luftfartyg.

Incidentberedskapsflyg, QRA-flyg (QRA flight, Quick Reaction Alert flight) avser de övervaknings-, identifierings-, avvärjnings-, transport- eller spaningsflyg, de flyg och luftoperationer i samband med krishantering samt de flyg i samband med lämnande av internationellt bistånd och givande av brådskande handräckning som krävs för att övervaka och trygga den territoriella integriteten. Incidentberedskapsflyg hör till den prioritetsklassade lufttrafiken.

Luftrum reserverat för militär luftfart avser ett för militär luftfart tillfälligt reserverat område (TSA), ett tillfälligt reserverat luftrum (TRA) i ett kontrollerat luftrum eller ett tillfälligt eller permanent restriktionsområde eller farligt område som reserverats för militär luftfart.

Militär flyganordning avser obemannade militära luftfartssystem som används i verksamhetskategorierna *militär öppen* och *militär specifik*. Militära flyganordningar typgodkänns inte och av dem förutsätts inte samma systemtillförlitlighet som av obemannade militära luftfartyg.

Militär luftfart avser luftfart som utövas i militärt syfte, luftfart med militärt luftfartyg eller med militär flyganordning.

Militärt organ avser stridsledning och militär flygledning.

Mörker avser tiden från det att skymningen slutar till att gryningen börjar. Skymningen slutar när solens mittpunkt befinner sig 6 grader under horisonten och gryningen börjar när solens mittpunkt befinner sig 6 grader under horisonten.

Obemannat luftfartyg avser ett luftfartyg som fungerar självständigt eller är konstruerat för att fungera självständigt eller som kan fjärrstyras utan pilot ombord. Inom militär luftfart indelas obemannade luftfartyg i obemannade militära luftfartyg och militära flyganordningar.

Obemannat militärt luftfartyg avser ett system som används i verksamhetskategorin *militär certifierad* och som den militära luftfartsmyndigheten beviljat ett typgodkännandedeintyg.

Operativ flygtrafik (OAT, Operational Air Traffic) avser alla flyg och all flygtrafik som inte iakttar de regler som anges för allmän flygtrafik och för vilka regler och förfaranden har utformats av de nationella luftfartsmyndigheterna. Operativ flygtrafik hör inte till den prioriterade lufttrafiken, såvida den inte uppfyller något av villkoren för prioriterad klarering (t.ex. QRA, MEDEVAC, HEAD).

TRA (Temporary Reserved Area) avser ett tillfälligt reserverat luftrum.

TSA (Temporary Segregated Area) avser ett tillfälligt reserverat område.

Under hinderytan avser, vid flygning av militära flyganordningar, höjden i närheten av ett fast hinder (träd, konstruktion eller byggnad) på högst samma höjd som hindret, på en radie av högst 100 meter från hindret i fråga och på minst 200 meters avstånd från bankanten.

Utrullning avser den fas av flygningen som inleds med luftfartygets sättning och avslutas med att luftfartyget lämnar landningsbanan, stannar eller att dess rörelseriktning ändras mer än 90 grader.¹

Vid bankanten avser en situation när ingen del av det luftfartyg som befinner sig på banan ligger närmare än 15 meter från banans centrumlinje.

Övningsområde avser ett område eller en del av ett luftrum i ett kontrollerat luftrum som fastställts för flyg- och flygningsverksamhet.

¹ Landing roll: *The phase of flight from touchdown until the aircraft exits the landing runway or comes to a stop, whichever occurs first (ICAO).*

1 TILLÄMPNINGSOMRÅDE

Genom denna föreskrift uppställs de säkerhetskrav som gäller flygtrafiktjänst enligt 7 § 1 mom. 16 punkten i luftfartslagen (864/2014) med stöd av vilka Försvarmakten meddelar de föreskrifter om flygtrafiktjänst vid militär luftfart som avses i 6 och 7 § i luftfartslagen.

Föreskriften uppställer säkerhetskrav i fråga om flygtrafikledningstjänsterna för den militära luftfarten inom Finlands flyginformationsregion.

Denna föreskrift tillämpas inte på utländska militära luftfartygs gränsöverskridande förflyttnings- och transportflygningar. På dessa tillämpas de föreskrifter om tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster som utfärdats för den civila luftfarten.

Föreskriften kan även tillämpas på luftfart med civila luftfartyg eller obemannade civila luftfartyg (eller motsv.) som utövas för militära ändamål. Detta förutsätter antingen att den militära luftfartsmyndigheten har beviljat bruksflyget bruksflygstillstånd eller att kommandören för Flygvapnet har beviljat tillstånd för militär luftfart med ett civilt luftfartyg.

2 KLARERING

Klarering för militär luftfart får lämnas för ett angivet höjdområde (block). Blockhöjden mellan två luftfartyg är minst 1 000 fot.

