

ATS-instruks 3

Flyvekontrolltjeneste

generelt

Indholdsfortegnelse

1.	Adskillelse af kontrollerede flyvninger	6.4	Ændring af flyveplan
2.	Højdeadskillelse	6.5	Klarering i RVSM-luftrum
2.1	Anvendelse	6.6	Klareringer til supersoniske flyvninger
2.2	Højdeadskillelsesminima	7.	Koordination
2.3	Minimumsflyvehøjde	7.1	Generelt
2.4	Tildeling af marchhøjder	7.2	Estimate
3.	Horisontal adskillelse	7.3	Inbound estimate
3.1	Anvendelse	7.4	Afgivelse af inbound release indenfor København FIR
3.2	Sideadskillelse	7.5	Revisioner
3.3	Længdeadskillelse	7.6	Anmodning om klarering inden for København FIR
4.	VMC-stigning/nedgang	7.7	Expedite clearance
5.	Oplysning om væsentlig trafik	7.8	Approval request
6.	Klareringer	7.9	RSYD
6.1	Generelt		
6.2	Indhold af klareringer		
6.3	Koordination af klareringer		

1. Adskillelse af kontrollerede flyvninger

1.1 Adskillelse skal tilvejebringes:

- a) mellem alle flyvninger i luftrum klasse A og B,
- b) mellem IFR-flyvninger i luftrum klasse C, D og E,
- c) mellem IFR-flyvninger og VFR-flyvninger i luftrum klasse C,

Anm.: Militære luftfartøjer udfører VFR-flyvning over FL 195 i luftrumsklasse C efter særlige regler, og skal modtage tjeneste iht. særlige bestemmelser (se [ATS-instruks 2, pkt. 3.1](#), Luftrumsklasse C, Anm. 2).

- d) mellem IFR-flyvninger og speciel VFR-flyvninger, og
- e) mellem speciel VFR-flyvninger.

Dog kan der til IFR-flyvninger i luftrumsklasse D og E, om dagen under visuelle vejrforhold og når et luftfartøj anmoder om dette, udstedes klarering til VMC-stigning/-nedgang, under FL 100, jf. kapitel 4.

1.2 Bortset fra tilfælde, hvor adskillelse kan reduceres i nærheden af flyvepladser, jf. [ATS-instruks 5, pkt. 4.2.1, 4.2.3](#) og afsnit 4.4, skal en flyvekontroldenhed tilvejebringe adskillelse ved højdeadskillelse, jf. kapitel 2., eller horisontal adskillelse, jf. kapitel 3.

Anm.: Bestemmelser for adskillelse tilvejebragt ved hjælp af ATS-overvågningssystemer fremgår af [ATS-instruks 10](#).

1.3 Større adskillelse end de foreskrevne minima skal anvendes, når som helst **Wake Turbulence** eller unormale omstændigheder, som for eksempel en ulovlig handling, nødvendiggør særlig forsigtighed.

1.4 Hvor den adskillelsesform eller det minimum, som er anvendt for at adskille to luftfartøjer, ikke kan opretholdes, skal der tages skridt til at sikre, at en anden adskillelsesform eller et andet minimum er eller vil være etableret før det tidspunkt, hvor den tidligere anvendte adskillelse vil blive utilstrækkelig.

1.5 En kontrolleret flyvning skal til enhver tid kun kontrolleres af én flyvekontroldenhed.

1.6 Ansvar for kontrollen med samtlige luftfartøjer, der flyver inden for et nærmere bestemt luftrum, skal overdrages en enkelt flyvekontroldenhed. Kontrollen med et enkelt eller flere luftfartøjer

kan dog overdrages til andre flyvekontroldenheder under den forudsætning, at der er sikret koordinering mellem enhederne.

1.7 Luftfartøjer, som flyver/opererer i formation betragtes som en enhed. Luftfartøjer må ikke flyve i formation medmindre de pågældende luftfartøjschefer har truffet aftale herom.

1.7.1 Luftfartøjer der udfører lufttankning betragtes som udførende formationsflyvning.

1.7.2 Ansvar for den sikre føring af den samlede formation påhviler formationsføreren og luftfartøjscheferne i forening. Dette omfatter ligeledes overgangsperioden når luftfartøjerne manøvrerer for at opnå indbyrdes separation inden for formationen, samt under etablering og opsplitning af formationen.

1.7.3 Når en formation under kontrol af en flyvekontroldenhed anmoder om at overgå til individuel flyvning, skal flyvekontroldenheden udstede klarering, der hurtigst muligt sikrer højdeadskillelse eller horisontal adskillelse mellem formationens enheder.

1.7.4 Ved anmodning til en flyvekontroldenhed om overgang fra individuel flyvning til formationsflyvning, vil flyvekontroleenheden udstede en kurs og en højde, der vil bringe luftfartøjerne i en sådan position, at visuel kontakt kan opnås. Når visuel kontakt er opnået, gives luftfartøjerne tilladelse til at overgå til formationsflyvning. Herefter overgår ansvaret for adskillelse enheden imellem, som beskrevet i pkt. 1.7.2.

2. Højdeadskillelse

2.1 Anvendelse

2.1.1 Højdeadskillelse opnås ved tildeling af forskellige højder, udtrykt i flyveniveauer eller højder over havet.

Anm.: Tildelte flyvehøjder skal vælges fra tabellerne over marchhøjder i henholdsvis SERA-forordningen (EU 923/2012), Tabel 3, der er gældende i Danmark, eller [BL 7-1, Bilag 3](#), der er gældende på Færøerne og i Grønland. Tabellerne er enslydende.

2.2 Højdeadskillelsesminima

2.2.1 I flyvehøjder mindre end FL 290 skal adskillelsesminimum være nominelt 1000 fod.

I flyvehøjder mellem FL 290 og FL 410 inklusive (RVSM-luftrum), skal adskillelsesminimum være nominelt:

- a) 1000 fod mellem RVSM godkendte luftfartøjer,
- b) 2000 fod mellem
 - i) ikke-RVSM godkendte statsluftfartøjer og ethvert andet luftfartøj der befinder sig i RVSM-luftrum,
 - ii) alle formationsflyvninger der udføres af statsluftfartøjer og ethvert andet luftfartøj der befinder sig i RVSM-luftrum,

I flyvehøjder større end FL 410 skal adskillelsesminimum være nominelt 2000 fod.

2.2.2 Klareringer udstedt til luftfartøjer skal sikre adskillelse til aktive restriktions-, fare- og delegerede områder. Højdeadskillelse til restriktions-, fare- og delegerede områder er tilstede, når der, i højder under FL 290, anvendes en højdeadskillelse på 500 fod hhv. over eller under den vertikalt fastlagte grænse og, i højder over FL 290, når der anvendes en højdeadskillelse på 1000 fod hhv. over eller under den vertikalt fastlagte grænse.

2.2.3 Klareringer udstedt til luftfartøjer skal sikre adskillelse til forbudte områder. Højdeadskillelse til forbudte områder er tilstede, når flyvehøjden er lig med eller større end områdets øvre grænse.

2.2.4 I forbindelse med områder, hvor der foregår VFR-flyvning til en fastsat øvre eller nedre grænse, f.eks. svæveflyveområder, skal der anvendes følgende højdeadskillelse:

- a) 500 fod til områdets øvre eller nedre grænse i luftrumsklasserne D, E, F og G,
- b) 1000 fod til områdets øvre eller nedre grænse i luftrumsklasserne A, B og C.

Anm.: Områdernes grænse kan være angivet i FT MSL, også over gennemgangshøjden. Ved sammenligning af et flyveniveau og et områdes øvre grænse, skal der ske en omregning af flyveniveau til FT MSL på baggrund af aktuel QNH.

2.3 Minimumsflyvehøjde

2.3.1 En flyvekontrolenhed må ikke tildele flyvehøjder under den minimumsflyvehøjde, der er gældende for det pågældende område.

2.3.2 Kontrolcentralen skal kontinuerligt fastsætte laveste anvendelige flyveniveau, LAF, for

IFR-flyvning indenfor Københavns flyveinformationsregion, undtagen Copenhagen Area.

