

Radiotelefoni

Kommunikation i luften

Del 2

Förra veckan

Radiobehörighet

Sändningsteknik

Flygradio

Transponder

Fråseologi

Bokstäver och siffror

Fråseologi och Flygradiogrammatik

Förbindelseprov

Genomförs innan flygning - radiokontroll på checklistan

- Borås Radio, SEUND, förbindelseprov
- SEUND, Borås Segel, läser dig femma

- Borås Radio, SEUND, radio check
- SEUND, SEFVZ, reading you five

Hörbarhet vid förbindelseprov

- 1 Oläslig Unreadable
- 2 Stundtals läslig Readable now and then
- 3 Läslig med svårighet Readable but with difficulty
- 4 Läslig Readable
- 5 Läslig utan minst svårighet Perfectly readable

Förkortning av anropssignal

- För att underlätta samtalen på frekvensen får anropssignalerna förkortas vid god förbindelse och ingen risk för sammanblandning finns.
- Förkortning initieras av flygledaren när anrop sker på flygledningsfrekvens
- På lokal frekvens (ex Borås Radio) för piloten själv förkorta om ingen risk för sammanblandning finns

Förkortning av anropssignal

- Två sätt att förkorta anropssignal
- Det första tecknet i registreringen och minst de två sista tecknen
- Typen/tillverkaren av flygplanet samt minst de två sista tecknen

SEUND

SND

Segelflygplanet ND

Glider ND

SEUMY

SMY

Segelflygplanet MY

Glider MY

SEUOP

SOP

Motorseglare OP

Motorglider OP

SEFVZ

SVZ

Piper VZ

Pawnee VZ

Meddelandeuppbyggnad

- Alla kommunikationsmeddelande är uppbyggda med
Mottagare □ Avsändare □ Meddelande
SEKGZ Landvettertornet Klart inflygning bana 21
- När kontakten är upprättad kan ATS anropssignal utelämnas
SEKGZ Klart inflygning bana 21
- Enda undantaget är vid motläsning och kvittering
Motläsning/Kvittering □ Avsändare
Klart inflygning bana 21 SEKGZ

Exempel på meddelande

- Landvettertornet SEIT
- SEIT Landvettertornet

Upprättande av förbindelse

- SEIT C172, POB2, på plattan begär taxi
- S-IT taxa till väntplats bana 21 via taxibana Y

ATS anropssignal utelämnad

ATS förkortar anropssignal

- Taxar till väntplats bana 21 via taxibana Y, S-IT

Pilot förkortar sin anropssignal som kommer sist vid motläsning

Meddelandeuppbyggnad

Egen anropssignal sist vid motläsning, annars före meddelandet

Efter upprättande av förbindelse kan ATS-enhets anropssignal utelämnas

Förkorta inte egen anropssignal förrän ATS gör det. Förväxlingsrisk!

Kvittens och motläsning

- Detta används för att sändaren ska förstå att mottagaren uppfattat meddelandet korrekt
- Pilotens kvittens ska bestå av egen anropssignal om inte motläsning krävs
- Flygledaren kvitterar med berörd pilots anropssignal

Följande meddelande kräver motläsning

- Klarering
ex klart starta, klart landa, klar inflygning, stig till, sjunk till
- Bana i användning
- Höjdmätarinställning
QNH
- Transponderkod
- Bäring som lämnats vid pejling
QDM och QDR
- Radiofrekvenser
- Turordning

