

05.10.2023

---

PB 30, 41161 TIKKAKOSKI, tel. 0299 800, e-post [fimaa@mil.fi](mailto:fimaa@mil.fi)

---

# PLANERING AV FLYGPROCEDURER FÖR MILITÄR LUFTFART

I denna föreskrift ställs säkerhetskraven för planeringen av flygprocedurer för militär luftfart. I föreskriften anges specifikationer och undantag för militär luftfart 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 §, 7 §

**Giltighetstid:**

Från och med 3.11.2023 tills vidare

**Upphäver:**

SIM-To-Lv-025, Sotilasilmailun lentomenetelmäsuunnittelu, Planering av flygprocedurer för militär luftfart, HO52, 17.1.2018

---

 INNEHÅLLSFÖRTECKNING:

FÖRKORTNINGAR .....	3
DEFINITIONER .....	5
1 TILLÄMPNINGSOMRÅDE .....	7
2 STARTPROCEDURER .....	7
3 PROCEDURER FÖR ANFLYGNING OCH INFLYGNING .....	7
3.1 Anflygnings- och inledande inflygningssegment .....	7
3.2 Mellanliggande inflygningssegment och slutligt inflygningssegment .....	8
3.2.1 Inflygningsvinkel i slutligt inflygningssegment.....	8
3.3 Segmentet för avbruten inflygning .....	8
4 ICKE-PRECISIONSINFLYGNING .....	9
5 INFLYGNINGSPROCEDURER MED VÄGLEDNING I HÖJDLED (APV) .....	11
6 PRECISIONSINFLYGNING .....	11
7 MINSTA HINDERFRIHET OCH SYSTEMMINIMA.....	11
8 BANSYNVIDD (RVR) .....	12
8.1 Bansynvidd vid icke-precisionsinflygning.....	12
8.2 Hinderfrihet vid cirkling och minima för horisontalsikt .....	13
8.2.1 Siktminima för cirkling på reservlandningsplatser.....	14
8.3 Kategori 1 (Cat I) verksamhet.....	14
8.4 Kategori 2 (Cat II) verksamhet.....	15
9 PROCEDURER FÖR FLYGNING I VÄNTLÄGE .....	15
10 FLYGVÄG .....	16
11 BULLERREDUCERANDE FLYGPROCEDURER.....	16
12 FÖRFARANDE FÖR HÖJDMÄTARINSTÄLLNING .....	16
12.1 Höjdmätarinställning och korrigeringar av höjdmätarinställning.....	16
13 FÖRFARANDE FÖR ATT FASTSTÄLLA VERKSAMHETSMINIMA FÖR EN FLYGPLATS.....	17
14 PROCEDURER FÖR HELIKOPTRAR .....	18
15 STANDARDFÖRFARANDE (SOP) .....	18
16 UNDANTAG .....	18

---

## FÖRKORTNINGAR

AP	Autopilot (Autopilot)
APV	Inflygning med vägledning i höjdlid (Approach Procedure with Vertical Guidance)
BARO-VNAV	Vertikal guidning med hjälp av barometrisk höjdmätare (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 satellitnavigeringssystem (Global Navigation Surveillance System)
HUD	Siktlinjesindikator (Head-Up Display)
ICAO	Internationella civila luftfartsorganisationen (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	(Localizer Performance with Vertical guidance; ej översatt)
MDA	Lägsta planéhöjd (Minimum Descent Altitude)
MDH	Lägsta planéhöjd (Minimum Descent Height)
MSA	Lägsta sektorhöjd (Minimum Sector Altitude)
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 (Obstacle Clearance Altitude)
OCH	Lägsta höjd för hinderfrihet för instrumentinflygning (Obstacle Clearance Height)
PA	Precisionsinflygning (Precision Approach)
PAPI	System för noggrann visuell glidbaneindikering (Precision Approach Path Indicator)
PAR	Precisionsradar (Precision Approach Radar)
RNAV	Områdesnavigering (Area Navigation)
RNP	Krav på navigeringsnoggrannhet (Required Navigation Performance)
RVR	Bansynvidd (Runway Visual Range)
SDF	(Stepdown Fix; ej översatt)
SID	Standardflygväg för avgående IFR-trafik (Standard Instrument Departure)
SRA	Radarinflygning (Surveillance Radar Approach)
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.

**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.

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

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

**Inflygning med vägledning i höjded (Approach procedure with vertical guidance)** avser instrumentinflygning med vägledning i sidled och höjded men som inte uppfyller kraven för 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 (25 NM) med centrum (vanligen) i ett radionavigeringshjälpmedel.