För luftfartyg som utför uppgifter enligt 5 § 2 mom. i luftfartslagen (864/2014) i radiotystnad, utan transponderkod eller i EMCON, fastställer Försvarmakten förfarandena för att trygga flygsäkerheten. Radiotystnaden ska brytas genast när flygsäkerheten så kräver.

Ett militärt organ kan förmedla meddelanden och rapporter mellan luftfartygets befälhavare och ATS-enheten.

3 BROMSNÄTSYSTEM

Om det finns bromsnät på den bana som används, ska de användas på följande sätt:

1. Nät som ligger före tröskeln till landningsbanan ska hållas fällda.

-
2. Användningen av nät i banans förlängning ska följa Flygstabens föreskrift.
Nät i banans förlängning ska dock resas på begäran av luftfartygets pilot.

Användning av bromsnät på utländska militära luftfartyg kräver alltid separat avtal. Flygstaben ska fastställa de ansvariga aktörer som avtalar om ärendet.

4 BROMSVAJERSYSTEM

En bromsvajer på banan reses på begäran av luftfartygets befälhavare eller när detta krävs för underhållsåtgärder.

Användning av bromsvajer på utländska militära luftfartyg kräver alltid separat avtal. Flygstaben ska fastställa de ansvariga aktörer som avtalar om ärendet.

5 TAXNING TILL BANAN

Klarering för taxning till banan får lämnas till ett bemannat militärt luftfartyg trots att ett eller flera militära luftfartyg som använder samma väntplats redan har klarerats för taxning till banan. Då ska luftfartyget ges ett ordningsnummer. Klarering för taxning till banan får lämnas till flera militära luftfartyg, förutsatt att sikten gör det möjligt för flygledaren att hålla kontinuerlig visuell kontakt med de luftfartyg som påverkar trafiken på manöverområdet.

Om ett militärt organ ansvarar för taxibanan och banan, kan klarering för taxning till banan lämnas till flera militära luftfartyg eller formationer, förutsatt att sikten gör det möjligt för den som övervakar banan att ha kontinuerlig visuell kontakt med banan och de luftfartyg som påverkar trafiken på manöverområdet, såvida inte flygledaren har visuell kontakt med den tillgängliga banan eller heltäckande bildövervakning av den.

6 MEDDELANDE AV FRIKTIONSTAL

Enheten för flygtrafikledningstjänst ska vidarebefordra de uppmätta friktionstalen till det militära luftfartyget på pilotens begäran, om dessa uppgifter finns att tillgå.

Om banan är stängd för civil luftfart på grund av uppgifterna om förhållandena, ska enheten för flygtrafikledningstjänst vidarebefordra uppgifterna om koden för banförhållandena eller de uppmätta friktionstalen för varje tredjedel av banan.

7 KLARERING FÖR START

Klarering för start får lämnas till ett militärt luftfartyg trots att det fordon som krävs för att framföra luftfartyget har erhållit klarering för att köra in på banan. När luftfartyget ges tillstånd att starta, ska fordonet stå parallellt med eller bakom luftfartyget.

Klarering för start får lämnas till ett bemannat militärt luftfartyg när flygplatskontrollen har försäkrat sig om att

1. banan är fri.
 - Klarering för start får lämnas till ett militärt luftfartyg trots att det finns andra militära luftfartyg
 - parallellt med eller bakom det avgående militära luftfartyget på banan
 - under utrullning på minst 2 000 meters avstånd från tröskeln till den aktuella banan och som rör sig i riktning bort för att lämna banan fri
 - vid bankanten (obs. detta kan inte tillämpas i mörker, när ett startande luftfartygs vingbredd är större än 26 meter, eller vid starten av en flygning i sluten formation)
 - utanför banan närmare bankanten från den markerade väntplatsen.

Detta förutsätter att sikten gör det möjligt för flygledaren att hålla kontinuerlig visuell kontakt med de berörda luftfartygen. Flygledningen ska lämna trafikinformation om de luftfartyg som påverkar trafiken.

Om ett militärt organ ansvarar för taxibanan och banan, kan klarering för start lämnas till flera militära luftfartyg eller formationer, förutsatt att sikten gör det möjligt för den som övervakar banan att ha kontinuerlig visuell kontakt med banan och de luftfartyg som påverkar trafiken på manöverområdet,

såvida inte flygledaren har visuell kontakt med den tillgängliga banan eller heltäckande bildövervakning av den. Flygledningen ska lämna trafikinformation om luftfartyg som påverkar trafiken.

