

1.5 Luftfartygs instrument, utrustning och dokument

1 Flygning inom fjällområdet i Sverige med enmotorigt luftfartyg och segelflygplan

1.1 Bestämmelserna behöver inte tillämpas vid flygning som inte avlägsnar sig mera än 25 NM från startplatsen

1.2 Luftfartyget skall vara försett med kontrastmarkering. På flygplan skall markeringen ha en sammanlagd yta av minst 2 m² och vara anbringad på vingarnas över- och undersidor, kroppssidor och stjärtpartiet. På helikopter skall markeringar vara anbringade på stjärtrotorskydd eller andra lämpliga delar för att ge god kontrastverkan och underlätta upptäckt.

1.3 För alarmering skall medföras signalstift med patroner, signalfacklor »dager – mörker», signalspegel, ficklampa, visselpipa och signalflagga.

1.4 Som räddningsutrustning skall medföras erforderlig utrustning som är anpassad till årstid och antal ombordvarande. Befälhavaren skall före flygning orientera passagerarna om placeringen av utrustningen.

Närmare detaljer om bestämmelsernas innehåll framgår av Transportstyrelsens föreskrift LFS 2007:20.

2 Krav på automatisk nödradiosändare

2.1 Motordrivet luftfartyg, som är registrerat i Sverige, med undantag av motorsegelflygplan, skall vara försett med automatisk nödradiosändare, som kan avge nödsignaler på 121.5 och 406 MHz. Undantag från detta krav medges för flygning till plats där sådan sändare skall installeras eller repareras. Närmare detaljer om bestämmelsens innehåll framgår av LFS OPS 2007:30

2.2 För kontroll av nödradiosändares funktion får prov endast utföras med utgående signal under de första 5 minuterna av varje timme. Prov får inte utföras i luften. Dessutom gäller att:

- En ELT som enbart sänder på 121.5 MHz alternativt 121.5 och 243 MHz får endast vara aktiverad under 3 svep eller max 1 sekund.
- En ELT som sänder på 406 MHz skall endast testas enligt tillverkarens anvisningar.

Anm. Passning på 121.5 MHz bidrar till att uppfatta andra luftfartyg som är i nöd eftersom varje ELT406 även sänder nödsignal på 121.5 MHz.

1.5 Aircraft instruments, equipment and flight documents

1 Flight within the mountainous area of Sweden with single-engine aircraft and gliders

1.1 The below mentioned provisions do not apply to flights reaching less than 25 NM from take-off location.

1.2 Aircraft shall have contrasting colour markings. On aeroplanes markings shall be applied to both sides of the wings, to the fuselage and to tail surfaces. The markings must cover an area of minimum 2 square metres. On helicopters markings shall be applied to the tail rotor guard and other suitable areas for good contrast effect to facilitate detection.

1.3 For alerting purposes the following shall be carried: signalling rockets with cartridges, pyrotechnic signals (day/night), mirror, torch, whistle and signal flag.

1.4 The rescue equipment to be carried shall be adapted to the season and the number of persons on board. The pilot-in-command shall inform the passengers where the equipment is stored before commencing flight.

The full contents of the above provisions can be found in the regulation of the Swedish Transport Agency LFS 2007:20 (in Swedish only).

2 Mandatory carriage of automatic emergency locator transmitter

2.1 Power driven aircraft registered in Sweden, except powered gliders, shall be equipped with an automatic type emergency locator transmitter, capable of transmitting emergency signals on 121.5 and 406 MHz. This requirement does not apply to an aircraft being flown to a place where such a transmitter is to be installed or repaired. For specified information of the full content of this regulation, see LFS OPS 2007:30. (in Swedish only).

2.2 ELT tests are authorized only during the first 5 minutes after any hour. Airborne tests are not authorized.

In addition:

- An ELT that only transmits on 121.5 MHz or 121.5 and 243 MHz is only allowed to be activated during 3 audible sweeps or max 1 second.
- An ELT transmitting on 406 MHz shall only be tested according to manufacturer's specification.

