

ATS-instruks 7

Flyvepladsflyveinformations-tjeneste

Indholdsfortegnelse

1.	AFIS-enhedens funktioner	3.3	Indflyvning, VFR
1.1	Generelt	3.4	Indflyvning, IFR
1.2	Valg af bane i brug	3.5	Trafikinformationer
1.3	Højredrej i trafikrunden	3.6	Oplysninger om flyvepladsens tilstand
1.4	Fastsættelse af gennemgangsniveau	4.	Koordination
1.5	Skydning indenfor flyveinformationszoner	5.	Anvendelse af pejleudstyr
2.	Flyvepladsflyveinformationstjenestens omfang	6.	Færdsel på manøvreområdet med køretøjer
3.	Oplysninger til luftfartøjer		
3.1	Før udkørsel til start		
3.2	Før start		

1. AFIS-enhedens funktioner

1.1 Generelt

1.1.1 AFIS-enheder skal afgive råd og oplysninger til luftfartøjer inden for ansvarsområdet med det formål at

- a) forebygge sammenstød mellem luftfartøjer,
- b) forebygge sammenstød mellem luftfartøjer og hindringer på manøvreområdet,
- c) fremme flyvnings sikre og effektive udførelse.

1.1.2 AFIS-enheder skal derudover udøve flyveinformationstjeneste og alarmeringstjeneste for luftfartøjer inden for ansvarsområdet samt for andre luftfartøjer, som AFIS-enheden har kendskab til.

1.1.3 AFIS-enheder har tillige ansvaret for at alarmere brand- og redningstjenesten jf. de lokale alarmeringsplaner.

1.1.4 AFIS-enheder skal øjeblikkeligt meddele fejl eller uregelmæssighed i driften af apparatur, lys eller andet udstyr, som er installeret til vejledning for flyvepladstrafik.

1.1.5 Såfremt AFIS-operatøren er pålagt andre arbejdsopgaver, har udøvelsen af flyvepladsflyveinformationstjeneste, flyveinformations-tjeneste og alarmeringstjeneste altid forret.

1.1.6 AFIS-enheden skal indenfor den publicerede tjenestetid holde konstant lyttevagt på pågældende frekvens(er) og besvare ethvert opkald.

1.2 Valg af bane i brug

1.2.1 AFIS-operatøren skal vælge bane i brug under hensyntagen til:

- a) banekonfiguration og -tilstand,
- b) meteorologiske forhold, herunder vindretning og -hastighed samt sigtbarhed,
- c) instrument indflyvningsprocedurer,
- d) tilgængelige indflyvnings- og landingshjælpe-midler,
- e) trafikrunden,
- f) tilstødende luftrum,
- g) banens længde, og

h) andre lokale faktorer, så som støjbegrænsende procedurer.

Anm 1: Luftfartøjer vil normalt lande eller starte imod vindretningen, medmindre flyvesikkerhedsmæssige eller lokale forhold gør at en anden retning er at foretrække.

Anm. 2: Oplysning om bane i brug er at betragte som information til piloten om hvilken bane der er bedst egnet for start eller landing, baseret på de til rådighed værende informationer. Da luftfartøjschefen har den endelige beslutning om valg af bane, kan en luftfartøjschef afvise den af AFIS-operatøren valgte bane. I et sådant tilfælde, skal AFIS-operatøren give detaljerede oplysninger om anden flyvepladstrafik, som benytter, eller har til hensigt at benytte bane i brug, for at hjælpe luftfartøjschefen med at opfylde sit ansvar iht. BL 7-1 afsnit 4.2 samt pkt. SERA.3205, ved benyttelse af alternativ bane, hvor BL 7-1 og pkt. SERA.3205 angiver, at et luftfartøj ikke må flyve så nær på andre luftfartøjer, at der kan opstå fare for sammenstød.

1.3 Højredrej i trafikrunden

1.3.1 Når det er publiceret for den pågældende flyveplads, kan luftfartøjer, i forbindelse med indflyvning til landing og efter start, foretage højredrej i overensstemmelse med de dertil knyttede vilkår. AFIS-enheden skal kvittere for modtagelse af en sådan information om højredrej og supplere med relevante trafikinformationer.

1.4 Fastsættelse af gennemgangsniveau

1.4.1 AFIS-enheder skal fastsætte det gennemgangsniveau, der skal benyttes i nærheden af flyvepladsen, på grundlag af aktuel QNH i henhold til [ATS-instruks 2](#), Lufttrafik-tjeneste generelt, eller lokal ATS-instruks.