2.3.2.1 Laveste anvendelige flyveniveau skal være den IFR-marchhøjde, som er beliggende i eller umiddelbart over 4.000 fod MSL, og fastsættes efter følgende tabel:

	<u>trykvrærdi</u>	<u>flyveniveau</u>
	- 942 hPa	FL 70
943	- 977 hPa	FL 60
978	- 1013 hPa	FL 50
1014	- 1050 hPa	FL 40
1051	- hPa	FL 30

Anm.: Ved fastsættelse af lavest anvendelige flyveniveau skal følgende QNH-værdier anvendes:

- a) *Vest for linien 571230N 075400E - 553700N 080900E - 550000N 074300E: laveste QNH-værdi for Esbjerg (EKEB) eller Gormfelt (EKGF),*
- b) *Øst for linien 571230N 075400E - 553700N 080900E - 550000N 074300E: laveste QNH-værdi for Aalborg (EKYT), Billund (EKBI) eller Kastrup (EKCH).*

2.4 Tildeling af marchhøjder

2.4.1 Undtagen når et luftfartøj har fået klarering til marchstigning eller klarering til at operere i et højdebånd, skal der kun tildeles én marchhøjde inden for kontrolområdet. Såfremt luftfartøjer ikke tildeles den ønskede marchhøjde, skal de underrettes om senere at anmode om klarering til højdeændring.

2.4.1.1 Klarering til marchstigning skal gives som gældende enten mellem to flyvehøjder eller over en flyvehøjde.

2.4.2 Hvis et luftfartøj har fået klarering til at flyve ind i et kontrolområde i en marchhøjde, der ligger under lavest anvendelige flyveniveau, skal der udstedes ændret klarering, selv om luftfartøjet ikke har anmodet om den nødvendige ændring af marchhøjden.

2.4.3 Såfremt det er nødvendigt, kan et luftfartøj instrueres om at ændre marchhøjde på et angivet tidspunkt eller sted og med en angiven stige- eller nedgangshastighed.

2.4.4 Et luftfartøj, der er i en marchhøjde, skal normalt have forret over for andre luftfartøjer, der ønsker denne marchhøjde. Når to eller flere luft-

fartøjer er i samme marchhøjde, skal det foranflyvende luftfartøj normalt have forret.

2.4.5 Et luftfartøj kan tildeles en flyvehøjde, der tidligere var optaget af et andet luftfartøj, efter at sidstnævnte har rapporteret at have forladt flyvehøjden. Ved anvendelsen af denne fremgangsmåde skal det sikres, at det krævede højdeadskillelsesminimum hele tiden er til stede, mens højdeændring finder sted. Hvis der imidlertid foreligger kendskab til, at der hersker kraftig turbulens, eller vedkommende luftfartøj udfører en marchstigning, skal en sådan tildeling først gives, når det luftfartøj, der forlader flyvehøjden, har rapporteret at være nået en anden flyvehøjde, der er adskilt med det krævede minimum fra den højde, der er forladt.

2.4.6 De flyvehøjder eller i tilfælde af marchstigning de højdebånd, der tildeles kontrollerede flyvninger skal vælges fra tabellen over marchhøjder. Dog skal flyvehøjders korrelation til flyvevej ikke anvendes, når anden fremgangsmåde er angivet i pågældende flyveinformationsregioners AIP eller findes passende af hensyn til trafikafviklingen.

Anm.: Tildelte flyvehøjder skal vælges fra tabellerne over marchhøjder i henholdsvis SERA-forordningen (EU 923/2012), Tabel 3, der er gældende i Danmark, eller BL 7-1, Bilag 3, der er gældende på Færøerne og i Grønland. Tabellerne er enslydende.

3. Horisontal adskillelse

3.1 Anvendelse

3.1 Horisontal adskillelse opnås ved tilvejebringelse af:

- sideadskillelse, ved bibeholdelse af luftfartøjer på forskellige ruter eller i forskellige geografiske områder, eller
- længdeadskillelse, ved bibeholdelse af intervaller, udtrykt i tid eller afstand, mellem luftfartøjer, der flyver på samme, skærende eller modsat beholdne kurser.

3.2 Sideadskillelse

3.2.1 Sideadskillelse skal anvendes således, at afstanden mellem ruter, hvor luftfartøjerne skal være sideadskilte, aldrig er mindre end en fastsat afstand, der tager hensyn til unøjagtig navigation, plus en fastsat beskyttelsesafstand.

3.2.1.1 Sideadskillelse af luftfartøjer opnås ved at forlange flyvningerne udført ad forskellige ruter eller over forskellige geografiske punkter bestemt visuelt, eller ved hjælp af navigationshjælpemidler eller ved hjælp af områdenavigation (RNAV).

3.2.1.2 Luftfartøjer etableret i ATS-ruter er sideadskilt fra uddelegerede områder, fare- og restriktionsområder o.l., hvis ATS-rutens centerlinie er beliggende i en minimumsafstand, som anført nedenfor, fra den pågældende områdegænse:

Afstand fra VOR-station	Minimumsafstand
0 - 25 NM	5 NM
26 - 50 NM	6 NM
51 - 75 NM	7 NM
76 - 100 NM	10 NM
101 - 150 NM	15 NM

Når ATS-ruten er baseret på brug af områdenavigation, skal minimumsafstanden være 6 NM.

3.2.1.3 Når der modtages oplysninger om svigtende navigationsudstyr eller at krav til minimum navigationsnøjagtighed ikke længere kan opfyldes, skal pågældende flyvekontrolenhed, i fornødent omfang, anvende alternative adskillelsesminima.

3.2.2 **Geografisk adskillelse.** Adskillelse mellem luftfartøjer opnås ved hjælp af positionsrapporter der positivt indikerer at luftfartøjerne er over forskellige geografiske lokaliteter bestemt visuelt eller ved hjælp af et navigationshjælpemiddel.

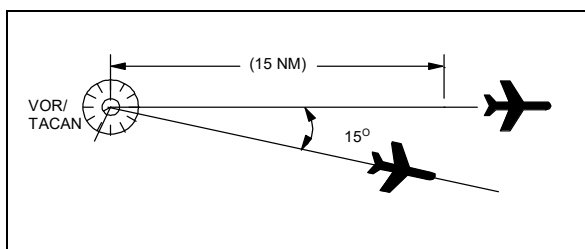
Anm.: Brug af geografisk adskillelse, som baseres på visuel positionsbestemmelse fra luftfartøjer, vil være afhængig af en række variable faktorer, hvorfor der ikke er fastsat generelle adskillelseskriterier og minima. Ved anvendelse af sådan adskillelse skal der imidlertid tages hensyn til med hvilken nøjagtighed pågældende ruter eller områder kan bestemmes; der skal også tages hensyn til, hvilke landemærker der ligger til grund for positionsbestemmelserne og til luftfartøjernes højde.

3.2.2.1 Luftfartøjer på modsatte eller samme flyvevej er geografisk adskilt, når luftfartøjerne er adskilt af 2 navigationshjælpemidler, som er beliggende med en indbyrdes afstand af mindst 30 NM.

Anm.: Der er ikke fastsat yderligere generelle kriterier for brug af navigationshjælpemidler i forbindelse med geografisk adskillelse. Sådanne kriterier skal om nødvendigt være angivet i lokale ATS-instrukser.

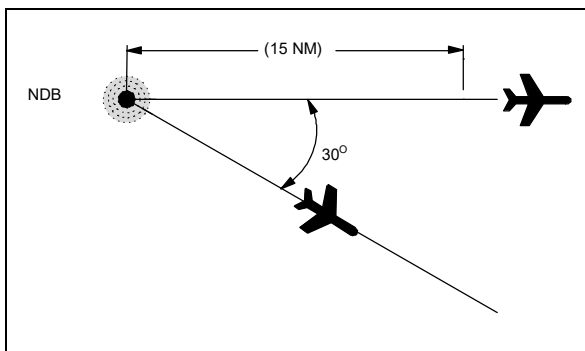
3.2.3 Kursadskillelse mellem luftfartøjer, der anvender samme navigationshjælpemiddel/metode opnås ved at anmode luftfartøjer om at flyve specificerede beholdne kurser adskilt med et minimum som er afhængig af det navigationshjælpemiddel eller den metode som anvendes. Kursadskillelse mellem to luftfartøjer eksisterer, når:

- a) VOR/TACAN: Begge luftfartøjer er etableret på radialer som divergerer med mindst 15° og hvor mindst det ene luftfartøj er i en afstand af 15 NM eller mere fra pågældende VOR/TACAN-station.