- Klarering för start får lämnas till ett militärt luftfartyg trots att ett framförvarande startande militärt luftfartyg ännu inte har startat eller är under start-rullning. Då ska det efterföljande militära luftfartyget ges ett ordningsnummer.
 - Klarering för start får lämnas till ett militärt luftfartyg trots att ett framförvarande militärt luftfartyg som redan lyft inte har passerat den borte banändan eller påbörjat sväng. Flygledningen ska lämna trafikinformation om luftfartyg som inte är del av formationen och som påverkar trafiken.
 - Klarering för start får lämnas till ett militärt luftfartyg när inga av Försvarmaktens fordon, arbetsmaskiner eller anställda befinner sig inom de luftfartygsspecifika säkerhetsavstånden från riskzonen bakom motorns utlopp.
 - Klarering för start får lämnas till ett militärt luftfartyg trots att det förekommer militär flygningsverksamhet under hinderytan på flygfältsområdet eller på ett övningsområde som den militära luftfartsmyndigheten godkänt för flygningsverksamhet. Det militära luftfartyget ska informeras om den aktuella flygningsverksamheten.
2. bromsnät och bromsvajern är i korrekt läge.
- Se avsnitt 3 och 4.
 - Klarering för start får lämnas till ett militärt luftfartyg över ett defekt system med bromsnät. Innan klarering för start lämnas, ska flygledaren varna luftfartygets pilot för det defekta systemet.
 - Klarering för start får lämnas till ett militärt luftfartyg när en fast bromsvajer är rest. Flygledaren ska ge information om detta till luftfartygets befälhavare, som fattar beslut om vajerns läge.

-
- Klarering för start får endast lämnas till sådana luftfartyg som lämpar sig för bromsning med vajer på grund av den uppenbara risken att fastna i en flyttbar vajer vid flygning över den. Om situationen så kräver, får alla militära luftfartyg utföra taxning eller lufttaxning över både en fast och en flyttbar vajer.
 - Klarering för start får lämnas till ett militärt luftfartyg där det finns en flyttbar (fälld) bromsvajer vid sidan av banan. Flygledaren ska vidarebefordra informationen om vajerns läge till luftfartygets pilot.
3. banan har den belysning som krävs.
- På begäran av det militära luftfartygets pilot kan ljusstyrkan på taxibanljus, banljus, inflygningsljus och glidbaneljus minskas eller ljusen släckas inför starten. Släckningen av ljusen får inte orsaka fara för något luftfartyg i luften eller på manöverområdet, eller för fordon, arbetsmaskiner eller personal på manöverområdet. Den materiel för marktrafik och de luftfartyg som kan påverkas av släckningen ska informeras om släckningen av ban- och taxibanljus.
4. behövliga navigeringsanordningar och andra anordningar fungerar.
- Vid förfarande som överensstämmer med reglerna för allmän flygtrafik (GAT) ska verksamheten kring start vid låga siktvärden följa de internationella och nationella föreskrifter som utfärdats för den civila luftfarten. Försvarsmakten bestämmer om starterna för den operationella flygtrafiken (OAT).
5. piloten har blivit informerad om förhållandena.
- En militärhelikopter får utföra lufttaxning till banan på markeffektshöjd inför start även om banan är stängd på grund av banförhållandena. För taxning till banan eller sättning förutsätts att koden för banförhållandena är minst 1 på en tredjedel av den bana som ska användas.

-
- Militära luftfartyg får använda banan även om den är stängd på grund av banförhållandena. På varje tredjedel av den bana som används för start ska koden för banförhållandena vara minst 1.

8 KLARERING FÖR LANDNING

Klarering för landning får lämnas till ett bemannat militärt luftfartyg trots att det för luftfartyget typspecifika fordon som behövs för att framföra det har erhållit villkorsklarering för banan.

Klarering för landning får lämnas till ett bemannat militärt luftfartyg när flygplatskontrollen har försäkrat sig om att

1. banan är fri.

- Klarering för landning får lämnas till ett militärt luftfartyg trots att det framförvarande militära luftfartyget fortfarande är i luften. Då ska flygledningen meddela landningsordningen och det framförvarande luftfartygets plats.
- Klarering för landning får lämnas till ett militärt luftfartyg trots att det finns andra militära luftfartyg eller militära luftfartyg som inte hör till formationen
 - under utrullning
 - på landningsbanan på minst 2 000 meters avstånd från tröskeln till landningsbanan
 - stillastående och väntande vid bankanten (obs. kan inte tillämpas i mörker, när ett landande luftfartygs vingbredd är större än 26 meter, eller vid landning efter en flygning i sluten formation).
 - utanför banan närmare bankanten från den markerade väntplatsen.

Detta förutsätter att sikten gör det möjligt för flygledaren att hålla kontinuerlig visuell kontakt med luftfartygen på marken.

Flygledningen ska lämna trafikinformation om de luftfartyg som påverkar trafiken.

