

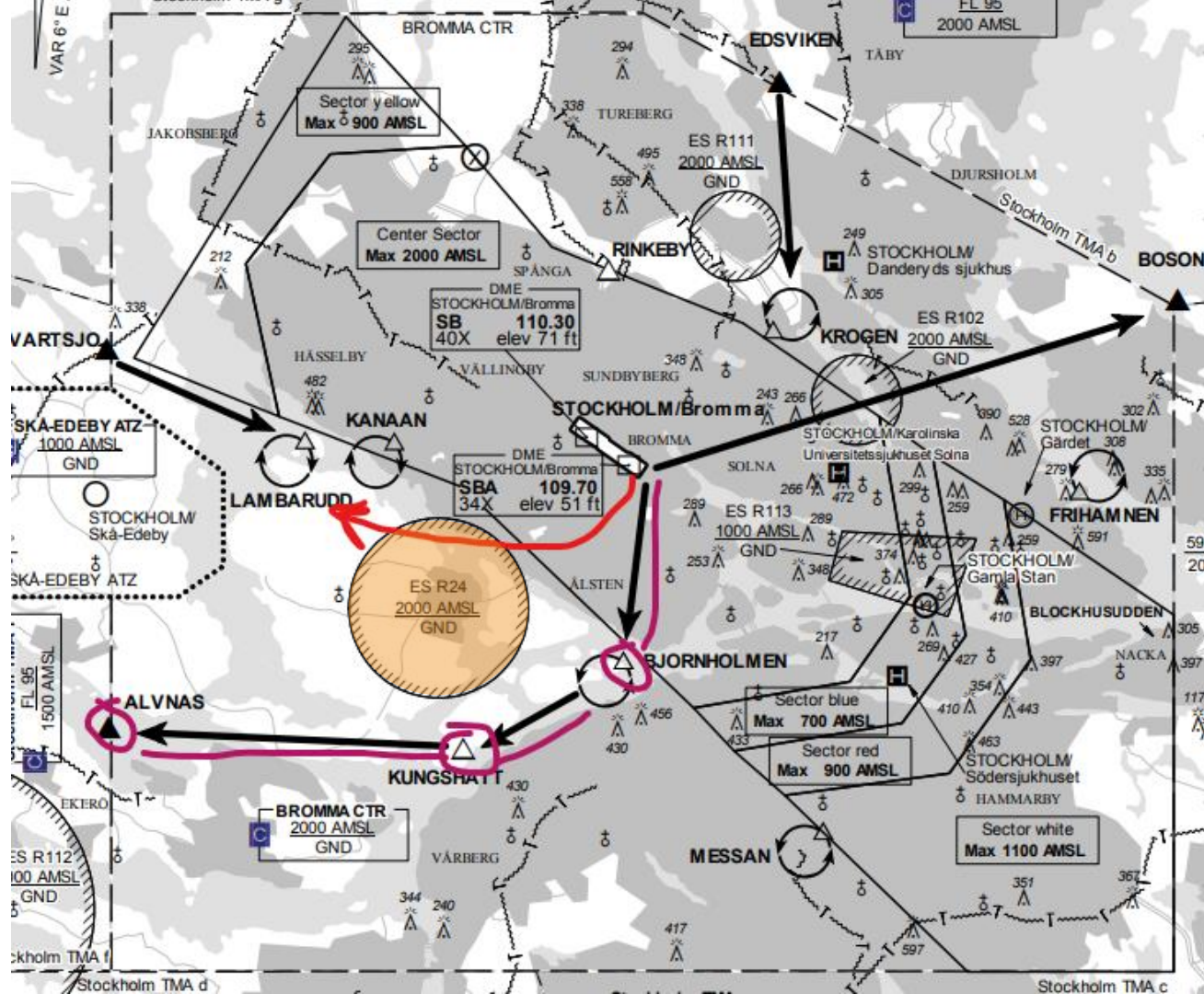
# LUFTRUMSINTRÅNG

## Exempel från händelserapporter 2022

Möte med allmänflygsäkerhetsrådet 2023-03-30

Startade Bromma bana 12 VFR med klarering lämna via Alvnäs 1500 fot eller lägre höger ut.