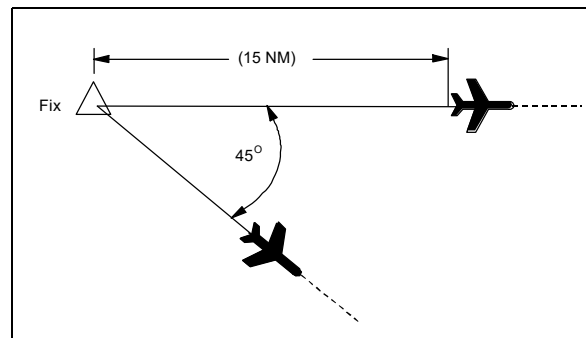
Figur, pkt. 3.2.3 b)

- b) NDB: Begge luftfartøjer er etableret på beholdne kurser til eller fra NDB'en, som divergerer med mindst 30° og hvor mindst det ene luftfartøj er i en afstand af 15 NM eller mere fra pågældende NDB.



Figur, pkt. 3.2.3 b)

- c) DR (Dead Reckoning): Begge luftfartøjer er etableret på beholdne kurser som divergerer med mindst 45° og hvor mindst det ene luftfartøj er i en afstand af 15 NM eller mere fra skæringspunktet. Begge luftfartøjer skal være på vej væk fra skæringspunktet, og skæringspunktet kan bestemmes enten visuelt eller ved hjælp af et navigationshjælpemiddel.



Figur, pkt. 3.2.3 c)

- d) RNAV operationer: Begge luftfartøjer er etableret på beholdne kurser som divergerer med mindst 15° og hvor de respektive beskyttelsesområder for de pågældende luftfartøjers beholdne kurser ikke længere helt eller delvis dækker hinanden. Følgende tabel angiver minimumsdistance fra skæringspunktet for beholdne kurser ved RNP-5:

$0^\circ - 15^\circ$	-----
$16^\circ - 30^\circ$	40 NM
$31^\circ - 45^\circ$	20 NM
$46^\circ - 60^\circ$	15 NM
$61^\circ - 75^\circ$	10 NM
$76^\circ - 90^\circ$	10 NM

3.2.3.1 De under pkt. 3.2.3 a) og 3.2.3 b) nævnte adskillelsesminima gælder mellem to luftfartøjer,

- som begge flyver bort fra navigationshjælpemidlet og er etablerede på kurser som beskrevet, og hvoraf et af luftfartøjerne er mindst 15 NM fra pågældende navigationshjælpemiddel,
- som begge flyver ind mod navigationshjælpemidlet forudsat at luftfartøjerne er etablerede på kurser som beskrevet, og begge luftfartøjer er mindst 20 NM fra navigationshjælpemidlet. Til bestemmelse af afstand fra det kursgivende navigationshjælpemiddel skal anvendes en DME-station, som er beliggende inden for en afstand af 0.5 NM fra dette,
- hvoraf et flyver ind mod og et andet bort fra navigationshjælpemidlet, forudsat at luftfartøjerne er etablerede på kurser som beskrevet, og at begge luftfartøjer er mindst 20 NM fra navigationshjælpemidlet. Til bestemmelse af afstand fra det kursgivende navigationshjælpemiddel skal anvendes en DME-station, som er beliggende inden for en afstand af 0.5 NM fra dette.

Anm.: DME-afstanden på 20 NM anført under b) og c) er fastsat af hensyn til Slant Error, DME-anlæggets navigationstolerance samt mulig af-

stand mellem det kursgivende og det afstandsgivende navigationshjælpemiddel.

3.2.4 Der kan i lokal ATS-instruks anføres specielle adskillesesminima mellem ruter hvor forskellige typer af navigationsmetoder anvendes. Sådanne adskillesesminima skal baseres på princippet at de pågældende ruter kun er adskilte hvis beskyttelsesområderne for de enkelte ruter ikke helt eller delvis dækker hinanden.

3.2.5 Sideadskillelse anses for at være til stede mellem luftfartøjer, der navigerer ved hjælp af RNAV (RNP-5) når de er etableret på beholdne kurser eller i ATS-ruter, hvor afstanden mellem beholdne kurser/centerlinjer er mindst:

- 18 NM når procedurel adskillelse anvendes,
- 10 NM når der foretages radarovervågning.

3.3 Længdeadskillelse

3.3.1 Længdeadskillelse skal anvendes således, at afstanden mellem de beregnede positioner for de luftfartøjer, der skal være adskilt, aldrig er mindre end et foreskrevet minimum.

3.3.1.1 Længdeadskillelse skal etableres ved at anmode luftfartøjer om:

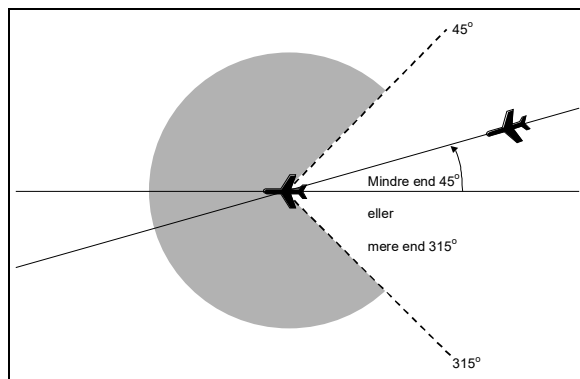
- at starte på et angivet tidspunkt,
- at forsinke ankomsten over et geografisk punkt indtil et angivet tidspunkt, eller
- at vente over et geografisk punkt indtil et angivet tidspunkt.

3.3.1.2 Længdeadskillelse mellem supersoniske luftfartøjer under den transsoniske hastighedsforøgelsesfase og flyvninger i supersoniske faser bør normalt tilvejebringes ved at tilrettelægge tidspunktet for påbegyndelsen af den transsoniske hastighedsforøgelsesfase fremfor at anvende hastighedsbegrænsning under supersonisk flyvning.

3.3.1.3 I forbindelse med anvendelse af længdeadskillelse, skal udtrykkene samme flyvevej, modsatte flyveveje, og skærende flyveveje have følgende betydninger:

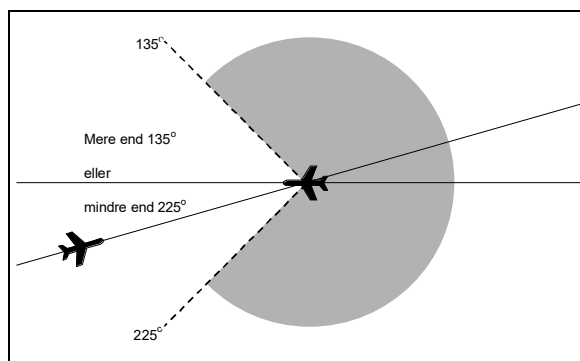
- samme flyvevej:
flyveveje i samme retning og konvergerende flyveveje eller dele deraf, hvor vinkelforskellen er mindre end 45° eller mere end 315° , og

hvor de respektive beskyttelsesområder helt eller delvis dækker hinanden,



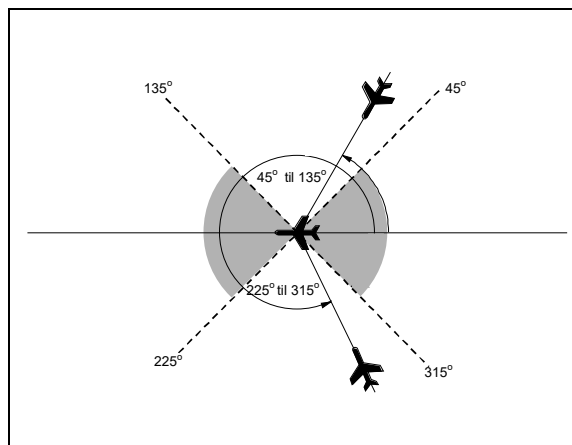
Figur, pkt. 3.3.1.3 a)

- modsatte flyveveje:
flyveveje i modsat retning og konvergerende flyveveje eller dele deraf, hvor vinkelforskellen er mere end 135° men mindre end 225° , og hvor de respektive beskyttelsesområder helt eller delvis dækker hinanden,



Figur, pkt. 3.3.1.3 b)

- skærende flyveveje:
konvergerende flyveveje eller dele deraf, andre end de der er beskrevet i ovenstående a) eller b).

