

# Luftrumsguide för segelflygpiloter i Sverige.

Detta är en grundläggande sammanfattning för hur man segelflyger i Sverige och dess luftrum. I vissa områden kan det finnas lokala avvikelser från denna guide, men för att undvika att hamna i dessa fällor så fråga den lokala klubben eller den berörda ATS-enheten.

Den allmänna regeln i Sverige är att allt luftrum ovanför FL95 (2900 m STD) är av klass C, dvs. kontrollerat luftrum och inte tillgänglig för segelflygplan utan speciella arrangemang. Under FL95 (2900m STD), utanför och under TMA, är luftrummet av klass G, dvs. okontrollerad luft. I luftrumsklass G får segelflygplan flyga upp till molnbas utan dubbelriktad radiokommunikation med någon ATS-enhet (utom i TIA/TIZ, se nedan) och utan vare sig IMC-utrustning och IMC-utbildning.

## Okontrollerad luft - Klass G

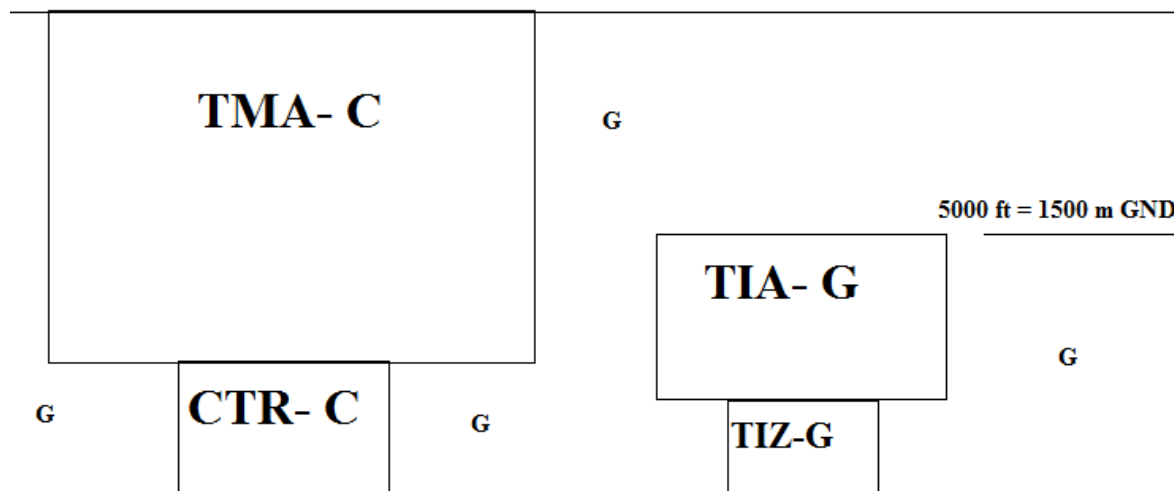
Inga restriktioner för segelflygplan som flyger VFR och det ända upp till molnbas (men fortfarande under 2900 m STD). Molnflygning är tillåtet i Sverige, men enbart inom speciella områden (restriktionsområdena R200-209, dock ej under militär flygövningstid) och upp till FL195 (5950m STD). Om ni vill veta mer om hur man disponerar R-områden för molnflygning så kontakt er lokala klubb eller hör av er till mig. Det finns även beskrivet i AIP ENR 5.

## TIA och TIZ - Klass G

TIA/TIZ är luftrumsklass G, men man är skyldig att upprätta dubbelriktad radioförbindelse med vederbörande ATS-enheten (AFIS). Berätta för dem din position, avsikt, färdväg och höjdsikt, AFIS-enheten kommer att ge dig trafikinformation så länge du befinner dig inom vederbörandes TIA/TIZ. Så länge du ligger i TIA/TIZ är du skyldig att ligga kvar på frekvensen. I TIA/TIZ gäller även krav på färdplan, men förkortad färdplan går även att lämna på resp. frekvens.

