

AD 1 FLYGPLATSER - INLEDNING / AERODROMES - INTRODUCTION**1.1 Förutsättningar för användbarhet****1 Allmänt**

1.1 Civila luftfartyg får för start och landning använda:

- a) i AIP-SVERIGE upptagna godkända flygplatser;
- b) militära flygplatser på vilkor enligt punkt 3 nedan;
- c) enskilda flygplatser;
- d) vatten, is eller snö och
- e) andra lämpliga platser.

Anm. För start och landning på annat område än godkänd flygplats kan markägarens tillstånd vara erforderligt. Tillstånd att använda i AIP intagen enskild flygplats behöver dock inhämtas endast om PPR anges i AD 2 mom 2.2 och AD 1.1 mom 12.

Anm. Vid befordran i förvärvssyfte av personer får endast start- och landningsplats enligt a), b), och d) ovan användas.

1.2 Förvaltning av flygplatser

Ägaren/operatören ansvarar för förvaltningen av flygplatsen. Administrativa uppgifter om ägaren/operatören är publicerade i AD 2 mom 2.2 och i viss utsträckning i AD 1.1.12.

Anm. Angående ansökan om tillstånd att begagna flygplats tillhörande flygvapnet: Se nedan under, Användande av militära flygplatser, mom 3.

1.3 Informationer angående fältbeskaffenhet vid flygplats

Informationer angående fältbeskaffenhet vid flygplats, såsom lös fältyta, spårbildning, snöförhållanden o dyl, meddelas i NOTAM/SNOWTAM distribuerade på luftfartens fasta förbindelser.

Informationer rörande flygplats utan flygtrafikledning kan i vissa fall vara inaktuella. Förare skall sålunda före flygning själv göra sig underrättad om aktuella rådande förhållanden på sådana flygplatser.

Formellt förbud för start och/eller landning för samtliga eller vissa flygplantyper kommer i regel inte att utfärdas på grund av fältbeskaffenhet. På grund härav åligger det sålunda vederbörande förare eller företagare att på grundval av föreliggande informationer själv avgöra om start eller landning kan ske på betryggande sätt.

Då del av färdområde (exempelvis flygplanparkeringsområde), enligt prioritering i AD 1.2 mom 2.7, måste lämnas orörd åligger det förare att själva skaffa sig sådan information om områdets tillstånd att taxning kan ske på betryggande sätt.

1.1 Conditions of availability**1 General**

1.1 Civil aircraft may for take-off and landing use:

- a) in AIP-SWEDEN published licensed aerodromes;
- b) military aerodromes in accordance with para 3 below;
- c) non-licensed aerodromes;
- d) water, ice or snow and
- e) other suitable places.

Note. For take-off and landing on places other than a licensed aerodrome the permission of the land owner may be required. Permission to use a non-licensed aerodrome listed in AIP has to be requested only if PPR is stated in AD 2 para 2.2 and AD 1.1 para 12.

Note. When carrying passengers for commercial purposes those places listed in a), b) and d) above may be used only.

1.2 Aerodromes administration

Administration of an aerodrome is the responsibility of the owner/operator. The administrative data of the owner/operator are published in AD 2 para 2.2 and to some extent in AD 1.1.12.

Note. Regarding permission to use military air bases see para 3 below.

1.3 Information regarding field conditions at aerodromes

Information regarding field conditions at aerodromes, such as soft surface, track formation, snow conditions, etc is given in NOTAMs/SNOWTAMs distributed on the Aeronautical Fixed Services.

Information concerning aerodromes without any Air Traffic Service, may in certain circumstances be inactual. Consequently, the pilot-in-command should before a flight make himself acquainted with the actual conditions pre-vailing at such aerodromes.

Formal prohibition of all or certain types of aircraft as regards take-off and/or landing will not generally be issued on account of field conditions. It will therefore be up to the pilot-in-command or the operator to decide, on the basis of available information, if take-off or landing can safely be carried out.

When according to the priority of snow/slush clearance in AD 1.2 para 2.7, part of the movement area (e.g. parking area) must be left uncleared, it is the duty of the pilot-in-command to obtain information about the condition of the area or that taxiing can be carried out safely.

2 Tillämpade ICAO-dokument

Tillämpat ICAO dokument är Annex 14, Aerodromes.

3 Användande av militära flygplatser

3.1 Allmänt

Användande av militära flygplatser i Sverige av annat än statsluftfartyg får endast göras då tillstånd har inhämtats i förhand. Detsamma gäller för att få använda militära flygplatser som alternativa landningsflygplatser. ESPA Luleå/Kallax samt ESDF Ronneby flygplatser omfattas inte av dessa restriktioner. Tillstånd till att använda ESPA Luleå/Kallax samt ESDF Ronneby kommer att ges om inte speciella förutsättningar föreligger. Tillståndet kan när som helst tas tillbaka med omedelbar verkan om omständigheterna så kräver.

Anm. För nyttjande av ESPA Luleå/Kallax samt ESDF Ronneby krävs PPR utanför publicerad öppethållning (AD 2).

3.2 Insändande av ansökan

Skriftlig ansökan gällande tillstånd att använda militär flygplats skall sändas direkt till berörd flygplats i god tid före datumet för flygningen.

3.3 Regler och villkor

Verksamhet på en militär flygplats måste utföras i enlighet med de regler och villkor som anges nedan, med hänsyn till andra eventuella villkor som eventuellt anges för varje enskilt tillstånd.

- a) En färdplan skall sändas för varje enskild flygning. Under flygning i kontrollerat luftrum och under verksamhet på manöverområdet, skall ansvarig pilot noggrant följa givna klareringar och instruktioner.
- b) Flygplatschefen för aktuell militär flygplats anger regler som skall följas av flygande personal och passagerare gällande säkerhetsåtgärder, trafik samt vistelse på flygplatsen.
Vad gäller flygplatserna ESCF Linköping/Malmen samt ESIB Sätenäs är fotografering såväl från luften som på marken förbjuden. På övriga militära flygplatser, gäller det lokala förbudet enligt anslag. Flygande personal samt markpersonal skall anmäla brott mot detta omgivande.
- c) Försvarsmakten skall inte hållas ansvarig för stölder, eld-, vatten- eller annan skada på luftfartyg, tillhörande utrustning, flygande personal, passagerare, frakt, etc. som orsakas under vistelsen på flygplatsen. Försvarsmakten förbehåller sig rätten att avkräva ersättning för skador som orsakas av civila lyftfartyg, flygande personal eller passagerare på Flygvapnets material, byggnader och personal inom flygplatsens område.
- d) Landningsavgift samt andra avgifter kommer att inkasseras i enlighet med befintliga bestämmelser i aktuell "Luftfartstaxa för LfV flygplatser mm", godkänd av Kommunikationsdepartementet.

2 Applicable ICAO documents

Applicable ICAO document is Annex 14, Aerodromes.

3 Civil use of military air bases

3.1 General

Use of military air bases in Sweden by other than State-registered aircraft may be made solely when prior permission has been obtained. The use of military air bases as alternate aerodromes may likewise be made solely when prior permission thereto has been obtained. ESPA Luleå/Kallax and ESDF Ronneby Air Bases are not affected by these regulations. Permissions to use ESPA Luleå/Kallax and ESDF Ronneby Air Bases will be granted unless special conditions apply. Permission may at any time be withdrawn with immediate effect, should circumstances so require.

Note. For use of ESPA Luleå/Kallax and ESDF Ronneby PPR is required outside hours of operation (see AD 2).

3.2 Submission of application

Application in writing for permission to use military air base shall be submitted directly to the air base concerned well in advance of the date of flight.

3.3 Rules and Conditions

Operations on the air base must be carried out in accordance with the rules and conditions stated below with due regard to such other conditions as may have been stipulated for each individual permission.

- a) A flight plan shall be submitted for each individual flight. During flight in controlled airspace and during operations on the manoeuvring area, the pilot-in-command shall closely observe the directions given.
- b) The aerodrome manager establishes the rules which are to be observed by flight crew members and passengers concerning security measures, traffic and stays at the air base.
As regards the air bases ESCF Linköping/Malmen and ESIB Sätenäs, photographing from the air as well as on the ground is prohibited. At the remaining air bases, the local ban on photography will apply as posted. Flight crew members and ground personnel shall immediately report any violations.
- c) The Defence Forces shall not be liable for the theft of and fire-, water- or other damage to aircraft, their equipment, flight crew members, passengers, cargo, etc. caused during stays at the air base. The Defence Forces reserve the right to claim compensation for damage caused by civil aircraft, flight crew members or passengers to Air Force material, buildings and personnel within the area of an air base.
- d) Landing and other charges will be collected in accordance with the provisions of the current "Tariff Regulations applying to Public State-operated Airports", approved by the Ministry of Transport.

3.4 ESCF Linköping/Malmen och ESIB Såtenäs, speciella föreskrifter. Ansökan om användande.

- a) Ansökan om regelbundet användande av ESCF Linköping/Malmen samt ESIB Såtenäs flygplats skall sändas till Flygtaktiska Staben, Högkvarteret, Sverige:

Högkvarteret
Lidingövägen 24
SE-107 85 Stockholm

- b) Förfrågan om tillstånd för enskilda flygningar till och från ESCF Linköping/Malmen samt ESIB Såtenäs flygplats kan under respektive ATS publicerade öppethållningstider göras via telefon eller telefax så sent som samma datum som för flygningen till:

ESCF:

MIL AD FM/Swedish Armed Forces
Helikopterflottiljen
SE-581 98 Linköping
TEL: +46 (0)13 28 38 00 FAX: +46 (0)13 28 35 40

ESIB:

Mil AD FM/Swedish Armed Forces
F7, Skaraborgs flygflottilj
SE-530 32 Såtenäs
TEL: +46 (0)510 47 70 00 FAX: +46 (0)510 47 71 91

- c) Om flygningen för vilken tillstånd ansöks kommer att genomföras utanför respektive ATS publicerade öppethållningstid, måste ansökan sändas senast en timme före stängningstid (se AD 2.3.7).

4 Kategori II/IIIA-operationer

4.1 Allmänt

4.1.1 Vid svenska flygplatser tillämpas nedanstående operativa föreskrifter och förfaranden för kategori II/IIIA-operationer (nedan benämnt kat II/IIIA-inflygning).

Anm. Där inte annat anges gäller nedanstående även för övningsinflygning och teknisk kvalificeringsflygning för kat II/IIIA.

Anm. Väderkriterier (sikt vid marken och vertikalsikt) för uppgradering till kat II/IIIA-status fastställs separat för varje berörd flygplats. Dessa publiceras i AD 2 mom 2.23, för berörda flygplatser.

4.1.2 Med avseende på dessa föreskrifter anses en kat II/IIIA-inflygning påbörjad, när ett luftfartyg som fått klarering för sådan inflygning har passerat en punkt 10 NM från tröskeln (fastställt med radar eller DME).

4.2 Villkor

4.2.1 För kategori II/IIIA-inflygning skall minst följande hjälpmedel/utrustning fungera, med de undantag som anges:

- a) ILS LLZ och GP; ordinarie eller reservsändare.

Anm. Om driftberedd reservsändare i standby-läge inte är tillgänglig när sändning sker från ordinarie, eller om reservsändare övertar sändningen från ordinarie, informeras luftfartyget om förhållandet.

3.4 ESCF Linköping/Malmen och ESIB Såtenäs, Special Regulations. Application on use.

- a) Application on regular use of ESCF Linköping/Malmen and ESIB Såtenäs shall be submitted to Tactical Air Command, Högkvarteret, Sverige:

Högkvarteret
Lidingövägen 24
SE-10785 Stockholm

- b) Request on permission for individual flights to use the military aerodromes ESCF Linköping/Malmen and ESIB Såtenäs under the published ATS hours can be made by phone or telefax, as late as date-of-flight, by submitting the request to:

ESCF:

MIL AD FM/Swedish Armed Forces
Helikopterflottiljen
SE-581 98 Linköping
TEL: +46 (0)13 28 38 00 FAX: +46 (0)13 28 35 40

ESIB:

Mil AD FM/Swedish Armed Forces
F7, Skaraborgs flygflottilj
SE-530 32 Såtenäs
TEL: +46 (0)510 47 70 00 FAX: +46 (0)510 47 71 91

- c) If the requested flight will be conducted outside the published ATS hours, the request has to be submitted not later than one hour prior to closing time (see AD 2.3.7).

4 Category II/IIIA operations

4.1 General

4.1.1 At Swedish aerodromes the operational procedures shown below are applied for category II/IIIA operations.

Note. Unless otherwise indicated the below procedures also apply to training flights and technical qualification flights.

Note. Meteorological criteria (ground visibility and vertical visibility) for upgrading to Category II/IIIA status are established separately for each concerned aerodrome. These are published in AD 2 para 2.23.

4.1.2 With respect to these procedures, a category II/IIIA approach is considered to commence when an aircraft having received clearance for such an approach have passed a point 10 NM from the threshold (according to radar or DME).

4.2 Conditions

4.2.1 For category II/IIIA approaches, at least the following equipment/aids must be in operation, with the exceptions indicated:

- a) ILS LLZ and GP; regular or stand-by transmitter.

Note. If a standby transmitter is not immediately available when the ordinary transmitter is transmitting, or if the stand-by transmitter takes over transmission from the ordinary transmitter, the aircraft will be informed about the conditions.

b) Yttre markeringsfyr (OM)

OM får dock vara ur funktion, om motsvarande position kan fastställas med yttre inflygningsfyr (LO), DME eller radar.

c) Flygplatsljus, bestående av inflygningsljussystem kat II/IIIA, tröskel- och banändljus, centrumlinje- och bankantljus, sättningszonljus samt stoppbarer.

Anm. Om stoppbar saknas, får kat II/IIIA-inflygning ändå tillåtas, om betryggande åtgärd vidtagits för skydd av banan.

d) Reservkraft för flygplatsljusen skall vara omedelbart tillgänglig.

e) Utrustning för automatisk bestämning av RVR (transmissometer) skall för kat II-inflygning vara i funktion minst för sättningszonen och mittzonen. Om RVR-värde för mittzonen inte är tillgängligt, får det ersättas av värde för stoppzonen. För kat IIIA-inflygning skall RVR vara i funktion för sättningszonen, mittzonen och stoppzonen.

4.2.2 Lufffartyg skall ha begärt att få utföra kat II/IIIA-inflygning.

4.2.3 Under pågående kat II/IIIA-inflygning gäller följande:

a) ILS, LLZ och GP till motsatta banan är frånslagna.

b) Stoppbarer är tända (se dock anmärkning till 4.2.1 c).

c) Befintliga centrumlinjeljus på taxibanor som ansluter till banan är tända.

d) Avgående lufffartyg lämnas taxningsklarering endast till kat II/III-väntplats.

e) Lufffartyg, fordon eller personer tillåts inte röra sig inom eller uppehålla sig inom »ILS sensitive area» från det att det inflygande lufffartyget passerat 2 NM från sättpunkten till dess att landning skett. Därutöver hålls området fritt i möjligaste mån.

f) Lufffartyg eller fordon tillåts inte passera kat II/III-väntplats i riktning mot banan förrän ankommande lufffartyg har landat. Avgående lufffartyg får dock tillåtas starta framför inflygande lufffartyg om separationskrav enligt mom 4.4 uppfylls.

