



# H50P

## Ett flygsäkerhetsprogram för allmänflyget



# KONTAKT ...

med flygtrafikledningen



**H50P = HALVERING AV  
PRIVATFLYGHAVERIerna**

H50P är en del av ett omfattande flygsäkerhetssamarbete mellan FFK, KSAK, EAA, KSAB, Luftfartsinspektionen SPAF med flera.



När måste jag lämna färdplan?

När ska jag byta frekvens?

När kan jag kräva information om annan trafik?

Vad betyder det att luftrummet är klass C?

Frågor som dessa ställer vi oss ofta, vi som flyger småflygplan. Inte så lätt, när vi inte flyger varje vecka – och ännu mer sällan fyller i ATS-färdplan eller kastar oss in på frekvenser som är fyllda med “Scandinavian”, “Radar Vectors” och “squawk ditt, squawk datt”!

Dessa sidor ger en enkel och allmän repetition av de viktigaste delarna som handlar om förhållandet mellan flygtrafikledningen och oss som flyger småflygplan. Materialet är avsett för dej som flyger VFR. Det utgör en del av H50P-projektet och är producerat av en arbetsgrupp med deltagare från Luftfartsinspektionen, KSAK, KSAB med flera.

## SE OCH UNDVIK

Förr i tiden var flygtrafiken runt flygplatsen utlämnad till ljussignaler från tornet och pilotens förmåga att uppfatta dessa. Fortfarande finns signallampor i varje torn, men de kan snarast ses som museiföremål - med VHF-radions kraft och pålitlighet är det mycket sällsynt att Tornet måste ge oss grönt, vitt eller rött ljus.

Radion kan aldrig bli något mer än ett hjälpmedel för oss som flyger visuellt. Det gäller att alltid se och bli sedd. Ändå är en utvecklad och riktig användning av radion, i kombination med de tjänster som Flygtrafikledningen erbjuder, en ovärderlig hjälp för att ”se” trafikbilden, och för att få hjälp om det skulle uppstå problem.

**Det  
handlar  
om att  
se och  
undvika**

**Det är  
stor  
skillnad  
på om  
du flyger  
med  
klarering  
eller  
bara får  
informa-  
tion  
om annan  
trafik**

## KLARERING ELLER INFORMATION

En klarering (tidigare benämnt färdtillstånd) betyder att du flyger den väg, på den höjd och i övrigt enligt de anvisningar du och flygledaren kommit överens om. En information ges för att komplettera din trafikbild, och därmed hjälpa dig att ta de rätta besluten.

Kan du inte flyga i enlighet med en klarering måste du begära en ny klarering, med angivande av skäl för din begäran, som kan vara att det är moln i vägen.

En klarering kan till exempel lyda: "SE-LFV, cleared final runway 32. Report traffic ahead in sight!" Detta betyder i klartext att du inte kan börja cirkla runt en vacker stuga – du måste flyga direkt till finalen för bana 32. Dessutom ska du rapportera när du ser den som är framför dig.

Exempel på trafikinformation: "Check opposite traffic at your two o'clock, three miles, same altitude". Detta är information om trafik som du kanske inte var medveten om. Det är dock din plikt att upptäcka och undvika kollision med detta flygplan. Du får kanske någon ytterligare information om det senare. Det kan också hända att det mötande flygplanet inte är på samma frekvens som du.

Vilket luftrum du flyger i och efter vilka flygregler du flyger avgör huruvida du får en klarering eller en information. Längre fram på dessa sidor finns de olika luft-rumsklasserna beskrivna.