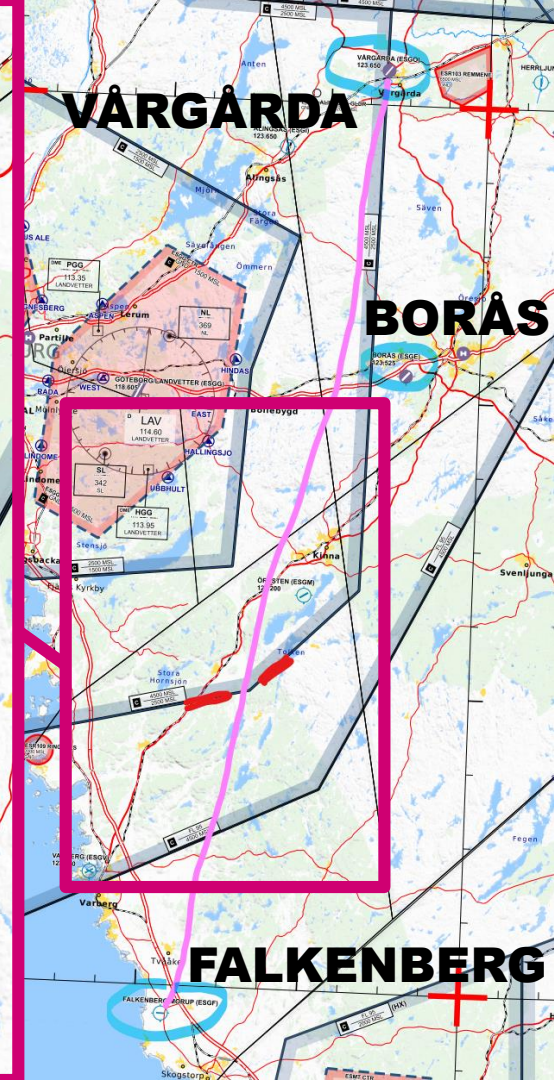
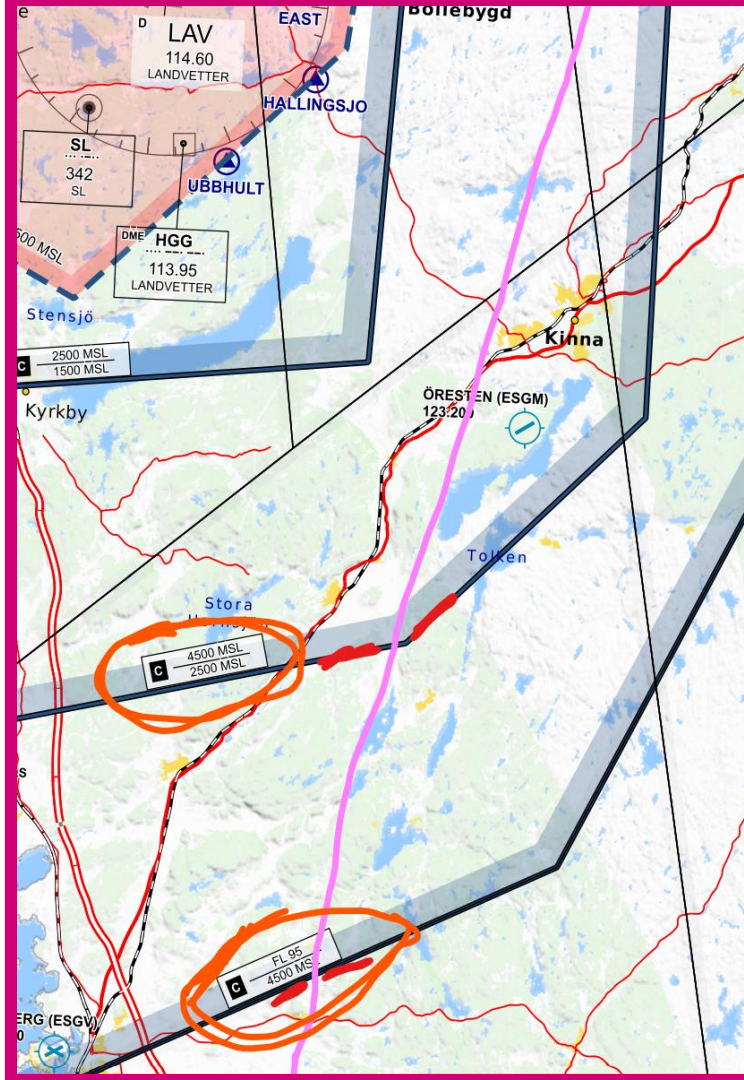
”Påbörjade sväng höger ut tidigt efter start, upptäckte då att jag var på väg in i R24. Valde då att inte kraftigt gira vänster för korrektion utan avsåg fortsätta standard gir höger och gå öster norr om R24 för att minimera risk för stall pga för låg fart i kombination med gir och stig”



Startade Falkenberg på färdplan mot Vårgårda och hade kontakt med Sweden.

