

## VIT HVOR DU ER!



(<https://swamp.com.au/>)

Luftromskrenkelse eller Airspace Infringements som det heter på engelsk, forkortet AI, er å fly seg inn i kontrollert luftrom uten forhåndsklarering. Det er vårt ansvar som piloter å innhente klarering før man flyr inn i det kontrollerte luftrommet.

Både ute i Europa og her hjemme øker antall AI og flyging i strid med klareringer er farligere enn mange av oss kanskje oppfatter.

### RAPPORTERINGSPLIKT og JUST CULTURE

AI er en rapporteringspliktig sikkerhetshendelse, og vårt nye OBSREG er en fin kanal til å melde inn slike hendelser. (Både vi og ATC rapporterer) Det er bl.a. via OBSREG vi nå ser at AI øker til noe som ser ut til å bli et viktig sikkerhetsproblem for oss, i takt med at andre hendelser blir sjeldnere. Ikke alle er klar over at Luftfartstilsynet praktiserer «Just Culture» (red.anm. på norsk oversatt til rettferdig læringskultur)?

Det betyr i praksis at man svært gjerne ønsker å få rapporter også om regelbrudd som er ordnet raskt og greit og gjerne med læringseffekt for den enkelte. Fokus er da på hva som skjer i «hverdagen» og hyppigheten av hendelsene, uten å jakte syndebukker, et kjernepunkt i systematisk sikkerhetsarbeid innen luftfarten.

Har man transponder på og riktig frekvens innstilt, blir man ofte lett fanget opp og korrigert til sikker høyde eller spurt om intensjoner av oppmerksomme ATC-folk. Det foregår nok utallige slike urapporterte korreksjoner, men hver og en av dem har potensiale til å bli farlige på to måter:

### DE TO STØRSTE PROBLEMENE MED AI?

Det mest åpenbare problemet for oss med å fly inn i kontrollert luftrom uten forhåndsklarering er kollisjonsfaren. Kontrollert luftrom er utformet for å sikre at kommersiell (IFR) trafikk aldri skal kollidere med VFR-trafikk, verken underveis eller ved start og landing. En Boeing har en lang, slak nedstigningsprofil, vet vi. Store fly kommer «fort og flatt» i forhold til oss, så når vi flyr inn mot en større flyplass, vil taket gradvis komme ned på oss helt til vi enten treffer det eller treffer den usynlige veggen der også IFR-trafikken flyr i bare 2-4000 fot over terrenget i fb m start og landing. Vi flyr gjerne på tur i den høyden. Vi flyr langsommere, men brattere både opp og ned! Dermed kan vi ende med å «slå hodet i taket» før vi kommer oss langt nok unna eller nært nok. Det kan være at vi akkurat da er i en sektor eller på et tidspunkt da dette ikke medfører noen umiddelbar kollisjonsrisiko, men her slår problem 2 inn:

En flygeleder må straks vie full oppmerksomhet til den uventede inntrengeren, vende blikket bort fra både IFR. Det finnes eksempel fra tett trafikkerte luftrom i utlandet på hvor galt det

kan gå (mid-air) når hardt belastede flygeledere plutselig blir «beslaglagt» av en ukontrollert innpassering.

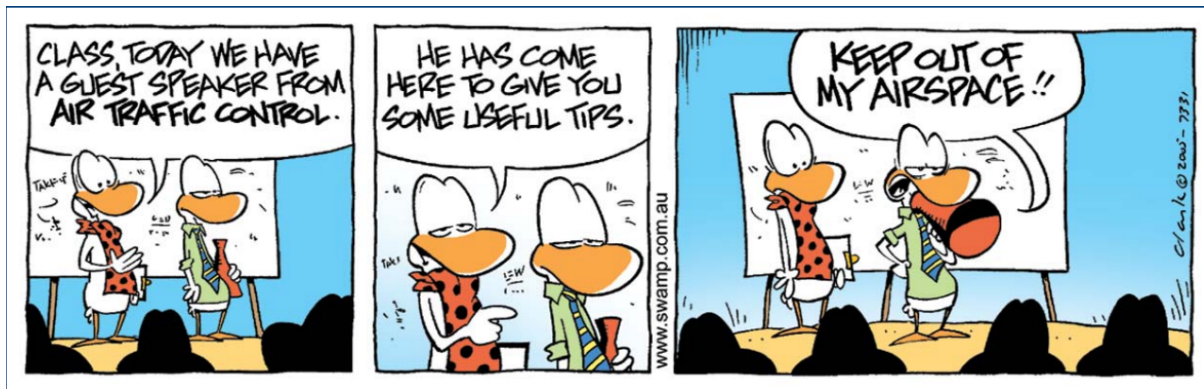
I England legger ATC øyeblikkelig en 5 Nm sikkerhets-ring rundt AI-fly man ikke straks kommer i kontakt med. Det er som konsekvens estimert store økonomiske tap og krevende personellbruk i fbm akutt omlagte innflyginger for ruteflyene.)

