



En flyging fra A til Å

En studie i radiobruk

# Turen vi skal fly

FPL-LNDAY-VG

-C172/L-SD/C

-ENDU1500

-N0100VFR SØRREISA TOVIK SKARSTAD TYSFJORD

LEIRFJORDEN VÅGØY

-ENBO0145 ENEV

- )

(Slik ser en reiseplan ut hos luftrafikktenesten)

# Hvorfor er det viktig med korrekt radio bruk?



- Gjør det lettere for andre piloter og lufttrafikkjenesten å forstå dine hensikter.
- Reduserer muligheten for misforståelser
- Får du den tjenesten du tror du får?

# En tur fra ENDU til ENBO



ATIS "X" sier du skal kalle opp på 118.80MHz

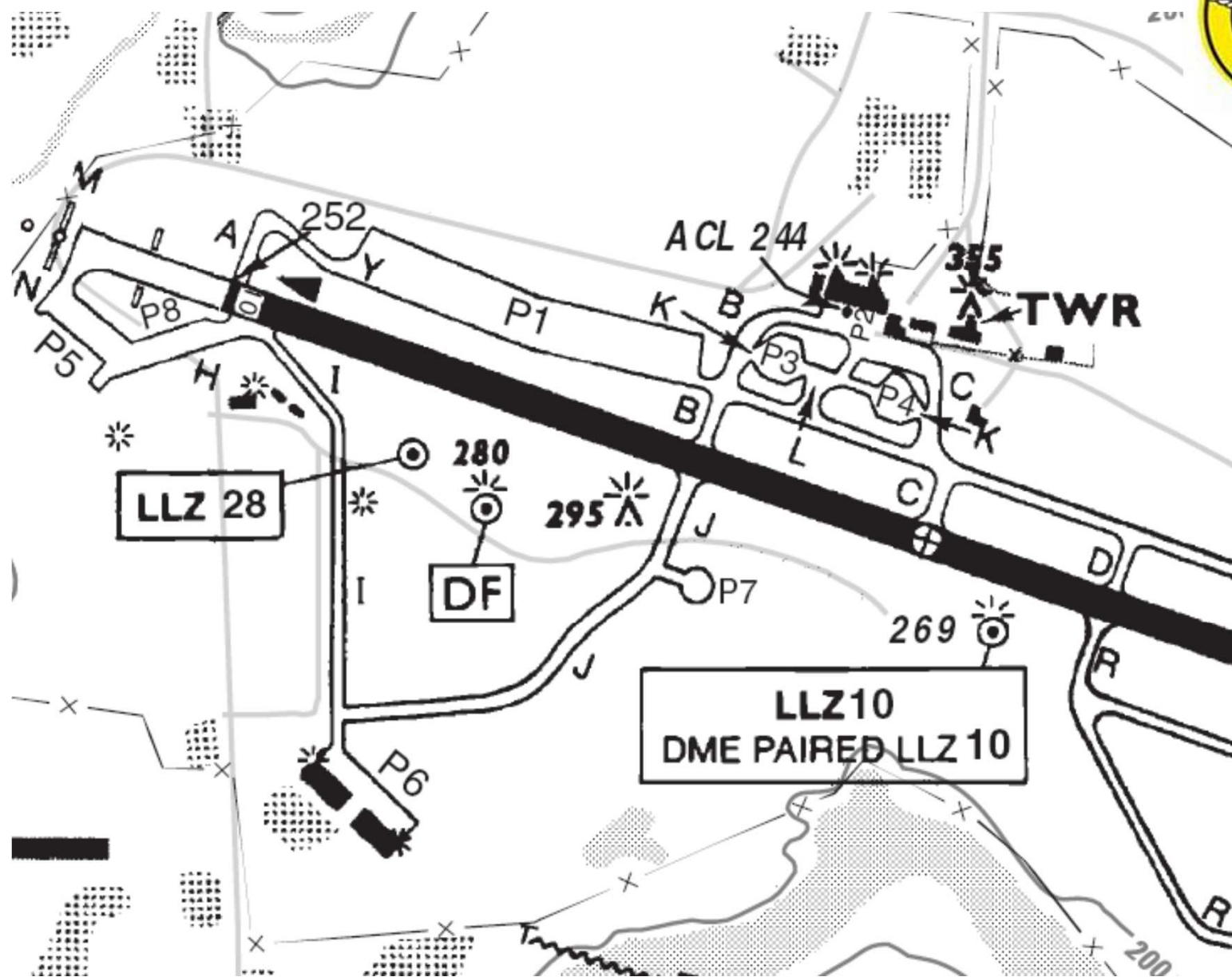
"Bardufoss TWR, LNDAY"