Exempel - motläsning

ATS S-GZ, vinden 270° 10kt, bana 21 klart starta

Pilot Bana 21 klart starta, S-GZ

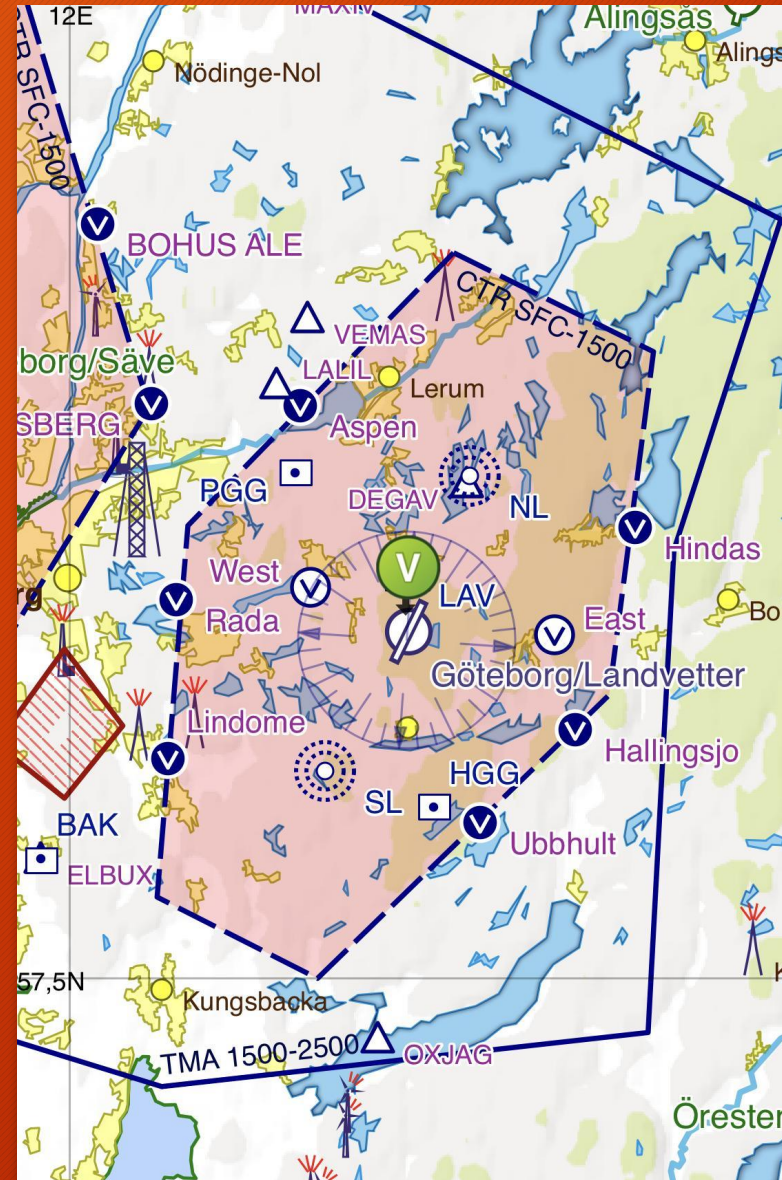
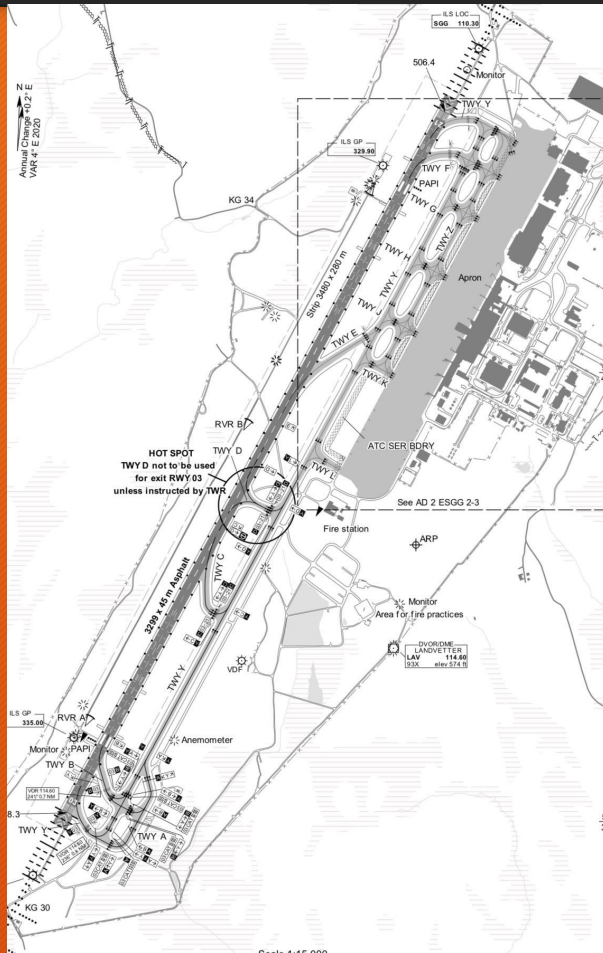
ATS S-OP, stig till 3000 fot, QNH 998