”Jag bytte inte frekvens till Göteborg förrän på uppmaning av Sweden i höjd med Borås.

Då hade jag flugit på **3000ft** i 15-20min, 500ft upp i Göteborg TMA. *Trodde ej jag behövde byta frekvens innan uppmaning av Sweden.”*

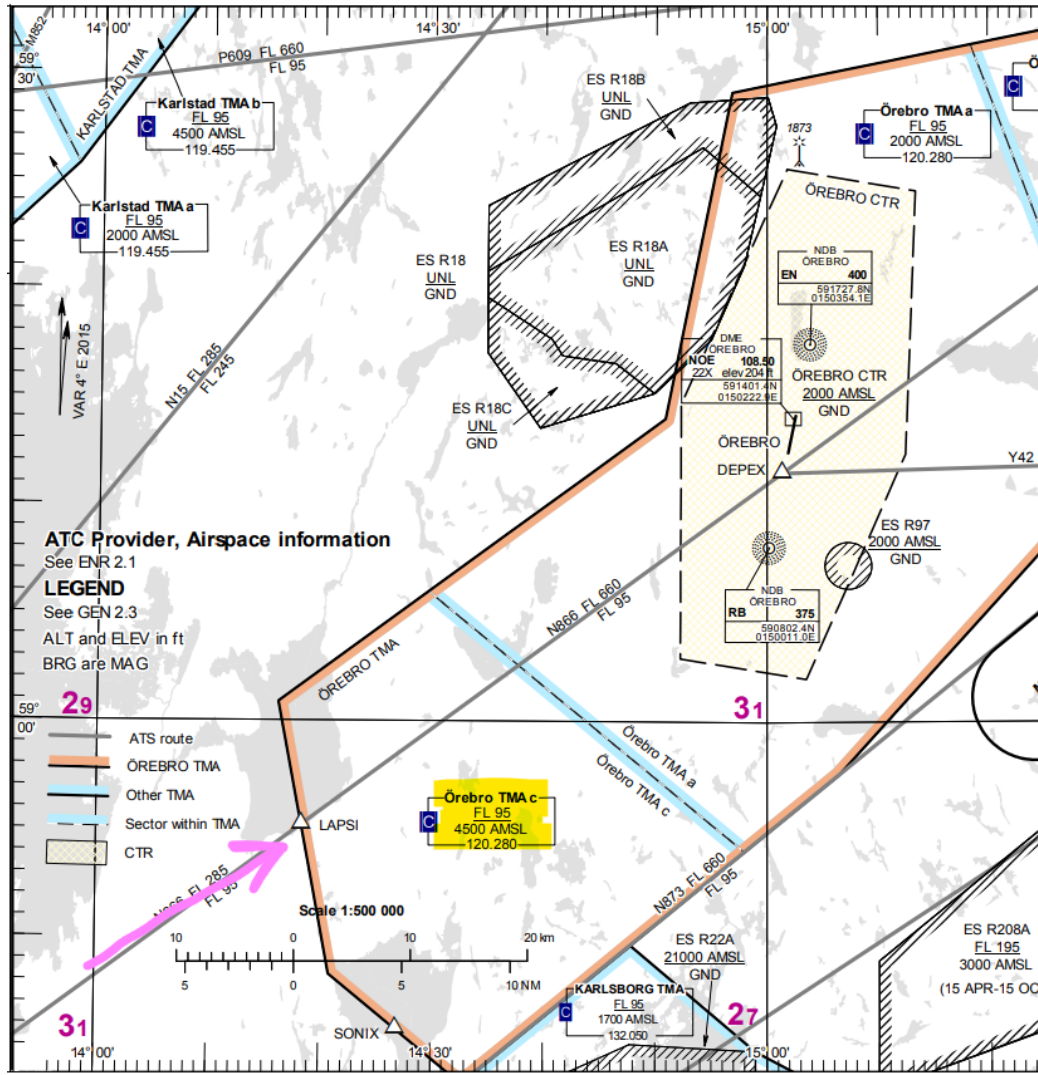


Flyger in i ESOE TMA från sydväst utan klarering på **FL70**.

