

# Rettelser til boken «Kommunikasjon»

I forbindelse med ny fraseologi for AFIS fra 1. desember 2022 ble boken «Kommunikasjon» av Erlend Våge oppdatert. I dette dokumentet finner du de aktuelle endringene.

Du finner også mer informasjon om endringen i AIC-N 14/22: [luftfartstilsynet.no/aktorer/regelverk/aic/aic-n/2022/1422-informasjon-om-endring-av-fraseologi-for-flygeinformasjonstjenesten/](https://luftfartstilsynet.no/aktorer/regelverk/aic/aic-n/2022/1422-informasjon-om-endring-av-fraseologi-for-flygeinformasjonstjenesten/).

[Luftfartstilsynet](https://www.youtube.com/watch?v=757870029) har også laget en video som demonstrerer bruken av denne nye fraseologien: [vimeo.com/757870029](https://www.youtube.com/watch?v=757870029)

Du finner flere bøker fra samme forfatter på [www.cb-ir.net](http://www.cb-ir.net), blant annet CB-IR serien - for deg som vil ta instrumentrettighet!



## AFIS-fraseologi

AFIS betyr Aerodrome Flight Information Service. En AFIS-enhet finner vi på en ikke-kontrollert flyplass som tilbyr flygeinformasjonstjeneste (og selvfølgelig alarmtjeneste). De kan ikke gi oss klareringer, men de kan videreformidle dem på vegne av en kontrollsentral.

I praksis gir de deg informasjon om annen kjent trafikk, vær og vind, bane i bruk og annet som er av relevans for deg som flyr.

AFIS-fullmektigene bruker sin egen fraseologi som er ganske enkel og grei.

Kallesignalet deres er *Information*, for eksempel *Notodden Information*.

Fraser	Forklaring
RUNWAY IN USE	Bane som er i bruk for avgang og landing.
NO REPORTED TRAFFIC	Ingen kjent trafikk.
NO REPORTED TRAFFIC RUNWAY (rullebanenummer)	Ingen kjent trafikk som benytter rullebanen.
RUNWAY OCCUPIED	Banen er opptatt og det er ikke tilrådelig å bruke den.
RUNWAY AVAILABLE FOR LINE UP/TAXI/TOWING	Vi kan bruke banen til å gjøre oss klare, men ikke for avgang.
REPORT POSITION/ALTITUDE/ LEVEL	Det er ønskelig at vi rapporter på en posisjon, høyde eller et flygenivå.
REPORT PASSING	Rapportér når du passerer.

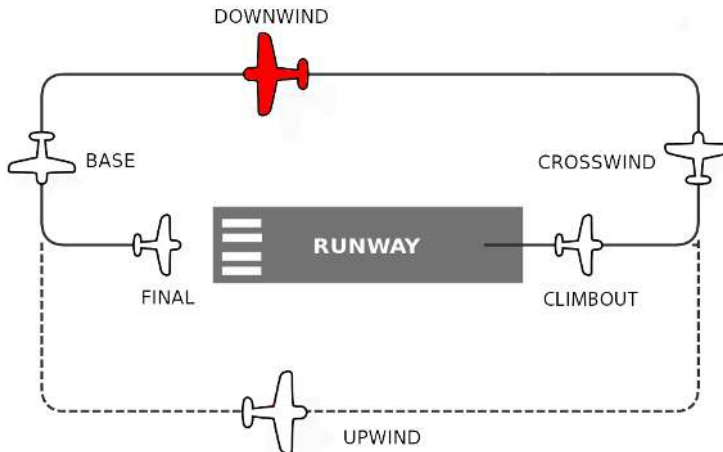
Dersom rullebanen benyttes eller er i ferd med å benyttes av andre luftfartøyer, kjøretøyer eller personer vil AFIS-enheten informere om "RUNWAY (number) OCCUPIED (or BLOCKED BY) (detaljer)" for at samtidig bruk kan unngås. Det kommer praktiske eksempler på dette senere i boken.

Tårnet er fremdeles bemannet, og vi får trafikkinformasjon om annen kjent trafikk og flygeinformasjon, i dette tilfellet bane i bruk, vinden og hvor vi er bedt om å melde vår posisjon neste gang.



*Will report left downwind 30, LN-ABC.*

Nå hører vi bare «klikk klikk» på frekvensen. Personen i tårnet har bare trykket inn sendeknappen sin to ganger i rask rekkefølge for å bekrefte at han hørte deg. Dette er ikke en offisiell måte å kvittere på, men så har heller ikke Kjeller en offisiell AFIS-tjeneste. Mer informasjon om dette finner du i AIP.



Markert i rødt har vi et fly på «Left Downwind». Vi har altså rullebanen til venstre for oss. På eksempelet med Kjeller må vi snu denne tegningen nesten på hodet for at det skal stemme med retningen på rullebanen - men slik er det i virkeligheten også.