Anm. För ATC-förfaranden i övrigt, se mom 4.3 och 4.4.

4.3 Klarering och upplysningar

4.3.1 Klarering för kat II/IIIA-inflygning lämnas om möjligt före passage av avstånd 10 NM från sättpunkten. Ev. radarledning utförs till mellanliggande/slutlig inflygning så att lufffartyget kan etablera sig på LLZ minst 3 NM före FAP (Final Approach Point).

4.3.2 Landningsklarering lämnas normalt senast på avstånd 2 NM. Är detta undantagsvis inte möjligt, meddelas lufffartyget »Förvänta sen landningsklarering». Landningsklarering eller, om landningsklarering fortfarande inte kan lämnas, instruktion att avbryta inflygningen (»Dra på») lämnas då senast på avstånd 1 NM.

b) Outer marker (OM)

The outer marker may however be unserviceable, if the corresponding position can be determined by the outer locator (LO), DME or radar.

c) Aerodrome lighting: approach lighting system category II/IIIA, threshold and runway end lights, centreline and runway edge lights, touchdown zone lights and stop bars.

Note. In case a stop bar is not available, category II/IIIA approaches may still be approved provided the runway is protected by special arrangements.

d) Stand-by power shall be immediately available.

e) For category II approach equipment for automatic RVR measuring (transmissometers) shall be in operation at least for the touchdown and midpoint zones. If RVR is not available for the midpoint zone, it may be substituted by RVR for the stop end zone. For category IIIA approach RVR shall be in operation for the touchdown, midpoint and stop end zone.

4.2.2 The aircraft shall have requested category II/IIIA approach.

4.2.3 When a category II/IIIA approach is in progress the following applies:

a) ILS, LLZ and GP for the opposite runway are not transmitting.

b) Stop bars are in operations (see, however, Note to 4.2.1c).

c) Runway centreline lights, where available, on taxiways intersecting the runway are in operation.

d) Departing aircraft will be given taxi clearance to the category II/IIIA taxi-holding point.

e) Aircraft, vehicles or persons are not permitted to move or hold within the »ILS sensitive area» after the approaching aircraft has passed distance 2 NM from touchdown until it has landed. Otherwise, the area will be kept clear to the extent possible.

f) Aircraft or vehicles are not permitted to pass the category II/III taxi-holding position towards the runway until the approaching aircraft has landed. However, departing aircraft may be cleared to take off before the approaching aircraft if the separation requirements in para 4.4 are met.

Note. For other ATC procedures see para 4.3 och 4.4.

4.3 ATC clearance and information

4.3.1 ATC clearance for a category II/IIIA approach will if possible be issued before the aircraft reaches a point 10 NM from touchdown. When radar vectoring is provided to the intermediate/final approach path, this will be carried out so as to enable the aircraft to be established on LLZ at least 3 NM before reaching the FAP (Final Approach Point).

4.3.2 Landing clearance will normally be given before the aircraft reaches a point 2 NM from touchdown. If this exceptionally is not possible, the aircraft will be informed »Expect late landing clearance», and landing clearance will, or if landing clearance can still not be given, the aircraft will be instructed to go around not later at 1 NM from touchdown.

4.3.3 Är både OM och LO ur funktion och DME inte är tillgänglig, meddelar ATS till luftfartyget när OM passerar, grundat på radar.

4.3.4 Under pågående kat II/IIIA-inflygning informeras luftfartyget om följande:

- a) Inträffad felaktighet hos hjälpmedel/utrustning av betydelse för återstoden av inflygningen. Sådan information behöver dock inte lämnas, om luftfartyget passerat avstånd 1 NM från sättpunkten, med undantag av totalt elkraftfel som omedelbart skall meddelas;
- b) Betydelsefull ändring av markvindens riktning ($> 60^\circ$) och hastighet (≥ 10 kt)
- c) Betydelsefull ändring av tidigare meddelat RVR-värde (ändring ≥ 50 m, bestående mer än ca 15 sek).

4.4 Separation

Anm. Dessa separationsminima behöver inte tillämpas för övningsinflygning eller teknisk kvalificeringsflygning kat II/IIIA.

4.4.1 Separationen mellan ett kat II/IIIA-inflygande luftfartyg och ett framförvarande inflygande luftfartyg skall minst vara sådan att det framförvarande hinner landa samt lämna banan och »ILS sensitive area», innan det efterföljande luftfartyget når avstånd 2 NM från sättpunkten.

4.4.2 Mellan ett kat II/IIIA-inflygande luftfartyg och ett framförvarande avgående luftfartyg från samma bana skall separationen minst vara sådan, att det avgående luftfartyget passerar antennen för ILS LLZ innan det inflygande luftfartyget når avstånd 2 NM från sättpunkten.

5 Friktionsmätning utrustning och friktionsnivå för vilken banan kommer att deklarerar som hal när den är våt

För friktionsmätning utrustning se AD 1.2. Då endast vatten finns på en bana och regelbundna mätningar indikerar att banan inte kommer att bli hal när den är våt, kommer inga friktionsmätningar att göras, och banan kommer att rapporteras som "VÅT".

4.3.3 If both OM and LO are unserviceable and DME is not available, ATS will inform the aircraft when the OM is passed, based on radar.

4.3.4 During ongoing category II/IIIA approach the aircraft will be informed about:

- a) Malfunctions of equipments/aids of importance for the rest of the approach. Such information need not, however, be transmitted after the aircraft has passed a point 1 NM from touchdown, except for total power failure which will be transmitted immediately.
- b) Significant changes in the surface wind direction ($> 60^\circ$) and speeds (≥ 10 kt)
- c) Significant changes in RVR values previously transmitted (changes ≥ 50 m, lasting more than approximately 15 seconds).

4.4 Separation

Note. These separation minima need not be applied for practice approaches or technical qualification flights category II/IIIA.

4.4.1 The separation between an aircraft carrying out a category II/IIIA approach and a preceding approaching aircraft will be sufficient to allow the leading aircraft to land and vacate the runway and the »ILS sensitive area» before the following aircraft reaches a point 2 NM from touchdown.

4.4.2 Between an aircraft carrying out a category II/IIIA approach and an aircraft departing from the same runway, the separation will be sufficient to allow the departing aircraft to pass over the LLZ antenna before the approaching aircraft reaches a point 2 NM from touchdown.

5 Friction measuring device used and friction level below which the runway is declared slippery when wet

For the friction measuring device used see AD 1.2. Where only water is present on a runway and periodic measurements indicate that the runway will not become slippery when wet, no measuring will take place, and the runway will be reported as "WET".

6 Annan information

6.1 Referenskod för rullbana

Vid godkännande av flygplats klassificeras banan (-orna) enligt en särskild referenskod uppbyggd enligt nedanstående tabell grundat på flygplatsens utformning och dimensionerande trafik. Se även AD 2 mom 2.2.6.

6 Other information

6.1 Runway reference code

When aerodrome licensing the runway(s) is classified in accordance with the reference code system which is based on the aerodrome configuration and the dimensioning traffic. The different ref. code elements are shown below. See also AD 2 para 2.2.6.

Code element 1		Code element 2		
Code No.	Aeroplane reference field length	Code letter	Wing span	Outer wheel track, main gear
1	Less than 800 m	A	Up to 15 m	Up to 4.5 m
2	800 m and up to 1 200 m	B	15 m and up to 24 m	4.5 m and up to 6 m
3	1 200 m and up to 1 800 m	C	24 m and up to 36 m	6 m and up to 9 m
4	1 800 m and longer	D	36 m and up to 52 m	9 m and up to 14 m
		E	52 m and up to 65 m	9 m and up to 14 m
Heliports				Code No.
Dimension of landing area				
35 x 50 m or larger				H I
25 x 35 m and up to 35 x 50 m				H II
1.0 L x 1.5 L – and up to 25 x 35 m				H III
1.3 Rd x 1.3 Rd (on building)				H IV
L = length of helicopter, rotors included		Rd = Main rotor diameter		

6.2 Benämning av waypoint

Benämning av taktisk waypoint i systemet för standard-flygvägar SID/STAR för RNAV inom TMA är uppbyggd av de två sista bokstäverna i flygplatsens ICAO platsindikator, exempelvis SA för ESSA, följt av ett tresiffrigt nummer från 400 till 999.

Siffrorna är grupperade i fyra kvadranter centrerade kring flygplatsens Aerodrome Reference Point (ARP) enligt följande:

0° – 089°	400 – 549
90° – 179°	550 – 699
180° – 269°	700 – 849
270° – 359°	850 – 999

6.2 Waypoint naming

The naming convention used for tactical waypoints in the standard route system SID/STAR for RNAV in TMA, is based on the two last letters in the airport ICAO Location Indicator, e.g. SA for ESSA, followed by three digits numbered from 400 to 999.

The digits are divided into four quadrants of a circle with centre at the Aerodrome Reference Point (ARP):

0° – 089°	400 – 549
90° – 179°	550 – 699
180° – 269°	700 – 849
270° – 359°	850 – 999

7 Flyginformationstjänst för flygplats (AFIS)**7.1 Inledning**

7.1.1 Vid många icke kontrollerade flygplatser utövas *flyginformationstjänst för flygplats (AFIS)*. Tjänsten utövas av *AFIS-organ*. Berörda flygplatser benämns *AFIS-flygplatser*.

7.1.2 AFIS-organ lämnar upplysningar av betydelse för luftfartyg angående känd flygtrafik, väderförhållanden och förhållanden på flygplatsen. Däremot lämnas inte klarering avseende inflygning, landning, start, utflygning eller rörelser i samband därmed. Följaktligen upprättas inte separation mellan luftfartyg genom AFIS-organets försorg.

7.1.3 AFIS-organ förmedlar klarering som utfärdats av flygkontrollorgan.

7.1.4 På radiotelefoni identifieras AFIS-organ genom namnet på flygplatsen följt av ordet »INFORMATION».

7.1.5 Vid vissa AFIS-flygplatser är trafikinformationsområde (TIA) och trafikinformationszon (TIZ) upprättade under AFIS-organets öppethållning. Begreppsförklaringar mm framgår av 7.12. Trafikföreskrifter för flygning i TIA och TIZ finns angivna i mom 7.13 nedan.

7.2 AFIS-organets allmänna ansvar

7.2.1 I syfte att främja en säker och välordnad flygtrafik skall AFIS-organ

a) lämna upplysningar till

- 1) luftfartyg på och i närheten av flygplats,
- 2) luftfartyg som utför instrumentinflygning, samt
- 3) - där sådant luftrum är upprättat - övriga luftfartyg inom TIA och TIZ.
Under en AFIS-enhets öppethållning är flyginformations- och alarmeringstjänsten under TIA delegerad från ACC till AFIS-enheten

b) Föreslå bana för start och landning (se 7.4)

c) Vid behov *föreslå väntläge* för ankommande VFR-trafik, om publicerat väntläge finns

d) Inhämta klarering från vederbörande områdeskontrollorgan och vidarebefordra detta till luftfartyg, när det genom erhållen färdplan eller på annat sätt framgår att klarering behövs.

7.2.2 Förslag lämnat i enlighet med 7.2.1 b) eller c) fritar inte befälhavare från skyldigheten att förvissa sig om att föreslagen bana eller föreslaget handlingsätt inte strider mot flygsäkerheten eller tillämpliga regler och föreskrifter.

7.2.3 AFIS-organ skall utöva alarmeringstjänst för luftfartyg som anges i 7.2.1 a).

7.3 Trafikvarv och taxning

7.3.1 I följande lägen i trafikvarv och vid taxning erhåller luftfartyg normalt information från AFIS-organet.

7 Aerodrome flight information service (AFIS)**7.1 Introduction**

7.1.1 At several non-controlled aerodromes, *Aerodrome Flight Information Service (AFIS)* is provided. This service is provided by *AFIS units*. Aerodromes concerned are identified as »AFIS aerodromes».

7.1.2 AFIS units provide information to aircraft regarding known traffic, meteorological conditions, and aerodrome conditions. Air traffic control clearances pertaining to approach, landing, take-off, climb-out, or associated manoeuvres, will not be given. It follows that no separation is established between aircraft by the AFIS unit.

7.1.3 AFIS units relay air traffic control clearances issued by ATC units.

7.1.4 On RTF, AFIS units are identified by the name of the aerodrome, followed by the word »INFORMATION».

7.1.5 At some AFIS aerodromes, a traffic information area (TIA) and a traffic information zone (TIZ) are established whenever the AFIS unit is in operation. For definitions etc, see 7.12. Air traffic procedures for flight within TIA and TIZ are published in para 7.13 below.

7.2 General responsibilities of AFIS units

7.2.1 To promote a safe and efficient flow of air traffic, AFIS units shall

a) provide information to

- 1) aircraft operating on and in the vicinity of the aerodrome,
- 2) aircraft carrying out instrument approaches, and
- 3) – where such airspace is established – other aircraft operating within the TIA and TIZ.
During the operational hours of an AFIS unit flight information and alerting service below TIA is delegated from ACC to the AFIS unit.

b) suggest runway for take-off and landing (see 7.4)

c) *suggest arriving VFR traffic to hold* at a published holding point whenever required

d) obtain ATC clearances from the appropriate area control centre and relay these to aircraft, whenever it appears from the flight plan or otherwise that such a clearance is required.

7.2.2 No suggestion given in accordance with 7.2.1 b) or c) relieves the pilot-in-command of his responsibility of ensuring that adhering to the suggestion would not jeopardize flight safety or otherwise infringe applicable rules and regulations.

7.2.3 AFIS units shall provide alerting service to aircraft mentioned in 7.2.1 a).

7.3 Traffic circuit and taxi

7.3.1 In the following positions in the traffic circuit and during taxi, aircraft will normally receive information from the AFIS unit.

7.3.2 Avgående luftfartyg

Läge 1 – på platta eller uppställningsplats.

Luftfartyget anmäler sig redo att köra ut till start. Upplysningar lämnas om föreslagen bana, markvind, höjdmätarinställning och, vid behov, aktuell lokal trafik. (Anm. Dessa upplysningar lämnas till turbindrivet luftfartyg vid anmälan om motorstart).

Läge 2 – på väntplats.

Utöskande luftfartyg bör normalt stanna här, om inte annan plats är lämpligare på grund av övrig trafik. Kolvmotordrivet luftfartyg utför normalt motoruppkörning i detta läge. När luftfartyget anmäler sig redo för start, meddelas »INGEN RAPPORTERAD TRAFIK» eller upplysning om känd trafik alltefter omständigheterna. Klarering från vederbörande flygkontrollorgan vidarebefordras normalt senast i detta läge.

Läge 3 – på banan i startposition.

»BANAN FRI» och/eller upplysning om känd trafik lämnas här, om det inte varit lämpligt att göra detta tidigare.

Läge 4 – efter start.

När så är tillämpligt, lämnas här kontakt-instruktion, om inte sådan instruktion lämnats tidigare.

7.3.3 Ankommande luftfartyg

Läge 5 – vid första radiokontakt.

Föreskrivna upplysningar till ankommande luftfartyg (bl a föreslagen bana, upplysning om känd trafik, aktuella meteorologiska upplysningar, och flyg-platsförhållanden) lämnas här i den mån det inte skett tidigare via annat ATS-organ.