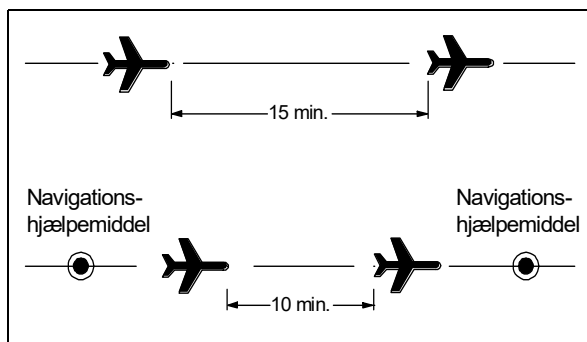


Figur, pkt. 3.3.1.3 c)

3.3.2 Længdeadskillelse baseret på tid

3.3.2.1 Luftfartøjer i samme flyvehøjde, samme flyvevej:

- a) 15 minutter,
- b) 10 minutter, såfremt navigationshjælpemidler muliggør hyppig bestemmelse af position og fart,

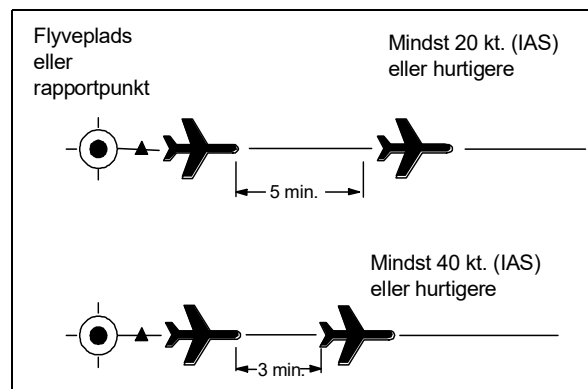


Figur, pkt. 3.3.2.1 a)

- c) 5 minutter i følgende tilfælde, forudsat at det foranflyvende luftfartøj bibeholder en egenfart, der er mindst 20 knob (IAS) større end det efterfølgende:

- i) mellem luftfartøjer, der er startet fra samme flyveplads,
- ii) mellem luftfartøjer på strækningsflyvning, når disse har rapporteret over samme nøjagtige rapportpunkt, eller
- iii) mellem et startende luftfartøj og et luftfartøj på strækningsflyvning, efter at sidstnævnte luftfartøj har rapporteret over et rapportpunkt, der er således beliggende i forhold til startstedet, at der kan sikres 5 minutters adskillelse på det sted, hvor det startende luftfartøj tilslutter sig ruten.

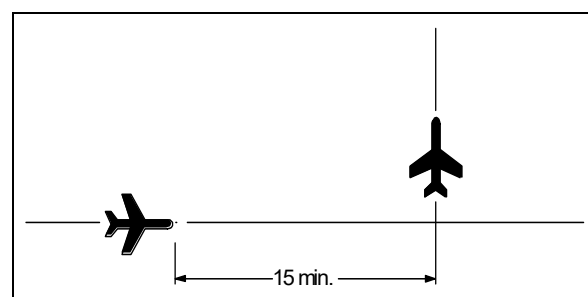
- d) 5 minutter for militære luftfartøjer, der flyver med samme indikeret fart under udførelse af samme navigations- eller operative træningsflyvning.
- e) 3 minutter i de tilfælde, der er anført under c), forudsat at det foranflyvende luftfartøj bibeholder en egenfart, der er mindst 40 knob (IAS) større end det efterfølgende.



Figur, pkt. 3.3.2.1 e)

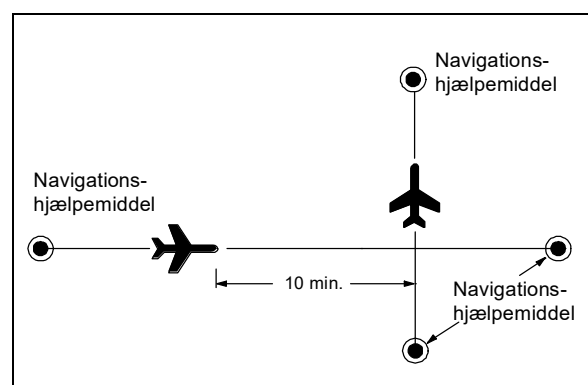
3.3.2.2 Luftfartøjer i samme flyvehøjde, skærende flyveveje:

- a) 15 minutter,



Figur, pkt. 3.3.2.2 a)

- b) 10 minutter, såfremt navigationshjælpemidler muliggør hyppig bestemmelse af position og fart.



Figur, pkt. 3.3.2.2 b)

3.3.2.3 Luftfartøjer under stigning eller nedgang, samme flyvevej. Når et luftfartøj skal passere gennem et andet luftfartøjs flyvehøjde på samme flyvevej, skal følgende minimumslængdeadskillelse tilvejebringes:

- a) 15 minutter mens højdeadskillelse ikke er til stede,

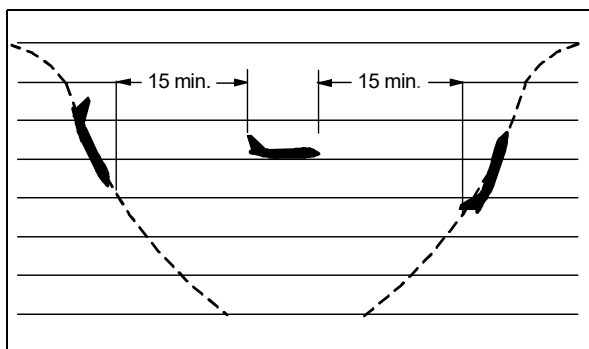
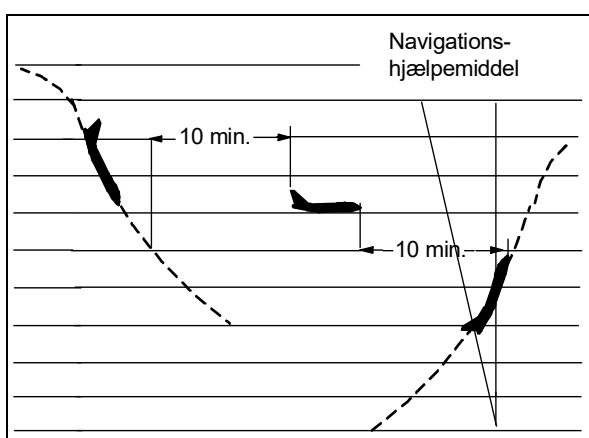


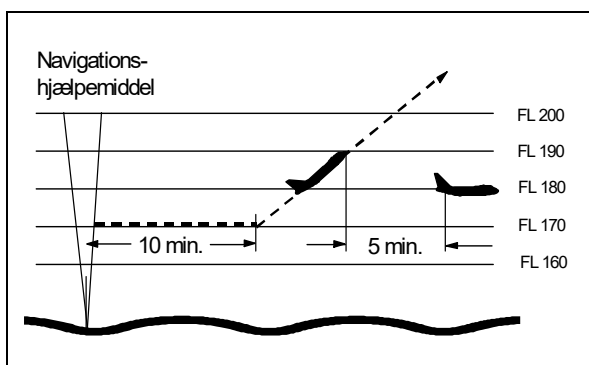
fig. pkt. 3.3.2.3 a)

- b) 10 minutter mens højdediskillelse ikke er til stede, såfremt navigationshjælpemidler muliggør hyppig bestemmelse af position og fart,



Figur pkt. 3.3.2.3 b)

- c) 5 minutter mens højdediskillelse ikke er til stede under forudsætning af, at højdeændringer er påbegyndt senest 10 minutter efter at det efterfølgende luftfartøj har rapporteret over et nøjagtigt punkt.



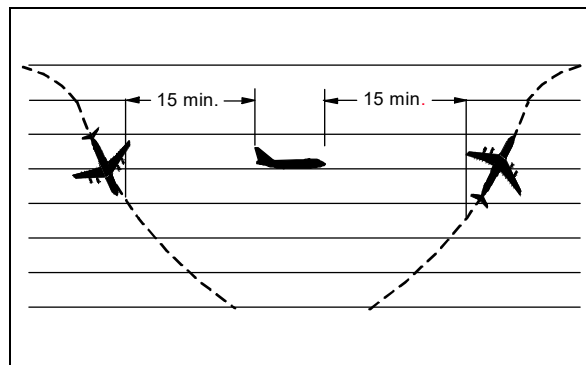
Figur pkt. 3.3.2.3 c)

Anm.: For at lette anvendelsen af denne fremgangsmåde, når en betydelig ændring i flyvehøjden skal finde sted, kan der gives et luftfartøj under nedgang klarering til en passende flyvehøjde over det lavere beliggende luftfartøj eller gives et luftfartøj under stigning klarering til en passende

flyvehøjde under det højere beliggende luftfartøj med det formål yderligere at kontrollere den adskillelse, der vil være til stede, mens højdediskillelse ikke er til stede.

