

S/U-BULLETTEN 2 –15

Teorikunnskap rett hjem til deg

Flyvettreglene – Alt om reiseplan



Hei igjen, og vel overstått påske!

Flysesongen er endelig over oss igjen for fullt med stadig lysere kvelder, lengre dager og forhåpentligvis noe bedre flyvær for oss her på vestkysten! Dette er tiden på året hvor hver og en av oss bør kjenne litt ekstra nøye etter på hva vi føler, tenker, lurer på og ikke minst på hva vi kanskje bør friske opp av ferdigheter og kunnskap. Nye luftromsinndelinger, nytt regelverk og sertifikatbestemmelser - har vi nødvendig oversikt? Lytt til erfarne flygere, noe som leder meg inn på det første tema i denne utgaven; «FLYVETTREGLENE».

Vi inviterte klubbene til å komme med stoff til bulletengene, og interessen har så langt vært meget god! Denne gangen er det Bardufoss Flyklubb som bidrar, og tidligere flytryggingsleder der, Guy Chaboud har basert på de velkjente fjellvettreglene utgitt av Den norske Turistforening laget tilsvarende regler for flyging.

Siden det i år er igangsatt en idéugnad på å modernisere fjellvettreglene, vil jeg med dette invitere alle landets flygere om komme med innspill til oppdaterte «Flyvettregler». Med moderne hjelpemidler, kommunikasjon og endrede rammer har man funnet det riktig å modernisere fjellvettreglene, så det er sikkert god grunn til å hevde at det også kan være på sin plass å lage oppdaterte regler for sunn bruk av flymaskiner og luftrom.

Innspill mottas med takk pr epost til motorfly@nlf.no, hvor du skriver «Til Sikkerhets- og utdanningskomiteen» i emnefeltet.

Vi har dessuten fått inn en meget relevant sak fra Avinor Flysikring AS v/seksjonene Sikkerhet og kvalitet og ATM Fagstab som absolutt bør leses nøye før neste flytur! Dette har direkte relevans til innledningen og tar for seg noen endringer man må kjenne til i forhold til innlevert reiseplan, aktivering og når man har alarmtjeneste. **Her er det viktige momenter og endringer som går direkte på din egen og andres sikkerhet!**

SU-komiteen håper innholdet er til nytte, og stafetten går nå videre til Bergen Aeroklubb som vil kunne bidra med tanker, ideer og nyttige erfaringer de ønsker andre skal kunne dra nytte av gjennom disse utsendelsene.

Vi ønsker dere alle en flott vår med trygge, gode opplevelser i luften!

Ola Lilloe-Olsen
Leder Sikkerhets- og Utdanningskomiteen
NLF Motorflyseksjonen

Flyvettreglene

Basert på Fjellvettreglene fra Den norske Turistforening, DnT.

- 1) Fly ikke med passasjerer eller dra på langtur uten trening.
(Legg ikke ut på langtur uten trening)
- 2) Levér en reiseplan til lufttrafikkjenesten før en navigasjonstur; Ta ellers telefonkontakt for lokaltur og sjekk NOTAM.
(Meld fra hvor du går)
- 3) Bruk god tid på værbriefing. Været skal alltid sjekkes før en flytur. Under marginale forhold, vurder grundig om du skal fly. Svaret vil påvirkes av din generelle erfaring, lokal kjennskap til flyrute og terreng, sesong osv. Er du i tvil, er det ikke tvil! Finn på noe annet! Ikke la deg presse!
(Vis respekt for vær- og føreforhold!)
- 4) Lytt til erfarne medlemmer, instruktører, lufttrafikkjenesten og trafikkflygere som flyr samme rute eller i samme område som deg for å innhente all tilgjengelig informasjon.
(Lytt til erfarne fjellfolk!)
- 5) Sørg for å ha passende klær, alt etter flygingens art og sesong. Flyr du over vann, bruk ikke bare redningsvest, men også klær som kan gjøre at du overlever hvis du skulle være tvunget til å nødlande på vann. Sørg for at nødpakke og førstehjelpsskrin er i flyet før avgang. Ta dessuten med ekstra klær, niste, kniv, fyrstikker i vanntett pakning og drikk som du synes nødvendig.
(Vær rustet for uvær selv på korte turer. Ta alltid med ryggsekk og det utstyret fjellet krever!)
- 6) Lær deg å bruke flyets instrumenter og sørg for å ha nødvendig kart for ruten og de aktuelle flyplassene med VFR-ruter. Husk å justere gyrokompasset regelmessig etter kompasset.
(Bruk kart og kompass!)
- 7) Fly ikke alene dersom du er rusten og ikke har relevant trening. Fly med en klubbkompis eller instruktør og del kunnskap og flyglede.
(Gå ikke alene!)
- 8) Snu i tide dersom værforholdene blir dårligere enn du er komfortabel med eller nærmer seg de tillatte minima. Ikke anta at det snart blir bedre! Kontakt lufttrafikkjenesten for værbriefing på den resterende del av ruten og på aktuelle landingsplasser.
(Vend i tide, det er ingen skam å snu!)
- 9) Spar på kreftene. Er det dårlig vær, fly rundt eller snu. Kontakt lufttrafikkjenesten for å sjekke været og utviklingen. Observér om det er muligheter for å gjøre en førevarslanding. Har du mye drivstoff og alt fungerer som det skal, kan du fly lenge. Bruk tiden godt, og bruk de alternativer du har planlagt. Å beholde roen er alltid en god resept!
(Spar på kreftene, og grav deg ned inn i snøen om nødvendig!)