**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 höjded med minima beroende på inflygningskategori.

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

**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.

**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.

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

## **1 TILLÄMPNINGSSOMRÅDE**

I denna föreskrift ställs i enlighet med luftfartslagen 7 § 1 mom. 16 punkten säkerhetskraven för planeringen av flygprocedurer för militär luftfart, på basis av vilka försvarsmakten meddelar de föreskrifter om planering av flygprocedurer vid militär luftfart som avses i 6 och 7§ i luftfartslagen. 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.

## **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 baserar 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) och Performance Based Navigation Manual (DOC 9613) iakttas med undantag av de bestämmelser som föreskrivs 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.

---

Vid angivning av lägsta sektorhöjd (MSA) vid militär luftfart kan man avvika från avståndskraven (25 NM) i PANS-OPS. Värdet som anges på instrumentinflygningskartan kan inte vara mindre än 15 NM. Vid planeringen av av flygprocedurer för militär luftfart ska 5 NM skyddszon iaktas i fastställandet av lägsta sektorhöjd. Med avvikelse från PANS-OPS kan lägsta sektorhöjden (MSA) inom militär luftfart delas upp i två sektorer.

### **3.2 Mellanliggande inflygningssegment och slutligt inflygningssegment**

Vid planering av mellanliggande inflygningssegment och slutligt inflygningssegment ska ICAO:s publikationer Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (Doc 8168-OPS/611, PANS-OPS) iaktas samt undantagen i denna föreskrift beaktas.

#### **3.2.1 Inflygningsvinkel i slutligt inflygningssegment**

Det är möjligt att för militär luftfart utforma instrumentinflygningsprocedurer med högst 4,0 graders inflygningsvinkel. Myndighetsenheten för militär luftfart bedömer separat verkan av sjunkhastigheten för över 4,0 graders inflygningsvinklar och godkänner separat den lägsta planéhöjden och/eller beslutshöjden för varje luftfartygstyp för inflygningsvinklar som är brantare än 4,0 grader. Om PinS-procedurer föreskrivs i kapitel 14.

### **3.3 Segmentet för avbruten inflygning**

Vid planering av segmentet för avbruten inflygning ska kriterierna i ICAO:s publikationer Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (Doc 8168-OPS/611, PANS-OPS) och minst 30 meters hinderfrihet (MOC) vid NPA-metoder iaktas. I samband med att OCA/H fastställs på området för slutlig inflygning ska en hinderfrihet på 30 meter garanteras på området för avbruten inflygning.

I segmentet för avbruten inflygning kan en brantare nominell stigvinkel än 2,5 % användas, om en separat procedur för avbruten inflygning utarbetas som säkerställer att kraven på hinderfriheten enligt PANS-OPS uppfylls i segmentet.



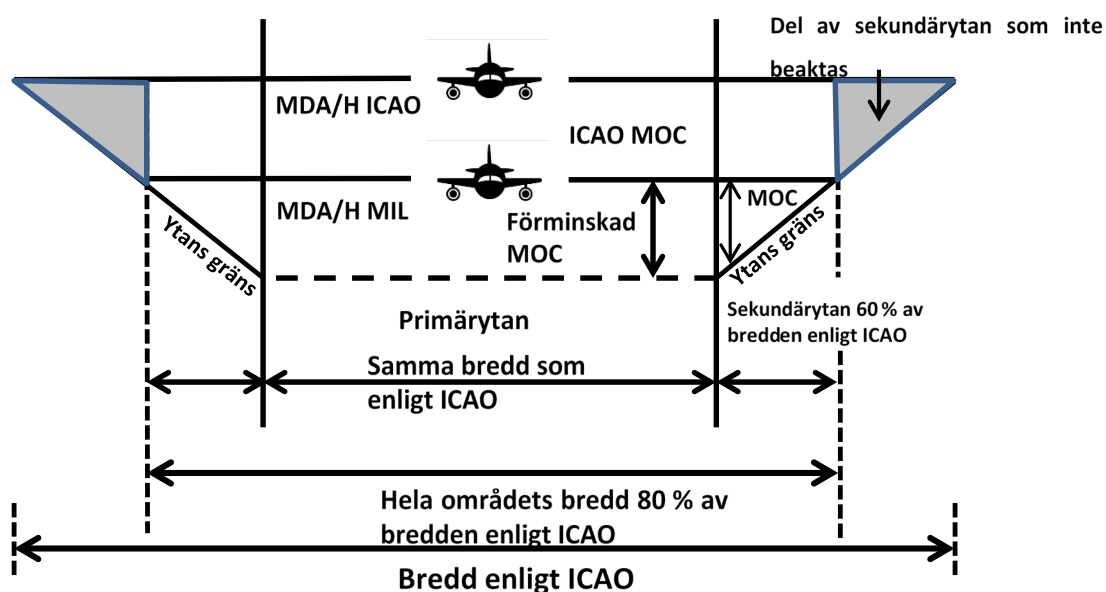
FAF-MAPt 4.2 NM:		min:sec	80KT	3:07	100KT	2:30	120KT	2:05	140KT	1:47	160KT	1:34
Rate of descent:		ft / min	480		600		720		840		960	
Minima:	NDB (MA 2.5%)	NDB (MA 4.0%)							CIRC			
<b>1st class</b>	<b>A</b>	1430 / 1.2	1140 / 1.0	/	/	/	/	/	/	/	1430 / 1.5	
	<b>C</b>	1360 / 1.4	1140 / 1.2	/	/	/	/	/	/	/	1840 / 2.4	
Minima:	2nd class: +100 ft / +0.5 km		3rd class: +300 ft / +1.0 km		No class: +460 ft / +1.5 km							
XX XXX XXXX		FINNISH AIR FORCE			EFFF XXX RWY XX							