"LNDAY, Bardufoss og ahead

"Bardufoss, L-AY request taxi, information X, QNH1013  
VFR flight to Bodø according to flightplan"

"L-AY, QNH correct, taxi via B and Y to holding point RWY10

"Taxi via B to holding point RWY10, L-AY"





## Før avgang

"Bardufoss, L-AY ready holding point RWY10"

"L-AY, cleared to leave CTR via VFR route Sørreisa - Espenes, Squawk 0145"

~~"Cleared take off via route Sørreisa - Espenes, Squawk 0145, L-AY"~~

"Cleared to leave CTR VFR route Sørreisa - Espenes, L-AY"

"L-AY, vind calm RWY10 cleared for Take off"

"RWY10 cleared for take off, L-AY"



# Utflyging fra CTR

Passering av meldepunkter som er obligatoriske:

Kontra de som ikke er obligatoriske:



"Bardufoss, L-AY, Sørreisa 1800 feet"

"L-AY, roger"

"Bardufoss, L-AY, Espenes 2500 feet"

"L-AY roger, no reported traffic enroute Tovik"

Her kan man selvsagt forlate alle frekvensen gitt at man holder seg i ukontrollert luft, i så fall:

"Bardufoss, L-AY leaving frequency"

# Underveis

Om man allikevel bestemmer seg for å motta FIS:

I dette eksempel gjør vi alt det, 118.80MHz

Du passerer etter hvert under TMA grensen mellom Evenes og Bardufoss TMA

"Bardufoss, L-AY, Northern side of Andørja, leaving freq for Evenes TWR"

"L-AY roger, good bye"





# Sjekke inn med underveis enhet

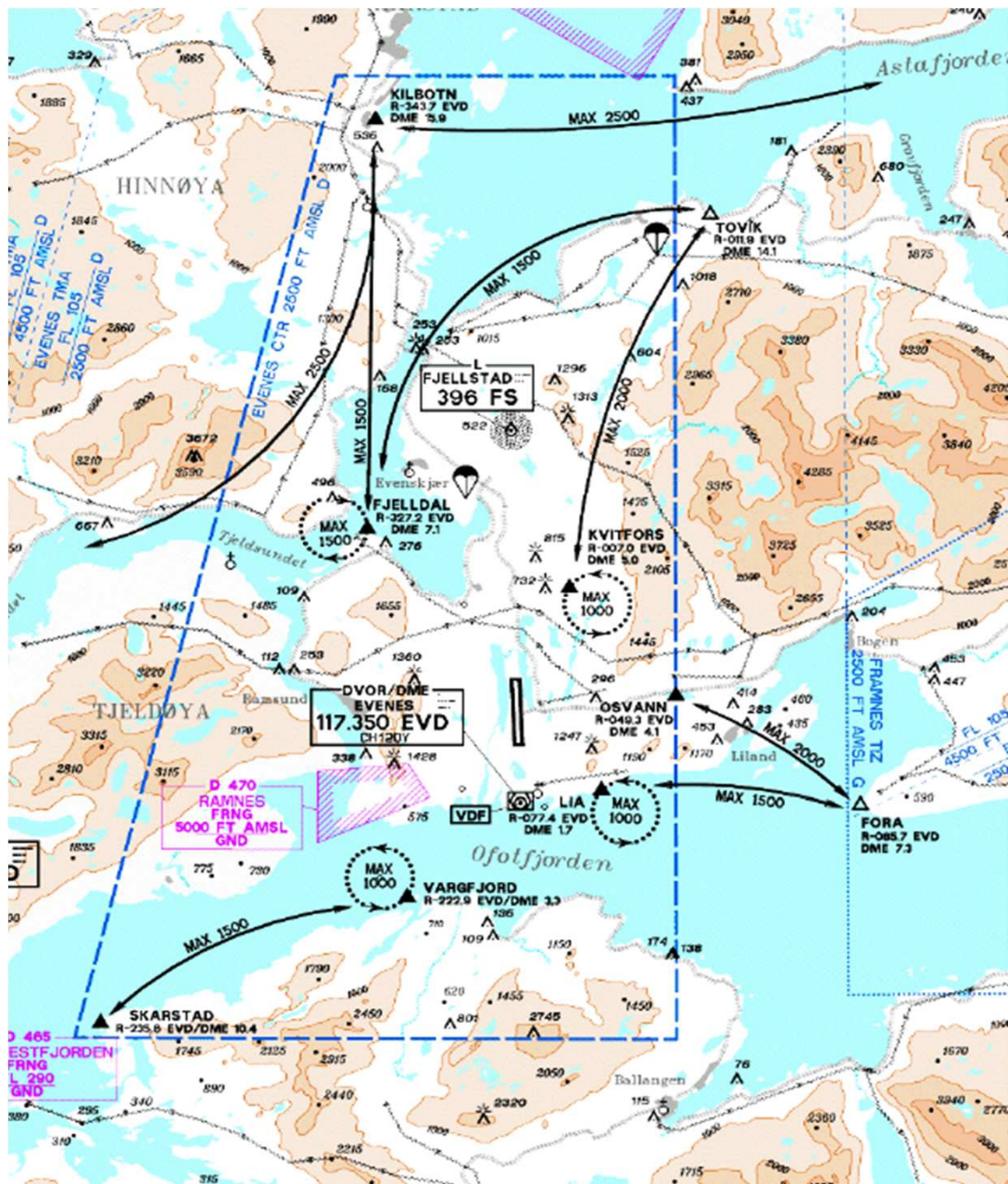
"Evenes TWR. LNDAY"