## KLARERING = SEPARATION?

Att du flyger på en VFR-klarering betyder inte nödvändigtvis att du blir separerad från annan trafik. I luft-rum klass C blir du separerad från IFR-trafik och får trafikinformation om VFR-trafik. **(Vid flygning enligt Speciell VFR separeras även VFR-trafiken inbördes.)** Där hittar du ibland kartor med "VFR-färdvägar", som flygtrafikledningen förutsätter att du följer. Om du avviker från dessa (vertikalt eller horisontellt), avviker du samtidigt från klareringen, och du kan riskera att komma i konflikt med till exempel en instrumentflygning. Önskar du avvika, eller "stanna upp" (för att se på den vackra stugan), så måste du ha tillstånd att göra det.

## VFR I KONTROLLERAT LUFTRUM

Samtliga terminalområden (TMA), kontrollzoner (CTR) och kontrollområden (CTA, luftrum över en viss höjd) utgör så kallat kontrollerat luftrum. Det vill säga att luftrummet är reglerat och du måste ha en klarering för att få flyga i det.

I Sweden FIR är luftrumsklasserna A, C och E kontrollerat luftrum; där ingår även vissa danska luftrum som tillämpar klass D, vilken är en mildare form än klass C. Se bild nästa uppslag.

För att ge en klarering i kontrollerat luftrum behöver flygtrafikledningen en viss minimiinformation om flygplanet och flygningen. Hur mycket information som krävs beror på vilket luftrum det gäller och inte minst lokal praxis. Fyll i en komplett färdplan eller kontrollera med Tornet.

## VFR I OKONTROLLERAT LUFTRUM

Ett fritt luftrum ställer ännu större krav på föraren än vid flygning i kontrollerat luftrum. En stor del av all VFR-flygning sker i okontrollerat luftrum. I detta luftrum är du själv ansvarig för all separation, inhämtning av aktuellt lufttryck, farliga områden och andra förhållanden. Mycket av den arbetsbördan kan reduceras med en enkel fras: "Request traffic information!"

Om du är på väg från en plats till en annan, så tveka inte att gå in på den aktuella frekvensen och be om "Traffic information".

Om du använder denna fras förstår flygledaren att du vet dina rättigheter och kommer att ge dig en god service. Har du dessutom lämnat in en färdplan kommer du att spara mycket tid. Då vet ju flygledaren redan vart du ska och vilken färdväg du avser följa.

## Vad ska jag säga?

Känner du dig osäker på fraseologin kan mycket förbättras med träning, gärna när du kör bil eller är ute och promenerar. När du ska till en flygplats kan det vara en god idé att ta med en mer erfaren kamrat. Det är inte förbjudet att tala svenska. Det är mycket sämre att säga "Roger" utan att vara riktigt säker! Det kan dessutom vara farligt.

Och kom ihåg: Även om du känner dig komfortabel med fraseologin och trafikbilden – glöm inte att hålla utkik. Det kan komma en "Roger" på korsande kurs!

**För att få klarering behöver flygtrafikledningen information om flygplanet och flygningen**

**En stor del av arbetsbördan kan reduceras med en enkel fras: "Request traffic information".**



## VAR FINNER JAG FREKVENSERNA?

Frekvenserna för de lokala flygplatserna finns angivna i Svenska Flygfält, Jeppesen-kartor, AIP-kartor och andra handböcker. Översikt över luftrummen och områdesfrekvenser finns i Svenska Flygfält och i AIP, kapitel 2. Notera alla frekvenser i de FIR/TMA du ska flyga i. När du flyger VFR är det du själv som ansvarar för att du ligger på rätt frekvens. Ibland hjälper flygtrafikledningen till och säger att du ska skifta till ny frekvens, men det är inget du kan räkna med. Säg till när du lämnar och när du skiftat till annan frekvens.

## LUFTRUMSKLASSER – EN ÖVERSIKT

De flesta har väl en allmän uppfattning om de olika luftrumsklasserna och vi har ett vagt minne av vad vi lärde oss om dem en gång i tiden. Men vad betyder de för oss i praktiken? Här följer en liten översikt över de olika typerna av luftrum och vad vi kan förvänta oss där.