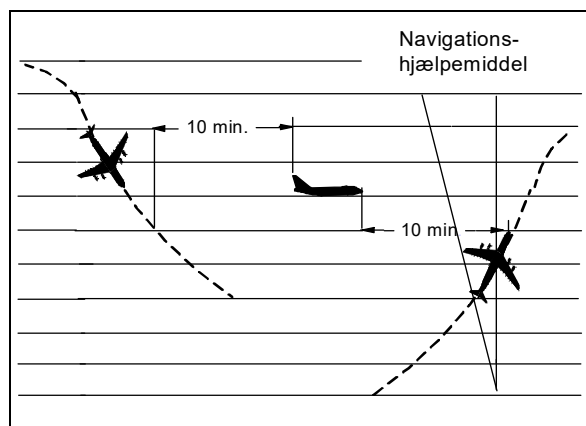
3.3.2.4 Luftfartøjer under stigning eller nedgang, skærende flyveveje:

- a) 15 minutter mens højdediskillelse ikke er til stede,



Figur pkt. 3.3.2.4 a)

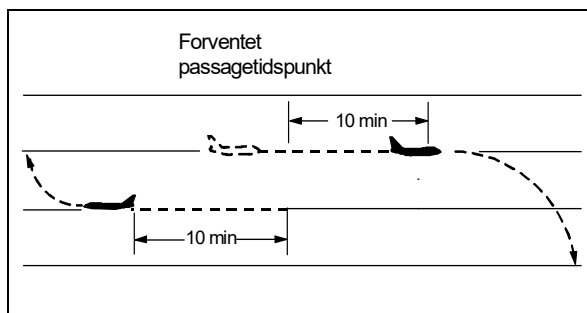
- b) 10 minutter, mens højdediskillelse ikke er til stede, hvis navigationshjælpemidler tillader hyppig bestemmelse af position og fart.



Figur pkt. 3.3.2.4 b)

3.3.2.5 Luftfartøjer under stigning eller nedgang, modsatte flyveveje:

Højdediskillelse skal være tilvejebragt mindst 10 minutter før og efter det tidspunkt, luftfartøjerne beregnes at passere eller at have passeret hinanden. Såfremt det er blevet fastslået, at luftfartøjerne har passeret hinanden, behøver dette minimum ikke at anvendes.

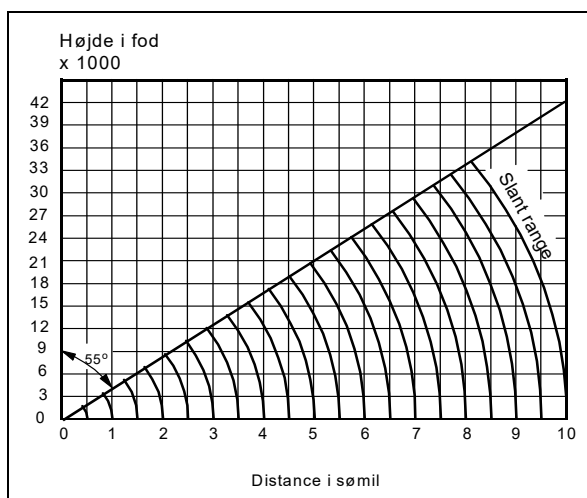


Figur, pkt. 3.3.2.5

3.3.3 Længdeadskillelse baseret på distance

3.3.3.1 Adskillelsen skal tilvejebringes ved bibeholdelse af en angiven minimumsforskel mellem luftfartøjers DME-afstand rapporteret på grundlag af samme VOR-/DME- eller TACAN-station. DME-stationen skal være beliggende inden for en afstand af 0,5 NM fra VOR-stationen. Adskillelse baseret på distance skal være etableret senest, når det nærmeste luftfartøj er

- 15 NM fra DME-stationen, eller
- i en afstand/højde fra stationen som anført i figur, pkt. 3.3.3.1 b).



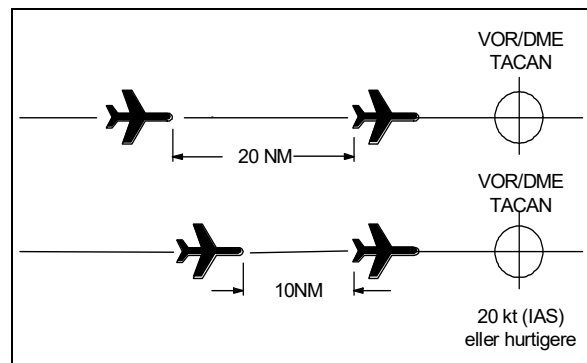
Figur, pkt. 3.3.3.1 b)

3.3.3.2 Luftfartøjer i samme flyvehøjde, samme flyvevej:

- 20 NM,
- 10 NM, hvis det foranflyvende luftfartøj er mindst 20 knob (IAS) hurtigere end det efterfølgende,

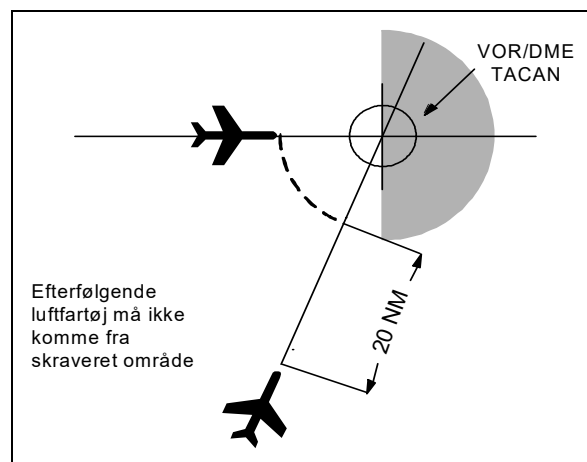
forudsat, at luftfartøjerne benytter samme VOR-/DME- eller TACAN-station på flyvevejen og at adskillelsen kontrolleres ved indhentelse af DME-

aflæsninger med så hyppige intervaller, at det sikres, at mindst ikke underskrides.

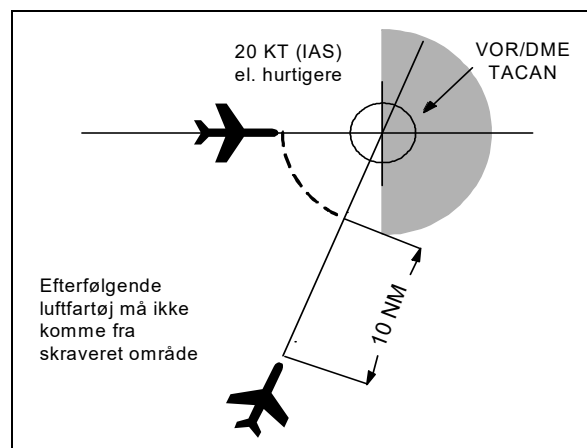


Figur, pkt. 3.3.3.2

3.3.3.3 For luftfartøjer i samme flyvehøjde og på skærende flyveveje anvendes længdeadskillelse som angivet i pkt. 3.3.3.2 under forudsætning af at begge luftfartøjer rapporterer afstand fra en DME der er beliggende i skæringspunktet mellem flyvevejene og at vinklen mellem flyvevejene er mindre end 90°.



Figur, pkt. 3.3.3.3



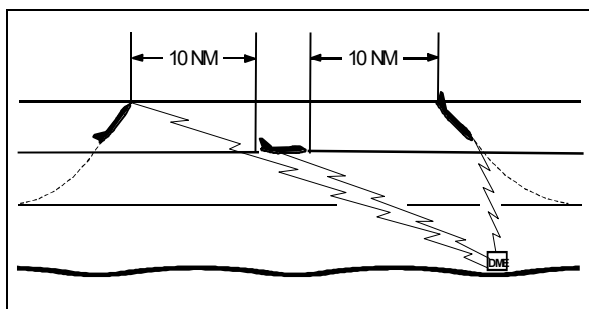
Figur, pkt. 3.3.3.3

3.3.3.4 Luftfartøjer under stigning eller nedgang, samme flyvevej:

10 NM, mens højdeadskillelse ikke er til stede, forudsat, at:

- luftfartøjerne benytter samme VOR/DME- eller TACAN-station på flyvevejen,
- det ene luftfartøj bibeholder sin flyvehøjde i den periode, hvor højdeadskillelse ikke er til stede, og
- adskillelse tilvejebringes ved indhentelse af samtidige DME-aflæsninger.