## Suecia CTA- C

FL95 = 2900 mSTD



## TMA och CTR - Klass C

Det är svårt att göra en guide för hela Sverige, för alla ATS har olika sätt att ta hand om segelflygplan och det beror på många olika saker t.ex. segelflygsektorernas utformning, geografi och typ av trafik i TMA. Detta blir därför en grundläggande guide, så min rekommendation är att ni frågar er lokala klubb hur det fungerar just där ni ska flyga. Ni kan alltid vända er till det ATS i vars luft ni kommer att flyga i.

- När ni vill flyga i en segelflygsektor så etablera kontakt i god tid med berört ATS, berätta var ni är, avsikt, att ni är segelflygplan och det höjdsikt ni behöver. När ni har fått klarering, kvittera den och flyg enligt klarering. Skulle ni inte kunna flyga enligt klarering så säg det och begär en annan. När ni närmar er nästa segelflygsektor så gör ni (i god tid) likadant igen. Anmäl när ni lämnar luftrummet och frekvensen.
- Pga. av trafik så kan det bli fördröjningar och inte möjligt att nyttja en viss segelflygsektor just då.
- Är ni utrustade med transponder så behöver ni inte lägga fokus på segelflygsektorer utan ni kan få enskilda klareringar i TMA/CTR och detta underlättar inte bara för flygledaren utan även för er piloter som har flygplan utrustade med transponder.
- Vissa segelflygsektorer är inte tillgängliga för alla klubbar. Detta innebär att en del klubbar har lokala avtal med berört ATS och därmed "ensamrätt" på dessa sektorer även om de finns publicerade på [www.segelflyget.se](http://www.segelflyget.se) Kolla med den lokala ATS-enheten eller med den lokala klubben vad som gäller de segelflygsektorer ni avser flyga i.
- I vissa fall då startflygplatsen ligger i närheten av en kontrollerad flygplats så aktiverar segelflygledaren de segelflygsektorer man vill disponera via telefon. Detta innebär att segelflygledaren då har ansvaret för de segelflygplan som befinner sig de sektorerna.
- Planera aldrig en sträckflygning i ett TMA utanför segelflygsektorer (undantag om du har transponder).
- När ni flyger i en segelflygsektor så har ATS-enheten för det TMA:t möjlighet att låta övrig VFR-trafik flyga i samma sektor och ni får löpande trafikinformation om detta.
- Inga segelflygsektorer finns tyvärr publicerad på någon karta, utan enbart i mjuk form på [www.segelflyget.se](http://www.segelflyget.se)
- Inom TMA så skall ni flyga på STD 1013,25 hPa över 1500m MSL, under denna höjd skall ni flyga på aktuellt QNH i området.
- På helger och under vissa perioder på sommaren så är vissa ATS stängda men eftersom de kan öppna extra med kort varsel så skall ni bevaka frekvensen så länge ni befinner inom den ATS-enhetens område.
- Under vissa läger/tävlingar så kan det ske speciella överenskommelser mellan ett ATS och övnings/tävlingsledaren och dessa gäller då enbart de flygplan som deltar i ledarens verksamhet.

## Sammanfattning och lite övrigt

- I luftrumsklass G (utom i TIA/TIZ) inga restriktioner, flyg upp till molnbas (max FL95).
- FLARM finns än så länge få ex i Sverige. Men som vanligt gäller det att man måste titta ut.
- I alla R-områden krävs ett tillstånd för att flyga (R-områden på 200-serien har speciella regler, se [AIP ENR 5.1](#))
- För korsning av gräns mot annat land t.ex Norge så krävs färdplan. [AIP](#)

- Östgöta TMA, Stockholm TMA och Göteborg TMA är alla delade i sektorer (uppdelade i höjd- och sidled) som andra ATS-enheter har ansvar för, detta kan vara förvillande så läs kartan noga. Dessa sektorer ska inte blandas ihop med det vi kallar segelflygsektorer.
- AIP Sverige = [VFR flygning i Sverige](#)



Göran Karlsson  
Flygledare ESSD, segelflygare, PPL-pilot och segelflyginstruktör.  
[g.masen@gmail.com](mailto:g.masen@gmail.com)  
[www.nordicaviation4all.se](http://www.nordicaviation4all.se)  
<http://vasterdalarnasfk.se/>  
+46 (0)70-654 54 39

2010-12-22