Ropar upp ca 3 minuter efter inpassage. Han får då klarering att passera. Ingen annan trafik i närheten vid tillfället.

*Piloten förväntade sig att få frekvensskifte från ESMM och fortsatte därför från G-luft in i ESOE TMA utan att ropa.*

Förväntade sig att bli anmodad frekvensskifte innan inpassage i kontrollerad luft

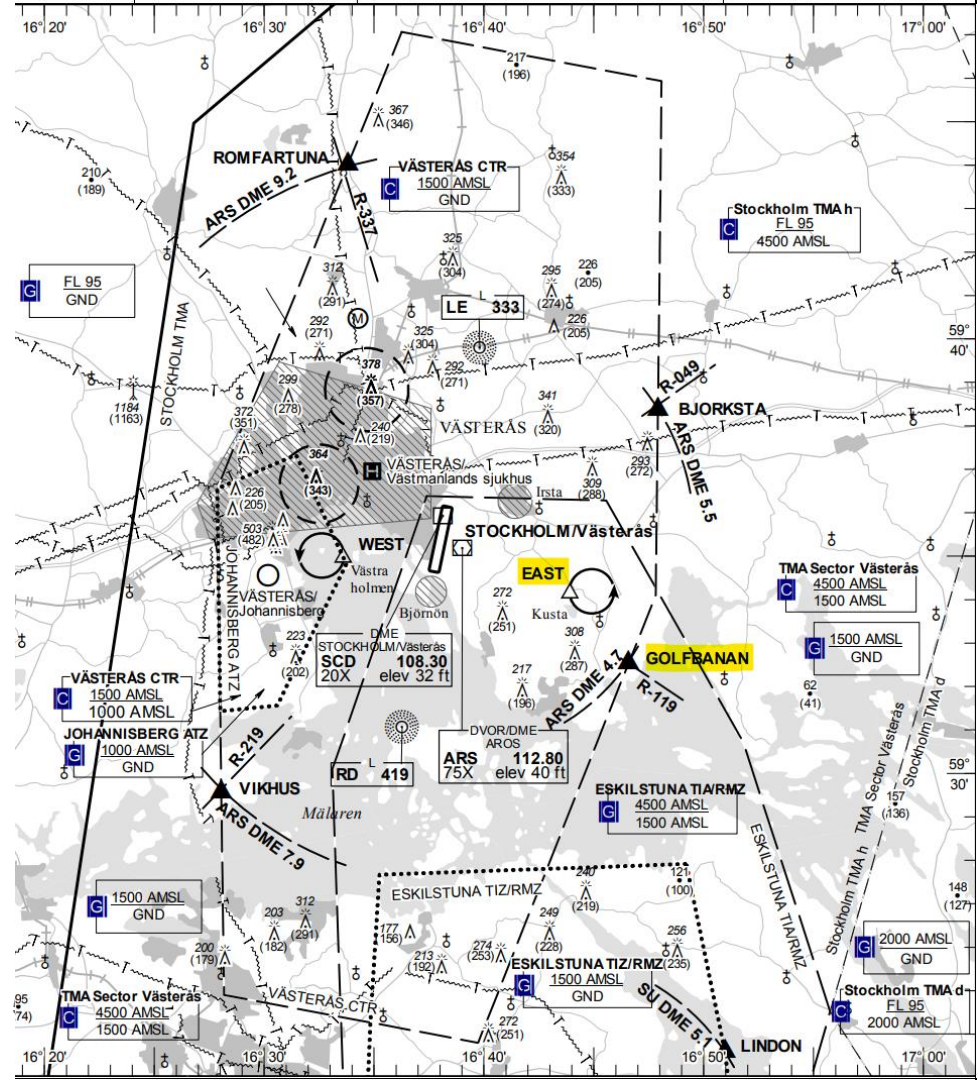


P: Ropar utanför Golfbanan, vill komma in och landa.  
Får instruktion om att hålla utanför Golfbanan pga. annan trafik. Läser inte tillbaka detta utan fortsätter in.

Får instruktion att hålla nuvarande position en liten bit in i kontrollzon men ingen tillbakaläsning ges.

P: ropar "Västerås radio" och säger att han går till väntläge ost.