Om ett militärt organ ansvarar för taxibanan och banan, kan klarering för landning lämnas till flera militära luftfartyg eller formationer, förutsatt att sikten gör det möjligt för den som övervakar banan att ha kontinuerlig visuell kontakt med banan och de luftfartyg som påverkar trafiken på manöverområdet, såvida inte flygledaren har visuell kontakt med den tillgängliga banan eller heltäckande bildövervakning av den. Flygledningen ska lämna trafikinformation om de luftfartyg som påverkar trafiken.

- Klarering för landning får lämnas till ett militärt luftfartyg trots att det startade framförvarande militära luftfartyget inte har passerat den bortre banändan eller påbörjat sväng, när man med rimlig säkerhet kan anta att det framförvarande militära luftfartyget redan lyft eller att avståndet mellan luftfartygen ökar när det efterföljande luftfartyget passerar tröskeln till den bana som ska användas.
 - Klarering för landning följd av omedelbart pådrag får lämnas till ett militärt luftfartyg trots att det framförvarande militära luftfartyget fortfarande är i luften, under utrullning eller under startrullning. Då ska flygledningen meddela landningsordningen och det framförvarande luftfartygets plats. Flygledningen ska lämna trafikinformation om luftfartyg som inte är del av formationen och som påverkar trafiken.
 - Klarering för landning får lämnas till ett militärt luftfartyg trots att det förekommer militär flygningsverksamhet under hinderytan på flygfältsområdet eller på ett övningsområde som den militära luftfartsmyndigheten godkänt för flygningsverksamhet. Det militära luftfartygets pilot ska informeras om den aktuella flygningsverksamheten.
2. bromsnäten och bromsvajern är i korrekt läge.
- Se avsnitt 3 och 4.

-
- Klarering för landning får lämnas till ett militärt luftfartyg över ett defekt bromsnätsystem som ligger före tröskeln till landningsbanan. Innan klarering för landning lämnas, ska flygledaren varna luftfartygets pilot för det defekta systemet.
 - Klarering för landning får lämnas till ett militärt luftfartyg när en fast bromsvajer är rest. Flygledaren ska ge information om detta till luftfartygets befälhavare, som fattar beslut om vajerns läge.
 - Klarering för landning får endast lämnas till sådana luftfartyg som lämpar sig för bromsning med vajer på grund av den uppenbara risken att vid flygning över en flyttbar bromsvajer fastna i den. Om situationen så kräver, får alla militära luftfartyg utföra taxning eller lufttaxning över både en fast och en flyttbar vajer.
 - Klarering för landning får lämnas till militära luftfartyg när det finns en flyttbar (fälld) bromsvajer vid sidan av banan. Flygledaren ska vidarebefordra informationen om vajerns läge till luftfartygets pilot.
3. banljusen, inflygningsljusen och glidbaneljusen har tillräcklig ljusstyrka.
- På begäran av det militära luftfartygets pilot kan ljusstyrkan på taxibanljus, banljus, inflygningsljus och glidbaneljus minskas eller ljusen släckas inför landningen. Släckningen av ljusen får inte orsaka fara för något luftfartyg i luften eller på manöverområdet, eller för fordon, arbetsmaskiner eller personal på manöverområdet. Den materiel för marktrafik och de luftfartyg som kan påverkas av släckningen ska informeras om släckningen av ban- och taxibanljus.
4. den gällande banan är tillräckligt lång.
- Banans driftslängd kan tillfälligt begränsas mellan Försvarmaktens fordon, arbetsmaskiner, personal och andra militära luftfartyg än militära flygplan med turbojetmotorer. Detta förutsätter att bägge parter har gått med på att tillfälligt korta av banan i banändan. Den återstående bana som kan användas av flygplan ska vara minst 1 000 meter lång och det får inte i

något skede förekomma marktrafik närmare än 250 meter från änden av den förkortade banan. Den återstående bana som kan användas av helikoptrar ska vara minst 200 meter lång och det får inte i något skede förekomma marktrafik närmare än 250 meter från änden av den förkortade banan. När det gäller utländsk militär luftfartsverksamhet ska det alltid avtalas separat om begränsning av banans driftslängd med beaktande av ovan nämnda minimivärden. Försvarsmakten ska fastställa de ansvariga aktörer som avtalar om ärendet.

5. piloten har blivit informerad om förhållandena.

- En militärhelikopter får använda banan på markeffektshöjd trots att banan är stängd samt utföra lufttaxning bort från banan. För sättning på banan förutsätts att koden för banförhållandena är minst 1 på en tredjedel av den bana som ska användas.
- Andra militära luftfartyg än flygplan med turbojetmotorer får använda banan, även om banan är stängd på grund av banförhållandena på den sista tredjedelen av banan, om koden för banförhållandena är minst 1 på de två första tredjedelarna.