– AFIS-organet kan föreslå an-kommande VFR-trafik att vänta vid publicerat väntläge.

Läge 6 – på medvindslinje, baslinje eller final.

»BANAN FRI» eller upplysning om verksamhet, hinder etc på eller invid banan lämnas alltefter omständigheterna.

Läge 7 – på banan efter landning.

Upplysningar av betydelse för intaxning till platta eller uppställningsplats lämnas här.

Läge 8 – under intaxning.

Behövliga parkeringsinstruktioner lämnas, om det inte skett tidigare.

7.3.2 Departing aircraft

Position 1 – on apron/parking area.

Aircraft initiates call to taxi for departure. Information on suggested runway, surface wind, altimeter setting and, as required, essential local traffic is given. (Note. This information will be given to turbine-engined aircraft reporting engine start-up).

Position 2 – at taxi-holding position.

Unless another position is more suitable owing to current traffic, the aircraft will normally hold at this position. Piston-engined aircraft will normally perform engine check at this position. When reporting ready for take-off, the aircraft will receive »NO REPORTED TRAFFIC» or information on known traffic as appropriate. When relevant, the ATC clearance issued by the appropriate ATC unit will normally be relayed at this stage at the latest.

Position 3 – at line-up position on runway.

»RUNWAY FREE» and/or information on known traffic will be transmitted here, if not earlier practicable.

Position 4 – after take-off.

When appropriate, frequency change instruction will be given here unless given earlier.

7.3.3 Arriving aircraft

Position 5 – at first radio contact.

Prescribed information to arriving aircraft (i.a. suggested runway, traffic information, current meteorological information, and aerodrome conditions) will be given here, except information earlier relayed via another ATS unit.

– The AFIS unit may suggest to an arriving VFR flight to hold at a published holding point.

Position 6 – on downwind or base leg or final.

»RUNWAY FREE» or information on movements, obstructions etc on or close to the runway, depending on circumstances, will be given here.

Position 7 – on runway after landing.

If necessary, information useful for in-taxiing to the apron or parking area will be given here.

Position 8 – during in-taxiing.

Parking information will be given if necessary unless given earlier.

7.4 Föreslagen bana

7.4.1 AFIS-organet lämnar uppgift om »föreslagen bana» till luftfartyg som skall starta eller landa.

7.4.2 »Föreslagen bana » avser den bana som vid aktuell tidpunkt bedöms lämpligast för berört luftfartyg med hänsyn till markvind, banlängd, tillgängliga inflygningshjälpmedel, flygplatsljus, aktuell trafik samt ev. miljörestriktioner.

Anm. – Luftfartyg förutsätts starta och landa mot vinden, om inte av säkerhetsskäl eller med hänsyn till bansystemets utformning, tillgängliga inflygningshjälpmedel, flygplatsljus, miljörestriktioner eller aktuell trafik en annan riktning är att föredra. (Ref Doc 4444).

7.4.3 Normalt föreslås den bana som innebär start respektive landning i motvind. Dock får, med hänsyn till pågående trafik eller tillgängliga inflygningshjälpmedel eller flygplatsljus, en annan bana föreslås, om medvindskomponenten på denna bana (inberäknat högsta vind-hastighet under senaste 10 minuter) inte överstiger 5 kt för luftfartyg av turbulenskategori L («LÄTT»), 10 kt för övriga luftfartyg.

Anm. Turbulenskategori L omfattar luftfartyg med högsta tillåtna startvikt 7000 kg eller lägre.

Anm. Av AFIS-organ lämnat förslag till bana för start och landning fritar inte befälhavaren från ansvaret att förvissa sig om att den föreslagna banan i alla avseenden uppfyller tillämpliga flygsäkerhetsmässiga krav med beaktande av luftfartygets prestanda och rådande yttre förhållanden och att den inte strider mot ev. miljörestriktioner. Ett luftfartyg som av prestandaskäl inte kan acceptera föreslagen bana förutsätts underrätta AFIS-organet härom snarast.

7.5 Väntning före start

7.5.1 Om inte annan plats bedöms lämpligare (se *anm. nedan*), bör avgående luftfartyg vid utkörning stanna (vänta)

- vid väntplats, då sådan fastställts och dess markering är synlig; annars
- minst på det avstånd från närmaste bankant eller banans centrumlinje som framgår av följande tabell:

7.4 Suggested runway

7.4.1 The AFIS unit will give information on »suggested runway» to aircraft about to take-off or land.

7.4.2 The term »suggested runway» indicates the runway that at the particular time is considered by the AFIS unit to be the most suitable for the aircraft concerned, taking into account surface wind, runway length, approach aids, aerodrome lighting, the current air traffic situation and existing environmental restrictions.

Note. – An aircraft is assumed to take-off and land into the wind unless safety, the runway configuration, the approach and landing aids, environmental restrictions or air traffic considerations determine that a different direction is preferable. (Ref Doc 4444).

7.4.3 Normally, that runway will be suggested which is most nearly aligned into the wind. However, considering the current traffic situation or the approach and lighting aids, a different runway may be suggested provided the tailwind component on this runway (including the maximum wind speed attained during the last 10 minutes) does not exceed 5 kt for aircraft belonging to wake turbulence category L («LIGHT»), 10 kt for other aircraft.

Note. The wake turbulence category L comprises aircraft having an MTOW of 7000 kg or less.

Note. The pilot-in-command is not relieved of his/her responsibility of ensuring that the suggested runway meets applicable flight safety requirements in all respects, taking into consideration aircraft performance as well as operational conditions. He/she also has the final responsibility for adhering to any environmental restrictions. An aircraft that, for performance reasons, cannot accept the suggested runway is assumed to report this fact to the AFIS unit as soon as practicable.

7.5 Holding before departure

7.5.1 Unless another position is considered more suitable (see *note below*) an aircraft taxiing for take-off should hold

- at the taxi-holding position, where such a position has been established and its markings are visible; otherwise
- no closer to the runway than specified in the following table:

Banlängd/Runway length	Taxibanan (motsv) ansluter till banan/ The taxiway (or equiv.) intersects the runway at	
	≤ 300 m från bantröskel eller banände */ ≥ 300 m from threshold or runway end *	> 300 m från bantröskel eller banände */ > 300 m from threshold or runway end *
> 1200 m	50 m från bankanten/ 50 m from runway edge	150 m från centrumlinjen/ 150 m from centre line
< 1200 m		75 m från centrumlinjen/ 75 m from centre line

* Om tröskeln är inflyttad, skall avståndet 300 m räknas från början av den del av banan som är användbar för start./

In the case of a displaced landing threshold, the distance 300 m is valid from the beginning of the runway section available for take-off.

Anm. Med hänsyn till aktuell trafiksituation kan det ibland vara lämpligare att antingen vänta på plattan (motsv) eller taxa ut på banan och vänta i startposition på densamma.

Note. With regard to the current traffic situation, it may sometimes be preferable either to hold on the apron (or equiv.) or to enter the runway and hold in line-up position.

7.6 Luftfartygs rapporter

7.6.1 För att AFIS-organet skall kunna följa upp trafiken och lämna korrekta och aktuella upplysningar till övriga luftfartyg är det av stor betydelse, att varje luftfartyg anmäler sina avsikter och manövrer i tillämplig omfattning enligt följande.

7.6.2 Avgående luftfartyg skall rapportera:

a) Avsikt att taxa ut till start;

Anm. Turbindrivet luftfartyg rekommenderas att dessförinnan anmäla motorstart.

b) val av bana och eventuellt väntplats;

c) avsedd utflygningsriktning (flygväg, färdvinkel eller motsv.). Detta innefattar eventuell avsikt att svänga höger efter start, om annars vänstervarv gäller (jfr BCL-T mom 3.2.5.1 c) samt 3.2.5.1.1).

d) redo för start;

e) uppställning på banan före start;

f) annan avsikt, manöver eller åtgärd som kan beröra övrig trafik.

7.6.3 Ankommande luftfartyg skall anmäla:

a) position, flyghöjd och beräknad ankomsttid vid flygplatsen eller vid närbeläget navigeringshjälpmedel;

b) val av bana samt (för IFR-flygning) inflygningsförfarande, innefattande ev. avsikt att utföra inflygning med marksikt;

c) eventuell avsikt att inträda i höger trafikvarv, om annars vänstervarv gäller (jfr BCL-T mom 3.2.5.1 c) samt 3.2.5.1.1);

d) ingång i, respektive utgång ur, väntläge;

e) påbörjande av instrumentinflygning eller ingång i trafikvarv;

f) ankomst över (passage av) väsentliga positioner, t ex yttre inflygningsfyr under instrumentinflygning;

g) ingång på baslinje eller final;

h) inkörning efter landning;

i) avbruten inflygning;

j) annan avsikt, manöver eller åtgärd som kan beröra övrig trafik.

7.6 Aircraft reports

7.6.1 In order to keep the AFIS unit continuously informed on the traffic situation and enable the unit to provide correct and current information to other aircraft, it is essential that every aircraft reports its intentions and manoeuvres to the extent applicable, as specified below.

7.6.2 A departing aircraft shall report:

a) intention to taxi for take-off;

Note. Turbine-engined aircraft are recommended to report engine start-up.

b) selected runway and, when applicable, taxi holding position;

c) intended route or track after take-off, including intention, if any, to make right turn after take-off when normally left turn should be made according to the rules-of-the-air.

Note. In accordance with Swedish national rules-of-the-air, an aircraft is allowed to make right turns at an AFIS aerodrome after take-off and when approaching to land provided this can be done without hazard to the air traffic and after the intention to make right turn(s) has been notified to the AFIS unit.

d) ready for take-off;

e) lining up on the runway for take-off;

f) any other intention, manoeuvre or action that could affect other traffic.

7.6.3 An arriving aircraft shall report:

a) position, level and estimated time of arrival at the aerodrome or at a navigational aid situated close to the aerodrome;

b) selected runway and (IFR flight only) approach procedure, including the intention, when applicable, to make a visual approach;

c) intention, if any, to enter right-hand traffic circuit when normally, in accordance with the rules-of-the-air, a left-hand circuit should be made (see note 7.6.2 .c)

d) entering and leaving a holding pattern;

e) commencing instrument approach or entering the traffic circuit;

f) the arrival over, or passing, significant positions, e.g. outer locator during instrument approach;

g) turning on to base leg or final approach;

h) taxiing to apron or parking area after landing;

i) missed approach;

j) any other intention, manoeuvre or action that could affect other traffic.

7.6.4 Övriga luftfartyg i luften

Anm. Detta avser luftfartyg som utan avsikt att landa på flygplatsen berör dess trafikvarv eller, där sådant luftrum är upprättat, TIA eller TIZ. Jfr mom 7.13 nedan.

Luftfartyg skall anmäla

- a) inpassering i TIA eller TIZ;
- b) position och flyghöjd;
- c) flygväg och avsikt, t ex genomflygning av TIA eller TIZ;
- d) beräknad och (senare) verklig passagetid över tillämpligt navigeringshjälpmedel eller över flygplatsen.

7.6.5 Inom TIA och TIZ får luftfartyg inte ändra rapporterad flyghöjd eller flygväg utan att ändringen först meddelats till och kvitterats av AFIS-organet (gäller ej trafikvarvet).

7.6.6 Ytterligare rapporter. Luftfartyg kan anmodas lämna rapporter eller upplysningar (utöver dem som anges i 7.6.2–7.6.4) som AFIS-organet behöver för trafikuppföljningen.

7.6.7 Luftfartygs förflyttning på marken. Luftfartyg som avser taxa på manöverområdet utan samband med start eller landning skall anmäla sin avsikt till AFIS-organet och inhämta upplysning om aktuell lokal trafik.

7.6.8 Direktförbindelse mellan förare. När AFIS-organet bedömer det lämpligt, kan två eller flera luftfartyg anmodas upprätta direkt radioförbindelse med varandra för att informera varandra om respektive luftfartygs avsikter samt komma överens om lämpliga åtgärder för att undvika kollision. Sådan direkt radioförbindelse får även, i nämnda syfte, upprättas på befälhavarens eget initiativ.

7.7 Upplysningar till luftfartyg

7.7.1 Avgående luftfartyg

7.7.1.2 Till avgående luftfartyg lämnas följande upplysningar:

- a) föreslagen bana (se 7.4);
- b) markvind (innefattande betydelsefulla variationer);
- c) höjdmätarinställning (QNH och på begäran QFE);
- d) lufttemperatur (till turbindrivet luftfartyg);
- e) RVR, om tillämpligt;
- f) »rätt tid»;
- g) trafikinformation (se mom 7.12 nedan) samt upplysning om aktuell lokal trafik;
- h) signifikanta väderförhållanden i start- och utflygningsområdet;
- i) fåglar som kan tänkas utgöra risk för luftfartyget;
- j) BANAN FRI, när förutsättningarna enligt 7.7.5 är uppfyllda;
- k) plötsligt uppkommande fara (t ex otillåten trafik på banan);
- l) annat förhållande av betydelse för luftfartyget.

7.6.4 Other aircraft in flight

Note. This refers to aircraft operating within or transiting the aerodrome traffic circuit or, where established, the TIA or TIZ without intention to land. Cf. para 7.13 below.

The aircraft shall report

- a) entering the TIA or TIZ;
- b) position and level;
- c) route or intention, e.g. to cross the TIA or TIZ;
- d) estimated and (later on) actual time overhead a suitable navigational aid or the aerodrome.

7.6.5 Within a TIA or TIZ, the reported level or route may be changed only after the AFIS unit has been so informed and has acknowledged this information. (Not applicable to the traffic circuit).

7.6.6 Additional reports. An aircraft may be requested to transmit any other reports or information (in addition to 7.6.2–7.6.4) which the AFIS unit may need.

7.6.7 Aircraft movements on the ground. An aircraft intending to taxi on the manoeuvring area without connection to take-off or landing shall report its intention to the AFIS unit and obtain information on essential local traffic.

7.6.8 Direct pilot-to-pilot communication. Whenever considered advantageous by the AFIS unit, two or more aircraft may be requested to establish direct pilot-to-pilot radio communication to inform each other about their intentions and coordinate their operations to prevent collision. Such direct radio communication may also, for the same purpose, be initiated by pilot-in-command.

7.7 Information to aircraft

7.7.1 Departing aircraft

7.7.1.2 The following elements of information will be sent to departing aircraft:

- a) suggested runway (see 7.4);
- b) surface wind (including significant variations);
- c) altimeter setting (QNH and, on request QFE);
- d) air temperature (to turbine-engined aircraft only);
- e) RVR, when applicable;
- f) correct time;
- g) traffic information (see para 7.12 below), and information on essential local traffic;
- h) significant meteorological conditions in the take-off and climb-out area;
- i) birds which may constitute a hazard to the aircraft;
- j) RUNWAY FREE, when the conditions specified in 7.7.5 are fulfilled;
- k) the sudden occurrence of hazards (e.g. unauthorized traffic on the runway);
- l) any other conditions of importance to the aircraft.