1.5 Skydning indenfor flyveinformationszoner

1.5.1 Skydning med en sikkerhedshøjde på ikke over 500 fod over jorden eller vandet vil kunne finde sted fra skydepladser indenfor flyveinformationszonen uden, at AFIS-enheden er underrettet herom.

1.5.2 Skydning indenfor flyveinformationszonen med en sikkerhedshøjde på over 500 fod

over jorden eller vandet kan foregå i henhold til følgende:

- a) den skydende enhed skal ved planlægningen koordinere skydningen med AFIS-enheden og give oplysning om:
 - i) dato og tidspunkt for skydningen,
 - ii) sikkerhedshøjde,
 - iii) område der berøres, og
 - iv) kategori af skydeaktivitet,
- b) den skydende enhed skal stå i direkte telefonforbindelse med AFIS-enheden,
- c) AFIS-enheden giver tilladelse til skydningen under forudsætning af, at der ikke findes lufttrafik inden for det berørte luftrum,
- d) AFIS-enheden kan om nødvendigt beordre skydningen indstillet.

2. Flyvepladsflyveinformations-tjenestens omfang

2.1 Flyvepladsflyveinformationstjeneste omfatter afgivelse af:

- a) oplysning til luftfartøjer om kollisionsfare med luftfartøjer, køretøjer og personer på manøvreområdet,
- b) oplysning om bane i brug,
- c) oplysninger vedrørende trafik inden for anvarsområdet,
- d) oplysninger vedrørende rapporterede vejrforhold på flyvepladsen,
- e) oplysninger om forandringer i navigationshjælpemidlers brugbarhed,
- f) oplysninger om forandringer i flyvepladsens og dens tilhørende hjælpemidlers tilstand, herunder oplysninger om trafikområdets tilstand, når dette område er dækket af is, sne eller vand,
- g) enhver anden oplysning, der må formodes at berøre sikkerheden.

3. Oplysninger til luftfartøjer

3.1 Før udkørsel til start

Anm.: Se *ATS-instruks 13, Lufttrafiktjenestemeldinger, kapitel 7. vedrørende udformningen af de enkelte flyveinformationsmeldinger.*

3.1.1 Hvis luftfartøjet anmoder herom før "start-up", skal forventet starttidspunkt gives, medmindre der er fastsat fremgangsmåder for "start-up"-tidspunkt.

3.1.2 Før udkørsel til start skal et luftfartøj underrettes om følgende i den angivne rækkefølge med undtagelse af sådanne oplysninger, som det vides, at luftfartøjet allerede har modtaget:

- a) bane i brug,
- b) middelvindretning og -hastighed ved jorden samt betydningsfulde variationer,
- c) QNH og, efter anmodning fra luftfartøjet, QFE,
- d) til turbinejetluftfartøjer: luftens temperatur,
- e) aktuel sigtbarhed i startretningen, hvis denne er mindre end 10 km, eller aktuelle RVR-værdier for bane i brug,
- f) korrekt tid.

3.2 Før start

3.2.1 Før start skal luftfartøjer underrettes om:

- a) aktuel vindretning og -hastighed ved jorden, samt betydningsfulde variationer, hvis værdierne afviger væsentligt fra middelvinden,
- b) betydningsfulde ændringer til oplysningerne meddelt i henhold til pkt. 3.1.2,
- c) betydningsfulde meteorologiske forhold i start- eller udflyvningsområdet, undtagen når det vides, at luftfartøjet allerede har modtaget sådanne oplysninger. Oplysningerne gives på grundlag af lokale observationer, pilotrapporter, vejrudsigter eller SIGMETs.

Anm.: *Betydningsfulde meteorologiske forhold omfatter i denne forbindelse forekomst eller forventet forekomst af cumulonimbus, torden, moderat eller kraftig turbulens, vindvariationer, hagl, moderat eller kraftig isning, kraftige bygelinier, underafkølet nedbør, kraftige fjeldbølger, sandstorme, støvstorme, høj snefygning eller skypumper.*

3.3 Indflyvning, VFR

3.3.1 Før indflyvning i trafikrunden skal et luftfartøj meddeles følgende oplysninger i den angivne rækkefølge med undtagelse af sådanne oplysninger, som det vides, at luftfartøjet allerede har modtaget:

- a) bane i brug,

- b) middelvindretning og -hastighed ved jorden og betydningsfulde variationer,
- c) QNH og, efter anmodning fra luftfartøjet, QFE,
- d) aktuelle baneforhold i tilfælde af nedbør eller andre midlertidige risikomomenter,
- e) oplysninger om anden trafik, som er i færd med at tilslutte sig landingsrunden eller andet fastlagt landingsmønster.