"LNDAY Evenes, og ahead

"Evenes, L-AY is 2500 feet over Andørja routing  
Tovik, request to enter CTR flight plan route"

"L-AY is cleared to transit Evenes CTR Tovik -  
Skarstad 2500ft or below, QNH 1014"

"QNH 1014, Cleared to transit Evenes CTR  
Tovik - Skarstad 2500ft or below, L-AY"



# Bytte til neste underveis enhet

Du passerer etter hvert TMA grensen i sør og klatrer til 6500ft pga mye turbulens

"Evenes, L-AY over tysfjorden 2500ft leaving frequency"

"L-AY, roger"

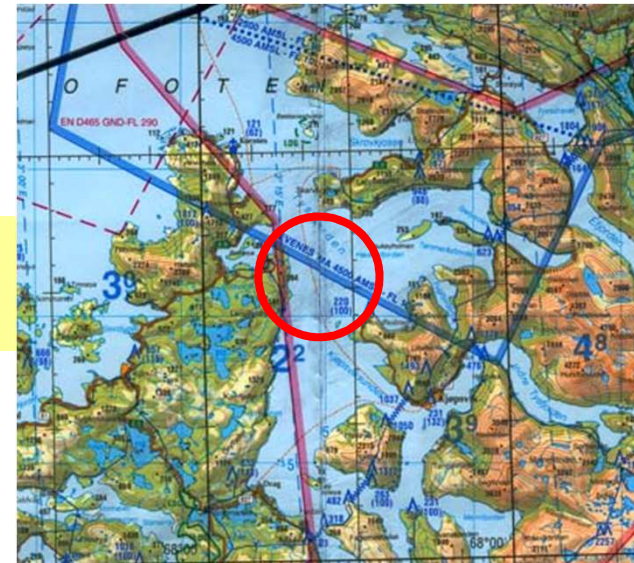
Vi klatrer til 6500ft Hvem skal man da ta kontakt med?

"Bodø control, LNDAY"

"LNDAY, Bodø"

"Bodø, L-AY on VFR FPL from Bardufoss to Bodø, over Tysfjorden 6500ft, request flight information service"

"L-AY, radar contact squawking 0145, QNH Bodø 1022, no reported traffic"





# Innflyging og ankomst

**Hva bør man huske på før man starter innflyging?**

-Hvis mulig sjekke ATIS på ankomstplassen

-Finne frem de relevante kart så man kan svare på og forstå de klareringer på radio. (VFR rute kart og flyplasskart)



# Innflyging

Er det ditt ansvar å innhente klarering til å entre TMA når du snakker med Bodø kontroll?