Reiseplan: «Vet noe hvor du flyr?»

Denne artikkelen bygger på en del innrapporterte hendelser i Avinor sitt meldingssystem, MESYS, der VFR-flygninger med innmeldt reiseplan (flightplan - FPL) har fløyet deler eller hele flygingen uten å få aktivert reiseplanen sin, og heller da ikke har vært gjenstand for alarmtjeneste.

Av: Avinor Flysikring AS, v/ seksjonene Sikkerhet og kvalitet og ATM Fagstab

Å fly VFR med en reiseplan gir trygghet. Man vet at lufttrafikkjenesten (LTT) kjenner til detaljer om flygingen og man vet at man vil være ventet på destinasjon. Dersom man ikke er fremme innen 30 minutter etter forventet landingstid, vil det bli satt i gang undersøkelser, og klarer LTT ikke å komme i kontakt med fartøysjef eller få positiv bekreftelse på at flygingen har landet, vil man varsle Hovedredningsentralen (HRS), som så kan iverksette søk og redning (SAR).

SERA og endringer i BSL F

Det har kommet en endring i BSL F som følge av SERA (Standardized European Rules of the Air). Man vil i kontrollert luftrom nå alltid få alarmtjeneste uavhengig av om man har levert inn reiseplan eller ikke.

Vi minner om at det er viktig både å kalle opp korrekt for å få klarering til å entre kontrollert luftrom, samt viktigheten av å gi beskjed når man forlater kontrollert luftrom. Med utvidede rettigheter, kommer også utvidede plikter. Forlater man kontrollert luftrom uten å gi beskjed til LTT, risikerer man at det settes i gang fullt søk og redning. Dette kan raskt bli en meget kostbar prosess, og den det søkes etter risikerer å bli holdt økonomisk ansvarlig.

Misforståelser

Det som dessverre av og til skjer er at reiseplan (FPL) sendes inn, men aldri blir aktivert. Uten en aktiv reiseplan vil planlagt ankomsttid og destinasjon være ukjent for LTT, og ingen vil bli varslet dersom uhellet skulle være ute.