9 SEPARATION MED AVSEENDE PÅ RISK FÖR ÄNDVIRVLAR

Även om flygplatskontrolltjänsten inte tillämpar separation mellan bemannande militära luftfartyg på grund av risken för ändvirvlar, ska varning för risken meddelas till militära luftfartyg som startar eller närmar sig efter varandra.

10 INFLYGNING PÅ LÅG HÖJD NÄR BANAN ÄR UPPTAGEN

Klarering för inflygning på låg höjd får lämnas till ett bemannat militärt luftfartyg med begränsningen minsta flyghöjd 200 fot (60 meter) mätt från banans referensnivå (AD ELEV) när banan är upptagen av ett fordon och/eller ett annat militärt luftfartyg. Trafikinformation ska alltid lämnas till materiel som befinner sig på banan. Ett militärt luftfartyg som flyger in på låg höjd ska informeras om orsaken till begränsningen.

Klarering för inflygning på låg höjd får lämnas till ett bemannat militärt luftfartyg med begränsningen minsta flyghöjd när en militär flyganordning flygs över hinderytan på flygfältsområdet eller på mindre än 200 meters avstånd från bankanten eller utanför ett övningsområde som godkänts för flygningsverksamhet. Den minsta klarerade flyghöjden för militära luftfartyg är 200 fot (60 meter) över flyganordningens klarerade höjd. Trafikinformation ska lämnas till piloten. Militära luftfartyg som utför en inflygning på låg höjd ska informeras om orsaken till begränsningen.

11 LÄGSTA VEKTORERINGSHÖJD

Flygledaren får ge ett bemannat militärt luftfartyg som flyger i eller över närområdet en flyghöjd på vilken tillämpas en minskad hinderfrihet på 150 meter. Då ska luftfartyget informeras om att det vektoreras med minskad hinderfrihet. Klarering får lämnas förutsatt att det finns en lägsta vektoreringshöjdkarta (ATC SMAC, ATC Surveillance Minimum Altitude Chart) över flygplatsen. Höjden på den minskade hinderfriheten fås genom att dra av 500 fot från den aktuella lägsta vektoreringshöjden.

Om ett militärt luftfartyg vektoreras för en instrumentinflygningsmetod, ska den flyghöjd som flygledaren anger säkerställa att luftfartyget kan ansluta sig till instrumentinflygningsmetoden från minst höjden för den mellanliggande inflygningen. Luftfartyget ska stanna i det kontrollerade luftrummet under radarvektorerings, men det finns inget krav i fråga om avstånd i sidled i okontrollerade luftrum.

12 GRUNDER FÖR ATT TILLÄMPA ELLER INTE TILLÄMPA SEPARATION

På de delar av luftrummet som är reserverade för militär luftfart, tangerar varandra i sid- och/eller höjdled och övervakas av ett militärt organ tillämpas ingen inbördes separation.

Ett bemannat militärt luftfartyg som erhållit klarering för ett övningsområde behöver inte separeras från ett bemannat militärt luftfartyg i ett angränsande övningsområde eller från en del av ett angränsande luftrum reserverat för ett militärt organ. Det militära organet behöver inte informeras om den militära lufttrafik som flygkontrollorganet ansvarar för och som tangerar den del av luftrummet som är reserverad för det militära organet.

Flygkontrollorganet behöver inte tillämpa inbördes separation av speciella VFR-flyg när sikten på marken är minst 3 kilometer

- mellan alla militära luftfartyg i dager
- mellan militärhelikoptrar både i dager och i mörker.

Flygkontrollorganet behöver inte tillämpa inbördes separation mellan militära luftfartyg i luftrumsklass C i dager i VMC-förhållanden när ett militärt VFR-luftfartyg utför konstflygning ovanför flygplatsen eller när ett militärt IFR-luftfartyg startar eller landar.

Flygkontrollorganet behöver inte tillämpa separation mellan ett bemannat militärt luftfartyg och en del av ett luftrum där luftfart är inskränkt. Då ska flygledaren informera piloten eller det militära organet om den del av luftrummet där luftfart är inskränkt. Piloten ska ombes upprätthålla egen separation från ett aktivt P-område eller R-område. Luftfartygets befälhavare ansvarar för den egna separationen i det aktuella området. Detta kan inte tillämpas om flygledaren vektorerar luftfartyget eller om flygledaren har gett luftfartyget klarering för flygning direkt (DCT) till klareringspunkten.

12.1 Grunder för att tillämpa eller inte tillämpa separation mellan obemannad militär luftfart och ett bemannat militärt luftfartyg

Separation ska tillämpas mellan ett obemannat militärt luftfartyg och andra militära luftfartyg. Villkorsklareringar som grundar sig på en visuell referens får inte tillämpas på ett obemannat militärt luftfartyg.

