

Datum  
2015-11-03Version  
1.0  
Dnr/Beteckning  
TSG 2015-1080

Den senaste versionen av styrande och stödande dokument finns på Transporten, utskrivet dokument är endast giltigt vid utskriftstillfället.

Upprättad av  
**Ola Johansson**  
Sjö- och luftfartsavdelningen  
Enheten för operatörer, fartyg och luftfartyg  
Sektionen för flygbolag

## Vägledning vid enhetlig tillämpning av **Visuell inflygning med stöd av RNAV** ***(Visual Guided Approaches - VGA)***

Den senaste versionen av styrande och stödjande dokument finns på Transporten, utskrivet dokument är endast giltigt vid utskriftstillfället.

## 1 Regel/rättskälla

Förordning (EU) nr 965/2012 (EASA-OPS) – CAT.OP.MPA.125

## 2 Bakgrund

Visuella inflygningar med stöd av en lateral och vertikal profil definierad i operatörens NAV-databas och som genomförs som en guidad inflygning med hjälp av flygplanets RNAV-system kopplat till flygplanets autopilotssystem blir allt vanligare i världen. Fördelen med dessa inflygningar jämfört med en traditionell visuell inflygning är dels att flygbesättningens arbetsbelastning anses minska eftersom navigeringen stöts av flygplanets system, dels att inflygningen kan optimeras för t.ex. minimum bränsleförbrukning eftersom flygplanets exakta färdväg både lateralt och vertikalt är definierad i förväg.

### **CAT.OP.MPA.125 Procedurer för instrumentstart och instrumentinflygning**

anger följande:

- a) Operatören ska se till att de procedurer för instrumentstart och instrumentinflygning följs som fastställts av den stat där flygplatsen är belägen.*
- b) Trots punkt a får befälhavaren godta att ett färdtillstånd från flygkontrolltjänsten (ATC) avviker från en publicerad flygväg för avgående eller ankommande trafik, under förutsättning att kraven på hinderfrihet iaktas och att fullständig hänsyn tas till de operativa förhållandena. Den slutliga inflygningen ska under alla förhållanden ske visuellt eller i enlighet med det fastställda förfarandet för instrumentinflygning.*
- c) Trots punkt a får operatören använda andra förfaranden än de som avses i punkt a, under förutsättning att de har godkänts av den stat där flygplatsen är belägen och finns publicerade i drifthandboken.*

Internationellt pågår arbetet med att ta fram regler för *Visual Guided Approaches* (VGA) genom ICAO, bl.a. ICAO Flight Operations Panel (FLTOSP). I avvaktan på internationella regler för VGA utgör denna enhetliga tillämpning grunden för Transportstyrelsens handläggning av frågor som rör VGA.

*Anmärkning: De kommersiella routemanualtillverkarna använder ofta benämningen RNAV Visual i stället för Visual Guided Approaches.*

Den senaste versionen av styrande och stödande dokument finns på Transporten, utskrivet dokument är endast giltigt vid utskriftstillfället.

### **3 Hur skall den aktuella regeln/rättskällan tillämpas?**

#### **3.1 Godkännande av en VGA-procedur vid en svensk flygplats.**

Om en flygplats vill etablera en VGA-procedur ska en ansökan skickas till Transportstyrelsen. Ansökan ska ske i enlighet med TSFS 2015:1 och handläggas av sektionen för flygtrafiktjänst. VGA-proceduren ska publiceras i AIP.

I tillägg ska godtagandeprocuduren enligt 3.2 nedan tillämpas och hanteras av sektionen för flygbolag.

#### **3.2 Godtagande av VGA-procedur som är publicerad i operatörens OM-C.**

VGA-proceduren måste vara publicerad i ett lands AIP eller på annat sätt godkänd av luftfartsmyndigheten i det land där flygplatsen ligger.

Ansökan:

- Operatören ska till Transportstyrelsen skicka in en skriftlig ansökan signerad av AM.
- Ansökan ska innehålla dokumentation som visar att proceduren är godkänd i det land där flygplatsen ligger. Detta kan vara utdrag ur AIP eller annan dokumentation.
- Ansökan ska innehålla dokumentation av operativa procedurer, utbildning samt att de flygplan som avses användas har den utrustning som krävs för den procedur som avses.
- För varje VGA-procedur som operatören önskar godtagande för ska operatören i simulator eller flygplan, för varje flygplantyp som man avser använda, visa att VGA-proceduren är flygoperativt användbar ställt mot de operativa procedurer man fastställt för berörd flygplantyp.

Datum  
2015-11-03Version  
1.0  
Dnr/Beteckning  
TSG 2015-1080

Den senaste versionen av styrande och stödjande dokument finns på Transporten, utskrivet dokument är endast giltigt vid utskriftstillfället.

**Operativa krav:**

- För att få utföra VGA-procedurer ska berörda piloter vara utbildade för detta. Utbildningen ska innefatta fraseologi, rutiner och krav som är förknippade med detta förfarande.
- VGA-procedurer måste kodas i flygplanets NAV-databas. Piloter har inte rätt att bygga dessa procedurer manuellt.
- Genom att acceptera en klarering för en VGA-procedur accepterar piloterna också kraven och skyldigheterna som hänger samman med en klarering för visuell inflygning, t.ex. ATC ansvarar för separation till annan trafik om inte en klarering förenad med villkor har givits, pilotens ansvar för hinderfrihet, siktminima och avstånd till moln.

---

Beslut i detta ärende har fattats av Sektionschef Staffan Söderberg. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog jurist Ulf Wallman, sakkunniga flygtrafiktjänst Christer Erlandsson, Susanne Westman, A-C Sporrang och Sigge Skarsfjäll, flyginspektörerna Jan Thell, Jonas Gavelin och Ola Johansson, den senare föredragande.