7.7.2 Ankommande luftfartyg

7.7.2.1 Till ankommande luftfartyg lämnas följande upplysningar;

- a) föreslagen bana (se mom 7.4);
- b) trafikinformation (se mom 7.12) samt upplysning om aktuell lokal trafik;
- c) aktuella meteorologiska upplysningar i enlighet med Doc 4444 PANS-RAC Part VIII, 4.3.2.2 och 4.3.2.3 samt betydelsefulla förändringar härav;
- d) genomgångsnivå;
- e) aktuella förhållanden på flygplatsen i enlighet med vad som gäller vid kontrollerade flygplatser (se Doc 4444 Part V para 8), samt förändringar härav;
- f) felaktigheter eller störningar hos visuella eller icke-visuella hjälpmedel som är väsentliga för inflygning och landning, samt förändringar härav;
- g) senaste upplysningar som kan finnas om vindskjuvning och/eller turbulens i området för slutlig inflygning;
- h) upplysning om inställd ljusstyrka på högintensiva ljus;
- i) fåglar som kan tänkas utgöra risk för luftfartyget;
- j) BANAN FRI, när förutsättningarna enligt 7.7.5 är uppfyllda;
- k) plötsligt uppkommande fara (t ex otillåten trafik på banan).

7.7.2.2 Beträffande förslag till ankommande VFR-trafik att vänta vid publicerat väntläge, se 7.2 c).

7.7.3 Övriga luftfartyg (se anm till 7.6.4)

7.7.3.1 Till övriga luftfartyg i luften lämnas följande upplysningar:

- a) trafikinformation (se mom 7.12) samt upplysning om aktuell lokal trafik;
- b) höjdmätarinställning (QNH och på begäran QFE);
- c) annat förhållande av betydelse för luftfartyget

7.7.4 Upplysningar om känd trafik

7.7.4.1 Upplysningar om känd trafik lämnas snarast möjligt, antingen direkt eller via annat ATS-organ, när så bedöms lämpligt eller nödvändigt från säkerhetssynpunkt eller på begäran av luftfartyg.

7.7.4.2 Som känd trafik anses:

- a) aktuell lokal trafik;
- b) övrig känd flygtrafik inom 5-10 minuters flygtid från flygplatsen eller tillämpligt navigeringshjälpmedel, samt
- c) annan känd verksamhet som kan tänkas utgöra risk för luftfartyget, t ex fallskärmshoppning eller modellflygning.

7.7.2 Arriving aircraft

7.7.2.1 The following elements of information will be sent to arriving aircraft;

- a) suggested runway (see para 7.4);
- b) traffic information (see para 7.12), and information on essential local traffic;
- c) current meteorological information as specified in ICAO Doc 4444 PANS-RAC Part VIII, 4.3.2.2 and 4.3.2.3, including significant changes;
- d) transition level;
- e) current aerodrome conditions as specified for controlled aerodromes in accordance with ICAO Doc 4444 Part V para 8, including changes;
- f) failure or irregular operation of visual and non-visual aids essential for approach and landing, including changes;
- g) latest information, if any, on wind shear and/or turbulence in the final approach area;
- h) high intensity lights setting;
- i) birds which may constitute a hazard to the aircraft;
- j) RUNWAY FREE, when the conditions specified in 7.7.5 are fulfilled;
- k) the sudden occurrence of hazards (e.g. unauthorized traffic on the runway).

7.7.2.2 As regards suggestions to arriving VFR traffic to hold at a published holding point, see 7.2 c).

7.7.3 Other aircraft in flight (see note to 7.6.4)

7.7.3.1 To other aircraft in flight the following elements of information will be sent:

- a) traffic information (see para 7.12), and information on essential local traffic;
- b) altimeter setting (QNH and, on request, QFE);
- c) any other conditions of importance to the aircraft.

7.7.4 Information on known traffic

7.7.4.1 Information on known traffic will be issued as soon as practicable, directly or through another ATS unit, when considered necessary in the interest of safety, or when requested by an aircraft.

7.7.4.2 The following activities are considered known traffic:

- a) essential local traffic;
- b) other known air traffic within 5-10 minutes flying time from the aerodrome or from an appropriate navigational aid, and
- c) any other activity which may constitute a hazard to the aircraft, e.g. parachute jumping or model aircraft activities.

7.7.5 >> Banan fri>>

7.7.5.1 Avgående och ankommande luftfartyg lämnas upplysningen »BANAN FRI» (»RUNWAY FREE»), när följande villkor är uppfyllda:

- a) Inget luftfartyg får finnas på banan eller närmare densamma än 150 m från dess centrumlinje (vid banlängd 1200 m eller mindre dock 75 m från centrumlinjen), med undantag av:
 - 1) luftfartyg som efter landning eller bankorsning lämnat banan och taxar bort från densamma, eller
 - 2) luftfartyg som väntar vid plats enligt 7.5 ovan.
- b) Fordon, personer eller annat hinder får inte finnas på banan eller närmare banans centrumlinje än 150 m (vid banlängd 1200 m eller mindre dock 75 m från centrumlinjen). Fordon och personer sysselsatta med rutinmässigt underhållsarbete på manöverområdet får dock finnas intill 50 m från bankanten, om luftfartyget informeras härom.
- c) Utrullningshinder, där sådana finns, skall vara i rätt läge.

7.8 Användning av pejll (VDF)

7.8.1 AFIS-organ som är utrustat med godkänd VDF får använda denna för att;

- a) kontrollera sannolikheten i luftfartygs positionsuppgift,
- b) lämna upplysning om QTE, QDR eller QDM på luftfartygs begäran eller när det anses nödvändigt med hänsyn till flygsäkerheten.

7.9 Kontroll av fordon och personer på manöverområdet

7.9.1 För fordons och personers tillträde till manöverområdet fordras tillstånd av AFIS-organet.

7.9.2 När luftfartyg landar eller startar, tillåts fordon eller personer inte uppehålla sig närmare berörd bana än vid de väntplatser eller minsta avstånd från banans centrumlinje som gäller för väntande luftfartyg i enlighet med 7.5 ovan. I samband med rutinmässigt underhållsarbete på manöverområdet får dock fordon och personal tillåtas uppehålla sig intill 50 m från bankanten om luftfartyg informeras härom.

Anm. Vid arbeten av större omfattning eller av sådan art som inte kan anses ingå i rutinmässigt underhållsarbete kan andra avstånd gälla på grundval av BCL-F 3.2 och i enlighet med flygplatschefens beslut.

7.10 Signaler

7.10.1 *Ljussignaler.* Vid behov, när luftfartyg i luften inte på annat sätt kan varnas för fara, får nedanstående ljussignaler avges från AFIS-organet till luftfartyget.

Anm. Ingen av dessa signaler har innebörd av klarering. Ljussignal som avges från ett AFIS-organ är endast avsedd som vägledning för den befälhavare till vilken signalen är riktad.

7.7.5 >>Runway free>>

7.7.5.1 The information »RUNWAY FREE» will be transmitted to departing and arriving aircraft when the following conditions are fulfilled:

- a) No aircraft may occupy the runway, or hold or taxi closer to the runway than 150 m from the centerline (75 m from the centerline if the runway length is 1200 m or less) except:
 - 1) an aircraft having vacated the runway after landing or crossing, and moving away from the runway, or
 - 2) aircraft holding at an authorized position in accordance with 7.5 above.
- b) No vehicles, persons or other objects may occupy the runway or the area closer to the runway than 150 m from the centerline (75 m from the centerline if the runway length is 1200 m or less). However, vehicles and personnel engaged in the daily maintenance of the manoeuvring area may hold or operate at a minimum of 50 m from the runway edge provided the aircraft is informed.
- c) Arresting nets, where installed, shall be in their correct positions.

7.8 Use of direction-finding equipment (VDF)

7.8.1 An AFIS unit equipped with approved direction finding equipment (VDF) may use this to;

- a) verify the reliability of aircraft position reports,
- b) give information on QTE, QDR, or QDM, upon the aircraft's request or when considered necessary for flight safety reasons.

7.9 Control of vehicles and persons on the manoeuvring area

7.9.1 The movements of vehicles or pedestrians on the manoeuvring area are subject to authorization by the AFIS unit.

7.9.2 When an aircraft is landing or taking off, no vehicles or persons will be permitted closer to the runway concerned than at the holding points or minimum distances stipulated for holding aircraft in accordance with 7.5 above. However, vehicles and persons engaged in the daily maintenance of the manoeuvring area may be permitted at 50 m or more from the runway edge provided aircraft are informed accordingly.

Note. During major works, or works not considered part of daily maintenance, other minimum distances based on ICAO Doc 9137 may be applied as determined by the aerodrome manager.

7.10 Signals

7.10.1 *Light and pyrotechnic signals.* If an aircraft in flight cannot be warned otherwise of a hazard, the light or pyrotechnic signals specified below may be given by the AFIS unit to the aircraft

Note. None of these signals constitute a clearance. Light signals given by an AFIS unit are intended only as guidance for the pilot-in-command receiving such signals.

SIGNAL	INNEBÖRD/MEANING
- Serie av röda blinkar/Series of red flashes	- Flygplatsen olämplig för landning, landa inte/ Aerodrome unsafe, do not land
- Rött signalskott/Red pyrotechnic	- Landa tills vidare inte (oavsett tidigare upplysningar)/ Notwithstanding any previous information, do not land for the time being

7.10.2 *Marksignaler* får vid behov läggas ut i enlighet med BCL-T Bilaga A mom 3.2, med undantag av signalerna »Start- och landningsriktning» (mom 3.2.5) och »Högervarv» (mom 3.2.6).

7.11 Flygplatsljus

7.11.1 För användning av flygplatsljusen gäller tillämpliga bestämmelser i ICAO Doc 4444, del V (Aerodrome Control Service) samt svenska tilläggsföreskrifter.

7.12 Trafikinformationsområden och trafikinformationszoner

7.12.1 Begreppsförklaringar

Trafikinformationsområde – TIA. Avgränsat okontrollerat lufttrum som sträcker sig uppåt från en angiven, ovanför jordytan belägen gräns i höjdlid, inom vilket trafikinformation lämnas av ATS-organ i enlighet med särskilda föreskrifter.

Trafikinformationszon – TIZ. Avgränsat okontrollerat lufttrum som sträcker sig från jordytan upp till en angiven övre gräns, inom vilket trafikinformation lämnas av ATS-organ i enlighet med särskilda föreskrifter.

Anm. Inom sådan del av ett TIA som sammanfaller med kontrollerat lufttrum gäller föreskrifterna inom ifrågavarande kontrollerade lufttrum.

7.12.2 Tider då trafikinformationsområden och trafikinformationszoner är upprättad

Trafikinformationsområde och trafikinformationszon är upprättade under för vederbörande ATS-organ publicerad ordinarie öppethållningstid (se AD 2, AIP-SUP/NOTAM) och när detta organ är i funktion utöver ordinarie öppethållningstid. ACC i berörd del av Sweden FIR lämnar på begäran uppgift om sådan extra öppethållningstid.

Anm. Misslyckat försök att upprätta radioförbindelse med vederbörande ATS-organ får inte tolkas så att organet inte är i tjänst.

7.12.3 Föreskrifter för flygning mm

Se ENR 1.1

7.10.2 *Visual ground signals* may be displayed, when required, in accordance with ICAO Annex 2 Appendix A para 4.2, except 4.2.5 (»Directions for landing or take-off») and 4.2.6 (»Right-hand-traffic»).

7.11 Aerodrome lighting

7.11.1 For operation of the aerodrome lighting, the relevant procedures in ICAO Doc 4444, Part V (Aerodrome Control Service) and Swedish supplementary procedures apply.

7.12 Traffic information areas and traffic information zones

7.12.1 Definitions

Traffic information area – TIA. An uncontrolled airspace of defined dimensions, extending upwards from a specified limit above the earth within which traffic information is provided by an ATS unit in accordance with special regulations.

Traffic information zone – TIZ. An uncontrolled airspace of defined dimensions extending upwards from the surface of the earth to a specified upper limit within which traffic information is provided by an ATS unit in accordance with special regulations

Note. Within a TIA portion coinciding with controlled airspace, the procedures for flight within the controlled airspace concerned shall be applied.

7.12.2 Hours when traffic information areas and traffic information zones are established

Traffic information areas and traffic information zones are established during the published hours of operation of the ATS unit concerned (see AD 2, AIP-SUP/NOTAM) and also during periods of time when the unit concerned is in operation outside the published hours of operation. ACC in the concerned part of Sweden FIR will on request give information on such extra hours of operation.

Note. Unsuccessful attempts to establish radio communication with the appropriate ATS unit must not be interpreted to mean that the unit is not in operation.

7.12.3 Flight procedures etc

See ENR 1.1

7.13 Flygning inom trafikinformationsområde (TIA) och trafikinformationszon (TIZ)

Oavsett rådande väder- och ljusförhållanden gäller alltid nedanstående föreskrifter:

- a) Flygning i TIA eller TIZ får ske först efter föregående anmälan per radio till berört ATS-organ. Före inpassering i TIA eller TIZ skall luftfartyget, om inte annat medgivits av ATS, upprätta radioförbindelse i så god tid att trafikinformation hinner inhämtas innan inpassering äger rum. Misslyckat försök att upprätta radioförbindelse med vederbörande ATS-organ får inte tolkas så att organet inte är i tjänst.

Anm. I undantagsfall får sådan anmälan om avsedd flygning i TIA eller TIZ ske per telefon eller på annat lämpligt sätt före flygningen.

- b) Om inte annat angivits eller avtalats, skall dubbelriktad radioförbindelse upprätthållas med vederbörande ATS-organ på föreskriven radiofrekvens.
- c) Luftfartyg skall till vederbörande ATS-organ lämna upplysningar om position, flyghöjd, flygväg samt avsikter etc. Ändring av rapporterad flyghöjd eller flygväg får inte företas utan att ändringen först meddelats till och kvitterats av ATS-organet (gäller ej trafikvarvet).
- d) I händelse av avbrott i radioförbindelse bör luftfartyget när så är tillämpligt följa de bestämmelser som gäller för kontrollerad flygning. (Annex 2 para 3.6.5.2).

8 Flygning inom trafikzon (ATZ)

8.1 Flygning inom trafikzon (ATZ) är tillåten endast i samband med start eller landning vid berörd flygplats.

9 Trafikzoner (ATZ)

En förteckning över ATZ återfinns i ENR 2.2

7.13 Flighty within traffic information areas (TIA) and traffic information zones (TIZ)

Irrespective of prevailing meteorological and daylight conditions, the following provisions always apply :

- a) Flight may be conducted within a TIA or TIZ only after prior report by radio to the appropriate ATS unit. Prior to entering a TIA or TIZ, and if not otherwise permitted by ATS, the aircraft shall establish radio communication in time to permit traffic information to be received before the entry. Unsuccessful attempts to establish radio communication with the appropriate ATS unit must not be interpreted to mean that the unit is not in operation.

Note. Exceptionally, such a report about an intended flight within TIA or TIZ may be submitted by telephone or in any other suitable manner prior to the flight.

- b) Unless otherwise instructed or agreed, two-way radio communication shall be maintained with the appropriate ATS unit on the prescribed radio frequency.
- c) The aircraft shall report position, level, route, intention, etc, to the appropriate ATS unit. The reported level or route may be changed only after the ATS unit has been so informed and has acknowledged this information (not applicable to the traffic circuit).
- d) An aircraft experiencing radio communication failure should, when applicable, comply with the rules in force for controlled flight (Annex 2 para 3.6.5.2).