Note. Monitoring on 121.5 MHz contributes to the recognition of other aircraft in distress since every ELT406 also sends a distress signal on 121.5 MHz.

3 Krav på SSR-transponder

3.1 Inom Sweden FIR/UIR skall luftfartyg, vid flygning inom de luftrum som framgår av nedanstående tabell, vara utrustad med fungerande SSR-transponder i minst den omfattning som framgår av tabellen, med de undantag som framgår av 3.2 eller 3.3 nedan.

Förklaring:

A	Mode A krävs.
AC	Mode A och C med automatisk tryckhöjdsrapportering krävs.
N	Inget transponderkrav.

3 Requirement for SSR transponder

3.1 Within Sweden FIR/UIR, aircraft operating within those airspaces specified in the below table shall be equipped with a serviceable SSR transponder at least as shown in the table, except as specified in 3.2 or 3.3 below.

Explanation:

A	Mode A required.
AC	Mode A and C with automatic pressure-altitude reporting required.
N	No transponder requirement.

	Luftrum / Airspace	IFR-flygning/ IFR flight	VFR-flygning/ VFR flight
a)	Kontrollzon / Control zone (CTR)	A	A
b)	Kontrollområde / Control area (CTA)	AC	AC
c)	Trafikinformationzon / Traffic information zone (TIZ)	A	N
d)	Trafikinformationsområde / Traffic information area (TIA)	AC	N
e)	Luftrumsklass G över den högsta höjden av 3000 ft AGL eller 5000 ft MSL / Class G airspace above the highest of 3000 ft AGL or 5000 ft MSL	AC	N
f)	Luftrumsklass G utom luftrum enligt e) / Class G airspace except airspace specified in e)	N	N

3.2 Transponder krävs inte vid flygning i avgränsat kontrollerat luftrum som permanent eller tillfälligt upplåtits för speciell flygverksamhet, t.ex. segelflygsektorer.

3.3 När trafiksituationen medger det, kan undantag från gällande transponderkrav medges av ATC. Sådant medgivande skall inhämtas av föraren före inpassering i aktuellt luftrum. Ändring av EOBT, flyghöjd och/eller flygväg kan därvid behöva göras.

Anm. Det är tillrådligt att inhämta medgivande före start.

3.4 Om inte annat meddelats eller medgivits av ATC, skall ett luftfartyg som är utrustat med fungerande transponder ha den tillslagen under flygning, inklusive föreskriven höjdrapportering via mode C enligt tabellen i 3.1 ovan.

Anm. Om operativa förfaranden, se ENR 1.6

4 Obligatorisk radionavigeringsutrustning vid IFR-flygning

Se ENR 1.3.

3.2 Transponder is not required when operating within a designated controlled airspace permanently or temporarily reserved for special flight operations, e.g. soaring sectors.

3.3 Traffic situation permitting, an exemption from the transponder requirement can be granted by ATC. The pilot shall obtain such an exemption before entering the airspace in question. Change of EOBT, level and/or routing may be necessary.

Note. It is advisable to obtain exemption before departure.

3.5 Unless otherwise instructed or permitted by ATC, an aircraft equipped with a functioning transponder shall operate it in flight, including mode C pressure-altitude reporting as prescribed in table in 3.1 above.

Note. For operational procedures, see ENR 1.6

4 Compulsory carriage of radio navigation equipment for IFR flights

See ENR 1.3.

5 Krav på radioutrustning för 8.33 kHz kanaldelning

5.1 Enligt ICAO SUPPS DOC 7030/4 EUR/RAC-4, gäller obligatoriskt krav på radioutrustning för 8.33 kHz kanaldelning inom hela ICAO Europaregion vid flygning över flygnivå 195. För statsluftfartyg gäller undantag enligt avsnitt ENR 1.8.