3.4 Indflyvning, IFR

3.4.1 Før påbegyndelse af indflyvning

3.4.1.1 Så tidligt som muligt efter et ankomende IFR-luftfartøj har etableret kommunikation med enheden, skal nedenstående elementer af oplysninger i den anførte rækkefølge afgives til luftfartøjet - dog med undtagelse af de af elementerne som det vides, at luftfartøjet allerede har modtaget:

- a) bane i brug,
- b) meteorologiske oplysninger som følger:
 - 1) retning og hastighed af vind ved jorden, inklusive betydningsfulde variationer,
 - 2) sigtbarhed og, når relevant, banesynsvidde (RVR),
 - 3) aktuelt vejr,
 - 4) skyer under 5000 fod eller under den højeste minimum sektorhøjde (MSA), hvilken af dem der er højest; cumulonimbus; hvis himlen ikke er synlig, da den vertikale sigt, når den er til rådighed,
 - 5) luftens temperatur og dugpunkt,
 - 6) højdemålerindstilling og gennemgangsniveau,
 - 7) enhver til rådighed værende oplysning om betydningsfulde vejrfænomener i indflyvningsområdet,
 - 8) trend-type landingsudsigt, når til rådighed,

Anm.: De meteorologiske oplysninger anført i 1) til 8) ovenfor, er identiske med dem, der er krav om i ATIS-udsendelser for ankomende luftfartøjer, og de skal udtages fra meteorologiske rapporter sendt lokalt på flyvepladsen i overensstemmelse med [ATS-instruks 13](#), pkt. [7.4.2](#) og pkt. [7.4.3](#).

- c) banens aktuelle overfladeforhold i tilfælde af nedbør eller nedfældningsmidler samt andre midlertidige risikomomenter,

- d) ændringer i den operationelle tilstand af visuelle og ikke-visuelle hjælpemidler, der er af betydning for indflyvning og landing.

3.4.1.2 Ved anvendelse af bestemmelserne i pkt. [3.4.1.1](#) må det tages i betragtning, at oplysninger bekendtgjort ved NOTAM eller udsendt på anden måde måske ikke er blevet modtaget af luftfartøjet før start eller under strækningsflyvning.

3.4.2 Ved påbegyndelse af slutindflyvning

3.4.2.1 Til ankomende IFR-luftfartøjer, skal følgende oplysninger afgives ved påbegyndelse af slutindflyvningen:

- a) betydningsfulde variationer i middel vindretning og -hastighed,

Anm.: Betydningsfulde variationer er specificeret i ATM/ANS-forordningens pkt. MET.TR. 205(a)(3) og, med samme reference, i Bilag 1 til BL 7-5.

- b) de sidste oplysninger om vindvariation og turbulens i slutindflyvningsområdet,
- c) gældende sigtbarhed i indflyvnings- og landingsretningen, eller gældende banesynsvidde (RVR), og forventede ændringer.

3.4.3 Under slutindflyvning

3.4.3.1 For ankomende IFR-luftfartøjer, skal følgende oplysninger afgives under slutindflyvning:

- a) pludseligt opstående faremomenter, herunder uautoriseret trafik på banen,
- b) betydningsfulde variationer i den aktuelle vindretning ved jorden, udtrykt ved minimum- og maksimumværdier,

Anm.: Betydningsfulde variationer er specificeret i ATM/ANS-forordningens pkt. MET.TR. 205(a) (3) og, med samme reference, i Bilag 1 til BL 7-5.

- c) betydningsfulde ændringer i banens overfladeforhold,
- d) ændringer i den operationelle tilstand af anvendte visuelle eller ikke-visuelle hjælpemidler,
- e) ændringer i den observerede banesynsvidde (RVR), eller ændringer i sigtbarheden i indflyvnings- og landingsretningen.

3.4.3.2 Betydningsfulde ændringer til ovenstående oplysninger skal kontinuerligt afgives til luftfartøjer under slutindflyvning.

3.5 Trafikinformationer

Anm.: På grund af den begrænsede plads på og i nærheden af en flyveplads er det vigtigt, at der gives trafikinformationer for hermed at hjælpe luftfartøjschefen til at undgå sammenstød.

3.5.1 Oplysninger om væsentlig lokaltrafik skal gives uden forsinkelse enten direkte eller gennem den enhed, som udøver indflyvningskontrolltjeneste.

Anm.: Væsentlig lokaltrafik er, jf. ATS-instruks 1, ethvert luftfartøj, køretøj eller personale på eller nær manøvreområdet eller trafik i start- og stigningsområdet eller slutindflyvningsområdet, som kan udgøre en fare for det pågældende luftfartøj.