Militära flyganordningar får inte flygas i ett flygfältsområde utan tillstånd av enheten för flygtrafikledningstjänst. Piloten förutsätts ha dubbelriktad flygradioförbindelse med vederbörande enhet för flygtrafikledningstjänst när flygningen sker i ett flygfältsområde, såvida inte annat överenskommits med enheten.

Ett militärt luftfartyg ska hållas klart åtskilt från militär flygningsverksamhet. Flygkontrollorganet kan tydligt frånga åtskillnadsskyldigheten, om flygningen sker i ett av den militära luftfartsmyndigheten godkänt övningsområde eller under hinderytan. Vid ett militärt luftfartygs start får det aktiva flygningsområdet dock inte sträcka sig till en sådan höjd i den främre sektorn där det inte är möjligt att genomföra en säker start. Vid ett militärt luftfartygs

inflygning får det aktiva flygningsområdet dock inte ligga på sådan plats där landning eller avbruten inflygning inte kan genomföras på ett säkert sätt.

Det militära luftfartyget ska informeras om en militär flyganordning eller flygning som påverkar trafiken i övningsområdet. Mellan obemannade militära flyganordningar tillämpas ingen inbördes separation. I fråga om användningen av luftrummet prioriteras militära luftfartyg framom militära flyganordningar.

12.2 Militära luftfartygs egen separation

När luftfartyg möts i ett område där luftrummet är tillfälligt reserverat under flygledarens övervakning, ska flygledaren uppfylla de allmänna kriterierna för separation mellan luftfartygen tills luftfartygens befälhavare eller formationsledarna övertar ansvaret för att det hålls tillräckligt säkerhetsavstånd mellan luftfartygen eller formationerna i fråga. Mellan två obemannade militära luftfartyg får inte tillämpas egen separation som grundar sig på visuell referens. När luftfartygens eller formationernas befälhavare kan ta ansvar för att det hålls tillräckligt säkerhetsavstånd mellan det egna luftfartyget, övriga luftfartyg i formationen och andra formationer i området ska befälhavaren meddela följande till flygkontrollorganet: "MARSA" (Military Authority Assumes Responsibility for Separation of Aircraft). Därefter ska flygledaren överlämna ansvaret för separationen mellan luftfartygen till luftfartygens eller formationernas befälhavare. Om det ena militära luftfartyget är obemannat, är det befälhavaren för det bemannade militära luftfartyget som ansvarar för att hålla säkerhetsavståndet. Flygstaben ger anvisningar om verksamhetens radiotelefoni.

12.3 Separationsminimum i luftrum reserverat för militär luftfart

Flygstaben fastställer den minsta separation mellan militära luftfartyg som flygtrafikledningstjänsten ska tillämpa i luftrum reserverat för militär luftfart. Vid fastställandet av de separationsminima som ska tillämpas i sid- och höjddled ska beaktas att positionerna och mätegenskaperna för de sensorer som används vid sammanställningen av en identifierad luftlägesbild varierar både tidsmässigt och geografiskt. Detta ger upphov till ett behov av att kunna bedöma och besluta vilket minimum som ska tillämpas från fall till fall. Flygledarens separationsminimum i höjddled är 1 000 fot. Då ett presentationssystem för

luftlägesbilden är i användning behöver flygledaren inte tillämpa separation i höjdlid, om avståndet i sidled mellan de militära luftfartyg som ska separeras är minst tre sjömil.

13 FORMATIONSFLYGNING

13.1 Anslutning till en formation

När en formation eller enskilda luftfartyg samlas under en flygledares övervakning ska flygledaren iaktta de allmänna kriterierna för separation mellan de enskilda luftfartyg som ämnar ansluta sig till formationen ända tills formationsledaren eller luftfartygets befälhavare övertar ansvaret för att det hålls tillräckligt säkerhetsavstånd mellan luftfartygen. Mellan två obemannade militära luftfartyg får inte tillämpas egen separation som grundar sig på visuell referens för att ansluta sig till en formation.

När formationsledaren eller luftfartygets befälhavare kan ta ansvar för att det hålls tillräckligt säkerhetsavstånd mellan det egna luftfartyget, övriga luftfartyg i formationen och luftfartyg som ansluter sig till formationen ska befälhavaren meddela följande till flygkontrollorganet: "MARSA" (Military Authority Assumes Responsibility for Separation of Aircraft). Därefter ska flygledaren överlämna separationsansvaret för de luftfartyg som ansluter sig till formationen till formationsledaren eller till luftfartygets befälhavare. Vid Försvarmakten är det Flygstaben som meddelar anvisningar om verksamhetens radiotelefoni.