Anm.: For at lette anvendelsen af denne fremgangsmåde, når en betydelig ændring i flyvehøjden skal finde sted, kan et luftfartøj under nedgang gives klarering til en passende flyvehøjde over det lavere liggende luftfartøj eller under stigning til klarering til en passende flyvehøjde under det højere beliggende luftfartøj med det formål yderligere at kontrollere den adskillelse, der vil være til stede, mens højdeadskillelse ikke er til stede.



Figur, pkt. 3.3.3.4

3.3.3.5 Luftfartøjer på modsatte flyveveje, før passage:

Længdeadskillelse er til stede, så længe luftfartøjerne er adskilt med 30 NM bestemt ved DME-aflæsninger, forudsat at luftfartøjerne benytter samme VOR/DME- eller TACAN-station på flyvevejen.

3.3.3.6 Luftfartøjer på modsatte flyveveje, efter passage:

Et luftfartøj, der benytter en VOR/DME- eller TACAN-station på flyvevejen, kan gives klarering til at stige eller gå ned gennem flyvehøjder, der er optaget af andre luftfartøjer, som benytter samme VOR/DME- eller TACAN-station på flyvevejen, under forudsætning af, at det er fastslået med sik-

kerhed, at de implicerede luftfartøjer har passeret hinanden og er adskilt med mindst 10 NM.

3.3.4 Længdeadskillelse baseret på tid samt radarobserveret distance

3.3.4.1 Et længdeadskillelsesminimum på 3 minutter kan anvendes mellem luftfartøjer på samme eller skærende flyvevej, i samme højde, under stigning eller nedgang, forudsat:

- at luftfartøjet konstant overvåges på radar, og
- distance mellem luftfartøjer, radarobserveret, aldrig er mindre end 20 NM.

Anm.: Ovennævnte adskillelse kan kun anvendes ved overdragelse af kontrol i forhold til udenlandske ATS-enheder, såfremt dette er anført i Lokal ATS-instruks.

3.3.5 Længdeadskillelse ved brug af Mach nummer teknik baseret på tid

3.3.5.1 Jetluftfartøjer skal følge et sandt Mach nummer godkendt af flyvekontrolltjenesten, og skal anmode om lufttrafikdienstens godkendelse før der foretages nogen ændringer hertil.

3.3.5.2 Hvis luftfartøjer ikke er i stand til at bibeholde det sidst tildelte Mach nummer under stigning eller nedgang, skal piloter på de pågældende luftfartøjer informere flyvekontrolltjenesten på tidspunktet for anmodning om stigning/nedgang.

3.3.5.3 Forudsat at

- luftfartøjerne har rapporteret over samme rapportpunkt og følger samme flyvevej eller kontinuerligt divergerende flyveveje indtil en anden form for adskillelse anvendes, eller
- hvis luftfartøjerne ikke har rapporteret over samme rapportpunkt og det er muligt at sikre, ved hjælp af radar eller andre hjælpemidler, at det fastsatte tidsinterval vil være til stede på punktet, hvorfra de enten følger samme flyvevej eller kontinuerligt divergerende flyveveje,

skal minimum længdeadskillelse, ved benyttelse af Mach nummer teknik, mellem jetluftfartøjer på samme flyvevej, uanset om luftfartøjerne er i højen, under stigning eller nedgang, være:

- 10 minutter, eller
- mellem 9 og 5 minutter, forudsat at det foranflyvende luftfartøj bibeholder et sandt Mach nummer større end det efterfølgende luftfartøj i henhold til følgende:

9 minutter, hvis det foranflyvende luftfartøj er Mach 0.02 hurtigere end det efterfølgende luftfartøj,

8 minutter, hvis det foranflyvende luftfartøj er Mach 0.03 hurtigere end det efterfølgende luftfartøj,

7 minutter, hvis det foranflyvende luftfartøj er Mach 0.04 hurtigere end det efterfølgende luftfartøj,

6 minutter, hvis det foranflyvende luftfartøj er Mach 0.05 hurtigere end det efterfølgende luftfartøj,

5 minutter, hvis det foranflyvende luftfartøj er Mach 0.06 hurtigere end det efterfølgende luftfartøj.

3.3.5.4 Ved anvendelse af de 10 minutters længdeadskillelse anført i pkt. 3.3.5.3, skal det foranflyvende luftfartøj bibeholde et sandt Mach nummer der svarer til eller er højere end det der bibeholdes af det efterfølgende luftfartøj.

4. VMC-stigning/nedgang

4.1 Efter anmodning fra luftfartøjet kan et afgående eller ankommende luftfartøj, eller et luftfartøj på strækningsflyvning gives klarering, som betinger, at luftfartøjet under stigning eller nedgang selv holder adskillelse til ét andet luftfartøj og forbliver under visuelle vejrforhold indtil et angivet tidspunkt, position eller højde. Følgende betingelser skal være opfyldt:

- a) VMC-stigning/nedgang skal være accepteret af piloten på det andet luftfartøj,
- b) VMC-stigning/nedgang må kun finde sted om dagen og i højder under FL 100,
- c) VMC-stigning/nedgang må kun foretages i luftromsklasse D og E,
- d) der skal udstedes oplysning om væsentlig trafik til de implicerede luftfartøjer indeholdende flyvevej, luftfartøjstype, højde og beregnet eller aktuelt tidspunkt over et betydningsfuldt punkt nærmest det sted, hvor luftfartøjerne vil passere hinanden.

4.1.1 Militære luftfartøjer kan dog foretage VMC-stigning/nedgang i luftromsklasse C i højder over FL 195 og i luftromsklasse E over FL 100.

5. Oplysning om væsentlig trafik

5.1 Oplysninger om væsentlig trafik skal altid gives til implicerede kontrollerede flyvninger, når de er væsentlig trafik for hinanden.

Anm.: Væsentlig trafik er, jf. ATS-instruks 1, den kontrollerede trafik, som flyvekontrolltjenesten skal sørge for adskillelse fra, men som en bestemt kontrolleret flyvning ikke er adskilt fra med de minima, der er foreskrevet.

5.2 Oplysning om væsentlig trafik skal omfatte:

- a) det pågældende luftfartøjs flyvevej,
- b) luftfartøjstype, og
- c) luftfartøjets højde og beregnet eller aktuelt tidspunkt over et betydningsfuldt punkt nærmest det sted, hvor luftfartøjerne vil passere hinanden.

6. Klareringer

6.1 Generelt

6.1.1 Flyvekontrollenheder skal udstede sådanne klareringer, som er nødvendige for at tilgode flyvekontrolltjenestens formål med hensyn til at forebygge kollisioner og fremme og bibeholde en velordnet trafikstrøm, samt for at overvåge overholdelsen af udstedte slots og dermed tilgode formålet med lufttrafikregulering.

6.1.2 Klareringer har udelukkende til formål at fremme og adskille lufttrafik og berettiger ikke til overtrædelse af nogen gældende bestemmelse, som tjener til fremme af lufttrafikkens sikkerhed eller andre formål.

6.1.3 Klareringer skal udstedes på grundlag af kendte trafikforhold, som berører flyvesikkerheden. Sådanne trafikforhold omfatter ikke alene luftfartøjer i luften og på manøvreområdet, for hvilke der udøves kontrol, men også al anden kørende trafik eller andre hindringer, der ikke er permanent installeret på manøvreområdet.

6.1.4 En klarering skal udstedes i så god tid, at luftfartøjet har mulighed for at efterkomme klareringen.

6.1.5 Såfremt et luftfartøj finder en klarering utilfredsstillende, skal klareringen efter luftfartøjets anmodning ændres, hvis dette er muligt.

6.1.6 En klarering skal gøre det muligt at udføre hele flyvningen i kontrolleret luftrum, medmindre luftfartøjet agter at udføre en del af flyvningen uden for kontrolleret luftrum.