8 Flight within aerodrome traffic zones (ATZ)

8.1 Flight within an aerodrome traffic zone (ATZ) is permitted only in connection with take-off or landing at the aerodrome concerned.

9 Aerodrome Traffic Zones (ATZ)

A list of ATZ is published in ENR 2.2

10 Reducerade separationsminima mellan luftfartyg som använder samma bana

10.1 Allmänt

Reducerade separationsminima får tillämpas mellan startande och/eller landande luftfartyg vid svenska flygplatser enligt paragraf 10.2 – 10.4 nedan. När förfarande enligt 10.3 och 10.4 tillämpas, används frasen REDUCERAD SEPARATION.

10.2 När reducerade separationsminima används ska följande villkor vara uppfyllda:

- separationen får endast tillämpas i dagsljus, från 30 min efter soluppgång till 30 min innan solnedgång
- separationsminima med avseende på risk för ändvirvlar ska följas
- sikt vid marken ska vara minst 5 km och molntäckeshöjden lägst 1000 ft
- medvindskomponenten får vara högst 5 kt
- separationsminima ska bibehållas mellan två startande luftfartyg även direkt efter det att luftfartyg nummer två startat
- trafikinformation ska ges till luftfartyg nummer två
- banan ska vara fri från snö, slask, is och risk för vattenplaning får inte föreligga.

10.3 Vid tillämpning av reducerade separationsminima ska luftfartyg delas in i:

- Kategori 1: En-motor propeller luftfartyg med högsta tillåtna startvikt 2000 kg eller lägre
- Kategori 2: En-motor propeller luftfartyg med en startvikt högre än 2000 kg men lägre än 7000 kg och två-motor propeller luftfartyg med en startvikt lägre än 7000 kg
- Kategori 3: Alla övriga luftfartyg

10.4 Följande minimiseparationer får tillämpas:

Anm. Vid användning av dessa minimiseparationer, ska extra hänsyn tas till luftfartygs prestanda.

Landande luftfartyg:

a) bakomvarande landande kategori 1 luftfartyg får passera tröskeln när framförvarande kategori 1 eller 2 luftfartyg:

- har landat och passerat en punkt minst 600 m från tröskeln samt är under utrullning; eller
- har startat och passerat en punkt minst 600 m från tröskeln.

10 Reduced runway separation minima between aircraft using the same runway

10.1 General

Reduced runway separation minima may be applied at Swedish aerodromes between departing and/or landing aircraft as specified in para 10.2 –10.4 below. When the procedure according to 10.3 and 10.4 is applied, the phrase REDUCED SEPARATION will be used.

10.2 Reduced runway separation minima shall be subject to the following conditions:

- separation minima shall only be applied during the hours of daylight from 30 minutes after local sunrise to 30 minutes before local sunset
- wake turbulence separation minima shall be applied
- visibility shall be at least 5 km and ceiling shall not be lower than 1000 ft
- tail wind component shall not exceed 5 kt
- minimum separation shall continue to exist between two departing aircraft immediately after take-off of the second aircraft
- traffic information shall be provided to the flight crew of the succeeding aircraft concerned
- the runway is not contaminated with snow, slush, ice or water that might cause aquaplaning.

10.3 For the purpose of reduced runway separation, aircraft shall be classified as follows:

- Category 1 aircraft: Single-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass of 2000 kg or less
- Category 2 aircraft: Single-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass of more than 2000 kg but less than 7000 kg; and twin-engine propeller aircraft with a maximum certificated take-off mass of less than 7000 kg
- Category 3 aircraft: All other aircraft.

10.4 The separation to be applied shall in no case be less than the following minima:

Note. When using following minimas, consideration should be given to the performance of aircraft concerned.

Landing aircraft:

a) a succeeding landing Category 1 aircraft may cross the runway threshold when the preceding aircraft is a Category 1 or 2 aircraft which either:

- has landed and passed a point at least 600 m from the threshold of the runway and is in motion, or
- is airborne and has passed a point at least 600 m from the threshold of the runway

- b) bakomvarande landande kategori 2 luftfartyg får passera tröskeln när framförvarande kategori 1 eller 2 luftfartyg:
- har landat och passerat en punkt minst 1500 m från tröskeln samt är under utrullning; eller
 - har startat och passerat en punkt minst 1500 m från tröskeln.
- c) bakomvarande landande kategori 1, 2 eller 3 luftfartyg får passera tröskeln när framförvarande kategori 3 luftfartyg:
- har landat och passerat en punkt minst 2400 m från tröskeln samt är under utrullning; eller
 - har startat och passerat en punkt minst 2400 m från tröskeln.
- b) a succeeding landing Category 2 aircraft may cross the runway threshold when the preceding aircraft is a Category 1 or 2 which either:
- has landed and passed a point at least 1500 m from the threshold of the runway and is in motion, or
 - is airborne and has passed a point at least 1500 m from the threshold of the runway
- c) a succeeding landing aircraft may cross the runway threshold when a preceding Category 3 aircraft:
- has landed and passed a point at least 2400 m from the threshold of the runway and is in motion; or
 - is airborne and has passed a point at least 2400 m from the threshold of the runway

Startande luftfartyg:

- a) startklarering får lämnas för ett kategori 1 luftfartyg när framförvarande kategori 1 eller 2 luftfartyg är i luften och har passerat en punkt minst 600 m från efterföljandes startposition
- b) startklarering får lämnas för ett kategori 2 luftfartyg när framförvarande kategori 1 eller 2 luftfartyg är i luften och har passerat en punkt minst 1500 m från efterföljandes startposition
- c) startklarering får lämnas för ett luftfartyg när framförvarande kategori 3 luftfartyg är i luften och har passerat en punkt minst 2400 m från efterföljandes startposition.

Departing aircraft:

- a) a Category 1 aircraft may be cleared for take-off when the preceding departing aircraft is a Category 1 or 2 aircraft which is airborne and has passed a point at least 600 m from the position of the succeeding aircraft
- b) a Category 2 aircraft may be cleared for take-off when the preceding departing aircraft is a Category 1 or 2 aircraft which is airborne and has passed a point at least 1500 m from the position of the succeeding aircraft
- c) an aircraft may be cleared for take-off when a preceding departing Category 3 aircraft is airborne and has passed a point at least 2400 m from the position of the succeeding aircraft.

11 Helikopterflygplatser

Helikopterflygplatser definierade enligt ICAO Annex 15 AD 3 finns inte etablerade i Sverige.
Nedanstående förteckning innehåller godkända helikopterflygplatser.

11 Heliports

Heliports as defined in ICAO Annex 15 AD 3 are not established in Sweden.
The following list includes licensed non-instrument heliports.

HELIPORT Location Indicator Coordinates (ARP) Elevation (ft)	Dimensions (m)	Surface	Light	ATS Fuel	COM FREQ (MHz)	Category Owner/Operator TEL Fax Regulations and restrictions Remarks
BORÅS/Borås sjukhus ESEB 574328N 0125801E (*) 597 ft	TLOF 9x9 FATO Ø 24	ASPH ASPH	Yes	-	-	Licensed helicopter AD County council +46 (0)33 616 50 00 PPR 15 min PN SOS Rescue Coordination Centre +46 (0)31 703 15 80 Ambulance and rescue flights only.
GÄLLIVARE/Vassara ESEG 670812N 0203755E (*) 1160 ft	TLOF Ø 5.4 FATO Ø 28.5	ASPH ASPH	Yes	Jet A1 O/R	-	Licensed helicopter AD Municipal Operator: AB Norrlandsflyg +46 (0)970 140 65 PPR
GÖTEBORG/Sahlgrenska sjukhuset ESHS 574100N 0115723E (*) 180 ft	TLOF 9x9 FATO Ø 28	CONC CONC	Yes	-	-	Licensed helicopter AD County council +46 (0)31 41 64 70 PPR 15 min PN SOS Rescue Coordination Centre +46 (0)31 703 15 80 Ambulance and rescue flights only.
GÖTEBORG/Östra sjukhuset ESHB 574315N 0120254E 136 ft	TLOF 9x9 FATO 28.5x28.5	ASPH ASPH	Yes	-	-	Licensed helicopter AD County council +46 (0)31 343 67 99 PPR 15 min PN SOS Rescue Coordination Centre +46 (0)31 703 15 80 Ambulance and rescue flights only.
HUDIKSVALL/Sjukhuset ESHX 614353N 0170613E (*) 73 ft	TLOF 22.4x24 FATO 22.4x24	CONC CONC	Yes	-	-	Licensed helicopter AD County council +46 (0)650 920 00 +46 (0)650 922 61 Ambulance and rescue flights only.
JÖNKÖPING/Ryhov sjukhus ESHJ 574553N 0141140E 346 ft	TLOF Ø 12 FATO Ø 24	CONC/ASPH CONC/ASPH	Yes	-	-	Licensed helicopter AD County council PPR 15 min PN SOS Rescue Coordination Centre +46 (0)36 13 00 03 Ambulance and rescue flights only.
KARLSKRONA/Blekingesjukhuset ESHN 561058N 0153633E (*) 90 ft	TLOF Ø 9 FATO Ø 28	ASPH ASPH	Yes	-	-	Licensed Helicopter AD County council Lights switched on by SOS Rescue Coordination Centre. +46 (0)470 230 00 Ambulance and rescue flights only.
KARLSTAD/Centralsjukhuset ESHV 592237N 0132844E (*) 157 ft	TLOF Ø 6 FATO Ø 29.5	ASPH ASPH	Yes	-	-	Licensed helicopter AD County council +46 (0)54 61 50 00 PPR 60 min PN SOS Rescue Coordination Centre +46 (0)54 83 34 50 Ambulance and rescue flights only.

HELIPORT Location Indicator Coordinates (ARP) Elevation (ft)	Dimensions (m)	Surface	Light	ATS Fuel	COM FREQ (MHz)	Category Owner/Operator TEL Fax Regulations and restrictions Remarks
KIRUNA/Luossajärvi ESEK 675136N 0201225E (*) 1550 ft	TLOF Ø 5.4 FATO Ø 60	Gravel Gravel	No	Jet A1 O/R	-	Licensed helicopter AD Private Operator: Kallax Flyg AB +46 (0)911 25 10 30 PPR
KRISTIANSTAD/Centralsjukhuset ESHI 560145N 0141019E 7 ft	TLOF Ø 19.6 FATO 28.5x28.5	ASPH ASPH	Yes	-	-	Licensed helicopter AD County council +46 (0)44 13 10 10 Ambulance and rescue flights only.
KUNGÄLV/Kungälv's sjukhus ESHM 575238N 0115805E 36 ft	TLOF Ø 12 FATO Ø 24	ASPH ASPH	Yes	-	-	Licensed helicopter AD County council +46 (0)30 39 80 00 PPR 15 min PN SOS Rescue Coordination Centre +46 (0)31 703 15 80 Ambulance and rescue flights only.
LINKÖPING/Universitetssjukhuset ESEL 582400N 0153701E (*) 237 ft	TLOF Ø 24 FATO Ø 24	CONC/ASPH CONC/ASPH	Yes	-	-	Licensed helicopter AD County council +46 (0)13 22 20 00 PPR 30 min PN, +46 (0)13 10 17 70 Ambulance and rescue flights only.
LULEÅ/Sunderby sjukhuset ESES 654021N 0215609E (*) 36 ft	TLOF 7.9x7.9 FATO 28.1x28.1	ASPH ASPH	Yes	-	-	Licensed helicopter AD County council +46 (0)920 28 30 36 Ambulance and rescue flights only.
LUND/Universitetssjukhuset ESEM 554242N 0131156E (*) 352 ft	TLOF Ø 9.3 FATO Ø 29.3	CONC CONC	Yes	-	122.875	Licensed helicopter AD County council Operator: Universitetssjukhuset i Lund +46 (0)46 17 10 00 (exch) PPR 10 min PN Ambulance and rescue flights only.
LYCKSELE/Sjukhuset ESEY 643511N 0184105E (*) 742 ft	TLOF Ø 9 FATO Ø 28.1	ASPH ASPH	Yes	-	-	Licensed helicopter AD County council +46 (0)950 391 61 PPR Ambulance and rescue flights only.
NORRTÄLJE/Sjukhuset ESHY 594528N 0184121E 61 ft	TLOF Ø 19.8 FATO Ø 19.8	CONC CONC	Yes	-	123.325	Licensed helicopter AD County council +46 (0)176 32 60 00 (exch) +46 (0)176 32 61 15 www.tiohundra.se PPR 15 min PN SOS Rescue Coordination Centre Ambulance and rescue flights only.
SKÖVDE/Kärnsjukhuset ESHO 582430N 0135130E (*) 490 ft	TLOF 9x9 FATO Ø 24	ASPH ASPH	Yes	-	-	Licensed helicopter AD County council +46 (0)500 431 00 PPR 15 min PN SOS Rescue Coordination Centre +46 (0)31 703 15 80 Ambulance and rescue flights only.