13.2 Upplösning

Ett enskilt luftfartyg eller en formation upphör att vara en del av en tidigare formation i den stund som flygledningen har lämnat en ny klarering till luftfartyget eller formationen. Flygledningen tar dock ansvar för separationen mellan de enskilda luftfartyg eller formationer som lämnar formationen först efter att de fastställda separationskriterierna har uppfyllts. Fram till dess är det luftfartygens befälhavare eller formationsledarna som har ansvar för att hålla säkerhetsavståndet.

13.3 Flygning i kolonn

Befälhavarna för luftfartyg som flyger i kolonn ansvarar själva för att hålla tillräckliga säkerhetsavstånd inom formationen. Försvarsmakten ska fastställa luftfartygstypspecifika minimiavstånd för två luftfartyg som flyger i kolonn. Vid flygning i kolonn flyger man, förutom vid start och landning, på samma flyghöjd och i separat fastställda höjdområden (block). För en avbruten inflygning ska vederbörande flygkontrollorgan för varje luftfartyg i formationen reservera ett ledigt höjdområde i pådragsriktningen på minst 1 000 fot. Flygning i kolonn får inte tillämpas på obemannade militära luftfartyg.

På en flygplats som inte tillhandahåller ATS-tjänst ska klareringshöjderna för luftfartyg som flyger i kolonn anges i form av höjdområden (block). Blockhöjden är minst 1 000 fot för varje luftfartyg.

14 KODANVÄNDNING

Försvarsmakten ska fastställa i vilken verksamhet och i vilka situationer man kan frångå användningen av SSR-transponder i militär luftfart. Försvarsmakten bestämmer om användningen av SSR-transponder i luftrum reserverade för militär luftfart samt på incidentberedskapsflyg (QRA) i Finlands flyginformationsregion. I övrig flygverksamhet ger flygkontrollorganet anvisningar om användningen av SSR-transponder eller så använder militära luftfartyg den allmänna koden inom militär luftfart.

Luftfartyg som övervakas av flygledningen får inte avstå från att använda SSR-transponder utan tillstånd av den vederbörande enheten för flygtrafikledningstjänst. Vid flygning i öppen formation under flygledningens övervakning ska i regel varje luftfartyg använda SSR-transpondern i mod 3 A/C. Vid flygning i sluten formation under flygledningens övervakning ska i regel endast formationsledaren använda SSR-transponderns mod 3 A/C.

15 INCIDENTBEREDSKAPSFLYG (QRA)

Utanför luftrum som reserverats för militär luftfart ska stridsledaren hålla sitt ledda incidentberedskapsflyg åtskilt från den övriga flygtrafiken med följande villkor:

-
- Avståndet mellan ett militärt luftfartyg och trafik som enheten för flygtrafikledningstjänst ansvarar för får inte vara mindre än antingen 10 sjömil i sidled eller 2 000 fot i höjddled. (Detta villkor tillämpas inte på luftfartyg som ska identifieras eller på andra luftfartyg som leds av stridsledaren.)
 - Luftfartyg som utför incidentberedskapsflygningar behöver inte hålla radiokontakt med vederbörande enhet för flygtrafikledningstjänst eller använda SSR-transponder.
 - Stridsledaren ska tillsammans med vederbörande enhet för flygtrafikledningstjänst samordna den flygtrafik (dess rörelseriktning, höjddändringar och eventuella preciseringar) som påverkar incidentberedskapsflygningen samt vid behov komma överens om inskränkningar av den övriga flygtrafiken eller luftrummet.

Det militära organet och befälhavaren för det luftfartyg som utför en incidentberedskapsflygning (QRA) ansvarar för att det hålls tillräckligt säkerhetsavstånd mellan det luftfartyg som utför uppdraget och övriga luftfartyg.

16 FLYGNINGAR INOM ETT AKTIVT TSA, ETT TRA SOM STRÄCKER SIG TILL ETT INTERNATIONELLT HAVSOMRÅDE ELLER INOM ETT D-, P- ELLER R-OMRÅDE

Enligt flygreglerna får ett militärt luftfartyg flyga till ett TSA som angetts som aktivt, till ett TRA som sträcker sig till ett internationellt havsområde, eller till ett P- eller R-område där det pågår för luftfarten farlig verksamhet, om flygning till dessa områden krävs för att utföra ett uppdrag. Vederbörande flygkontrollorgan ska ha fått information via telefon eller skriftligt om det aktuella luftfartygets tillstånd att flyga till det specifika området. Ett meddelande som förmedlats per telefon eller en anteckning i färdplanen ska grunda sig på samordning mellan det militära organ som administrerar luftrummet eller det organ som reserverat luftrummet och luftfartygets befälhavare eller det militära organ som leder luftfartyget i fråga. Klareringen är i kraft tills det militära luftfartyget förflyttar sig till luftrumsreserveringen i fråga eller till ett okontrollerat luftrum. Överföringen av radioförbindelsen ska göras senast vid gränsen till den aktuella luftrumsreserveringen.