Vi fortsetter mot «left downwind 30».



*Kjeller, LBC left downwind 30.*



*LBC, wind is 350 degrees, 8 knots.*

*No reported traffic runway 30.*

Dette er som du ser ikke en klarering, men informasjon om at banen er ledig. Samtidig fikk vi en liten oppdatering på vinden, og vi kan se at vi får litt sidevind fra høyre.



*No reported traffic runway 30, LBC.*

Mer dramatikk blir det ikke under denne flygingen. Vi lander pent og sier fra på radioen:



*LBC, backtracking to taxiway Bravo.*

Dette betyr at vi takser tilbake i våre egne spor til taksebane Bravo. Vi får ingen kvittering på dette fra tårnet. Når vi forlater banen, sier vi:



*LBC, runway vacated at Bravo.*



*LBC, so long!*



*So long, LBC!*

Vi skrur nå av transponderen vår, men holder nesten på å glemme noe svært viktig: Å lukke flight plan! La oss spole litt tilbake, og ta et eksempel hvordan man gjør dette i luften:



*Oslo, LBC request to close flight plan*



*LBC, flight plan closed at time: 40.*

Når du får dette svaret, er din flight plan lukket. Har du allerede landet, er det bare å ringe **AIS/NOTAM** og lukke den. Lander du på en kontrollert flyplass, lukker de den for deg automatisk. På noen AFIS-flyplasser vil de også lukke den for deg, men da bør du få dette bekreftet om de ikke sier det.

Merk at hvis de *ikke* sier tidspunktet for lukking av din flight plan, så er det ikke sikkert at det faktisk er gjort.



Vi kaller opp tårnet på frekvensen 129,900 MHz:



*Gullknapp Information, LN-ABC at apron, ready for taxi.*



*LN-ABC, Gullknapp Information. Runway 05 in use. QNH 1026. Taxi to holding Alpha.*



*Runway 05 in use, QNH 1026. Will taxi to holding Alpha, LN-ABC.*

Det er ikke langt å takse. Vi gjør motorprøvene våre, gjør klar alt av utstyr og kart og når vi er helt klare kaller vi opp tårnet igjen.



*Gullknapp Information, LN-ABC ready at holding Alpha.*



*LBC, runway available for line-up.*



*Will line up runway 05, LBC.*

Vi kan takse, men vi har ikke fått «no reported traffic». Så da skal vi ikke ta av riktig ennå. Når vi ser en bil på rullebanen skjønner vi hvorfor.

## Avgang og utkltring

Men bilen forlater snart banen og etter litt hører vi:



***LBC, wind is now 040 degrees, 8 knots,  
no reported traffic runway 05.***

Nå kan vi ta av! Vi behøver ikke å lese tilbake vinden, så da holder det med:

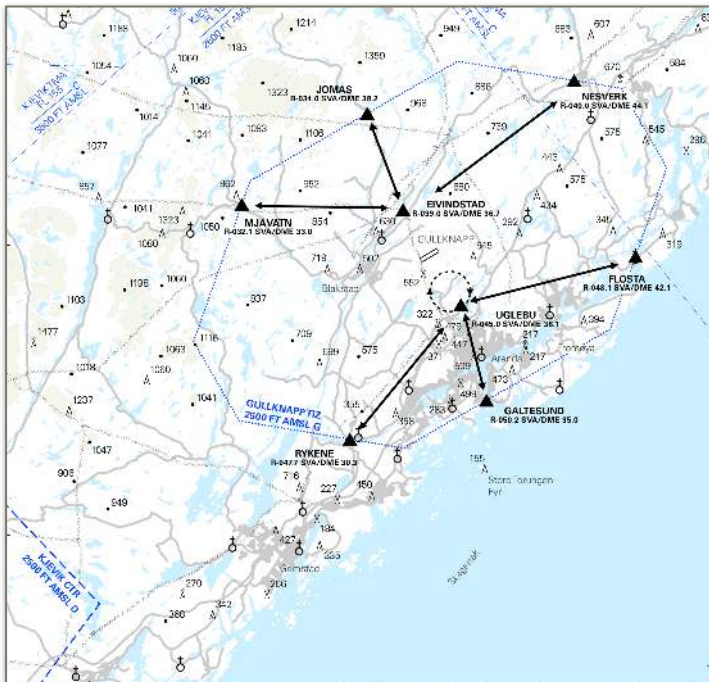


***No reported traffic runway 05, LBC.***

Vi tar av mot nordøst og skal til Kjevik, som ligger mot sørvest. Når vi har kommet til sikker høyde melder vi fra:



***Gullknapp, LBC on climbout runway 05, right turn  
for Rykene.***



Utsnitt av kartet VFR Routes Light Aircraft for Gullknapp