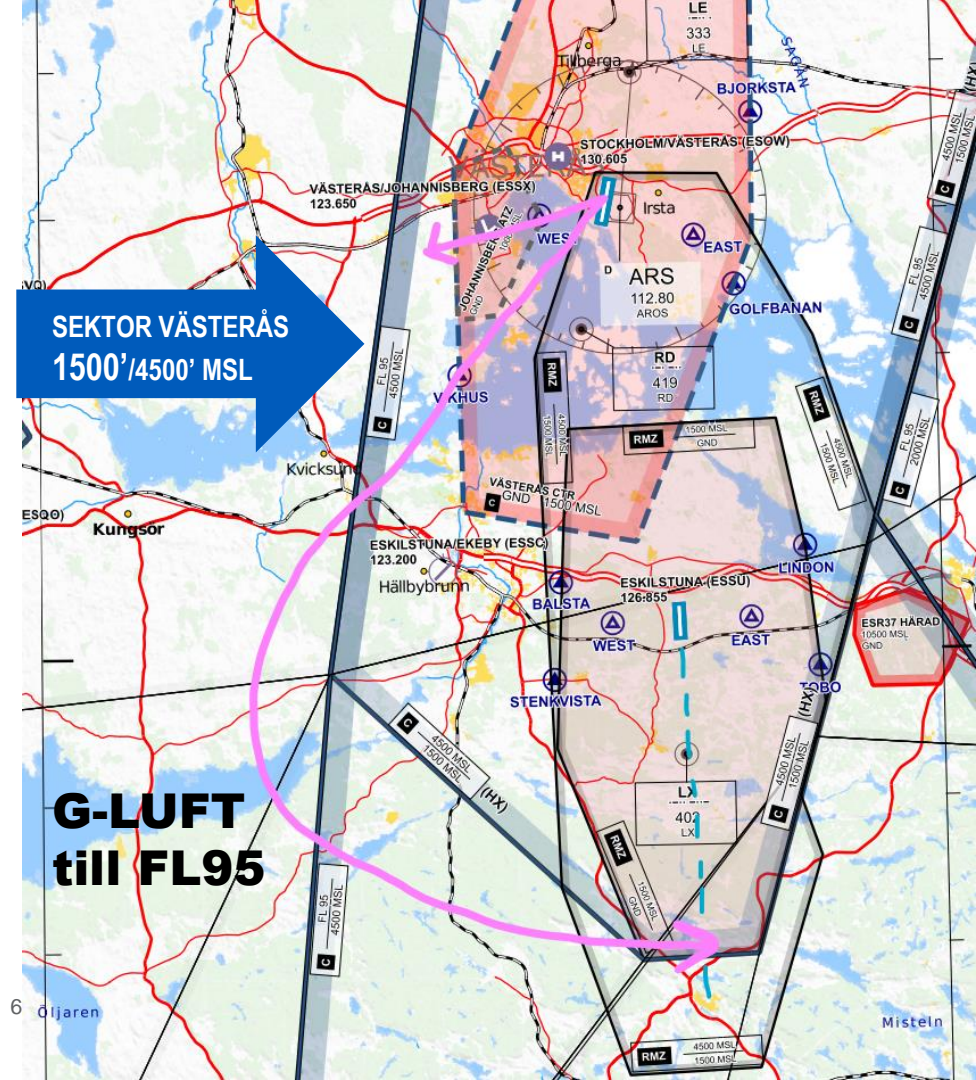
**Strax därefter ringer piloten tornet och assistenten ber honom kontrollera volymen på radion. Den visar sig vara nedskruvad.** Pilot åtgärdar, får kontakt och resten av flygningen går utan anmärkning



1) Klareras att lämna CTR på västlig kurs 1500ft minus. När kontrollzonsgränsen passerats begär piloten att få lämna frekvensen.