Så første bud kommer allerede her: Ha alltid transponder på og rette frekvens innstilt!

#### MOMENTER TIL ETTERTANKE:

- VIT HVOR DU ER. – *Å planlegge turen* også i fht luftrom og frekvenser, og holde seg til planen, er alltid et godt råd, egentlig et krav. Husk å planlegge HØYDER! Men luftrom endrer seg, så vi må holde både oss selv og våre kart oppdaterte, enten de er på en GPS eller i papirformat. Der man flyr *ofte* kan det være lurt å sette seg ned og studere kartet litt ekstra nå og da. Se på høydebegrensningene, hvor man må påregne IFR-trafikk, og hvor grensene ligger i forhold til *sikre* visuelle referanser du kjenner godt fra tidligere turer. Obs. Veier ligner veier. Kan være lett å ta feil av veier i tettbygde strøk.
- REDUSER DISTRAKSJONER mest mulig i kritiske faser av flygingen. Det er ikke bare under takeoff og landing passasjerer bør være stille. Pass også på når det nærmer seg oppkallinger for å få klareringer, for uventede svar kan komme! Husk igjen at «taket synker raskt» innover til ære for ruteflyenes slake ankomst med + 100 tonn tunge fly.
- MAN KAN MÅTTE ENDRE RUTE. På grunn av værendringer eller annen trafikk kan man måtte endre rute til et område med andre begrensninger enn de man er forberedt på. Det holder altså ikke bare å ha en god plan. Ideelt sett bør man ha et indre bilde av hvordan luftrommet og trafikken går i regionen, men kart må være *lett* tilgjengelige og i en *oppdatert* form. Bruk gjerne elektroniske navigasjonshjelpemidler, oppdaterte mht kontrollert luftrom, men husk at du fortsatt flyr VFR når du flyr VFR. TIPS: Gi posisjonsmeldinger også i G-luftrom!
- VIKTIG når du blir overrasket: IKKE NØL MED Å TA KONTAKT MED ATC FOR Å FÅ HJELP ELLER KLARERINGER LEST OM IGJEN, eller også for å få støtte til mer presis navigasjon enn du fikser i øyeblikket. Et «SAY AGAIN» i tide er gull verdt, enten det skyldes det dårlige headsettet du burde byttet, eller at flyet holder på å fly fra deg mens du studerer kart inn i «ukjent terreng».
- LUFTROMSKRENKELSER kan og bør unngås. Bruker vi transponder og er på rette frekvens, vil begynnende grenseoverskridelser ofte fanges opp og korrigeres av flinke og årvåkne flygeledere før vi kommer i veien for en Boeing på descend i 250 knop. Og det er fint om små glipp kan fikses i samråd med en flink flygeleder. Men rapportér gjerne det lille også! *Just Culture* gjør rapporteringen trygg, og gir bedre statistisk materiale for å planlegge opplæringstiltak og innsatsområder både for oss og ATC. Det beste er jo at vi

alle tar den nødvendige gjennomtenkingen på dette feltet fra tid til annen, slik vi må øve alle andre deler av flygningen. PPL er ikke et ferdighetsmerke, vet vi. Det kreves stadig alle slags oppdatert trening for å holde seg current!



(<https://swamp.com.au/>)

HAPPY LANDINGS til alle flotte medpiloter! Vi treffes jo gjerne- men helst etterpå... 😊

Lars Preben Sørdsdal

Olav Bergersen

Øyvind Rein

Øystein Belsvik  
(tekstforfatter)

Stig Haugen  
(utvalgsleder)