3.5.2 Oplysninger om anden trafik inden for flyveinformationszonen skal gives, når det skønnes at have betydning for de pågældende luftfartøjer.

3.5.2.1 Trafikinformationerne skal gives i følgende prioritetsrækkefølge:

- a) oplysninger til IFR-flyvninger om andre IFR-flyvninger,
- b) oplysninger til IFR-flyvninger om VFR-flyvninger,
- c) oplysninger til VFR-flyvninger om IFR-flyvninger,
- d) oplysninger til VFR-flyvninger om andre VFR-flyvninger.

3.5.3 Oplysning om trafik skal ske på en måde, som letter målopmklaringen, og skal indeholde luftfartøjets flyvevej, type, højde og position.

3.5.4 Oplysningen "no reported traffic runway (number)" eller "ingen rapporteret trafik bane (nummer)" må afgives, når ingen luftfartøjer og/eller køretøjer befinder sig tættere ved banen end ventepositionen eller tilsvarende afstand.

3.5.5 AFIS-enheden skal så vidt muligt underrette luftfartøjer, når der forventes at kunne opstå fare på grund af turbulens fremkaldt af andre luftfartøjer.

Anm.: Forekomst af farlig turbulens kan ikke forudsiges med sikkerhed, og AFIS-operatøren kan ikke altid påtage sig ansvaret for at give korrekte råd angående sådan fare. Oplysninger vedrørende advarsel om Wake Turbulence er anført i [ATS-instruks 19](#), Wake Turbulence.

3.5.6 Såfremt en AFIS/FIS-enhed af kontrolcentralen, flyveinformationscentralen eller af vedkommende AFIS-enhed bliver anmodet om at videregive meldinger vedrørende flyveinformations-tjeneste til luftfartøjer v.v., skal sådanne meldinger videregives hurtigst muligt og i den ordlyd, i hvilken de er modtaget.

3.6 Oplysninger om flyvepladsens tilstand

3.6.1 Betydningsfulde oplysninger om flyvepladsens tilstand er sådanne oplysninger, som er nødvendige for luftfartøjernes sikre manøvrering, og som vedrører trafikområdet eller de hjælpemidler, der normalt er knyttet hertil.

3.6.2 Følgende forhold på flyvepladsen skal medtages som betydningsfulde oplysninger om flyvepladsens tilstand:

- a) bygge- eller vedligeholdelsesarbejde på eller i umiddelbar nærhed af trafikområdet,
- b) ujævne eller brudte overflader på bane, rullevej eller forplads, hvad enten de er afmærkede eller ej,
- c) vand, sne, snesjap, is eller rim på bane, rullevej eller forplads, i form af rapport om banens tilstand (RCR),
- d) flydende kemikalier til forebyggelse af isdannelse på eller afisning af bane, rullevej eller forplads eller andre aflejringer på dissesnevolde eller snedriver i nærheden af bane, rullevej eller forplads,
- e) andre midlertidige færemomenter, herunder parkerede luftfartøjer og fugle på jorden eller i luften,
- f) afbrydelse eller uregelmæssighed i driften af flyvepladsens lyssystem,
- g) enhver anden oplysning af betydning.

3.6.3 Betydningsfulde oplysninger om forhold på flyvepladsen skal gives til alle berørte luftfartøjer, undtagen når det vides, at luftfartøjet allerede har modtaget oplysningerne fra andre kilder. Oplysninger skal gives i så god tid, at luftfartøjet kan gøre brug af dem, og risikomomenter skal beskrives så tydeligt som muligt.

Anm.: "Andre kilder" - omfatter NOTAM, ATIS-udsendelse og visning af passende signaler.

4. Koordination

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

4.1.1 For luftfartøjer, som efter start i henhold til indleveret flyveplan skal udføre kontrolleret flyvning, skal AFIS-enheden indhente klarering fra den relevante flyvekontrolenhed.

4.1.2 Ved anmodning om klarering skal oplyses:

- a) luftfartøjets kaldesignal,
- b) bane som luftfartøjet vil benytte til start,
- c) forventet starttidspunkt.

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

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

4.2 AFIS-enheder skal videregive klarering til luftfartøjer i den nøjagtige ordlyd, i hvilken de er modtaget.

4.3 AFIS-enheden skal desuden holde den pågældende lufttrafiktjenesteenhed underrettet om:

- a) luftfartøjers annullering af IFR-flyvning,
- b) påbegyndelse og ophør af venteflyvning,
- c) afbrudte indflyvninger, hvis luftfartøjet derved forlader ansvarsområdet,
- d) bane i brug,
- e) gennemgangsniveau.