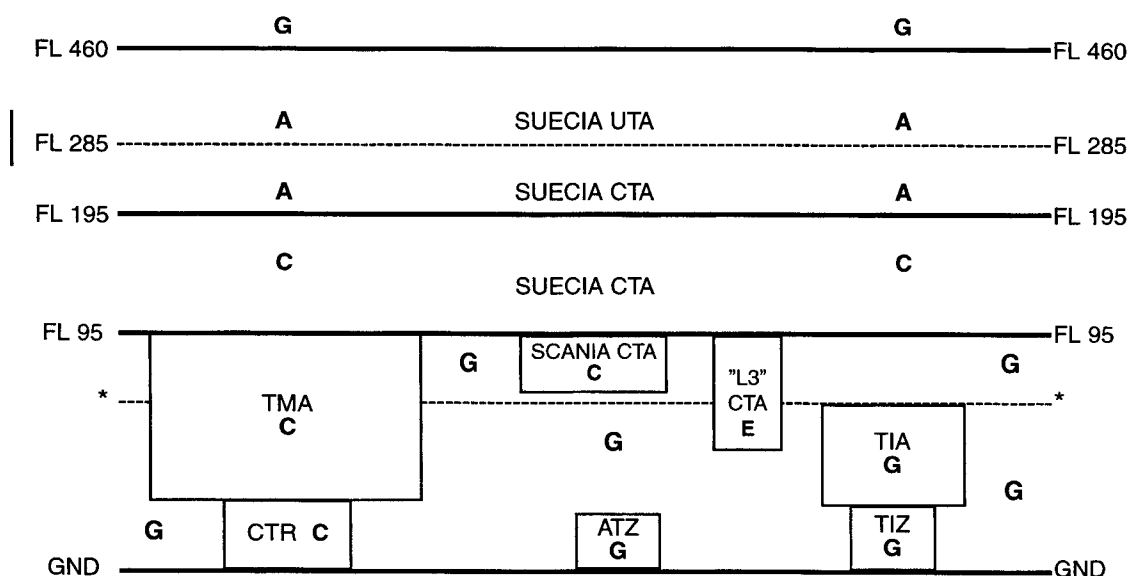
I Sverige finns endast klass C och G som är aktuella för VFR-trafik. I andra länder kan andra luftrumsklasser finnas. Ett tips för flygning i Europa är att handla som om ingen separation görs av flygtrafikledningen, utan du måste ha god uppsikt utåt och lyssna på frekvensen hela tiden för att få ordentlig ”koll på läget”.

### **Klass C**

Innan du får flyga in i luftrum klass C måste du ha upprättat dubbelriktad radioförbindelse och fått klarering. Att du lämnat in en färdplan innebär inte automatiskt att du kan flyga in i ett C-område. Flygledaren är också skyldig att styra dig så att du inte kommer i konflikt med IFR-trafik. Du kommer även att få information om annan VFR-trafik. Vidare kommer flygledaren att ge dig klarering att flyga en bestämd väg eller till en bestämd punkt. Det är viktigt att följa klareringen noga, och omedelbart säga till om du måste avvika från den i luftrum klass C, utom kontrollzon, är det obligatoriskt med höjdrapporterande transponder.

**ATS Airspace classification**

See also ENR 3-0-2



\* Högsta av 5000 ft MSL/3000 ft GND (se Anm 1).  
Highest of 5000 ft MSL/3000 ft GND (see Note 1).

**Anmärkningar:**

- Inom TIA och TIZ krävs dubbelriktad radioförbindelse med ATS.
- Inom luftrumsklass G krävs färdplan och dubbelriktad radioförbindelse med ATS över den högsta av 5000 ft MSL eller 3000 ft GND vid VFR-flygning under mörker samt vid IFR-flygning.
- RØNNE TMA:  
1500 ft MSL – 4500 ft MSL: D  
4500 ft MSL – FL95: E
- KASTRUP CTR (delvis belägen inom Sweden FIR, Malmö AOR) och RØNNE CTR:  
Luftrumsklass D.