Militära luftfartyg får flyga till ett R-område som anmälts som aktivt där den för luftfarten farliga verksamheten har avbrutits, såvida flygningen har samordnats med det organ som reserverat luftrummet eller när flyget leds av ett militärt organ. Detta förutsätter att det militära organet har dubbelriktad radioförbindelse med det militära luftfartyget och att det militära organet genom en AMC-enhet eller ett LARA-system (eller motsv.) kan försäkra sig om att verksamheten har återupptagits.

Militära luftfartyg får flyga till ett D-område som anmälts som aktivt. Vid flygning till ett aktivt D-område ska luftfartygets befälhavare beakta hur aktiviteterna hos det organ som har reserverat luftrummet påverkar den egna verksamheten.

Avvikande från de ovan beskrivna verksamhetsmodellerna får militära luftfartyg flyga till ett aktivt P- eller R-område när utförandet eller övningen av uppgifter som föreskrivits för myndigheter kräver flygning till dessa områden enligt 1 § 2 mom. i statsrådets förordning om områden där luftfart är inskränkt (930/2014).

Det militära organet kan överlåta det militära luftfartyget till flygkontrollorganet när luftfartyget ännu är i ett luftrum reserverat för militär luftfart. Såvida det militära organet och flygkontrollorganet inte avtalar om något annat, får flygledaren först vid gränsen till det för det militära organet reserverade området för luftfart fritt ändra luftfartygets höjd och riktning med högst 45 grader. Då ska beaktas att avståndet till det reserverade luftrummet i fråga inte får minska förrän luftfartyget har separerats från det reserverade luftrummet. Enligt förhandssamordningen får flygledaren, när radioförbindelsen överförs, ändra luftfartygets höjd nedåt och flygriktningen med högst 45 grader också inom det för det militära organet reserverade luftrummet, oberoende av luftrumsklass. Det militära organet ansvarar för att hålla tillräckligt säkerhetsavstånd både till andra luftfartyg i det för militär luftfart reserverade luftrummet och till andra områden där luftfart är inskränkt, tills luftfartyget förflyttar sig utanför det luftrum som är reserverat för militär luftfart.

Det militära organet ska enligt reglerna för instrumentflygning överlämna ansvaret för ett flygande militärt luftfartyg till flygledningen vid en sådan flygriktning som säkerställer minst en nominell höjdseparation för luftfartyget (obs. i RVSM-luftrum tillämpas en höjdseparation på 2 000 fot i D-, P- och R-områden) eller i sidled ett avstånd på minst separationsminimum från andra aktuella områden där luftfart är inskränkt.

17 FLYGNING AV CIVILA LUFTFARTYGG GENOM ETT TRA RESERVERAT FÖR MILITÄR LUFTFART

Ett militärt organ kan godkänna att ett civilt luftfartyg flyger genom ett TRA (inkl. Local TRA) som överlåts för det militära organets bruk. Då ansvarar det militära organet för att tillräckligt säkerhetsavstånd bibehålls mellan det civila luftfartyget och militära luftfartyg. Det minsta tillåtna säkerhetsavståndet mellan ett militärt och ett civilt luftfartyg är antingen 10 sjömil i sidled eller 2 000 fot i höjddled. Civila luftfartyg ska använda SSR-transponder i mod 3 A/C eller S. Civila luftfartygs radioförbindelse överförs inte till det militära organet. Enheten för flygtrafikledningstjänst vidarebefordrar informationen om det militära organets eventuella inskränkningar på genomflygning (i fråga om t.ex. tid eller höjd).

Enheten för flygtrafikledningstjänst får endast av tvingande skäl ändra den med det militära organet samordnade klareringen. Ändringar i luftfartygets färdväg eller höjd ska omedelbart meddelas till det militära organet.

18 UNDANTAG

Myndighetsenheten för militär luftfart kan på grundad ansökan bevilja undantag från denna föreskrift med anledning av verksamhetens särdrag. Anvisningar för ansökan om undantag finns i det militära luftfartsdirektivet SIO-Pe-YI-008 *Poikkeuksen hakeminen sotilasilmailuviranomaisen päätökseen tai voimassaolevaan sotilasilmailumääräykseen* (Ansökan om undantag från ett beslut av den militära luftfartsmyndigheten eller en gällande militär luftfartsföreskrift).

Enhetschef

Ingenjörsoverste

Kim Juhala

Luftfartschef

Major

Timo Koskiniemi