

## IMPLEMENTERING AV "ESTABLISHED ON RNP AR (EoR)" PÅ STOCKHOLM-ARLANDA FLYGPLATS (ESSA)

### Introduktion

Från 6 oktober 2025 implementerar LFV och Swedavia separationsstandarder relaterade till inflygningar med Required Navigation Performance Authorization Required (RNP AR APCH).

Konceptet Established on RNP AR (EoR) förändrar kravet på separation mellan ett luftfartyg som genomför en RNP AR-inflygning på en bana och ett luftfartyg som är etablerat på en ILS-inflygning på en parallell bana.

På ESSA kommer publicerade RNP AR APCH-inflygningsprocedurer till bana 01L/19R att användas medan ILS-inflygningar till bana 01R/19L pågår.

AIP SUP kommer att ges ut innan 6 oktober innehållande vidare information och instruktioner relaterat till införandet av EoR.

### Bakgrund

EoR syftar på en separationsstandard som används vid samtidiga, oberoende, parallella inflygningar.

Det nuvarande kravet på 1 000 fots vertikal separation eller 3 nautiska mils lateral separation kommer inte längre att krävas mellan ett luftfartyg som är etablerat på en RNP AR-inflygning före en särskild punkt som används av flygtrafikledningen (ATC), och ett luftfartyg som är etablerat på en ILS-inflygning till en angränsande parallell bana.

EoR ökar säkerheten vid oberoende parallella inflygningar genom att avsevärt minska den tid då båda luftfartygen befinner sig "sida vid sida" på samma höjd under den sista delen av inflygningen.

För att stödja EoR-operationer har breakout-procedurer upprättats för att upprätthålla separation vid navigeringsfel eller avvikelser i inflygningen. Klareringar från flygledaren kopplade till en breakout-procedur kommer att innefatta radarvektorering och höjddklareringar.

Om ett luftfartyg, efter att ha blivit klarerad på en RNP AR-procedur, inte längre kan fortsätta att följa proceduren eller hålla sig inom RNP AR-procedurens gränsvärden, ska flygledaren **omedelbart** informeras, och piloten kommer att instrueras att genomföra en lämplig breakout-procedur.

### Operativa överväganden

Ett särskilt godkännande från behörig myndighet (state of operator/ state of registry) krävs för att genomföra RNP AR-inflygningar. EoR kan användas på Stockholm-Arlanda flygplats vid samtidiga oberoende parallella inflygningar när rapporterad molnbas inte är lägre än 1 000 fot AMSL. Automatic Terminal Information Service (ATIS) ska ange när samtidiga oberoende parallella inflygningar är i bruk.

EoR kommer inte att användas vid rapporter om vindskjuvning på finalen.

## ESTABLISHED ON RNP AR (EoR) IMPLEMENTATION AT STOCKHOLM-ARLANDA AD (ESSA)

### Introduction

From 6 October 2025, LFV and Swedavia are implementing separation standards related to Required Navigation Performance Authorization Required approaches (RNP AR APCH).

The Established on RNP AR (EoR) concept changes the requirement to separate aircraft conducting an RNP AR approach on one runway and an aircraft established on an ILS approach on a parallel runway.

At ESSA, published RNP AR APCH procedures to RWY 01L/19R will be used while ILS approaches to RWY 01R/19L are underway.

AIP SUP will be issued before October 6, including further information and instructions related to the implementation of EoR.

### Background

EoR refers to a separation standard to be utilized during simultaneous independent parallel runway operations.

The existing requirement of 1000 feet vertical or 3 nautical miles lateral separation will not be required between an aircraft established on RNP AR approach prior to a designated point used by air traffic control (ATC), and an aircraft established on the ILS approach of an adjacent parallel runway.

EoR increases safety during independent parallel runway operations as a result of a significant reduction in the exposure time where both aircraft are "side by side," at the same altitude on final approach.

To support EoR operations, break-out procedures have been established to ensure separation in the event of a navigation error or approach irregularity. ATC instructions associated with a break-out procedure will involve radar vectors and altitude assignments.

If, after an aircraft has been cleared on an RNP AR procedure, the aircraft becomes unable to continue executing the procedure or adhere to the containment of the RNP AR procedure, the controller must be notified **immediately**, and the pilot shall be instructed to execute an appropriate breakout procedure.

### Operational considerations

A special approval from competent authority (state of operator/ state of registry) is required to conduct RNP AR approaches. EoR can be used at ESSA during simultaneous independent parallel runway operations when the reported cloud base is not lower than 1000 feet AMSL. Automatic terminal information service (ATIS) will indicate when simultaneous independent parallel runway operations are in effect.

EoR will not be used when there are reports of windshear on final approach.

Flygplan med RNP AR-kapacitet identifieras för ATC via ICAO PBN-koden "T1" i den operativa färdplanen. Därför behöver besättningar inte informera ATC om sin RNP AR-status. När EoR är i bruk kommer följande RNP AR-procedurer att användas: RNPY RWY 01L (AR), RNPY RWY 19R (AR), RNPX RWY 19R (AR)

RNP AR capable aircraft will be identified to ATC by the ICAO PBN "T1" code on the operational flight plan. Therefore, aircrews are not required to advise ATC of their RNP AR status. When EoR operations are in use, the following RNP AR procedures will be used: RNPY RWY 01L (AR), RNPY RWY 19R (AR), RNPX RWY 19R (AR)

- SLUT -

- END -