**Notes:**

- Within TIA and TIZ, two-way radio communication with ATS required.
- Within class G airspace, flight plan and two-way radio communication with ATS is compulsory above 5000 ft MSL or 3000 ft GND whichever is higher, for VFR flight in darkness and for IFR flight.
- RØNNE TMA:  
1500 ft MSL – 4500 ft MSL: D  
4500 ft MSL – FL95: E
- KASTRUP CTR (partly situated within Sweden FIR, Malmö AOR) and RØNNE CTR: Class D airspace.

## Klass G

Detta är okontrollerad luft och är det luftrum vi normalt befinner oss i den mesta tiden under en flygtur. Du kan få flyginformationstjänst från flygtrafikledningen om kapacitet finns. Alla okontrollerade flygplatser i Sverige ligger i luftrumsclass G.

Normalt behöver du ingen klarering eller kontakt med flygtrafikledningen för att få flyga i detta luftrum. Vid de flesta AFIS-flygplatserna är det dock upprättat ett eget informationsområde, en så kallad trafikinformationszon (TIZ) motsvarande en kontrollzon (CTR), och ibland även ett trafikinformationsområde (TIA) som motsvarar terminalområdet (TMA) runt de kontrollerade flygplatserna. I dessa områden - TIZ och TIA - är det krav på dubbelriktad radioförbindelse.

Dessutom finns särskilda lokala föreskrifter för flygning inom för närvarande Barkarby respektive Skå Edeby trafikzoner (ATZ).

## FLYGTRAFIKLEDNINGEN – VÄN ELLER FIENDE?

Vi ser inte hela verkligheten. Kom ihåg det nästa gång du ropar upp "Control" och tycker att du får ett kort-hugget svar medan du far fram över himlavalvet i en Cessna 172 och är herre i din egen värld. Den verklighet du skapar för ditt inre är nämligen inte alltid den verklighet flygledaren har. Syftet med både ditt och flygledarens arbete är att sörja för att du, och alla vi andra, ska kunna färdas tryggt i luftrummet. Det är en likhet som är värd att lägga på minnet. Flygledaren är där för att hjälpa dig att ta vara på din och andras säkerhet!





## Vilka är likheterna och skillnaderna? Varför är det så viktigt att få en inblick i varandras verklighetsuppfattningar?

- ✓ Alla måste vi lojalt följa procedurer. Men vi måste också vara mentalt och emotionellt förberedda på att våga improvisera om en nödsituation eller ett problem som proceduren inte fångar upp skulle uppstå.
- ✓ Avgörande beslut måste kunna fattas på kort tid, ofta med knapphändig bakgrundsinformation.
- ✓ Bra och dåliga dagar upplever vi alla. Detta präglar vår kommunikation med och förståelse för varandra.
- ✓ Nybörjare och experter finns bland såväl flygare som flygledare.
- ✓ Hur är det med insikten om varandras verklighet? Hur många flygare har varit på besök i kontrollcentralen eller i Tornet på den egna flygplatsen? Hur många av flygledarna har suttit bakom spakarna på ett av våra flygplan? Svaret är givet och är värt att ta konsekvenserna av: Alltför få!

**Tro det eller ej, men våra vänner, som inte så sällan får stämpeln som våra "fiender" därnere i kontrollcentralen eller Tornet, är grundligt utbildade och tränade, och kan sina saker minst lika bra som du och jag kan våra.**

**När flygledaren är kortfattad eller inte alls svarar, beror det som regel på att han/hon är strängt upptagen med uppgifter som du varken hör eller ser.**



## VILKA ÄR SKILLNADERNA?

Du och jag sitter ”där det händer” (pilotens terminologi). Motorbuller, turbulens och annan påverkan från omgivningen ger oss den gudomliga känslan av att flyga som vi sätter så stort värde på. Utsikten och de skiftande naturupplevelserna från minut till minut berikar dig på ett unikt sätt. Men omgivningen kan snabbt distrahera dig så att du inte i tid upptäcker att en oväntad situation uppstått eller att du hamnat i nödläge. Men detta är din verklighetsupplevelse...

