

FLYGTRAFIKTJÄNST

Om du inte kan ge en klarering direkt, lägg då även till att piloten tillsvidare ska kvarligga i okontrollerad luft.



Exempel: "KVARLIGG UTANFÖR KONTROLLERAT LUFT-RUM (ev. ge orsak), JAG ÅTERKOMMER."

Säg vad du förväntar dig av piloten om en klarering inte kan ges omgående. Ge VFR-piloter service så långt det är möjligt och det inte inkräktar på flygkontrolluppgiften.



Exempel: "FORTSÄTT UNDER STOCKHOLM TMA OCH UTANFÖR ARLANDA OCH BROMMA KONTROLLZON."

Var extra uppmärksam vid skolflygningar då en stor del av kapaciteten hos den blivande piloten går åt till mer än kartläsande.



Ropa gärna i förebyggande syfte när du ser ett eko som riskerar att bli ett luftrumsintrång.



Ge förslag till kontaktinstruktioner till piloter då inte alla flygkartor innehåller frekvenser. Piloten kan även ha fokus på att undvika andra hinder och riskera att missa var kontrollerad luft börjar och slutar.



Exempel: "SE-AAA, DU NÄRMAR DIG XXX TMA. FÖR KLARERING I XXX TMA FÖRESLÅR JAG ATT DU KON-TAKTAR XXX PÅ 123.45."

BAKGRUNDSKARTA EJ FÖR NAVIGATION.



INFORMATION OM LUFTRUMSINTRÅNG

TIPS TILL DIG SOM FLYGER VFR, ELLER ARBETAR INOM FLYGTRAFIKTJÄNST

Detta material är ett resultat av händelserapporteringen och har tagits fram som ett led i arbetet mot luftrumsintrång.

Informationen är framtagen av Transportstyrelsen i samarbete med KSAK och LFV.



 **TRANSPORT
STYRELSEN**

Transportstyrelsen
601 73 Norrköping
www.transportstyrelsen.se

PILOT – PLANERING

- ▶▶ Ta del av AIP och NOTAM där information finns om bland annat öppettider, navigationshjälpmedel och restriktionsområden.
- ▶▶ Planera bränsle för alternativa flygvägar för den händelse att klarering inte kan ges enligt den kortaste vägen.
- ▶▶ Planera din kartläsning och identifiera de punkter där du kommer behöva klareringar eller tillstånd för att få fortsätta. Detta gäller bland annat in- och utpasseringspunkter, luftrumsundersidor och restriktionsområden.
- ▶▶ Det är vanligt att luftrumsintrång sker i kanten av kontrollerad luft. Planera din flygning med marginal till kontrollerade luftrum eller restriktionsområden som du inte har för avsikt att passera igenom.
- ▶▶ Ha en lista med aktuella frekvenser tillgänglig.
- ▶▶ Kom ihåg att en godkänd ATS-färdplan **inte är en klarering**, men den ger **flygtrafikledningen kännedom** om din flygning och du får **alarmeringstjänst** om något skulle hända.
- ▶▶ Använd kartmaterial som är aktuellt.

PILOT – UNDER FLYGNING

- ▶▶ Kommunicera med flygtrafikledningen och begär klarering i god tid. Var förberedd på väntläge om klarering ej kan ges.
- ▶▶ När du flyger VFR är det **ditt ansvar** att skifta frekvens och begära klarering **innan** du kommer in i kontrollerat luftrum. Ta inte för givet att du blir anvisad frekvens och överlämnad till annan kontrollenhet. Detta är en service i mån av tid.
- ▶▶ Fråga områdeskontrollen om du är osäker på om ett kontrollerat luftrum är öppet. Kontrollerat luftrum kan öppnas ad hoc (utanför publicerade öppettider) på grund av extraflygningar.
- ▶▶ Använd standardfraseologi. Fråga efter en klarering. Det kan uppstå missförstånd om du enbart berättar om din avsikt.
- ▶▶ Kom ihåg att ”STAND BY”, ”ROGER”, ”CALL YOU BACK”, tilldelning av transponderkod och ”RADAR CONTACT” **inte** är klareringar.

- ▶▶ Använd radionavigationshjälpmedel för att kontrollera din position där möjlighet finns.
- ▶▶ Kom ihåg kravet på dubbelriktad radiokommunikation och att du informerar om dina avsikter när du ska flyga genom TIA/TIZ.
- ▶▶ GPS är inte ett primärt navigationshjälpmedel, men kan användas för att jämföra din GPS-position mot flygkartan under flygning. En GPS med utgången databas (eller komplicerat användargränssnitt) kan bli ett hinder istället för en hjälp.
- ▶▶ En höjdrapporterande transponder gör att du syns, både hos flygledaren och hos flygplan som är utrustade med TCAS. För flygning i kontrollerad luft är transponder obligatoriskt. Om ditt flygplan är utrustat med transponder ska den alltid vara tillslagen.