4.4 AFIS-enheden vil af pågældende lufttrafiktjenesteenhed blive underrettet om beregnede ankomsttidspunkter for ankommende luftfartøjer, samt ændringer på 5 minutter eller mere.

5. Anvendelse af pejleudstyr

5.1 Ved tiltrædelse af tjeneste skal AFIS-operatøren sikre sig, at pejleanlægget er teknisk funktionsdueligt, ved at foretage systemtest, som foreskrevet for anlægget.

5.2 Såfremt anlægget ikke er teknisk funktionsdueligt, må det ikke benyttes, og luftfartøjer, som kommunikerer med AFIS-enheden skal underrettes. Såfremt anlægget forventes at være ude af drift i en længere periode, skal der udstedes NOTAM herom.

5.3 Anlægget må kun anvendes til - efter anmodning fra luftfartøjet - at oplyse om misvisende kurs mod pejlestationen (QDM).

5.3.1 Dette gælder dog ikke ved udførelse af VDF-procedurer, hvor QDM og QDR afgives i.h.t. det i proceduren anførte.

5.4 Såfremt der høres anden korrespondance eller andre forstyrrelser på frekvensen i forbindelse med aflæsning af et luftfartøjs pejlesignal, må oplysninger om pejlingen ikke gives til luftfartøjet.

6. Færdsel på manøvreområdet med køretøjer

6.1 Færdsel på manøvreområdet, herunder bugsering af luftfartøjer, må kun foregå efter tilladelse fra AFIS-enheden. Førere af køretøjer skal indhente tilladelse fra AFIS-enheden, før de bevæger sig ind på manøvreområdet. Selvom en sådan tilladelse er indhentet, skal der fra AFIS-enheden indhentes særlig tilladelse, før baner krydses eller såfremt der ønskes ændringer til det, der er indeholdt i tilladelsen.

6.2 Færdsel på manøvreområdet sker i henhold til flyvepladsreglementet. Medmindre andre instruktioner er udstedt af AFIS-enheden følges nedennævnte regler:

- a) For luftfartøjer, der manøvrerer ved egen kraft, har al anden færdsel ubetinget vigepligt.
- b) For personer og køretøjer, der vejleder et manøvrerende luftfartøj, har al anden færdsel end den, der er nævnt under a, ubetinget vigepligt.
- c) Færdsel mellem et manøvrerende luftfartøj og personer eller køretøjer, som vejleder dette, er forbudt.
- d) For luftfartøjer, der er under bugsering, har al anden færdsel end den, der er nævnt under a og b, ubetinget vigepligt.
- e) For brand- og redningskøretøjer samt lodskøretøjer under udrykning har al anden færdsel end den, der er nævnt under a, b og d, ubetinget vigepligt.

6.3 Brand- og redningskøretøjer samt lodskøretøjer under udrykning skal, hvis det er muligt, gives forret for al anden trafik på jorden.

6.4 Når et luftfartøj er i færd med at lande eller starte, må køretøjer ikke holde tættere ved bane i brug end ved en venteposition for luftfartøjer eller tilsvarende afstand fra banekanten.

6.5 Alle køretøjer, som benyttes på manøvreområdet, skal være i stand til at opretholde to-vejs radioforbindelse, undtagen, når køretøjet kun lejlighedsvis bruges på manøvreområdet, og

- a) ledsages af et køretøj med de krævede kommunikationsmuligheder; eller
- b) benyttes i overensstemmelse med en plan, som forud er aftalt med AFIS-enheden.

6.6 I nødsituationer, eller i tilfælde af svigtende radioforbindelse, kan blinkende bane- eller

rullevejsbelysning anvendes for at signalere, at bane eller rullevej skal forlades.

6.7 Når der arbejdes i overensstemmelse med en plan, som forud er aftalt med AFIS-enheden, bør det normalt ikke kræves, at personale, som er beskæftiget med anlægs- og vedligeholdelsesarbejde, skal være i stand til at opretholde to-vejs radioforbindelse.

6.8 Et luftfartøj, som vides eller formodes udsat for en ulovlig handling, eller som af andre grunde skal isoleres fra de normale flyvepladsaktiviteter, skal efter landing dirigeres til en forudbestemt sikkerhedsstandplads. Hvor en sådan ikke findes eller er uanvendelig, skal luftfartøjet dirigeres til en position, som er aftalt med flyvepladsens administration/koncessionshaver eller meddelt af sikkerhedsmyndighed/politi. Kørslen skal foregå ad en rute, som vælges under hensyntagen til andre luftfartøjers og flyvepladsinstallationers sikkerhed.