I kontrollcentralen långt där inne eller i Tornet borta vid horisonten sitter en medmänniska som skall följa dig med argusögon och öron. Visuellt eller via data-skärmar följs dina rörelser och små radarekon eller numera transpondersvar identifierar dig. Säkerheten förmedlas genom tilldelning av klareringar, råd och information. Som stöd för din beslutsprocess försöker de finna ut om du behöver hjälp.

Men de flyger inte! De är inte uppe i elementen! De har liten eller ingen möjlighet att hjälpa dig om er tvåvägskommunikation inte fungerar.

Medan du och jag sitter i solskenet på 10 000 fots höjd och tycker livet är härligt sitter ”rösten” på marken i ett kaotiskt sammelsurium av telefoner och kommunikationsmedel, lånar samtidigt ett öra till flera frekvenser och stirrar på ett virrvarr av dataskärmar. Du anropar Tornet på en frekvens som verkar död. Då ligger det nära till att uppfatta ett kortfattat svar från dem som att du blir snorkigt avfärdad. Men de har kanske helt enkelt inte tid att småprata med dig just nu!

För Tornet är du en röst, en anropssignal. Dig känner de inte. Vilken verklighet är din? Vad vill du veta, ha hjälp med eller ta dig för i nästa ögonblick? Flygtrafikledningen ska försöka förutse dina rörelser och ge exakt information och råd.



## VILSE!

Mitt uppe i denna värld med de två verkligheterna försämras vädret, och du är plötsligt vilse. Utan autopilot eller co-pilot. Du handflyger en instabil tingest mellan himmel och jord och vet varken ut eller in, bortsett från att du vill komma tryggt ner och hem. Flygledaren har inte märkt de dramatiska förändringarna i din omgivning. I bästa fall har det hörts på din röst att du är pressad.



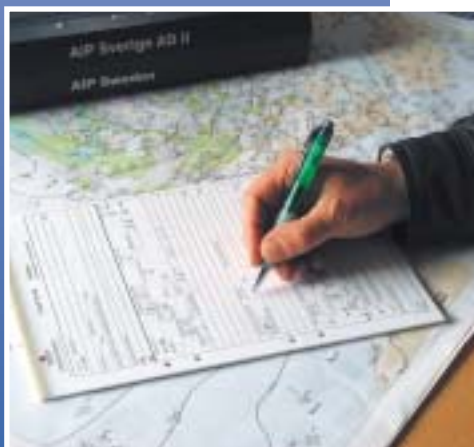
Det är viktigt att vara klar över att flygledare inte har några telepatiska gåvor. Tala om vad du önskar eller känner, förtig inte att du är vilse eller villrådlig! Tala om att du inte är så erfaren – be om hjälp. Om det är nödvändigt så gå över och tala svenska. Det är ett större nederlag att sluta i berget med krossat flygplan och huvud än att medge att du, som alla vi andra, gör fel. Det betyder inte världens undergång att du faktiskt gjort ett eller flera fel. Flygledarna önskar, och är skyldiga, att hjälpa dig - även de som kan låta lite tvära! Men för att de ska kunna hjälpa dig måste de få veta att du behöver hjälp.

Du är inte "en liten privatflygare" när du uttrycker behov av hjälp. Då är du stor och professionell.

Avsluta inte kommunikationen innan du fått och förstår det svar du söker efter. Fråga en gång till – det är inte att göra bort sig.