Pilot Stiger till 3000 fot, QNH 998, S-OP

ATS S-YA, klar inflygning bana 21 tur två

Pilot Klar inflygning bana 21 tur två, S-YA

Göteborg/Landvetter



Knyta förbindelsen eller skaka hand

När du tar kontakt med ATS, kom ihåg

- Vem är jag
- Var är jag
- Vad vill jag

Exempel

- SEIIT, Cessna 172, 2 personer ombord, position Hindås 1200 fot för landning
- SEUMY, segelflygplan, 2 personer ombord, position Borås 4000 fot, begär FL80 och därunder i området
- SEKLV, PA28, 3 personer ombord, position Lycke, önskar trafikinformation

Fraserologi landning kontrollerad flygplats - svenska

Pilot

- 1 Landvettertornet SELOE
- 3 SELOE, PA28, POB2, position Bollebygd på 1500 fot för landning
- 5 Klar inflygning bana 21, QNH 1012, S-OE
- 6 S-OE bas bana 21
- 8 Bana 21, klart landa, S-OE

ATS

- 2 SELOE Landvettertornet
- 4 S-OE klar inflygning bana 21, vind 270° 8kt, QNH1012
- 7 S-OE vind 270° 7kt, bana 21 klart landa

Fråseologi landning kontrollerad flygplats - engelska

Pilot

- 1 Landvetter tower SELOE
- 3 SELOE, Piper Cherokee, POB 2, position Bollebygd at 1500 feet for landing
- 5 Cleared approach runway 21, QNH 1012, S-OE
- 6 S-OE base runway 21
- 8 Runway 21 cleared to land, S-OE

ATS

- 2 SELOE Landvetter tower
- 4 S-OE cleared approach runway 21, wind 270° 8kt, QNH1012
- 7 S-OE wind 270° 7kt, runway 21 cleared to land

Fraserologi start kontrollerad flygplats - svenska

1

Pilot

- 1 Landvettertornet SEKVM
- 3 SEKVM, Cessna 177, POB 4, plats 42, vill lämna CTR via RADA begär taxi
- 5 Taxar till väntplats bana 21 via taxibana Y, S-VM
- 7 Lämna CTR via RADA 1500 fot eller lägre, QNH 1033, S-VM
- 9 S-VM

ATS

- 2 SEKVM Landvettertornet
- 4 S-VM taxa till väntplats bana 21 via taxibana Y
- 6 S-VM lämna CTR via RADA 1500 fot eller lägre, QNH 1033
- 8 S-VM anmäl redo

Fraserologi start kontrollerad flygplats - svenska

2

Pilot

- 1 S-VM redo
- 3 Ställer upp bana 21, S-VM
- 5 Bana 21 klart starta höger ut, S-VM

- 6 S-VM RADA 1300 fot
- 9 Göteborg Approach 124,205, S-VM

ATS

- 2 S-VM Ställ upp bana 21
- 4 S-VM vinden 220° 4kt, bana 21 höger ut klart starta

- 7 S-VM flyginformation tillgänglig från Göteborg Approach 124,205

Fråseologi start kontrollerad flygplats - engelska

1

Pilot

- 1 Landvetter tower SEKVM
- 3 SEKVM, Cessna Cardinal, POB 4, stand 42, request to leave CTR via RADA request taxi
- 5 Taxi to holding point runway 21 via taxiway Y, S-VM
- 7 Leaving CTR via RADA 1500 feet or below, QNH 1033, S-VM
- 9 S-VM

ATS

- 2 SEKVM Landvetter tower
- 4 S-VM taxi to holding point runway 21 via taxiway Y
- 6 S-VM leave CTR via RADA 1500 feet or below, QNH 1033
- 8 S-VM report ready

Fraserologi start kontrollerad flygplats - engelska

2

Pilot

- 1 S-VM ready
- 3 Lining up runway 21, S-VM
- 5 Runway 21 cleared for take off right turn out, S-VM

- 6 S-VM RADA 1300 feet
- 9 Göteborg Approach 124,205, S-VM

ATS

- 2 S-VM Line up runway 21
- 4 S-VM wind 220° 4kt, runway 21 right turn out, cleared for take off

- 7 S-VM flightinformation available from Göteborg Approach 124,205

Frågor?

SLUT FÖR IDAG