Flygledare upplyser om att det inte finns någon känd trafik under kontrollerad luft. *Ett par minuter senare stiger piloten till 2000ft och lämnar sektorn på sydvästlig kurs.*

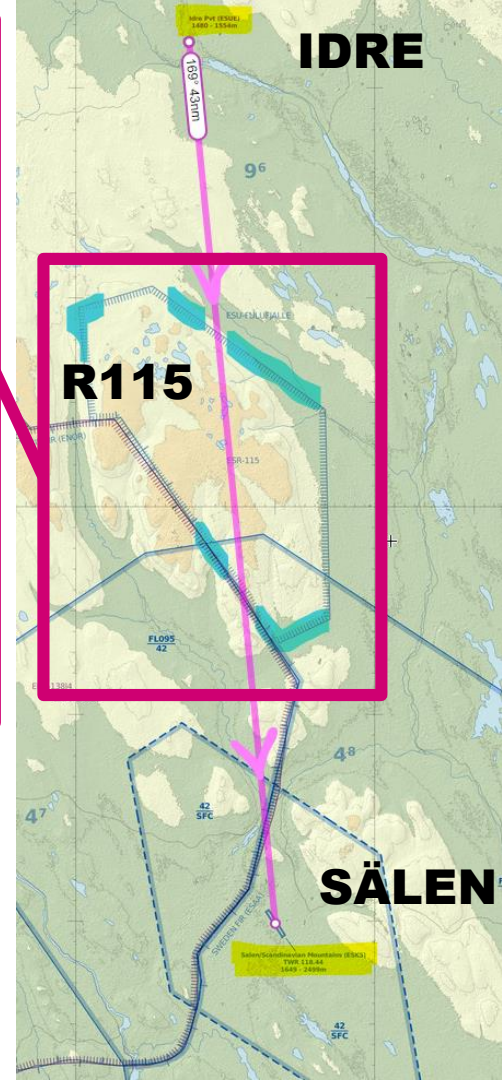
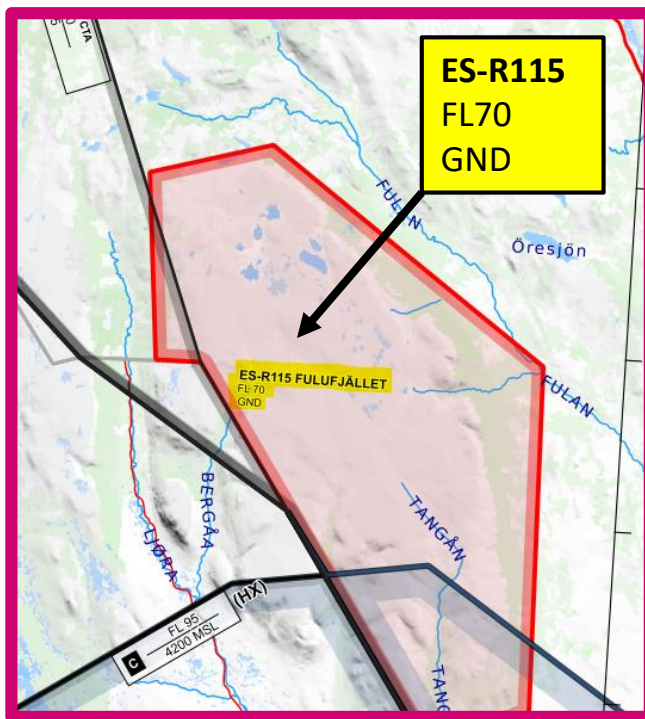
2) Lämnar sektor Västerås på sydvästlig kurs. En stund senare flyger piloten vidare öster ut söder om kontrollerat luftrum. I höjd med inflygningslinjen till RWY36 på Eskilstuna flyger piloten in i **sektor Västerås på 2500ft** och fortsätter österut. Tornet försöker ropa på frekvensen, tyvärr utan resultat.



Startar Idre på färdplan till Sälen. **Höjd enligt färdplan är FL75** men flygningen **stannar på ca 5500ft** och det gör att flygningen på sin sydliga kurs går in i R115, Fulufjällets Nationalpark.

Flygledare upptäcker detta och försöker få kontakt med piloten men det hinns inte innan den flyger in i R-området. Piloten påtalas vid kontakt som då inser att området är aktivt året runt och ser då till att ta sig ur området så fort som möjligt.

R115 är aktivt till FL70 året om. Piloten kände till området, men **trodde att höjden var 5000ft och stannade därför på 5500ft istället för FL75 som var färdplanerat från början.**



# Lärdomar av detta?

## - Planering är A och O!

Enkla misstag kan lätt undvikas genom att bara öppna kartan och repetera luftrummet några minuter innan VARJE flygning.

Några bra tips och hjälpmedel från EASA:

- [Sunny Swift](#)
- [Flight briefing planning card](#)



Källa: Sunny Swift: Stay within your comfort zone, 2016-12-22 (EASA)