**Flygledarna  
önskar – och  
är skyldiga –  
att hjälpa  
dig. Även de  
som kan låta  
lite tvära!  
Men för att  
de skall  
kunna hjälpa  
dig måste de  
få veta att du  
behöver  
hjälp.**

**Kortfattat betyder CRM att alla tillgängliga resurser tas i bruk för beslutsprocessen ombord.**



## PRIVATFLYGARENS CRM

### Privatflygarens CRM

I kommersiell luftfart har uttrycket "Crew Resource Management" (CRM) bredd ut sig som en löpeld i flygsäkerhetens tjänst. I dag betyder C:et Crew. Ursprungligen stod det för Cockpit, och nu är det i färd med att utvidgas till Company, eller kanske Club?

Som flygare är du sista ledet i en kedja av felprocesser som kan leda till katastrof. Svaga länkar i kedjan som sträcker sig från lagstiftande myndigheter, kontrollerande myndigheter, flygföretag eller klubb, flygtrafikledningstjänst, teknisk, operativ eller utbildningsavdelning – till dig i cockpit, kan bearbetas och elimineras med klar och tydlig kommunikation och motivation för flygsäkerhet.

Privatflygarens "Crew" – vilken är det? Vem samspelar du med före och under flygning? Var finns resurserna du kan och skall ta i bruk? Ja, för du är inte ensam - även om du flyger ek.

Svaren är många och du måste själv ta reda på dem från dag till dag. Men ett är säkert: På marken, i Tornet eller i kontrollcentralen sitter en viktig del av din crew, flygtrafikledningstjänsten. Använd den i ditt CRM och var inte rädd för dem.

## ATS-FÄRDPLANER

### När måste du fylla i en ATS-färdplan?

- ✓ Vid passage av territorialgränser (även till Gotland).
- ✓ Vid flygning som skall utföras som kontrollerad flygning, d.v.s. i kontrollerat luftrum. OBS! Här kan du ofta lämna in en förkortad färdplan antingen via radio före flygningen eller på telefon. Olika lokal praxis förekommer.
- ✓ Om uppföljning för alarmering (och räddning) önskas. Kom ihåg att du, om du så önskar, kan ange även alternativflygplats.
- ✓ Vid flygning VFR-mörker utanför kontrollerat luftrum över den högsta av 5000 fot MSL eller 3000 fot GND.
- ✓ Vid flygning inom särskilda områden, t.ex. fjällområdet, räcker det med "upplysning angående flygning".



## När kan du fylla i en färdplan?

Alltid!

Detta är en tjänst som är gratis och som ökar säkerheten vid flygning dramatiskt. Flera personskador och långa eftersökningsaktioner kunde ha undvikits om färdplaner lämnats in.

Sist i denna informationsskrift finner du en instruktion som på ett snabbt och enkelt sätt leder dig genom detta system.

Flyger du från en okontrollerad flygplats till en okontrollerad flygplats utan radiotäckning är det extra viktigt att du lämnar färdplan, annars är det ingen som vet om dig och som kan assistera dig vid behov.

I ett sådant fall sänder du start- och landningsmeddelande per telefon, eller per radio när du är på höjd. Tre telefonsamtal som kostar en bråkdel av vad ett haveri eller en olycka skulle kosta dig.

## AKTIVERING OCH AVSLUTNING

En VFR-färdplan ska levereras till FPC (Briefing) senast 30 minuter före uttaxning (och en timme före avgång vid eventuell passage av nationsgräns). Den kan lämnas vid personligt besök, via Internet (SWIFT), per fax eller per telefon till FPC. Det är med andra ord inte nödvändigt att lämna den lokalt. Du måste ringa för att få bekräftat mottagandet och accept av planen om den sänts per fax.

Om start eller landning sker på en kontrollerad flygplats eller en AFIS-flygplats som är öppen, aktiveras och avslutas färdplanen automatiskt genom flygtrafikledningens försorg. Om start och/eller landning sker på en obemannad flygplats måste däremot piloten själv initiera aktivering och/eller avslut. Detta kan ske antingen per telefon alternativt på aktuell radiofrekvens efter start eller före landning (rekommenderas inte). Aktiverar du färdplanen per telefon före start, så var noga med starttiden. Notera under punkt 18 i färdplanen, med inledning RMK/, hur du kommer att aktivera och avsluta färdplanen.