FIGUR 1. Förteckning över minima. Minima har beräknats enligt både 2,5 % och 4,0 % stigvinkel för avbruten inflygning.

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

#### 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 i mellanliggande inflygningssegment ska ICAO:s kriterier iakttas och i det slutliga inflygningssegmentet kan en lägre hinderfrihet på 45 m iakttas, vilken man får 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 stigningsvinkel kan garantera att hinderfriheten i segmentet för avbruten inflygning uppfylls. I samband med instrumentinflygningsprocedurer där hinderyta (OAS) tillämpas, iakttas 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.

## 5 INFLYGNINGSPROCEDURER MED VÄGLEDNING I HÖJDLED (APV)

Inom militär luftfart kan bestämmandet av höjdläge i samband med inflygningsprocedurer med vägledning i höjdled (APV) basera sig på antingen tryckhöjd eller satellitnavigering. När tryckhöjd används bör temperaturens inverkan beaktas och minimitemperaturen anges. Minimet för tryckhöjd anges på kartan under rubrik VNAV och minimet för höjd baserad på satellitnavigering under rubrik LPV.

## 6 PRECISIONSINFLYGNING

I fråga om precisionsinflygningsprocedurer ska ICAO:s kriterier iaktas inom militär luftfart. I det publicerade ILS-minimet ska anordningsminimet på 60 meter (Cat I) eller 30 meter (Cat II) beaktas ifall inte OCA/H till följd av hindren är högre. Det angivna värdet avrundas till följande hela fot.

Minimet för satellitnavigerigsbaserad inflygningsprocedur anges på kartan under rubrik LPV.

## 7 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).

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	
PinS (LNAV)	45 m	75 m
RNP (LNAV)	45 m	75 m

SRA	45 m	75 m
VOR with DME	45 m	75 m
<b>ICKE-PRECISIONSINFLYGNING MED VÄGLEDNING</b>		
<b>I HÖJDLED</b>		
RNP (LPV, APV-I)	OAS	75 m
RNP (VNAV)	OAS	75 m
PinS (LPV)	OAS	75 m
<b>PRECISIONSINFLYGNING (PA)</b>		
RNP / LPV200 (Cat I)	OAS	60 m
PAR (Cat I)	OAS	60 m
ILS (Cat I)	OAS	60 m
ILS (Cat II)	OAS	30 m

## 8 BANSYNYDD (RVR)

### 8.1 Bansynvidd vid icke-precisionsinflygning

De lägsta minima som får användas för icke-precisionsinflygningar framgår av tabellerna 2–5.

TABELL 2. Erforderlig bansynvidd (RVR) – fullständiga hjälpmedel

MDH	RVR (m) / flygplanskategori		
	A	B	C
meter			
75 eller över	800	800	800

TABELL 3. Erforderlig bansynvidd (RVR) – **hjälpmedel av mellanklass**

MDH	RVR (m) / flygplanskategori		
meter	A	B	C
75 eller över	1000	1 100	1 200

TABELL 4. Erforderlig bansynvidd (RVR) – **enkla hjälpmedel**

MDH	RVR (m) / flygplanskategori		
meter	A	B	C
75 eller över	1 200	1 300	1 400

TABELL 5. Erforderlig bansynvidd (RVR) – **inga inflygningsljus**

MDH	RVR (m) / flygplanskategori		
meter	A	B	C
75 eller över	1 500	1 500	1 500

Obs! Tabellerna 2–5 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).

