






















Handrättning boken "Flygradiotelefoni"

Utgåva 1, 2021

SIDA	RÄTTNING																								
26	Det anges felaktigt att man kan utläsa tre likadana siffror som "Tripple". Detta är inte sant och stycket kan strykas.																								
38	<p>Bromsvärden rapporteras numera annorlunda. Se bild nedan för mer info.</p> <p>Bromsverkan Hur halt det är på en flygplats är av intresse för piloten. Flygplansdäck är sällan gjorda för vintergrepp och det finns en risk för avåkning vid hala förhållanden. Vid stora instrumentflygplatser mäts bromsverkan på underlaget – resultatet är ett mått på hur halt det är på plattor, taxibanor och rullbanor. Värdet vidarebefordras av flygledaren eller via ATIS till piloten. Informationen lämnas som en så kallad bankonditionskod. Högre siffror indikerar bättre bromsverkan och styrförmåga på banan.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kod</th> <th>Exempel på underlag</th> <th>Effekt vid inbromsning med fordon</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>6</td> <td>Torr</td> <td>Normal bromsverkan och styrförmåga</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Frost, grunt vatten/tunn snö</td> <td>Normal bromsverkan och styrförmåga</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Ihoppresad kall snö</td> <td>Bromsverkan och/eller styrförmåga är påverkad men måttlig till god</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Snö med djup över 3 mm</td> <td>Bromsverkan och/eller styrförmåga är påverkad och nedsatt</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Vatten/slask över 3 mm</td> <td>Bromsverkan och/eller styrförmåga är påverkad och måttlig till dålig</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>Isbeläggning</td> <td>Bromsverkan och/eller styrförmåga är kraftigt försämrad</td> </tr> <tr> <td>0</td> <td>Våt is eller slask ovanpå is</td> <td>Bromsverkan och/eller styrförmåga är minimal eller icke-existerande</td> </tr> </tbody> </table> <p>Vid mätning av friktionskoefficient delas banan normalt in i tre lika långa sektioner. Därför anges ofta bromsvärden i tre angivelser, exempelvis Bana noll tre, banförhållande kod fem, fem, fyra / Runway zero three, surface condition code five, five, four. I detta exempel är det halare på den sista tredjedelen av banan (sett i start- eller landningsriktningen). När taxibanor eller plattornas bromsverkan anges förmedlas detta i klartext.</p>	Kod	Exempel på underlag	Effekt vid inbromsning med fordon	6	Torr	Normal bromsverkan och styrförmåga	5	Frost, grunt vatten/tunn snö	Normal bromsverkan och styrförmåga	4	Ihoppresad kall snö	Bromsverkan och/eller styrförmåga är påverkad men måttlig till god	3	Snö med djup över 3 mm	Bromsverkan och/eller styrförmåga är påverkad och nedsatt	2	Vatten/slask över 3 mm	Bromsverkan och/eller styrförmåga är påverkad och måttlig till dålig	1	Isbeläggning	Bromsverkan och/eller styrförmåga är kraftigt försämrad	0	Våt is eller slask ovanpå is	Bromsverkan och/eller styrförmåga är minimal eller icke-existerande
Kod	Exempel på underlag	Effekt vid inbromsning med fordon																							
6	Torr	Normal bromsverkan och styrförmåga																							
5	Frost, grunt vatten/tunn snö	Normal bromsverkan och styrförmåga																							
4	Ihoppresad kall snö	Bromsverkan och/eller styrförmåga är påverkad men måttlig till god																							
3	Snö med djup över 3 mm	Bromsverkan och/eller styrförmåga är påverkad och nedsatt																							
2	Vatten/slask över 3 mm	Bromsverkan och/eller styrförmåga är påverkad och måttlig till dålig																							
1	Isbeläggning	Bromsverkan och/eller styrförmåga är kraftigt försämrad																							
0	Våt is eller slask ovanpå is	Bromsverkan och/eller styrförmåga är minimal eller icke-existerande																							
43	<p>I övning 3.2 läses klarering till taxibana ut fel. Korrekt ska vara enligt nedan.</p> <p>3.2 – När flygplanet är redo att taxa anropas flygtrafikledningen igen:</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td></td> <td>Sigurd Ivar Adam, begär taxi</td> <td>Sierra India Alpha, request taxi</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Sigurd Ivar Adam, taxa till väntplats bana noll fem, via Adam</td> <td>Sierra India Alpha, taxi to holding point runway zero five via Alpha</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Taxa till väntplats bana noll fem via Adam, Sigurd Ivar Adam</td> <td>Taxi to holding point runway zero five via Alpha, Sierra India Alpha</td> </tr> </tbody> </table>		Sigurd Ivar Adam, begär taxi	Sierra India Alpha, request taxi		Sigurd Ivar Adam, taxa till väntplats bana noll fem, via Adam	Sierra India Alpha, taxi to holding point runway zero five via Alpha		Taxa till väntplats bana noll fem via Adam, Sigurd Ivar Adam	Taxi to holding point runway zero five via Alpha, Sierra India Alpha															
	Sigurd Ivar Adam, begär taxi	Sierra India Alpha, request taxi																							
	Sigurd Ivar Adam, taxa till väntplats bana noll fem, via Adam	Sierra India Alpha, taxi to holding point runway zero five via Alpha																							
	Taxa till väntplats bana noll fem via Adam, Sigurd Ivar Adam	Taxi to holding point runway zero five via Alpha, Sierra India Alpha																							