**Om du har lämnat färdplan är du säker på att bli efterforskad om du skulle haverera. Dessutom kan flygtrafikledningen ge dig bättre service.**

**Kom ihåg att avsluta färdplanen senast 30 minuter efter beräknad ankomsttid (ETA).  
I annat fall startas efterforsknings- och räddnings-**



## ATT FYLLA I EN ATS-FÄRDPLAN

Det kompletta regelverket för att fylla i en färdplan finns i Bestämmelser för flygtrafikledningstjänst (BFT). Det är tättskrivna sidor som täcker alla typer av flygningar. En konsekvens av detta är att vi som nu och då skall fylla i en färdplan för en enstaka VFR-tur drabbas av svettningar och tycker det är en oöverstiglig uppgift att fylla i färdplanen korrekt. För att avhjälpa detta återges nedan ett utdrag som täcker det som är nödvändigt för de allra flesta VFR-turer, allmänflyg, dagtid innanför Sveriges gränser. Det är endast de vita fälten på färdplanen som ska fyllas i och svensk text är i sin ordning. Skriv tydligt, texta! Numren nedan motsvarar numren i färdplansblanketten.

7. Luftfartygets beteckning (t ex SEABC)
8. Flygregler: Alltid V (för VFR). Flygningens art: alltid G.
9. Antal: Normalt blank (används endast när flera flygplan flyger i formation).  
Typ av luftfartyg: ICAO-kod (om den är okänd används ZZZZ och då noteras "TYP/flygplantyp i klartext" i punkt 18). Turbulenskategori: alltid L.
10. Utrustning: Här anges den kommunikationsradio-utrustning och navigationsradioutrustning som finns i flygplanet och som fungerar. Jfr följande lista över den vanligaste utrustningen:  
D = DME, F = ADF, L = ILS, O = VOR, V = VHF radio. S = VHF, VOR, ADF och ILS.  
Till höger om snedstreck skall transponderutrustning noteras enligt följande: N = ingen transponder, A = transponder mode A, C = transponder mode A och mode C.
13. Avgångsflygplats: ICAOs 4-bokstavsförkortningar används. Om sådan inte finns används ZZZZ, och då fylls "DEP/Flygplatsens namn i klartext" i punkt 18. Tid: Här noteras tid UTC för start av taxning till startplats. (UTC är svensk standardtid minus 1 timme; sommartid minus 2 timmar).
15. Marschhastighet: Beräknad kurshastighet (TAS) i knop med N0 före (t ex N0120) Höjd: t. ex. "VFR", "A025" eller "F055". Flygväg: Börja alltid med bokstäverna DCT följt av koder och/eller tecken. Använd kodbeteckning för ATS-flygvägar. Utanför upprättade ATS-flygvägar skall punkter som överflygs och som ligger högst 30 minuters flygtid från varandra anges. Punkterna separeras med bokstäverna DCT. Använd något av följande alternativ: a) kodbeteckning för intersections (2 till 5 tecken), b) endast grader (7 tecken), c) grader och