HELIPORT Location Indicator Coordinates (ARP) Elevation (ft)	Dimensions (m)	Surface	Light	ATS Fuel	COM FREQ (MHz)	Category Owner/Operator TEL Fax Regulations and restrictions Remarks
STOCKHOLM/Gamla Stan ESHG 591938N 0180413E 3 ft	TLOF 15x8 FATO 15x8	CONC CONC	No	-	-	Licensed helicopter AD Private Operator: Arlanda Helicopter AB +46 (0)8 593 602 08 PPR
STOCKHOLM/Huddinge sjukhus ESHL 591311N 0175603E 264 ft	TLOF Ø 9.3 FATO Ø 29.3	CONC CONC	Yes	-	122.875	Licensed helicopter AD County council +46 (0)8 585 809 03 +46 (0)8 585 800 92 PPR Ambulance and rescue flights only.
STOCKHOLM/Karolinska sjukhuset ESHK 592116N 0180212E (*) 150 ft	TLOF 9x9 FATO Ø 28	CONC CONC	Yes	-	-	Licensed helicopter AD County council +46 (0)8 517 747 85 Ambulance and rescue flights only.
STOCKHOLM/Södersjukhuset ESHC 591830N 0180317E (*) 135 ft	TLOF 9x9 FATO Ø 28	CONC CONC	Yes	-	-	Licensed helicopter AD County council +46 (0)8 616 10 00 PPR Ambulance and rescue flights only.
SÖDERHAMN/Sjukhuset ESHF 611800N 0170300E (*) 92 ft	TLOF Ø 10 FATO Ø 34	ASPH ASPH	Yes	-	-	Licensed helicopter AD County council +46 (0)270 771 31 Ambulance and rescue flights only.
TROLLHÄTTAN/NÄL sjukhus ESEN 581900N 0121620E (*) 312 ft	TLOF Ø 24 FATO Ø 24	ASPH ASPH	Yes	-	-	Licensed helicopter AD County council +46 (0)521 910 00 PPR 15 min PN SOS Rescue Coordination Centre +46 (0)31 703 15 80 Ambulance and rescue flights only.
UDDEVALLA/Sjukhuset ESEU 582124N 0115554E (*) 66 ft	TLOF Ø 10 FATO 20x24	ASPH ASPH	Yes	-	-	Licensed helicopter AD County council +46 (0)522 920 00 PPR 15 min PN SOS Rescue Coordination Centre +46 (0)31 703 15 80 Ambulance and rescue flights only.
UMEÅ/Universitetssjukhuset ESHZ 634904N 0201807E (*) 133 ft	TLOF Ø 5.3 FATO Ø 28.1	CONC CONC	Yes	-	-	Licensed helicopter AD County council +46 (0)90 785 34 21 +46 (0)90 785 34 06 Ambulance and rescue flights only.
UPPSALA/Akademiska sjukhuset ESHU 595054N 0173836E (*) 172 ft	TLOF Ø 28.1 FATO Ø 28.1	CONC CONC	Yes	-	-	Licensed helicopter AD County council +46 (0)18 611 00 00 Ambulance and rescue flights only. 10 min PN before ARR TEL +46 (0)18 13 94 90 or RDO 79.0375 MHz CH H02 SELCAL 22231 (CCIR)

HELIPORT Location Indicator Coordinates (ARP) Elevation (ft)	Dimensions (m)	Surface	Light	ATS Fuel	COM FREQ (MHz)	Category Owner/Operator TEL Fax Regulations and restrictions Remarks
VISBY/Sjukhuset ESEV 573900N 0181803E (*) 26 ft	TLOF Ø 10 FATO Ø 28.1	CONC ASPH	Yes	-	-	Licensed helicopter AD Municipal +46 (0)498 26 80 15 Ambulance and SAR OPS: SOS 112. Ambulance and rescue flights only.
ÅKERSBERGA ESHR 592908N 0181618E (*) 5 ft	TLOF 10x10 FATO 10x10	CONC CONC	Yes	-	122.100	Licensed helicopter AD Municipal Operator: Arlanda Helicopter AB +46 (0)8 593 602 08 PPR
ÖREBRO/Universitetssjukhuset ESHQ 591629N 0151344E (*) 165 ft	TLOF Ø 10 FATO Ø 28.1	CONC CONC	Yes	-	122.875	Licensed helicopter AD County council +46 (0)19 602 13 20 Ambulance and rescue flights only.

12 Förteckning över flygplatser

12 Aerodrome directory

AERODROME Location Indicator Coordinates (ARP) Location Elevation (ft)	RWY	Dimensions (m)	Surface	Light	ATS Fuel	COM FREQ (MHz)	Category Owner/Operator TEL Fax Regulations and restrictions Remarks
ALINGSÅS ESGI 575659N 0123441E (*) 1.8 NM NE 226 ft	01/19	800x50	Grass	No	100LL	123.650	Non-licensed AD Alingsås flygklubb +46 (0)322 148 87 +46 (0)322 63 31 98
ANDERSTORP ESMP 571551N 0133558E (*) 1 NM SW 507 ft	04/22	1000x30	ASPH	No	100LL	123.420	Non-licensed AD Municipal +46 (0)371 161 70 +46 (0)371 161 77 PPR
ARBOGA ESQO 592318N 0155515E (*) 2 NM SE 33 ft	15/33	2000x40	ASPH	No	-	123.150	Non-licensed AD SAAB +46 (0)589 800 00 PPR Limited fire fighting, rescue and handling service O/R Glider flying
ARBRA ESUB 613045N 0162221E (*) 1.5 NM N 378 ft	18/36	700x30	Grass	No	91/96	123.200	Non-licensed AD Arbrå flygklubb +46 (0)278 454 54 +46 (0)705 84 07 00
ARVIDSJÄUR ESNX Details, see AD 2	12/30	2500x45	ASPH	Yes	TWR/AFIS	Yes	Licensed, instrument AD Municipal
ARVIKA ESKV Details, see AD 2	01/19	1150x30	ASPH	Yes	AFIS	Yes	Licensed, instrument AD Municipal
AVESTA ESVA 601049N 0160722E (*) 2.6 NM NNW 320 ft	15/33	850x40	Grass	Yes	91/96	123.550	Non-licensed AD Avesta flygklubb +46 (0)226 221 23 +46 (0)226 128 86 +46 (0)703 35 10 55 +46 (0)225 222 26 THR 15 displaced 50 m Glider flying
BORGLANDA ESMB 565147N 0163922E (*) 0.7 NM SW Borgholm 118 ft	03/21	625x50	Grass	No	-	123.550	Non-licensed AD Municipal +46 (0)485 104 00 (AD) +46 (0)706 62 07 95 PPR OCT-APR Right hand traffic circuit to RWY 03.
BORLÄNGE ESSD Details, see AD 2	14/32 12/30	2310x45 720x50	ASPH Grass	Yes No	TWR	Yes	Licensed, instrument AD Municipal

AERODROME Location Indicator Coordinates (ARP) Location Elevation (ft)	RWY	Dimensions (m)	Surface	Light	ATS Fuel	COM FREQ (MHz)	Category Owner/Operator TEL Fax Regulations and restrictions Remarks
BORÅS/Viared ESGE 574145N 0125042E (*) 3.5 NM SW 588 ft	04L/22R	800x18	ASPH	Yes	100LL 91/96UL Jet A1	123.525	Licensed AD Municipal OPR Borås flygplatsförening +46 (0)33 25 41 67 PPR during NOV-MAR Take-off only permitted MON-THU 0600-2100 (0500-2000) FRI 0600-1900 (0500-1800) SAT-SUN SEP-MAY 0700-1900 (0600-1800) SAT-SUN JUN-AUG 0700-1700 (0600-1600) For gliders right hand traffic circuit to RWY 04R. PCL on freq 123.525 MHz, 10 sec duration. After take-off RWY 22R/L turn left immediately.
	04R/22L	800x50	Grass	No			
BRATTFORSHEDE ESSM 593630N 0135444E (*) 588 ft	08/26	800x50	Grass	Yes	100LL O/R	-	Non-licensed AD Brattforshedens flygklubb +46 (0)553 210 71 APR-OCT extensive winchlaunching of gliders.
BUNGE ESVB 575100N 0190218E (*) 0.5 NM SE 66 ft	09/27	675x30	ASPH	No	-	123.400	Non-licensed AD Private +46 (0)498 22 11 92 +46 (0)702 15 30 00 PPR
	16/34	675x30	ASPH	No			
DALA-JÄRNA ESKD 603322N 0142238E (*) 5 NM ENE Vansbro 773 ft	03/21	900x24	ASPH	Yes	100LL	123.350	Licensed AD Västerdalarnas flygklubb +46 (0)281 203 82 +46 (0)281 202 60 THR 03 displaced 100 m.
EDSBY ESUY 612313N 0155000E (*) 1 NM NE 515 ft	11/29	700x40	Grass	No	80/87	123.550	Non-licensed AD Edsbyn flygklubb +46 (0)271 211 50 +46 (0)271 222 14 THR 11 displaced 160 m.
EKSHÄRAD ESKH 600917N 0133143E (*) 1.5 NM SSE 460 ft	15/33	540x45	Grass	No	100LL	123.450	Non-licensed AD Ekshärad flygklubb +46 (0)563 404 66 +46 (0)563 400 01 THR 15 displaced 115 m.
EKSJÖ/Ränneslätt ESMC 573959N 0145649E (*) 0.5 NM W 720 ft	01/19	1000x30	Grass	No	100LL	123.450	Non-licensed AD Norra Smålands flygklubb +46 (0)381 160 50 PPR TEL +46 (0)381 180 00 (112) THR 01 displaced 200 m. THR 19 displaced 120 m. Right hand traffic circuit to RWY 01. Within ES R39

AERODROME Location Indicator Coordinates (ARP) Location Elevation (ft)	RWY	Dimensions (m)	Surface	Light	ATS Fuel	COM FREQ (MHz)	Category Owner/Operator TEL Fax Regulations and restrictions Remarks
EMMABODA ESMA 563640N 0153623E (*) 442 ft	01/19	1300x30	ASPH	No	-	123.150	Non-licensed AD Municipal +46 (0)70 650 73 46 THR 01 displaced 650 m. Limited availability as AD used for car driving practices. Fence height 2 m 110 m before THR 19. PPR
ESKILSTUNA ESSU Details, see AD 2	18/36	1886x35	ASPH/ CONC	Yes	AFIS	Yes	Licensed, instrument AD Municipal
ESKILSTUNA/Ekeby ESSC 592302N 0162631E (*) 43 ft	05/23	850x150	Grass	No	91/96	123.200	Non-licensed AD Municipal +46 (0)16 51 34 89 +46 (0)16 14 03 57 Fax +46 (0)16 51 34 77 For gliding only PPR
ESLÖV ESME 555054N 0131942E (*) 1 NM NE 296 ft	15/33 04/22	650x50 630x50	Grass Grass	Yes No	100LL O/R	123.150	Licensed AD Municipal +46 (0)705 54 70 00 THR 04 displaced 90 m. PPR for take-off/landing exercises by visiting ACFT, +46 (0)705 54 70 00. RWY 04/22 not be used for repeated take-off/landing exercises. Right hand traffic circuit when RWY 04 and 33 is in use. Turn after take-off must not be initiated below 500 ft GND.
FAGERHULT ESMF 562316N 0132814E (*) 1 NM N 378 ft	17/35	530x30	Grass	No	-	-	Non-licensed AD Skånes Fagerhults flygklubb +46 (0)433 124 42 +46 (0)706 22 34 16 THR 17 displaced 100 m THR 35 displaced 30 m
FALKENBERG/Morup ESGF 565817N 0122321E (*) 36 ft	09/27	700x30	Grass	Yes	100LL	123.350	Non-licensed AD Falkenbergs flygklubb +46 (0)346 944 80 +46 (0)346 943 13
FALKÖPING ESGK Details, see AD 2	04/22	1316x30	ASPH	Yes	AFIS	Yes	Licensed, instrument AD Municipal
FJÄLLBACKA ESTF 583749N 0111813E (*) 1.5 NM NNE 6 ft	06/24	800x30	Grass	Yes	100 LL	123.200	Non-licensed AD Municipal +46 (0)525 180 00 (Exch) +46 (0)525 106 65 +46 (0)705 12 49 35 Fax +46 (0)525 616 17 PPR 1 SEP - 30 APR

AERODROME Location Indicator Coordinates (ARP) Location Elevation (ft)	RWY	Dimensions (m)	Surface	Light	ATS Fuel	COM FREQ (MHz)	Category Owner/Operator TEL Fax Regulations and restrictions Remarks
GAGNEF ESVG 603303N 0150441E (*) 2.7 NM S 575 ft	08/26	600x30	Grass	No	-	123.550	Non-licensed AD Gagnef-Mockfjärds flygklubb +46 (0)241 511 40 +46 (0)705 90 40 76 Right hand traffic circuit to RWY 08.
GARGNÄS ESUG 651819N 0175832E (*) 0.3 NM SE 980 ft	17/35	940x30	Grass	No	100LL	123.450	Non-licensed AD Municipal +46 (0)952 213 29 +46 (0)952 212 08 +46 (0)706 07 27 32 PPR THR 17 displaced 50 m THR 35 displaced 90 m Right hand traffic circuit to RWY 35.
GRYTTJOM ESKG 601710N 0172546E (*) 4.5 NM SW Tierp 105 ft	18/36	900x30	Grass	No	91/96 Jet A1	123.400	Non-licensed AD Stockholms fallskärmsklubb +46 (0)293 500 60 +46 (0)293 502 51 Right hand traffic circuit to RWY 36. MAY-OCT intensive parachute jumping. Rough RWY surface
GRÖNHÖGEN ESTG 561630N 0162512E (*) 0.5 NM N 6 ft	01/19	800x30	Grass	No	-	123.450	Non-licensed AD Private +46 (0)485 66 59 95 Fax +46 (0)485 66 59 99 PPR
GÄLLIVARE ESNG Details, see AD 2	12/30	1714x45	ASPH	Yes	AFIS	Yes	Licensed, instrument AD Municipal
GÄVLE ESSK Details, see AD 2	18/36	2000x45	ASPH	Yes	AFIS	Yes	Licensed, instrument AD Municipal
GÖTEBORG/Landvetter ESGG Details, see AD 2	03/21	3299x45	ASPH	Yes	TWR	Yes	Licensed, instrument AD The LfV Group
GÖTEBORG/Säve ESGP Details, see AD 2	01/19 04/22	2039x45 871x30	ASPH ASPH	Yes Yes	TWR/AFIS	Yes	Licensed, instrument AD Municipal
GÖTENE/Brännebrona ESGN 583443N 0133638E (*) 4.3 NM NE Götene 259 ft	12/30	600x40	Grass	No	91/96	123.400	Non-licensed AD Brännebrona flygklubb +46 (0)511 532 84 +46 (0)707 98 19 94
HAGFORS ESOH Details, see AD 2	18/36	1509x30	ASPH	Yes	AFIS	Yes	Licensed, instrument AD Municipal

AERODROME Location Indicator Coordinates (ARP) Location Elevation (ft)	RWY	Dimensions (m)	Surface	Light	ATS Fuel	COM FREQ (MHz)	Category Owner/Operator TEL Fax Regulations and restrictions Remarks
HAGSHULT ESMV 571732N 0140814E (*) 7 NM NNE Värnamo 555 ft	04/22	2050x40	ASPH	Yes	-	132.250	MIL, non-licensed AD FM/Swedish Armed Forces +46 (0)457 47 10 00 PPR Ronneby Airport Manager F17 TEL +46 (0)457 47 10 00
HALLVIKEN ESNA 634418N 0152732E (*) 8 NM SSW Strömsund 1119 ft	14/32	1000x20	ASPH	No	100LL 91/96UL	123.550	Non-licensed AD Municipal +46 (0)670 400 86 THR 14 displaced 200 m.
HALMSTAD ESMT Details, see AD 2	01/19	2261x40	ASPH	Yes	TWR	Yes	Licensed, instrument AD Municipal
HEDE/Hedlanda ESNC 622432N 0134450E (*) 6 NM E 1460 ft	06/24	1175x33	ASPH	No	100LL	123.150	Non-licensed AD Hedlanda Flygförening +46 (0)684 120 92 (AD) +46 (0)684 66 85 90
HEMAVAN TÄRNABY ESUT Details, see AD 2	15/33	1472x30	ASPH	Yes	AFIS	Yes	Licensed, instrument AD Municipal
HERRLJUNGA ESGH 580146N 0130629E (*) 3.8 NM SE 480 ft	18/36	900x70	Grass	No	100LL	123.650	Non-licensed AD Herrljunga flygklubb +46 (0)513 230 29 +46 (0)513 502 19 THR 18 displaced 75 m. THR 36 displaced 135 m.
HUDIKSVALL ESNH 614606N 0170450E (*) 2.7 NM NNW 95 ft	12/30	1320x30	ASPH	Yes	100LL Jet A1	123.200	Non-licensed AD Airlift Helicopter Sweden AB +46 (0)650 165 00 +46 (0)705 80 29 23 PPR THR 12 displaced 89 m. THR 30 displaced 180 m. Motor activities on RWY may occur.
HULTSFRED-VIMMERBY ESSF 573133N 0154924E NNW 2 NM Hultsfred 365 ft	12/30	1945x40	CONC	Yes	100LL O/R Jet A1 O/R	124.050	Non-licensed AD Private +46 (0)495 100 10 PPR PCL by 5 pulses of aprx 1 sec duration on freq 124.050 MHz.
HÄLLEFORS ESVH 595203N 0142525E (*) 6 NM NW 600 ft	18/36	720x15	Gravel	No	100LL	123.150	Non-licensed AD Hällefors flygklubb +46 (0)591 170 82 (AD) +46 (0)591 121 90 THR 18 displaced 130 m. THR 36 displaced 180 m. Right hand traffic circuit to RWY 36.