"Bodø kontroll, L-AY leaving frequency for Bodø approach"

"L-AY roger, radar service terminated"

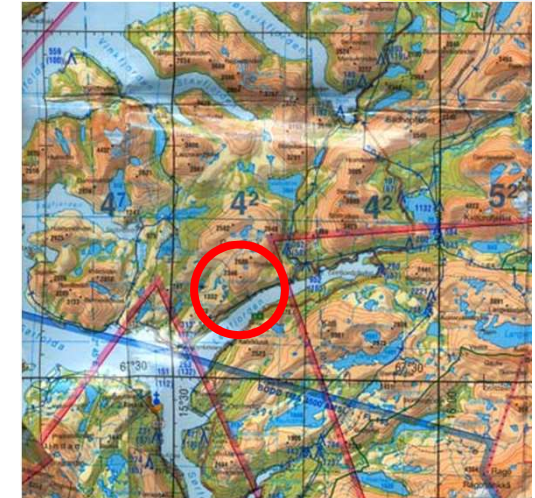
Du planlegger å fly inn til Bodø via VFR ruten Vågøy - Hjartøy, men du ligger i 6500ft, hva ber du om?

"Bodø approach, LNDAY"

"LNDAY, Bodø approach go ahead"

"Bodø, L-AY is on VFR FPL from Bardufoss to Bodø, over Leirfjorden at 6500ft request to enter TMA direct Vågøy 6500ft and below. Has information "C" QNH 1022"

"L-AY cleared to enter TMA direct Vågøy 5000ft and below, QNH correct"





## Innflyging pt.2

~~"Cleared to enter, L-AY"~~

"Cleared to enter TMA direct Vågøy 5000ft and below, L-AY"

Når du har kommet så langt at du vil starte en descend mot Vågøy sier du ifra til approach

"Bodø, L-AY leaving 5000 for 1500 feet."

"L-AY, roger"

Hvis forlater du kontrollert luftrom før Vågøy, må du gjøre hva selv?

"Bodø approach, L-AY leaving freq for Bodø TWR"

"L-AY, roger"



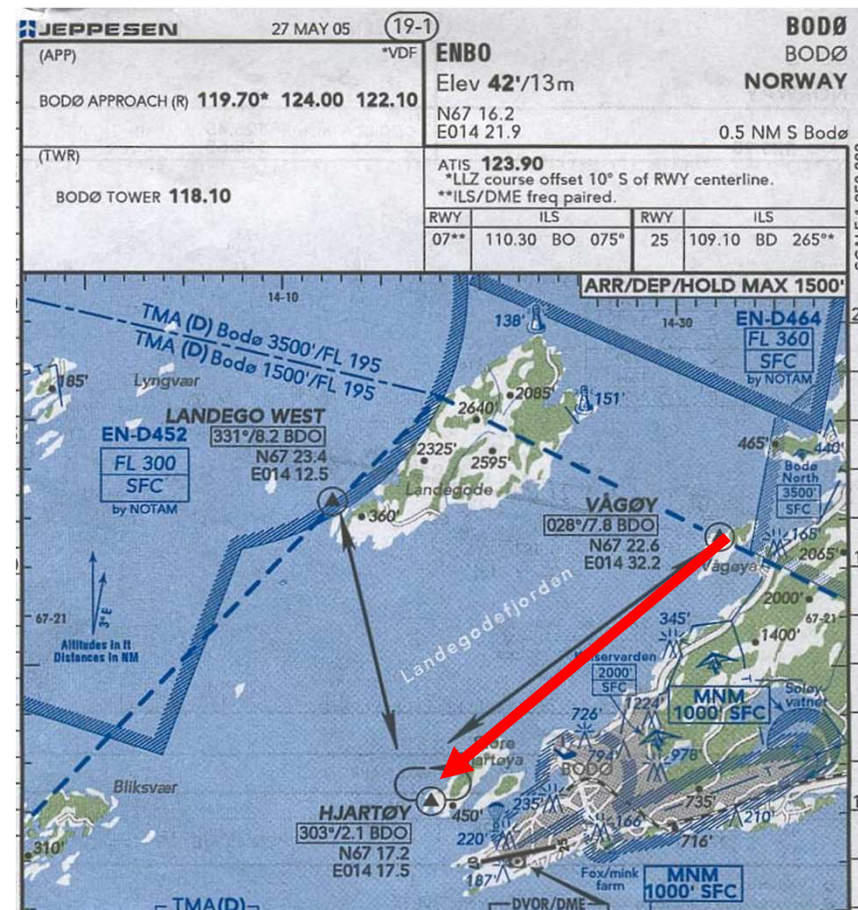
# Innflyging pt. 3

Hva sier du når du skal kalle opp for landingsinstruksjoner?