6.1.7 Når et luftfartøj anmoder herom skal der udstedes klarering til marchstigning, hvis trafikforholdene og koordinationsfremgangsmåderne tillader det. En sådan klarering skal være gældende til marchstigning over et angivet flyveniveau eller mellem angivne flyveniveauer.

6.1.8 Når et luftfartøj anmoder herom, skal der så vidt muligt gives klarering til at absorbere en angivet periode af den bekendtgjorte ventetid ved bestemmelsesstedet ved at flyve med en nedsat hastighed under den afsluttende del af flyvningen. Den angivne periode kan omfatte hele eller en del af den bekendtgjorte ventetid ved bestemmelsesstedet.

6.2 Indhold af klareringer

6.2.1 Klareringer skal indeholde korrekte og klare data og skal så vidt muligt udtrykkes i standardfraseologi.

En klarering skal angive:

- a) luftfartøjsidentitetsbetegnelse, som anført i flyveplanen,
- b) klareringsgrænse,
- c) flyverute,
- d) flyvehøjde for hele ruten eller for dele deraf og om nødvendigt ændringer af flyvehøjde,
- e) tidsperiode (SLOT), inden for hvilken luftfartøjet skal starte eller passere en angiven position, hvis tildelt, og
- f) nødvendige instrukser eller oplysninger om andre forhold, for eksempel SSR-kode, manøvrer i forbindelse med ind- og udflyvning, kommunikation og tidspunktet, hvor klareringen udløber.

6.2.2 Klareringsgrænse

6.2.2.1 Grænsen for en klarering skal angives ved navnet på pågældende rapportpunkt, flyveplads eller kontrolleret luftrums grænse.

6.2.2.2 En klarering skal koordineres mellem flyvekontrolenheder for at gælde for et luftfartøjs hele flyverute eller en nærmere angivet del heraf i henhold til følgende:

Et luftfartøj skal have klarering for hele flyveruten til bestemmelsesstedet:

- a) når det er sandsynligt, at forudgående koordination vil finde sted mellem kontrolenhederne, under hvis kontrol luftfartøjet efterhånden vil komme,
- b) når det forud for start har været muligt at koordinere klareringen mellem de enheder, som vil få kontrol med luftfartøjet.

6.2.2.3 Hvis koordination i henhold til pkt. 6.2.2.2 ikke er eller kan forventes foretaget, skal luftfartøjet kun gives klarering til det sted, hvortil koordination efter al sandsynlighed vil kunne foregå. Før eller ved ankomsten til sådant sted skal der efter omstændighederne gives luftfartøjet yderligere klarering eller venteinstruktioner.

6.2.3 Flyverute

6.2.3.1 Flyveruten skal specificeres i hver enkelt klarering, når det skønnes nødvendigt:

- a) Udtrykket KLARERET VIA PLANLAGT RUTE (CLEARED VIA FLIGHT PLANNED ROUTE) kan dog anvendes til at beskrive en rute eller del deraf, forudsat at den er identisk med det, som er anført i flyveplanen, og der gives tilstrækkelige detaljer vedrørende ruteføring til sikkert at etablere luftfartøjet på dets rute.
- b) Udtrykket KLARERET VIA PLANLAGT RUTE (CLEARED VIA FLIGHT PLANNED ROUTE) må ikke anvendes, når der udstedes en ændret klarering

6.2.3.2 I forbindelse med lange og komplicerede ruter kan oplysninger om rute begrænses til rutens første del, eksempelvis udflyvningsinstruktioner eller den første ATS-rute.

6.2.3.3 Udtrykkene VIA (benævnelse) ARRIVAL og VIA (benævnelse) DEPARTURE kan anvendes, når standard ud- eller indflyvningsruter er publiceret.

6.2.4 Flyvehøjde

6.2.4.1 Klarering vedrørende flyvehøjde skal bestå af de af følgende punkter, som er relevante:

- a) marchhøjde(r) - eller ved marchstigning højdebånd - og om nødvendigt det punkt, hvortil klareringen gælder med hensyn til flyvehøjde(r),
- b) flyvehøjder, i hvilke betydningsfulde punkter skal krydses,
- c) stige- og nedgangshastighed,

d) detaljerede instruktioner angående ud- eller indflyvningshøjder.

6.2.5 Slot

6.2.5.1 Klarering til start må ikke udstedes, såfremt det formodes at en tildelt slot ikke kan overholdes, eller det vides, at et luftfartøj der er omfattet af lufttrafikregulering ikke har modtaget slot.

6.3 Koordination af klareringer

6.3.1 Et luftfartøj, som i flyveplanen angiver, at første del af flyvningen vil være ukontrolleret, og at den efterfølgende del af flyvningen vil være underlagt kontrol af en kontrolcentral, som ikke er ansvarlig for startstedets kontrolområde, skal sikres klarering ved forudgående koordination eller skal instrueres om at tage forbindelse med den kontrolcentral, i hvis område kontrolleret flyvning vil blive påbegyndt, for indhentelse af klarering.

6.3.2 Et luftfartøj, som i flyveplanen anfører, at den første del af flyvningen vil være underlagt flyvekontrol, og at den efterfølgende del vil være ukontrolleret, skal normalt gives klarering til det punkt, hvor den kontrollerede flyvning ophører.

6.3.3 Når et luftfartøj påtænker at forlade et kontrolområde og komme uden for kontrolleret luftrum og derefter flyve ind i samme eller et andet kontrolområde, kan der udstedes en klarering fra startsted til bestemmelsessted. En sådan klarering er kun gældende for de dele af flyvningen, der foregår inden for kontrolleret luftrum og forudsætter koordination med efterfølgende lufttrafik-tjenesteenheder.

6.3.4 Hvis et luftfartøj påtænker at starte fra en flyveplads i et kontrolområde og flyve ind i et andet kontrolområde inden for 30 minutter eller et sådant andet tidspunkt, som er aftalt mellem kontrolcentralerne, skal koordination med kontrolcentralen i dette andet område være foretaget, før der gives startklarering.

6.4 Ændring af flyveplan

6.4.1 Når der udstedes klarering til at foretage en ændring af flyveplanen (rute eller marchhøjde), skal arten af ændringen nøje præciseres i klareringen.

6.4.2 Såfremt ændringen vedrører flyvehøjden, og flyveplanen indeholder mere end en mar-

chhøjde, skal alle sådanne flyvehøjder medtages i klareringen.

6.4.3 Når trafikforholdene ikke tillader, at der gives klarering til at foretage en ønsket ændring af flyveplanen, skal udtrykket IKKE I STAND TIL (UNABLE) anvendes. Når omstændighederne tillader det, bør der tilbydes en alternativ klarering.

6.4.4 Når der udstedes en alternativ klarering, skal hele den ændrede klarering eller den del af klareringen, der indeholder alternativet, afgives.

6.5 Klarering i RVSM-luftrum

6.5.1 Klarering til at flyve i RVSM-luftrum må kun udstedes til RVSM godkendte luftfartøjer samt til ikke-RVSM godkendte statsluftfartøjer.

6.5.2 Med undtagelse af statsluftfartøjer i formation, må klarering til at flyve i RVSM-luftrum ikke udstedes til formationsflyvninger.

6.6 Klareringer til supersoniske flyvninger

6.6.1 Supersonisk flyvning må ikke udføres over dansk område. Dette gælder dog ikke for militære luftfartøjer, der under særlige militære regler må udføre supersonisk flyvning.

Anm.: Dansk område omfatter dansk territorium, herunder dansk territorialfarvand.

6.6.2 Klarering i forbindelse med acceleration fra subsonisk til supersonisk flyvning skal være gældende, indtil luftfartøjet er etableret med supersonisk hastighed.

6.6.3 Klarering i forbindelse med deceleration fra supersonisk til subsonisk flyvning skal være gældende, indtil luftfartøjet er etableret med subsonisk hastighed.

6.6.4 Supersonisk flyvning med militære luftfartøjer finder normalt sted indenfor særlige tildelte træningsområder. Ved supersonisk flyvning udenfor særlige træningsområder vil luftfartøjschefen fra Kontrolcentralen København indhente trafikoplysninger for den pågældende flyvestrækning og flyvehøjde.

7. Koordination

7.1 Generelt

7.1.1 Koordination mellem lufttrafiktjenesteenheder skal finde sted for alle IFR-flyvninger og alle kontrollerede VFR-flyvninger.