AERODROME Location Indicator Coordinates (ARP) Location Elevation (ft)	RWY	Dimensions (m)	Surface	Light	ATS Fuel	COM FREQ (MHz)	Category Owner/Operator TEL Fax Regulations and restrictions Remarks
HÄRNÖSAND/Myran ESUH 623801N 0175853E (*) 271 ft	10/28	800x23	Gravel	No	100LL	123.450	Non-licensed AD Härnösand flygklubb +46 (0)611 167 60 +46 (0)611 186 44 +46 (0)611 155 26 +46 (0)611 229 96 Right hand traffic circuit to RWY 28.
HÄSSLEHOLM/Bokeberg ESFA 560801N 0135244E (*) 3.8 NM ESE 105 ft	04/22	830x40	Grass	No	91/96UL	123.600	Non-licensed AD Hässleholm flygklubb +46 (0)44 853 64 PPR THR 22 displaced 120 m.
HÖGANÄS ESMH 561105N 0123433E (*) 1 NM SE 21 ft	14/32	800x50	Grass	Yes	100LL	123.550	Non-licensed AD Nordvästra Skånes Flygklubb +46 (0)42 34 29 80 (AD) +46 (0)42 34 91 53 THR 24 displaced 100 m. THR 32 displaced 100 m during darkness operations. For powered aircraft right hand traffic circuit to RWY 06 and 32. For gliders right hand traffic circuit to RWY 14 and 24. Lighted obstacle 194 ft GND W THR 06.
	06/24	510x50	Grass	No			
IDRE ESUE 615211N 0124122E 1 NM NW 1480 ft	15/33	1558x30	ASPH	Yes	-	-	Non-licensed AD Private +46 (0)706 74 04 45 THR 15 displaced 591 m. Right hand traffic circuit to RWY 33.
JOKKMOKK ESNJ 662948N 0200851E 10 NM SE 901 ft	14/32	2000x25	ASPH	Yes	AFIS	124.850	MIL, licensed AD FM/Swedish Armed Forces PPR 72 HR TEL: +46 (0)920 23 43 02
JÖNKÖPING ESGJ Details, see AD 2	01/19	2203x45	ASPH	Yes	TWR	Yes	Licensed, instrument AD The LfV Group
	11/29	600x25	Grass	No			
KALIXFORS ESUK 674555N 0201544E (*) 1550 ft	17/35	1200x40	ASPH	No	-	-	MIL, non-licensed AD FM/Swedish Armed Forces +46 (0)980 120 70 PPR
	05/23	900x40	ASPH	No			
	11/29	880x40	ASPH	No			
KALMAR ESMQ Details, see AD 2	16/34	2050x45	ASPH	Yes	TWR/APP	Yes	Licensed, instrument AD Municipal
	05/23	664x40	ASPH	No			
KARLSBORG ESIA Details, see AD 2	06/24	2289x40	ASPH	Yes	TWR	Yes	MIL, non-licensed AD FM/Swedish Armed Forces

AERODROME Location Indicator Coordinates (ARP) Location Elevation (ft)	RWY	Dimensions (m)	Surface	Light	ATS Fuel	COM FREQ (MHz)	Category Owner/Operator TEL Fax Regulations and restrictions Remarks
KARLSKOGA ESKK Details, see AD 2	03/21	1499x30	ASPH	Yes	AFIS	Yes	Licensed, instrument AD Municipal
KARLSTAD ESOK Details, see AD 2	03/21	2516x45	ASPH	Yes	TWR	Yes	Licensed, instrument AD The LFV Group
KATRINEHOLM ESVK 590120N 0161313E (*) 1 NM N 132 ft	15/33	700x40	Grass	No	91/96	123.200	Non-licensed AD Katrineholm flygklubb +46 (0)150 150 72 (AD) +46 (0)705 40 01 93 +46 (0)702 74 16 54 PPR THR 33 displaced 100 m. Right hand traffic circuit for powered aircraft when RWY 33 is in use.
KIRUNA ESNQ Details, see AD 2	03/21	2502x45	ASPH	Yes	TWR	Yes	Licensed, instrument AD The LFV Group
KRAMFORS-SOLLEFTEÅ ESNK Details, see AD 2	17/35	2001x45	ASPH	Yes	AFIS	Yes	Licensed, instrument AD Municipal
KRISTIANSTAD ESMK Details, see AD 2	01/19	2215x45	ASPH	Yes	TWR	Yes	Licensed, instrument AD Municipal
KÄGERÖD ESMJ 555942N 0130312E (*) 276 ft	11/29	800x35	Grass	No	-	-	Non-licensed AD Private +46 (0)418 802 50 +46 (0)418 802 51 PPR THR 11 displaced 200 m. THR 29 displaced 150 m.
KÖPING ESVQ 593139N 0155811E (*) 25 ft	07/25	700x50	Grass	Yes	100LL 91/96UL	123.150	Non-licensed AD Köping flygklubb +46 (0)221 204 45 +46 (0)708 63 92 99 PN THR 07 displaced 100 m. Right hand traffic circuit to RWY 25. Glider flying

AERODROME Location Indicator Coordinates (ARP) Location Elevation (ft)	RWY	Dimensions (m)	Surface	Light	ATS Fuel	COM FREQ (MHz)	Category Owner/Operator TEL Fax Regulations and restrictions Remarks
LANDSKRONA ESML 555640N 0125210E (*) 4.3 NM NNE 194 ft	12R/30L 12L/30R	1180x30 1050x90	ASPH Grass	Yes Yes	100LL 91/96UL Jet A1	123.525	Licensed AD Municipal +46 (0)418 750 10 Fax +46 (0)418 750 34 PPR for repeated take-offs and landings. THR 12R displaced 105 m. THR 30L displaced 60 m. Right hand traffic circuit to RWY 12R for powered aeroplanes and helicopters and to RWY 30R for gliders. Climb to 1000 ft GND until commencing turn. PCL on freq 123.525 MHz, 30 sec duration. Not avbl 2000-0600 (1900-0500). Motor activity may occur.
LAXÅ ESSH 585843N 0143958E (*) 1.3 NM ESE 389 ft	03/21	900x30	ASPH	Yes	91/96	123.400	Non-licensed AD Municipal +46 (0)584 851 00 +46 (0)584 851 38
LIDKÖPING ESGL Details, see AD 2	06/24	1990x45	ASPH	Yes	AFIS	Yes	Licensed, instrument AD Municipal
LINKÖPING/Malmen ESCF Details, see AD 2	01/19 08/26	2214x35 1870x37	ASPH ASPH	Yes Yes	TWR	Yes	MIL, licensed, instrument AD FM/Swedish Armed Forces
LINKÖPING/Saab ESSL Details, see AD 2	11/29	2130x40	ASPH	Yes	TWR	Yes	Licensed, instrument AD Private
LJUNGBY/Feringe ESMG 565701N 0135518E 7 NM NE Ljungby 538 ft	01/19	1150x30	ASPH	No	100LL Jet A1	122.250	Non-licensed AD Feringe flygklubb +46 (0)372 701 64 (AD) +46 (0)705 98 19 85 +46 (0)370 819 85 +46 (0)372 806 54 PPR Motor activities may occur.
LJUNGBYHED ESTL Details, see AD 2	11R/29L 11L/29R	2214x40 2010x40	CONC CONC	Yes Yes	TWR	Yes	Licensed, instrument AD Municipal
LJUSDAL ESUL 614901N 0160015E (*) 2.0 NM WSW 485 ft	09/27	620x35	Grass	No	100LL 91/96	123.200	Non-licensed AD Ljusdal flygklubb +46 (0)651 107 46 +46 (0)651 334 56 +46 (0)706 95 50 09

AERODROME Location Indicator Coordinates (ARP) Location Elevation (ft)	RWY	Dimensions (m)	Surface	Light	ATS Fuel	COM FREQ (MHz)	Category Owner/Operator TEL Fax Regulations and restrictions Remarks
LUDVIKA ESSG 600518N 0150547E 2 NM WSW Ludvika 894 ft	01/19	819x30	ASPH	Yes	91/96	122.100	Non-licensed AD Municipal +46 (0)705 52 11 64 +46 (0)702 72 50 88 +46 (0)703 44 97 75 Turbulence over RWY when wind from the east. Motor activities on RWY weekdays 1 APR-30 SEP 0600-1200 (0500-1100) 1 OCT-31 MAR 0600-1500 (0500-1400)
LULEÅ/Kallax ESPA Details, see AD 2	14/32	3350x45	ASPH	Yes	TWR	Yes	MIL, licensed, instrument AD FM/Swedish Armed Forces
LYCKSELE ESNL Details, see AD 2	14/32	2090x45	ASPH	Yes	AFIS	Yes	Licensed, instrument AD Municipal
MALMÖ ESMS Details, see AD 2	17/35 11/29	2800x45 800x18	ASPH ASPH	Yes No	TWR	Yes	Licensed, instrument AD The LFV Group
MALUNG/Skinnlanda ESVM 603932N 0134336E (*) 1.7 NM SSE 975 ft	16/34	800x23	ASPH	Yes	91/96	123.450	Non-licensed AD Malungs flygklubb +46 (0)280 120 95 +46 (0)280 129 81 +46 (0)705 88 23 16 Right hand traffic circuit when RWY 16 is in use. PCL on freq 123.450 MHz, 10 sec duration
MELLANSEL ESUI 632331N 0181914E (*) 13 NM NW Örnköldsvik 265 ft	09/27	795x35	Grass	No	91/96	123.400	Non-licensed AD Mellansels Flygklubb +46 (0)660 910 54 +46 (0)660 922 00 Further 235 m available in emergency when landing RWY 27.
MOHED ESUM 611728N 0165047E (*) 6 NM W Söderhamn 215 ft	12/30	800x30	ASPH	Yes	100LL	123.600	Non-licensed AD Municipal +46 (0)270 42 54 56 +46 (0)706 61 06 11
MORA/Siljan ESKM Details, see AD 2	16/34	1814x45	ASPH	Yes	AFIS	Yes	Licensed, instrument AD Municipal
MUNKFORS ESKO 594756N 0132926E (*) 1.6 NM S 279 ft	03/21	700x40	Grass	No	100LL	-	Non-licensed AD Munkfors flygklubb +46 (0)552 303 89 (AD) +46 (0)563 510 74 Hangar

AERODROME Location Indicator Coordinates (ARP) Location Elevation (ft)	RWY	Dimensions (m)	Surface	Light	ATS Fuel	COM FREQ (MHz)	Category Owner/Operator TEL Fax Regulations and restrictions Remarks
NORRKÖPING/Kungsängen ESSP Details, see AD 2	09/27 11/29	2203x45 600x35	ASPH Grass	Yes Yes	TWR	Yes	Licensed, instrument AD Municipal
NORRTÄLJE ESSN 594358N 0184147E (*) 1.6 NM S 40 ft	07/25	650x18	ASPH	No	100LL	123.325	Non-licensed AD Roslagens flygklubb +46 (0)176 163 08 +46 (0)176 167 77 Right hand traffic circuit to RWY 07. PPR 15 APR-15 NOV TUE-WED 0600-1100 (0500-1000).
OPTAND ESNM 630731N 0144830E (*) 5 NM SE Östersund 1236 ft	18/36 15/33	1000x18 750x40	ASPH Grass	Yes No	100LL	123.550	Non-licensed AD Östersunds flygklubb +46 (0)63 352 45 +46 (0)63 51 01 50 Right hand traffic circuit to RWY 33 and 36. Situated near restricted area ES R08C.
ORSA ESNR 611132N 0144309E (*) 1 NM WNW Mässbacken 683 ft	03/21	1000x30	ASPH	No	-	123.400	Non-licensed AD Orsa Tallhed Flygsällskap +46 (0)250 55 01 47 +46 (0)705 48 13 81 +46 (0)706 38 10 70 +46 (0)762 73 11 01 Motor activities on RWY may occur. Grass area preferably for ultra light, winchlaunching of gliders and parachute jumping.
OSKARSHAMN ESMO Details, see AD 2	01/19	1500x30	ASPH	Yes	AFIS	Yes	Licensed, instrument AD Municipal
OVIKEN ESUO 630230N 0140005E (*) 1640 ft	18/36	900x40	Grass	No	91/96	123.150	Non-licensed AD Gräftåvallens flygklubb +46 (0)706 05 95 55 PPR Hangar
PAJALA-YLLÄS ESUP Details, see AD 2	11/29	2300x45	ASPH	Yes	TWR/AFIS	Yes	Licensed, instrument AD Municipal
PITEÅ ESNP 652354N 0211539E (*) 8 NM NW 43 ft	16/34	1000x25	ASPH	Yes	100LL Jet A1	123.550	Non-licensed AD Piteå flygklubb +46 (0)911 623 15 +46 (0)706 87 38 64 PPR
RAMSELE ESUR 632925N 0162901E (*) 2.7 NM S 660 ft	14/32	740x30	Grass	No	100LL 91/96	123.500	Non-licensed AD Ramsele flygklubb +46 (0)623 200 05 +46 (0)623 320 18 THR 14 displaced 30 m. THR 32 displaced 60 m.