## 8.2 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 iaktas.

TABELL 6. Hinderfrihet och minima för horisontalsikt vid cirkling

Kategori	Hinderfrihet Meter (fot)	Minimum för horisontalsikt meter
A	90 (295)	1500
B	90 (295)	1500
C	120 (394)	1500

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

### 8.2.1 Siktminima för cirkling på reservlandningsplatser

TABELL 7. Ökningen av siktminima för CIRC-metoder

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

### 8.3 Kategori 1 (Cat I) verksamhet

De lägsta minima för erforderlig bansynvidd en operatör får använda för kategori 1 verksamhet framgår av tabellerna 8 och 9.

TABELL 8. Erforderlig bansynvidd (RVR) i meter för kategori 1 verksamhet

DH (meter)	Fullständiga hjälpmedel	Hjälpmedel av mellanklass	Enkla hjälpmedel	Inga inflygnings- ljus
60 eller över	700	700	800	1 000

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 1 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 (multicrew)

DH (meter)	Fullständiga hjälpmedel	Hjälpmedel av mellanklass	Enkla hjälpmedel	Inga inflygnings- ljus
60 eller över	300 <sup>1</sup> / 550	700	800	1 000

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 1 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.

#### 8.4 Kategori 2 (Cat II) verksamhet

Planering av flygprocedurer för militär luftfart för kategori 2 ska ske i enlighet med de förfaranden som anges i ICAO Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (Doc 8168-OPS/611, PANS-OPS).

## 9 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.

## **10 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).

## **11 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).

## **12 FÖRFARANDEN 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 12.1.

### **12.1 Höjdmätarinställning och korrigeringar av höjdmätarinställning**

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



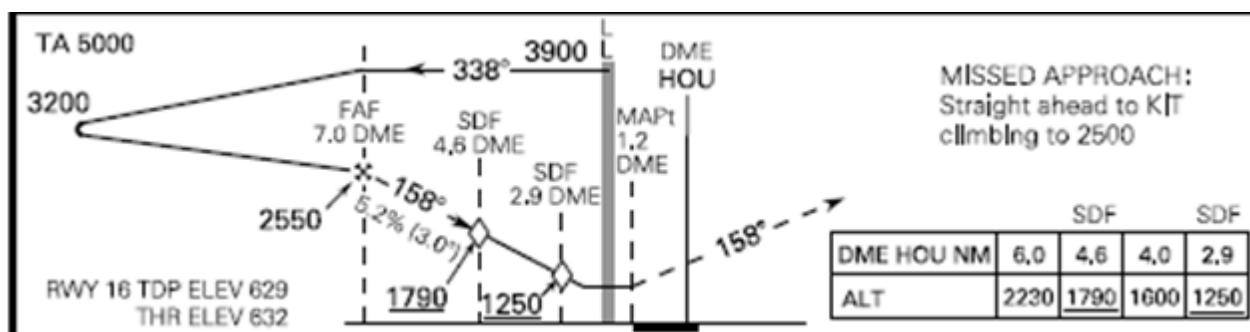
Enligt reglerna för allmän flygtrafik (GAT) ska temperaturkorrigeringen som anges i ICAO:s publikationer Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (Doc 8168-OPS/611, PANS-OPS) iakttas inom militär luftfart.

### 13 FÖRFARANDE FÖR ATT FASTSTÄLLA VERKSAMHETSMINIMA FÖR EN FLYG-PLATS

På försvarsmaktens instrumentflygningskartor ska antingen värden och minima i denna föreskrift eller högre minima fastställda av utövaren av flygverksamhet användas. 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.

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

---

## 14 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) iakttas.

## 15 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.

## 16 UNDANTAG

Myndighetsenheten för militär luftfart kan på motiverad ansökan bevilja undantag från denna föreskrift på grund av verksamhetens särdrag. Anvisningar för ansökan av undantag ges i det militära luftfartsdirektivet SIO-Pe-YI-008 *Ansökan om undantag från ett beslut av den militära luftfartsmyndigheten eller en gällande militär luftfartsföreskrift*.

Enhetschef

Ingenjöröverste

Kim Juhala

Luftfartschef

Major

Henri Lagerstedt