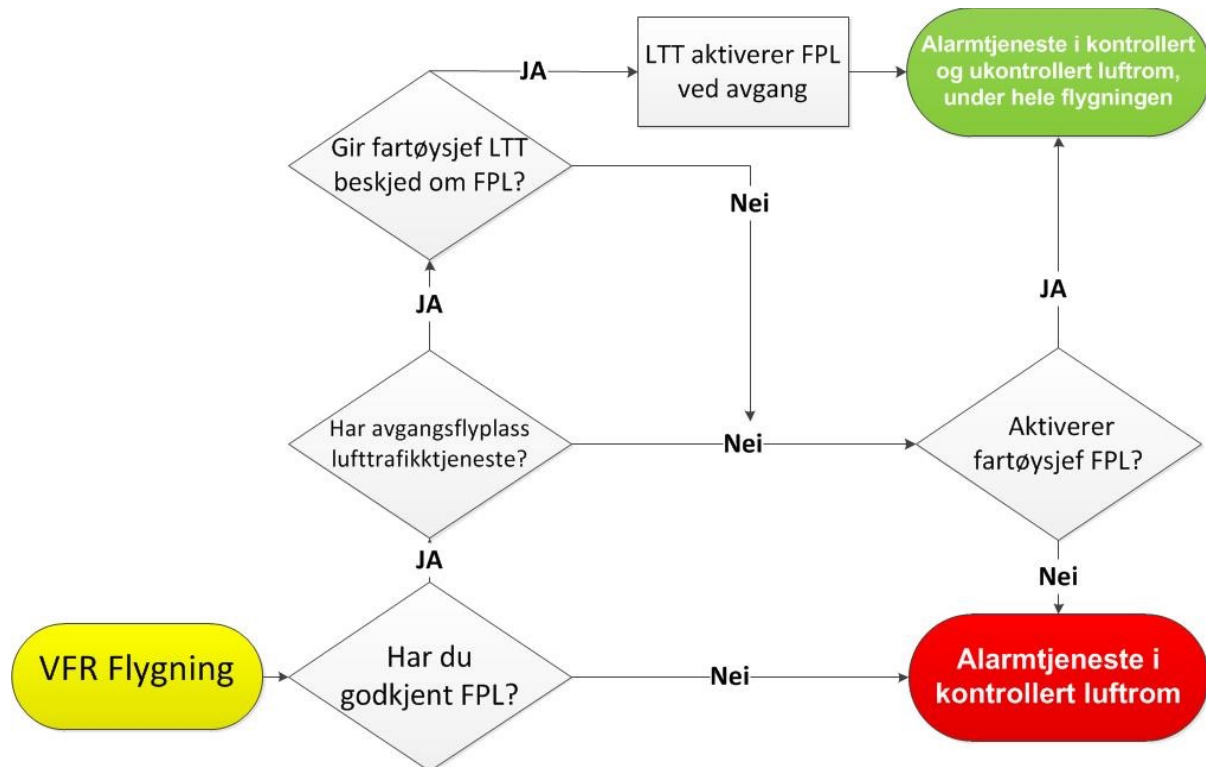
En mulig årsak til manglende aktivering av FPL kan være misforståelse i hvordan LTT opererer med radaridentifisering og tildeling av transponderkode.

Når en GA-flyging tar av fra flyplass uten lufttrafikkjeneste, og uten at fartøysjef aktiverer FPL ved å ringe eller sende avgangsmelding på annet vis, vil man alltid fly uten aktiv reiseplan.

Når flygingen så kaller opp på radio hos LTT, vil den kunne bli registrert i radarsystemet som en flyging uten reiseplan, reiseplan blir ikke aktivert, men man vil kunne få tildelt en transponderkode og bli radaridentifisert. Dette betyr ikke annet enn at flygeleder har identifisert flygingen på radar og koblet kallesignalet dens til en unik transponderkode.

Tildeling av transponderkode og radaridentifisering har ingenting med aktivering av FPL og alarmtjeneste å gjøre. Det tildeles koder fordi flygelederen vil bli i stand til å yte en

bedre tjeneste når han/hun positiv kan identifisere hvert enkelt fly på radarskjermen. Dette gir grunnlag for bedre trafikkinformasjon til piloter.



Ansvar

Når man har en gyldig reiseplan, vil LTT på avgangsflyplass og ankomstflyplass få reiseplanen inn i sine systemer, denne reiseplanen blir så liggende inaktiv helt til noen aktiverer den.

Hvis flygingen tar av fra en flyplass uten LTT, må fartøysjefen selv sørge for å aktivere FPL. For en avgang fra flyplass med LTT, vil tårnet aktivere FPL ved avgang når fartøysjef informerer om at han/hun ønsker å fly iht reiseplan.

Fartøysjef skal aktivere FPL i form av en avgangsmelding f.eks. via telefon før avgang, eller over radio når man kaller opp en LTT enhet. En slik melding skal inneholde:

BSL F 1-1 § 10 (1)

Avgangsmeldingen skal omfatte:

- a) luftfartøyets kallesignal,*
- b) avgangsplass,*
- c) avgangstid,*
- d) destinasjonsplass.*

Anbefalt fraseologi:

- Aktivisering av FPL (Avgangsmelding):
«LNPRI departed Kjeller time 12:20, destination Fagernes, request to open my FPL»
- Første oppkall: «ON A FPL» Ved oppkall på ny frekvens.
- «ACCORDING TO FPL», f.eks. ved takseforespørsel ved LTT bemannet flyplass.
- Første oppkall: «NEGATIVE FPL» Ved oppkall på ny frekvens, uten innmeldt FPL.