AERODROME Location Indicator Coordinates (ARP) Location Elevation (ft)	RWY	Dimensions (m)	Surface	Light	ATS Fuel	COM FREQ (MHz)	Category Owner/Operator TEL Fax Regulations and restrictions Remarks
RONNEBY ESDF Details, see AD 2	01/19	2331x45	ASPH	Yes	TWR	Yes	MIL, licensed instrument AD FM/Swedish Armed Forces
RÅDA ESFR 582953N 0130317E (*) 230 ft	18/36	2000x35	ASPH	Yes	-	-	MIL, non-licensed AD FM/Swedish Armed Forces +46 (0)510 47 70 00 (Airport manager) PPR Permission will be granted in exceptional cases only.
SANDVIK ESFS 570406N 0165151E (*) 16 NM NNE Borgholm 36 ft	17/35	600x25	Grass	No	-	123.450	Non-licensed AD Private +46 (0)485 489 30 +46 (0)705 48 42 80 PPR Available APR-SEP
SILJANSNÄS ESVS 604706N 0144938E (*) 1 NM NW 611 ft	14R/32L 14L/32R	850x16 850x35	ASPH Grass	No No	100LL 91/96	123.550	Non-licensed AD Siljansnäs flygklubb +46 (0)247 228 80 +46 (0)247 228 51 Right hand traffic circuit to RWY 14.
SJÖBO SÖVDE ESMI 553554N 0134038E (*) 2 NM SSW Sjöbo 118 ft	12/30	800x50	Grass	Yes	100LL	123.650	Licensed AD Municipal +46 (0)416 160 51 +46 (0)416 160 28 For powered aircraft right hand traffic circuit when RWY 30 is in use. For gliders right hand traffic circuit when RWY 12 is in use. APR-NOV extensive winch launching of gliders.
SKELLEFTEÅ ESNS Details, see AD 2	10/28	2100x45	ASPH	Yes	TWR	Yes	Licensed, instrument AD The LfV Group
SKÖVDE ESGR Details, see AD 2	01/19	1736x30	ASPH	Yes	AFIS	Yes	Licensed, instrument AD Municipal
SMÅLANDSSTENAR ESMY 571007N 0132624E (*) 540 ft	04/22	800x15	ASPH	No	100LL	123.200	Non-licensed AD AB Varmförzinkning +46 (0)371 343 00 +46 (0)704 22 20 00 PPR After take-off RWY 22 turn right immediately, climb on track 235° to MNM 1000 ft GND or during MNM 1 minute before commencing turn.
SOLLEFTEÅ ESNB 631016N 0165908E (*) 2.4 NM WSW 433 ft	14/32	820x30	ASPH	Yes	91/96	122.350	Non-licensed AD Municipal +46 (0)620 214 00 +46 (0)620 216 81

AERODROME Location Indicator Coordinates (ARP) Location Elevation (ft)	RWY	Dimensions (m)	Surface	Light	ATS Fuel	COM FREQ (MHz)	Category Owner/Operator TEL Fax Regulations and restrictions Remarks
STOCKHOLM/Arlanda ESSA Details, see AD 2	01L/19R	3301x45	ASPH/ CONC	Yes	TWR	Yes	Licensed, instrument AD The LFV Group
	01R/19L	2500x45	ASPH	Yes			
	08/26	2500x45	ASPH/ CONC	Yes			
STOCKHOLM/Barkarby ESKB 592444N 0175322E (*) 50 ft	06/24	990x40	ASPH	Yes	100LL 91/96	123.550	Non-licensed AD Barkarby flygklubb Answerphone +46 (0)8 752 83 80 Right hand traffic circuit to RWY 24. IFR departure see AD 2 ESSB para 2.22. TGL with helicopter not permitted. ATZ established, ref ENR 2.2
STOCKHOLM/Bromma ESSB Details, see AD 2	12/30	1668x45	ASPH	Yes	TWR/AFIS	Yes	Licensed, instrument AD The LFV Group
STOCKHOLM/Skavsta ESKN Details, see AD 2	08/26	2878x45	ASPH	Yes	TWR	Yes	Licensed, instrument AD Private
	16/34	2039x40	ASPH	Yes			
STOCKHOLM/Skå-Edeby ESSE 592042N 0174426E (*) 10 NM W 17 ft	11/29	800x50	Grass	No	100LL	123.200	Non-licensed AD Municipal +46 (0)705 48 85 85 PPR Answerphone +46 (0)8 560 405 74 Helicopter traffic not accepted exc police and rescue operations. ATZ established, ref ENR 2.2 Hangar and repair.
	03/21	650x65	Grass	No			
STOCKHOLM/Västerås ESOW Details, see AD 2	01/19	2581x46	ASPH	Yes	TWR	Yes	Licensed, instrument AD Municipal
STORUMAN ESUD Details, see AD 2	15/33	2283x40	ASPH/ CONC	Yes	AFIS	Yes	Licensed, instrument AD Municipal
STORVIK/Lemstanäs ESOL 603516N 0163512E (*) 210 ft	06/24	620x23	ASPH	No	100LL	123.550	Non-licensed AD Västra Gästrike flygklubb +46 (0)290 375 97 Right hand traffic circuit to RWY 06. THR 06 displaced 150 m.
STRÖMSTAD/Näsinge ESGS 590101N 0112037E (*) 7 NM NE 115 ft	03/21	906x35	Grass	Yes	100LL JET A1	123.550	Licensed AD Municipal +46 (0)526 190 00 (Exch) +46 (0)526 311 37 +46 (0)526 312 30 PPR

AERODROME Location Indicator Coordinates (ARP) Location Elevation (ft)	RWY	Dimensions (m)	Surface	Light	ATS Fuel	COM FREQ (MHz)	Category Owner/Operator TEL Fax Regulations and restrictions Remarks
SUNDBRO ESKC 595522N 0173212E (*) 5 NM NW Uppsala 62 ft	03/21 06/24 14/32	630x40 500x40 435x40	Grass Grass Grass	Yes No No	100LL 91/96	123.350	Non-licensed AD Municipal +46 (0)18 35 70 13 +46 (0)709 79 66 87 +46 (0)704 93 32 40 PPR Situating within Uppsala CTR. Right hand traffic circuit to RWY 03 and 06. TKOF RWY 06: Climb on 045° MAG for 1 min until turn. TKOF RWY 21: Climb on 220° MAG. PCL on freq 123.350 MHz, 10 sec duration.
SUNDSVALL-HÄRNÖSAND ESNN Details, see AD 2	16/34	1950x45	ASPH	Yes	TWR	Yes	Licensed, instrument AD The LfV Group
SUNNE ESKU 595137N 0130646E (*) 1.5 NM NW 380 ft	01/19	770x100	Grass	No	100LL	123.200	Non-licensed AD Municipal +46 (0)565 101 11 +46 (0)565 77 01 55 +46 (0)703 73 05 66 THR 01 displaced 130 m.
SVEG ESND Details, see AD 2	09/27	1702x30	ASPH	Yes	AFIS	Yes	Licensed, instrument AD Municipal
SÄTENÄS ESIB Details, see AD 2	01/19 11/29	2264x40 1933x40	ASPH ASPH	Yes Yes	TWR	Yes	MIL, licensed, instrument AD FM/Swedish Armed Forces
SÄFFLE ESGY 590528N 0125730E (*) 2.7 NM S 151 ft	01/19	870x50	Grass	No	100LL 91/96	123.600	Licensed AD Säffle flygklubb +46 (0)533 180 29 +46 (0)532 181 31 +46 (0)706 78 17 71 THR 19 displaced 180 m.
SÖDERHAMN ESNY Details, see AD 2	12/30	2524x40	ASPH	Yes	AFIS	Yes	Licensed, instrument AD Municipal
TIDAHOLM/Bämmelshed ESGD 581131N 0135944E (*) 456 ft	04/22	675x50	Grass	No	91/96	123.650	Non-licensed AD Tidaholms flygklubb +46 (0)502 330 84 +46 (0)708 33 08 41 Right hand traffic circuit to RWY 22. Downdraft may occur when easterly winds.
TIERP ESKT 602042N 0172519E (*) 2.7 NM W Tierp 129 ft	16/34	1000x35	ASPH	No	91/96	123.400	Non-licensed AD Municipal OPR: Tierps flygplatsförening +46 (0)293 540 35 Norra Upplands flygklubb +46 (0)703 36 99 10 Right hand traffic circuit to RWY 34.

AERODROME Location Indicator Coordinates (ARP) Location Elevation (ft)	RWY	Dimensions (m)	Surface	Light	ATS Fuel	COM FREQ (MHz)	Category Owner/Operator TEL Fax Regulations and restrictions Remarks
TOMELILLA ESTO 553232N 0140000E (*) 1.5 NM E 220 ft	09/27	840x30	Grass	No	100LL	123.650	Non-licensed AD HB Tomelilla Airport +46 (0)417 51 11 96 +46 (0)417 320 30 PPR
TORSBY ESST Details, see AD 2	16/34	1591x30	ASPH	Yes	AFIS	Yes	Licensed, instrument AD Municipal
TROLLHÄTTAN-VÄNERSBORG ESGT Details, see AD 2	15/33	1710x30	ASPH	Yes	TWR	Yes	Licensed, instrument AD Municipal
UDDEVALLA/Backamo ESGA 581038N 0115825E (*) 10.4 NM S Uddevalla 424 ft	06/24	760x30	Grass	No	91/96 100LL	123.550	Non-licensed AD Municipal +46 (0)522 233 65 +46 (0)705 52 33 65 +46 (0)522 69 60 00 PPR
UDDEVALLA/Rörkärr ESGU 582204N 0114631E (*) 5.0 NM NW 120 ft	03/21	655x30	Grass	No	100LL	123.550	Non-licensed AD Private +46 (0)522 824 14 +46 (0)522 355 55 PPR
UMEÅ ESNU Details, see AD 2	14/32	2302x45	ASPH	Yes	TWR	Yes	Licensed, instrument AD The LfV Group
UPPSALA ESCM Details, see AD 2	08/26 03/21	2010x40 1905x40	ASPH ASPH	Yes Yes	TWR/APP	Yes	MIL, non-licensed AD FM/Swedish Armed Forces
VARBERG ESGV 570729N 0121341E (*) 1.5 NM NW 3 ft	06/24 12/30	600x50 560x40	Grass Grass	Yes Yes	91/96 100LL	123.150	Licensed AD Municipal +46 (0)340 198 00 +46 (0)340 150 40 PPR 1 dec-15 apr. Special permission required to use RWY 06/24. PCL on freq 123.150 MHz, 10 sec duration.
VELLINGE ESTT 552346N 0130131E (*) 12 ft	03/21	600x30	Grass	No	100LL	123.400	Non-licensed AD Södersläotts flygklubb +46 (0)410 33 04 50 +46 (0)708 12 86 14 +46 (0)708 16 22 11 +46 (0)705 61 26 03 Obstacle 1 NM NE AD PPR Right hand traffic circuit to RWY 03.
VIDSEL ESPE Details, see AD 2	11/29	2230x35	ASPH	Yes	TWR	Yes	MIL, non-licensed AD FM/Swedish Armed Forces

AERODROME Location Indicator Coordinates (ARP) Location Elevation (ft)	RWY	Dimensions (m)	Surface	Light	ATS Fuel	COM FREQ (MHz)	Category Owner/Operator TEL Fax Regulations and restrictions Remarks
VILHELMINA ESNV Details, see AD 2	10/28	1502x30	ASPH	Yes	AFIS	Yes	Licensed, instrument AD Municipal
VISBY ESSV Details, see AD 2	03/21	2000x45	ASPH	Yes	TWR	Yes	Licensed, instrument AD The LFV Group
	10/28	1100x40	Grass	No			
VISINGSÖ ESSI 580555N 0142409E (*) 309 ft	15/33	800x25	Grass	No	-	123.500	Non-licensed AD Jönköpings flygklubb +46 (0)390 402 77 +46 (0)36 31 12 20
	01/19	600x25	Grass	No			
VÄNGSÖ ESSZ 590604N 0171240E (*) 4.5 NM NW Gnesta 56 ft	03/21	630x50	Grass	No	91/96	123.350	Non-licensed AD Östra Sörmlands flygklubb +46 (0)158 310 41 +46 (0)158 312 12 PPR during darkness, +46 (0)158 143 23 PCL RWY 15/33 on 123.35 MHz, 10 sec duration. THR 03 displaced 240 m. THR 33 displaced 85 m.
	15/33	620x35	Grass	Yes	100LL		
VÄSTERVIK ESSW 574648N 0163125E (*) 4 NM NW 129 ft	15R/33L	800x30	ASPH	Yes	100LL Jet A1	122.100	Non-licensed AD Municipal +46 (0)490 240 50 +46 (0)490 880 00 PCL on freq 122.100 MHz, 10 sec duration. PPR +46 (0)703 98 27 30
	15L/33R	800x60	Grass	Yes			
VÄSTERÅS/Johannisberg ESSX 593433N 0163011E (*) 2.5 NM SW 25 ft	05/23	850x23	ASPH	Yes	100LL	123.650	Non-licensed AD Municipal +46 (0)21 13 56 12 Right hand traffic circuit when RWY 05 is in use. Take off and landing exercises and parachute jumping not allowed MON-SAT and HOL 2000-0800 (1900-0700) SUN 1 MAY-31 AUG 1700-0800 (1600-0700)
VÄXJÖ/Kronoberg ESMX Details, see AD 2	01/19	2103x45	ASPH	Yes	TWR	Yes	Licensed, instrument AD Municipal
ÄLLEBERG ESGC 580805N 0133609E (*) 3 NM SE Falköping 1099 ft	03/21	550x30	Grass	No	100LL 91/96	123.400	Non-licensed AD KSAK +46 (0)515 371 51 PPR
ÄNGE/Tälje ESUJ 623355N 0155005E (*) 427 ft	14/32	720x30	Grass	No	100LL	123.150	Non-licensed AD Änge flygklubb +46 (0)690 222 50 +46 (0)690 230 08

AERODROME Location Indicator Coordinates (ARP) Location Elevation (ft)	RWY	Dimensions (m)	Surface	Light	ATS Fuel	COM FREQ (MHz)	Category Owner/Operator TEL Fax Regulations and restrictions Remarks
ÅRE ÖSTERSUND ESNZ Details, see AD 2	12/30	2500x45	ASPH	Yes	TWR/APP	Yes	Licensed, instrument AD The LfV Group
ÅSELE ESUS 640933N 0171628E (*) 2.2 NM W 1011 ft	12/30	1200x30	Grass	No	100LL	123.600	Non-licensed AD Municipal +46 (0)941 140 00 THR 12 and 30 displaced 100 m.
ÄLMHULT/Möckeln ESMU 563414N 0140959E (*) 2.5 NM NNE 480 ft	03/21	604x30	Grass	No	91/96 100LL	123.600	Non-licensed AD Älmhults flygklubb +46 (0)476 147 44 +46 (0)705 18 55 22 Right hand traffic circuit to RWY 03.
ÄLVSBYRN ESUV 653845N 0210341E (*) 1.1 NM SE 227 ft	04/22	730x30	Grass	No	100LL	123.350	Non-licensed AD Älvsbyn flygklubb +46 (0)929 558 10 +46 (0)929 558 16 THR 04 displaced 90 m. THR 22 displaced 80 m.
ÄNGELHOLM ESTA Details, see AD 2	14/32	1945x45	ASPH	Yes	TWR	Yes	Licensed, instrument AD The LfV Group
ÖLANDA ESMZ 571943N 0170301E (*) 5 NM N Böda 27 ft	15/33	600x23	ASPH	No	-	123.650	Non-licensed AD Ölanda flyg- och motorklubb +46 (0)485 281 41 (AD JUN-AUG) info +46 (0)705 79 47 36 PPR
ÖREBRO ESOE Details, see AD 2	01/19	2602x45	ASPH	Yes	TWR	Yes	Licensed, instrument AD Municipal
ÖRESTEN ESGM 572643N 0123856E (*) 5.4 NM SW Kinna 378 ft	06/24	680x35	Grass	No	100LL O/R	123.200	Non-licensed AD Öresten flygklubb +46 (0)320 400 23 +46 (0)320 552 75 +46 (0)300 54 38 30
ÖRNSKÖLDSVIK ESNO Details, see AD 2	12/30	2014x45	ASPH	Yes	TWR	Yes	Licensed, instrument AD The LfV Group
ÖVERKALIX ESNE 663148N 0222118E (*) 17 NM NW 295 ft	05/23	900x36	Grass	No	100LL O/R	123.200	Non-licensed AD Överkalix flygklubb +46 (0)926 100 09 +46 (0)10 225 12 78 PPR