"Bodø, L-AY shortly Vågøy 1500, request to enter CTR for landing Bodø"

"L-AY, cleared to enter CTR VFR route Vågøy - Hjartøy"

"Cleared to enter CTR VFR route Vågøy - Hjartøy, L-AY"





## Innflyging pt.4

Siden det vil bli litt mye å dekke alle eventualiteter fra siste checkpoint og inn, så.....

- Alle klareringer må leses tilbake selv om du er i landingsrunden
- Trafikkinformasjon skal IKKE leses tilbake, men frasen "looking for traffic" kan brukes for å vise at man har motatt.
- Får man utpekt trafikk i sikte er det good airmanship å si ifra til LTT, og påkrevd om du har blitt bedt om å si fra.
- Om man blir bedt om å følge et gitt luftfartøy inn til landing, må man straks si fra om man mister det av syne, eller ikke kan følge det. (Pga vær, performance etc, husk; DU må fly flyet først og fremst!)
- Hva betyr instruksjonen "...continue on downwind..."?
- Ingen regelverk sier at man ikke kan join'e final uten spesifikk klarering om man ligger i circuit eller har kommet inn i landingsrunden utenfra, det er dog noe dårlig airmanship, og totalt unødvendig!



# Digresjon: Avbrutt innflyging?



Etter du har fått landingsklarering, eller når du ligger på final før det kommer instruksen fra TWR:

"L-AY, go around and turn to the north"

## Hva skal du gjøre, og hva bør du tenkte på?

1. Start og around iht det som er passende for flytypen
2. Når du har etablert positive climb og flyet er konfigurert for best climb, DA kan du svinge mot nord, eller hva tårnet har bedt deg om å gjøre. IKKE før.

*Husk at det ikke hjelper å unngå den trafikken tårnet vil styre deg unna, hvis du havner som et brennende vrak under short final.....*

From [The Times](#)

July 13, 2007

## Boy pilot died after tower gave surprise instruction

David Brown

A 16-year-old pilot crashed on his second solo flight after being ordered by an air traffic controller to carry out an unusual manoeuvre, an official accident report said yesterday.

Sam Cross became the youngest British pilot to die when his Cessna light aircraft stalled as he tried to land at Southend airport during a training flight for his private pilot's licence.

Witnesses said that the boy, who was being watched by his father, Jim Cross, appeared deliberately to avoid a playground and nearby homes before crashing into a park.

He had become confused after receiving an unusual instruction just moments before he was due to touch down, the Air Accidents Investigation Branch (AAIB) said. It recommended yesterday that all airports make greater efforts to identify students in the air and that air traffic controllers take into account the limited abilities of trainee pilots.

Sam, of Hornchurch, Essex, had been in the air for only eight minutes when he came in to land in reduced visibility caused by haze in July last year. As he was preparing to land he was put "in a situation for which his training and experience had not prepared him" after being "instructed to carry out an unfamiliar and nonstandard manoeuvre", the AAIB report said.

Coming in to land, Sam received an instruction to perform a "go-around", which required him to make a left-hand turn and fly north, which would "certainly have been unexpected".

Sam's instructor, watching from the ground, recalled being anxious that visibility was deteriorating in the hazy sunshine. He was also concerned that his student would have been unfamiliar with the instruction to turn north, away from the final approach "and might find it bewildering".

### EXPLORE UK

- > CRIME
- > EDUCATION
- > HEALTH
- > SCIENCE

### TIMES RECOMMENDS

- > [Bink's-Mat curse strikes again](#)
- > [Missing months of driver in 'suicide' van blast](#)
- > [Can't stand curry? Sorry, you can't join the Army](#)



## Etter landing?

Stort sett med en gang du er på bakken vil du få takseklarering, eller spm om hvor du skal stå parkert. Det er lurt å være litt forbredt på hva slags taksebaner du kan forvente.

Om du får denne, hva gjør du?

"L-AY, taxi via E and W, hold short of B"

Leser du alt tilbake og begynner å rote febrilsk i knebrettet, eller ennå bedre i bag'n i baksetet etter et kart?

Er det da bedre å svare med frasen:

"L-AY request progressive taxi instructions"?

Les aldri tilbake noe du ikke forstår bare for å være "flink", og om du gjør det, ikke beveg deg på bakken før du har forstått.