Sikkerhetsnett

En god praksis kan være å legge seg til den vanen alltid å starte et oppkall på ny frekvens med informasjon om at man er på FPL, uavhengig om denne er aktivert i forkant eller ikke. LTT vil da raskt kunne slå opp i sine systemer og finne korrekt FPL, samt få aktivert FPL om dette ikke er gjort.

For flyginger uten FPL betyr denne informasjonen at flygeleder/AFIS fullmektig slipper å lete etter en FPL som ikke finnes. LTT enheter med radar kan heller raskt bestille en transponderkode som gir mulighet for å radaridentifisere flygingen, dersom dette er ønskelig

Ofte vil LTT på eget initiativ sjekke om en flyging er på reiseplan, dersom slik informasjon ikke foreligger. Ulempen her er at det ofte kan ta tid, og derfor ikke alltid vil kunne prioriteres. Det er derfor til stor hjelp om fartøysjef selv informerer «ON A FPL» eller «NEGATIVE FPL» ved oppkall på ny frekvens, selv om det allerede er gjort ved foregående LTT enhet.

Husk alltid å aktivere FPL når du tar av fra en flyplass uten lufttrafikkteneste. I tillegg er det en fordel at man informerer om man er «ON A FPL» eller «NEGATIVE FPL» ved oppkall på ny frekvens. Dette gir et ekstra sikkerhetsnett mot systemfeil, og forenkler arbeidet til lufttrafikktenesten.

Innlevering av reiseplan

Her følger litt informasjon som er kjekt å vite for de som innleverer reiseplan i Norge. Alle VFR reiseplaner som leveres før avgang behandles manuelt av Avinors personale på AIS/NOTAM kontoret på Gardermoen. Reiseplaner som leveres i IPPC.no går direkte til AIS/NOTAM kontoret. Etter en systemoppgradering sommeren 2014, kan de gi tilbakemelding på SMS og e-mail på om reiseplanen er godkjent eller ikke. Vi har samtidig sett oss nødt til å presisere at en reiseplan ikke kan anses for å være godkjent før en positiv bekreftelse på dette har blitt mottatt.

Grunnen til dette er tilfeller hvor reiseplaner blir levert via en tredjepartsaktør (Sky Demon, Rocket Route etc.), det finnes ikke kontaktinformasjon til piloten, og reiseplanen har feil eller mangler som gjør at den ikke kan godkjennes. AIS/NOTAM klarer heller ikke å kontakte piloten. Da skal ikke reiseplanen sendes videre inn i systemet, den blir 'rejected'. I slike tilfeller er det viktig at piloten er klar over at det ikke finnes noen

godkjent reiseplan. Vi i Avinor har presisert overfor tredjepartsaktører at ansvaret for å viderefordre våre tilbakemeldinger til piloten ligger hos tredjepartsaktøren.

Følgende tekst kan du se når du leverer inn reiseplan på www.IPPC.no

«Your flight plan is not approved until flight plan status on IPPC has changed to **ACK** or an **ACK** message has been received via SMS or email. For information and help, please call AIS/NOTAM +47 64819000”

I motsetning til IFR, blir VFR reiseplaner manuelt adressert til aktuelle enheter av lufttrafikkjenesten. Dette gjøres på bakgrunn av avgangsplass, destinasjon og rutefeltet i reiseplanen. Dersom du i løpet av en flyging bestemmer deg for å legge om ruten eller lande på en plass som ikke er beskrevet i reiseplanen, kan det være at flygelederen/AFIS fullmektigen ikke har din reiseplan tilgjengelig. Da er det som tidligere skrevet, en fordel at du informerer om at du flyr på en aktiv reiseplan, slik at flygelederen/fullmektigen kan få din reiseplan tilsendt fra kontrollsentralen.

Tidsfrister og innhold

Ved innføring av SERA i Norge 13. november 2014 ble tidsfristen for innlevering av reiseplan innskjerpet. Nå må reiseplanen innleveres minst 1 time før EOBT. Dette gjelder for alle reiseplaner. I tillegg er det nå krav til alternativ landingsplass også i VFR reiseplaner.

Med andre ord: Innlever i god tid og planlegg alltid med et alternativt sted å lande. Husk at innlevert reiseplan først er godkjent når du har mottatt tilbakemelding.