5.2 Flygning med flygplan som inte uppfyller ovanstående krav, och färdplaneras med inpassering i något FIR/UIR i Europaregionen där inget undantag har publicerats (se AIP som omfattar FIR/UIR för aktuell stat), måste färdplaneras för att operera under flygnivå 195 inom hela Europaregionen.

6 Krav på ACAS II under flygning i svenskt luftrum

6.1 Vid flygning i svenskt luftrum skall alla civila turbinmotor drivna flygplan med en godkänd startvikt överstigande 5700 kg eller vars godkända kabinkonfiguration är inrättad för fler än 19 passagerare vara utrustade med och operera en ACAS II. ACAS II får dock tillfälligt vara ur funktion under en period av högst tio dygn.

7 Krav för flygning i RVSM-luftrum

7.1 Endast RVSM-godkända luftfartyg och icke RVSM-godkända statsluftfartyg får flyga inom EUR RVSM-luftrum.

Anm. Med »EUR RVSM-luftrum» förstås det luftrum inom EUR- och AFI-regionerna inom vilket RVSM (Reduced Vertical, Separation Minimum) skall tillämpas.

7.2 Ett luftfartyg är RVSM-godkänt när det har erhållit RVSM-godkännande av vederbörande myndighet i den stat där flygoperatören är hemmahörande eller av den stat där luftfartyget är registrerat.

Anm. Vägledning beträffande luftvärdighet, fortsatt luftvärdighet samt operativa förfaranden för EUR RVSM-luftrum finns i Joint Aviation Authorities (JAA) Temporary Guidance Leaflet (TGL) Number 6, Revision 1, och i ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/4 – EUR).

7.3 Med undantag av statsluftfartyg måste ett luftfartyg vara RVSM-godkänt för att få flyga i Sweden UIR.

Anm. Detta gäller inte för VFR-flygning inom tillfälligt reserverat område som inte är tillgängligt för IFR-flygning (Se ENR 1.2).

5 Requirement for 8.33 kHz channel spacing radio equipment

5.1 As required by ICAO SUPPS DOC 7030/4 EUR/RAC-4 the carriage and operation of 8.33 kHz channel spacing radio equipment is mandatory throughout the ICAO EUR Region for aircraft operating above FL195. Exemptions for State aircraft are described in section ENR 1.8.

5.2 Non-equipped aircraft which are flight planned to enter any FIR/UIR in the EUR Region where no exemption has been published (refer to the AIP of the State covering the FIR/UIR concerned) must flight plan to operate below FL 195 throughout the entire EUR Region.

6 ACAS II requirement for flights in Swedish airspace

6.1 All civil fixed-wing turbine-engine aircraft having a maximum take-off mass exceeding 5700 kg, or a maximum approved passenger seating configuration of more than 19, shall, when flying in Swedish airspace be equipped with and operate an ACAS II. ACAS II may temporarily be out of service during a period of maximum ten days.

7 RVSM requirements

7.1 Only RVSM approved aircraft and non-RVSM approved State aircraft are permitted to operate within the EUR RVSM airspace.

Note. The »EUR RVSM airspace» is that airspace within the EUR and AFI regions in which RVSM/Reduced Vertical Separation Minima) shall be applied.

7.2 RVSM approved aircraft are those aircraft for which the Operator has obtained an RVSM approval, either from the State in which the operator is based, or from the State in which the aircraft is registered.

Note. Guidance material on the airworthiness, continued airworthiness and the operational practices and procedures for the EUR RVSM airspace is provided in the Joint Aviation Authorities (JAA) Temporary Guidance leaflet (TGL) Number 6, Revision 1, and the ICAO EUR Regional Supplementary Procedures (Doc 7030/4 – EUR).

7.3 Except for State aircraft, RVSM approval is required for aircraft to operate in the RVSM airspace within Sweden UIR.

Note. This is not applicable to VFR flights within a temporarily reserved area not available to IFR flights. (See ENR 1.2).