- minuter (11 tecken) och/eller d) bäring och avstånd från ett navigeringshjälpmedel (8 eller 9 tecken).
- 16. Destinationsflygplats:** ICAOs 4-bokstavsförkortningar används. Om sådan inte finns används istället ZZZZ, och då ifylles DEST/Flygplatsens namn i klartext i punkt 18. Ange beräknad totaltid i timmar och minuter (t ex 0215).  
**Alternativflygplats:** ICAO:s 4-bokstavskod används. Om sådan inte finns används ZZZZ, och då ifylles ALTN/Flygplatsens namn i klartext i punkt 18.
- 18. Övriga upplysningar:** Skriv 0 (noll) om det inte är några upplysningar. Datum för flygningens början anges om färdplanen lämnas in mer än 24 timmar före start. Ange date of flight (DOF) med 6 siffror och snedstreck, t ex DOF/021224 (=julafton 2002). Annan information som anses relevant införes under denna punkt i klartext med följande inledning: RMK/. (Den information som finns i detta fält följer med ut på meddelanden till de enheter som blir berörda av flygningen).  
Ett bra sätt att få färdplanen aktiverad redan från start från okontrollerad flygplats är att ange ATD = ETD. Observera dock att färdplanen då måste avslutas om du inte startar.
- 19. Aktionstid:** Beräknad tid i timmar och minuter till dess allt bränsle är förbrukat (fyra tecken). Antal personer ombord: totala antalet (tre tecken) eller, om ej möjligt att ange, TBN (to be notified).  
Antalet meddelas ATS senast vid uttaxning.  
Nödradio: Stryk U om bärbar UHF med frekvens 243 Mhz inte är tillgänglig. Stryk V om bärbar VHF med frekvens 121,5 Mhz inte är tillgänglig. Stryk E om automatisk nödsändare (ELT) saknas ombord.  
**Räddningsutrustning:** Stryk det som inte är med. (I vissa fall är den obligatorisk.)  
**Livbåtar:** Stryk D och C om de inte är med. (I vissa fall är de obligatoriska.)  
**Färg och markeringar på luftfartyget:** För in huvudsakliga färger och markeringar på luftfartyget.  
**Tillåtna förkortningar:** B = Blå, G = Grön, R = Röd, W = Vit, Y = Gul. Annan färg anges i klartext.  
Kontrastmarkeringar anges med DAYGLO eller CONTRAST.  
**Anmärkning:** Stryk om ingen ytterligare räddningsutrustning medföres.  
**Befälhavarens namn:** Texta befälhavarens namn. Telefon (frivilligt, mobilnummer rekommenderas).

# H50P – en säker idé

**Enligt beslut från statsmakterna skall privatflyghaverierna halveras under tioårsperioden efter 1998.**

**H50P är Luftfartsinspektionens bidrag, tillsammans med ett flertal andra organisationer och företag, för att nå detta mål.**

Denna broschyr är en översättning och bearbetning av den norska broschyren "Request traffic information" vilken ingår som en del i projektet "Good Aviation Practice, GAP" i Norge. GAP är ett samarbete mellan Norsk Aeroklubb, AOPA, EAA och Luftfartstilsynet.

Översättningen och bearbetningen är utförd av Aerokonsult Evert Lyckeberg, i samarbete med en arbetsgrupp inom H50P-programmet.

Tryck: LFVTryck 2002

## BRIEFING

För egenbriefing av NOTAM och väder m.m. kan detta inhämtas på följande Internetadresser och telefon:

[www.lfv.se/site/pilot\\_info/briefing/index.asp](http://www.lfv.se/site/pilot_info/briefing/index.asp)

[www.swift.lfv.se](http://www.swift.lfv.se)

Tel: 020 - 58 10 00

## LÄMNA FÄRDPLAN

Inlämnas senast 30 minuter före beräknad uttaxning (VFR inom Sverige).

[www.swift.lfv.se](http://www.swift.lfv.se)

Tel: 08 - 797 63 40

Fax: 08 - 797 63 42 (bekräftelse skall erhållas per telefon ovan).

## AVSLUTA FÄRDPLAN

Färdplanen skall avslutas inom 30 minuter efter beräknad ankomsttid.

OBS: Om ATS inte är i tjänst vid landningsplatsen när du landar, skall landningsmeddelandet lämnas till ACC i den FIR där landningsplatsen är belägen eller till närmaste ATS-enhet.

Malmö ACC 040 - 613 15 05

Stockholm ACC 08 - 7977 63 33

Sunndsvall ACC 060 - 19 76 60

# GOD FLYGTUR!