SIDA	RÄTTNING						
46	<p>I övning 3.10 ska ordet TILL/TO föregå klarering till höjd. Se ändring nedan.</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>Sigurd Ivar Adam, uppfattat, klar till Hyltena, när redo sjunk till två tusen två hundra fot, QN-Helge ett tusen</td> <td>Sierra India Alpha, roger. Cleared to Hyltena. When ready descend to two thousand two hundred feet. QNH one thousand</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Klar till Hyltena, när redo sjunk till två tusen två hundra fot, QN-Helge ett tusen, Sigurd Ivar Adam</td> <td>Cleared to Hyltena. When ready descend to two thousand two hundred feet. QNH one thousand, Sierra India Alpha</td> </tr> </table>		Sigurd Ivar Adam, uppfattat, klar till Hyltena, när redo sjunk till två tusen två hundra fot, QN-Helge ett tusen	Sierra India Alpha, roger. Cleared to Hyltena. When ready descend to two thousand two hundred feet. QNH one thousand		Klar till Hyltena, när redo sjunk till två tusen två hundra fot, QN-Helge ett tusen, Sigurd Ivar Adam	Cleared to Hyltena. When ready descend to two thousand two hundred feet. QNH one thousand, Sierra India Alpha
	Sigurd Ivar Adam, uppfattat, klar till Hyltena, när redo sjunk till två tusen två hundra fot, QN-Helge ett tusen	Sierra India Alpha, roger. Cleared to Hyltena. When ready descend to two thousand two hundred feet. QNH one thousand					
	Klar till Hyltena, när redo sjunk till två tusen två hundra fot, QN-Helge ett tusen, Sigurd Ivar Adam	Cleared to Hyltena. When ready descend to two thousand two hundred feet. QNH one thousand, Sierra India Alpha					
49	<p>AFIS får inte längre lämna förslag på bana för användning. Detta eftersom AFIS från 1 december 2022 inte längre tillåts att komma med förslag. Stryk förslaget om bana.</p>						
49	<p>I övning 3.17 ska ordet TILL/TO föregå avsiktsrapportering till ny höjd. Se ändring nedan.</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>Uppfattat. Ställer upp bana två åtta via backtrack. Avser efter start stiga rakt fram till tre tusen fot till David Kalle där-efter högersväng till Vilhelmina samhälle, Sigurd Ludvig Olle</td> <td>Roger. Lining up runway two eight via backtrack. Intention after departure to climb straight ahead to three thousand feet to Delta Kilo followed by right turn to the town of Vilhelmina, Sierra Lima Oscar</td> </tr> </table>		Uppfattat. Ställer upp bana två åtta via backtrack. Avser efter start stiga rakt fram till tre tusen fot till David Kalle där-efter högersväng till Vilhelmina samhälle, Sigurd Ludvig Olle	Roger. Lining up runway two eight via backtrack. Intention after departure to climb straight ahead to three thousand feet to Delta Kilo followed by right turn to the town of Vilhelmina, Sierra Lima Oscar			
	Uppfattat. Ställer upp bana två åtta via backtrack. Avser efter start stiga rakt fram till tre tusen fot till David Kalle där-efter högersväng till Vilhelmina samhälle, Sigurd Ludvig Olle	Roger. Lining up runway two eight via backtrack. Intention after departure to climb straight ahead to three thousand feet to Delta Kilo followed by right turn to the town of Vilhelmina, Sierra Lima Oscar					
56	<p>I 3.31 förkortar piloten sin anropssignal innan tornet förkortat den, vilket inte är tillåtet. Ändra därför till helt utläst anropssignal tills tornet förkortar första gången.</p>						
56	<p>I övning 3.31 läser flygplanet tillbaka taxningsinstruktion som "FÖR bana tre noll". Ordet FÖR ska inte läsas och är ej standardiserad fraseologi.</p>						
75	<p>I 4.28 är det fel första anrop från tornet på svenska. Korrekt ska vara:</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>Sigurd Erik Martin, vind tre två noll grader sju knop, framförvarande Cessna 172 på banan gör studs och gå. Reduce-rad separation, bana tre noll, klart landa</td> </tr> </table>		Sigurd Erik Martin, vind tre två noll grader sju knop, framförvarande Cessna 172 på banan gör studs och gå. Reduce-rad separation, bana tre noll, klart landa				
	Sigurd Erik Martin, vind tre två noll grader sju knop, framförvarande Cessna 172 på banan gör studs och gå. Reduce-rad separation, bana tre noll, klart landa						
85	<p>I 4.46 utläses QNH som "tripple" på engelska, vilket ej är standardfraseologi. Siffrorna ska utläsas en och en.</p>						