7.1.2 Koordination skal finde sted så betids, at modtagende enhed er i stand til at foretage den nødvendige behandling af de modtagne oplysninger.

Anm.: Øvrige bestemmelser for lufttrafiktjenestemeldinger er optaget i [ATS-instruks 13](#).

7.1.3 I situationer hvor et luftfartøj er i nød eller har erklæret at det har minimum brændstof, eller i enhver anden situation hvor der hersker uvished om luftfartøjets sikkerhed, skal arten af nødsituation og/eller omstændigheder oplyst af luftfartøjet, inkluderes i koordinationen.

7.2 Estimate

(sted, beregnet tidspunkt og højde)

7.2.1 Lufttrafiktjenesteenheder skal udveksle estimate for alle flyvninger der vil berøre en anden lufttrafiktjenesteenheds ansvarsområde. Hvilke enheder der skal udveksle estimate skal fremgå af Lokal ATS-instruks.

7.2.2 En estimate skal indeholde følgende:

- a) udtrykket "estimate",
- b) luftfartøjets kaldesignal,
- c) evt. SSR kode der er tildelt luftfartøjet,
- d) luftfartøjets type hvis ikke allerede kendt af modtagende enhed,
- e) position hvortil estimaten refererer,
- f) tidspunkt for ovennævnte position,
- g) klareret højde, samt for flyvninger under stigning eller nedgang oplyses tillige om udstedte højderestriktioner ved punktet for overdragelse af kontrol,
- h) ønsket højde såfremt denne afviger fra klareret højde,
- i) hastighed hvis ikke allerede kendt af modtagende enhed, eller tildelt hastighed,
- j) ruteføring hvis ikke allerede kendt af modtagende enhed,
- k) andre oplysninger af betydning.

7.3 Inbound estimate

(beregnet ankomsttidspunkt og evt. højde)

7.3.1 En lufttrafiktjenesteenhed skal for alle ankommende flyvninger afgive inbound estimate til den relevante lufttrafiktjenesteenhed for bestemmelsesstedet. Det skal fremgå af Lokal ATS-instruks hvilke enheder, der skal modtage inbound estimate.

7.3.2 En inbound estimate skal indeholde følgende:

- a) udtrykket "inbound estimate",
- b) luftfartøjets kaldesignal,
- c) SSR-kode til flyvekontrolenheder udstyret med radar,
- d) luftfartøjets type, hvis ikke allerede kendt af modtagende enhed,
- e) startsted, hvis ikke allerede kendt af modtagende enhed,
- f) beregnet ankomsttidspunkt (ETA),
- g) klareret højde til flyvekontrolenheder.

7.4 Afgivelse af inbound release indenfor København FIR

7.4.1 Medmindre andet fremgår af Lokal ATS-instruks, skal nedenstående anvendes ved afgivelse af inbound release indenfor København FIR.

7.4.2 En enhed, der udøver områdekontrolltjeneste, skal afgive inbound release til enheden der udøver indflyvningskontrolltjeneste for den pågældende flyvning.

7.4.3 En inbound release skal indeholde følgende:

- a) udtrykket "inbound release",
- b) luftfartøjets kaldesignal,
- c) overdragelsespunktet (release point) udtrykt som position, tid eller højde inklusiv eventuelle særlige betingelser i forbindelse med overdragelsen,
- d) klareringsgrænse, hvis denne afviger fra destinationen,
- e) punktet for overdragelse af kommunikation (contact point) udtrykt som position, tid eller højde,

f) andre relevante informationer.

7.4.4 Inbound estimate som angivet i afsnit 7.3 og inbound release kan kombineres og foretages i samme opkald.

7.4.5 En inbound release indebærer for modtagende enhed, medmindre andet fremgår af Lokal ATS-instruks eller af betingelser givet i forbindelse med inbound releasen, at der for pågældende luftfartøj gælder følgende ved passage af release punktet:

- release for drej
- release for nedgang
- ændringer til luftfartøjets hastighed.

Anm.: Udenfor København FIR må luftfartøjers klarering kun ændres i overensstemmelse med den aftalte release.

7.4.5.1 Klarering må dog ikke ændres uden at tage hensyn til andre lufttrafiktjenesteenheders ansvarsområder, andre kontrolsektorer samt aktive R/D-områder. Adskillelse til eventuelt efterfølgende luftfartøjer skal bibeholdes.

Anm.: Modtagende enhed kan ikke forventes at tage hensyn til områder, som tildeles andre enheder på midlertidig basis.

7.5 Revisioner

7.5.1 Revisioner skal meddeles den modtagende enhed ved betydningsfulde ændringer til koordinerede flyveplandata.

7.5.2 Revisioner af beregnet tidspunkt skal, medmindre andet fremgår af Lokal ATS-instruks, afgives som følger:

7.5.2.1 Mellem danske flyvekontrolenheder der er udstyret med radar, samt AFIS-enheder: Når det beregnede tidspunkt afviger med 5 minutter eller mere.

7.5.2.2 Mellem alle andre flyvekontrolenheder: Når det beregnede tidspunkt afviger med 3 minutter eller mere.

7.6 Anmodning om klarering inden for København FIR

7.6.1 Medmindre andet fremgår af Lokal ATS-instruks, skal nedenstående anvendes ved indhentning af klarering inden for København FIR.

7.6.2 For luftfartøjer, som efter start i henhold til indleveret flyveplan skal udføre en kontrolleret flyvning udenfor egne ansvarsområder, skal lufttrafiktjenesteenheden indhente klarering fra den relevante lufttrafiktjenesteenhed.

7.6.3 Ved anmodning om klarering skal oplyses:

- luftfartøjets kaldesignal,
- bane som luftfartøjet vil benytte til start,
- forventet starttidspunkt.

7.6.4 Aktuelt starttidspunkt meddeles kun såfremt luftfartøjet starter 5 minutter eller mere før det opgivne forventede starttidspunkt.

7.6.5 Nyt forventet starttidspunkt skal straks meddeles, såfremt luftfartøjet forventes at starte 5 minutter eller mere efter det opgivne forventede starttidspunkt.

7.7 Expedite clearance

7.7.1 En lufttrafiktjenesteenhed skal, for et luftfartøj i luften, anmode den tilstødende lufttrafiktjenesteenhed om udstedelse af, eller ændringer til klareringer, i form af expedite clearance, når flyvetiden til punktet for overdragelse er mindre end det aftalte minimum.

7.7.2 En expedite clearance skal indholde følgende:

- a) udtrykket "Request expedite clearance",
- b) de for klareringen i pkt. 7.2.2 relevante punkter.

7.8 Approval request

7.8.1 Såfremt ændringer til koordinerede flyveplandata kræver forudgående koordination med modtagende enhed, eller såfremt der er tale om afvigelser fra de i Lokal ATS-instruks anførte koordinationsbestemmelser, skal der indhentes approval.

7.8.2 En lufttrafiktjenesteenhed skal overfor den tilstødende lufttrafiktjenesteenhed fremsætte approval request for

- a) et luftfartøj der endnu ikke er startet, når flyvetiden til punktet for overdragelse af kontrol er mindre end beskrevet i gældende koordinationsbestemmelser,

- b) et luftfartøj under flyvning, der påtænker at flyve under vilkår som ikke er beskrevet i gældende koordinationsbestemmelser.

7.8.2.1 En approval request skal, for et luftfartøj der endnu ikke er startet, indeholde følgende:

- a) udtrykket "approval request",
- b) de i pkt. 7.2.2 anførte punkter, dog skal underpunkt e) erstattes af udtrykket "anslået tid", hvorefter koordinationspunktet og den forventede tid herfor oplyses.

7.8.2.2 En approval request skal, for et luftfartøj der ønsker at flyve under betingelser der ikke er beskrevet i gældende koordinationsbestemmelser, indeholde følgende:

- a) udtrykket "approval request",
- b) luftfartøjets kaldesignal,
- c) anmodning om approval på pågældende afviselse.

7.9 RSYD

(Released subject to your discretion)

7.9.1 Klareringer eller inbound release, der afgives til en anden lufttrafiktjenesteenhed skal, hvis enheden skal tage hensyn til trafik eller områder udenfor egne ansvarsområder, indeholde udtrykket RSYD, med angivelse af hvilken trafik eller hvilket område, der skal tages hensyn til.