

ATS-instruks

Luftrafiktjenestemeldinger

13

Indholdsfortegnelse

1. Generelt	
1.1	Initiering og udveksling af ATS-meldinger
1.2	Meldekontorer (ARO)
2. Kategorier af meldinger	
2.1	Generelt
2.2	Meldinger vedrørende kritiske situationer
2.3	Bevægelses- og kontrolmeldinger
2.4	Flyveinformationsmeldinger
3. Anvendelse af meldinger vedrørende kritiske situationer	
3.1	Generelt
3.2	Alarmeringsmeldinger, ALR
3.3	Svigtende radioforbindelse, RCF
4. Anvendelse af flyveplan-, koordinations- og opdateringsmeldinger	
4.1	Generelle procedurer for indleveret flyveplan FPL, FPT, GPT, FPLDEP
4.2	Særlige (IFPS) procedurer for indleveret flyveplan IFR FPL
4.3	Startmeldinger, DEP
4.4	Beregnete tidspunkter, EST
4.5	Koordinationsmeldinger, CDN
4.6	Godkendelsesmeldinger, ACP
4.7	Computer-assisteret koordinationsproces
5. Anvendelse af meldinger vedrørende supplerende oplysninger	
5.1	Anmodning om flyveplan, RQP
5.2	Anmodning om supplerende flyveplanoplysninger, RQS
5.3	Supplerende flyveplanmelding, SPL
6. Anvendelse af kontrolmeldinger	
6.1	Klareringsmeldinger
6.2	Meldinger vedrørende luftrafikregulering (ATFCM)
6.3	Meldinger EAUP og EUUP vedrørende betingede ATS-ruter (CDR)
6.4	Meldinger indeholdende positionsrapporter og luftrapporter
7. Anvendelse af flyveinformationsmeldinger	
7.1	Meldinger vedrørende trafikoplysninger uden for kontrolleret luftrum
7.2	Meldinger vedrørende oplysninger om væsentlig trafik
7.3	Meldinger vedrørende oplysninger om væsentlig lokaltrafik
7.4	Meldinger indeholdende meteorologiske oplysninger
7.5	Meldinger omhandlende navigationshjælpemidlers drift
7.6	Meldinger omhandlende oplysninger om flyvepladsforhold
7.7	Meldinger vedrørende luftrafikhændelsesrapporter
8. Brug af AFTN	
8.1	Generelt
8.2	Prioritetsbetegnelse
8.3	Adressering
8.4	Indleveringstidspunkt
8.5	Afsenderbetegnelse
8.6	Supplerende oplysninger angående adresse og afsende
Bilag 1	Links til ICAO- og EUROCONTROL-dokumentation

1. Generelt

Anm.: Links til relevant ICAO- og EUROCONTROL-dokumentation fremgår af bilag 1 til instruksen.

1.1 Initiering og udveksling af ATS-meldinger

1.1.1 ATS-meldinger kan initieres af ATS-enheder, EUROCONTROLS centrale lufttrafikreguleringsenhed (CFMU) og det tilhørende integrerede flyveplanbehandlingssystem (IFPS), meteorologiske tjenester, luftfartøjer samt piloter/luftfartsforetagender (AO).

1.1.2 Med de undtagelser der er anført i pkt. 1.1.3 skal ATS-meldinger behandles og afsendes eller udveksles af ATS-enheder.

1.1.3 ATS-meldingerne anført i afsnit 4.2 og afsnit 6.2 vedr. IFR GAT-flyvninger til, fra eller igennem IFPS-zonen kan dog afsendes og udveksles direkte mellem AO og CFMU/IFPS.

1.1.3.1 Det er AOs ansvar, såfremt denne forlader meldekantoret (ARO) før der fra IFPS er modtaget enten en ACK eller en REJ melding på den indleverede flyveplan og en tilhørende opdateringsmelding, at være til rådighed for eventuelle uddybende spørgsmål vedrørende den indleverede melding.

Anm.: Til rådighed kan evt. være i form af opgivelse af et telefonisk eller telegrafisk kontaktnummer, hvor AO befinder sig.

1.1.4 For flyvninger, som gennemføres helt eller delvist som IFR-flyvninger, til, fra eller gennem IFPS-zonen, skal flyveplanmeldinger og associerede meldinger udfærdiges i overensstemmelse med IFPS Users Manual, hvor link til seneste udgave fremgår af Bilag 1.

1.1.4.1 Alle andre flyveplanmeldinger og associerede meldinger end dem som er nævnt i pkt. 1.1.4 skal sammensættes og sendes i et standardformat som beskrevet i ICAO PANS-ATM (Doc 4444), Appendix 1, hvor link til seneste udgave fremgår af Bilag 1.

1.1.5 Når CFMU TACT meldinger udveksles med CFMU skal det foregå i overensstemmelse med ATFCM Users Manual, seneste udgave, hvor link til seneste udgave fremgår af Bilag 1.

1.1.6 ATS-meldinger skal med hensyn til adressering, formatering og videresendelse over

luftfartens faste telekommunikationsnet (AFTN) udfærdiges i overensstemmelse med kapitel 8. "Brug af AFTN" .

1.1.6.1 Udfærdigelsen af de i ovennævnte i pkt. 1.1.4 og 1.1.5 anførte meldinger med hensyn til formatering, datasammensætning og afsendelse skal udføres af det til ATC/FIC/AFIS tilknyttede meldekantor, jf. afsnit 1.2, når disse ATS-enheder anmoder herom og tilstiller meldekantoret de til ATS-meldingerne fornødne rådata.

1.1.7 Lufttrafiktjenestemeldinger kan udveksles via AFTN, computerforbindelser, direkte taleforbindelser, radiotelefoni eller via data-link.

1.1.7.1 Når ATS-meldinger udveksles mundtligt mellem de relevante ATS-enheder, er en mundtlig bekræftelse bevis for modtagelse af meldingen.

1.1.8 Når AO anmoder herom, skal nød-, bevægelses- og TACT-meldinger også sendes til:

- a) en adresse på bestemmelsesstedet eller startstedet, og
- b) ikke mere end to berørte AO kontrolenheder.

1.2 Meldekantorer (ARO)

1.2.1 Alle offentlige betjente flyvepladser har inden for tjenestetiden etableret et meldekantor for lufttrafiktjeneste med ressourceopgaver som anført i dette afsnit. Hvor der på en offentlig flyveplads ikke er etableret enten et kontroltårn eller en AFIS-enhed, er meldekantoret for lufttrafiktjeneste etableret som en separat lufttrafiktjeneste-enhed.

1.2.2 Et meldekantor, der på en flyveplads er etableret som en separat lufttrafiktjeneste-enhed, skal indhente klareringer til IFR-flyvninger hos vedkommende flyvekontroltjeneste-enhed ved afgivelse af følgende oplysninger:

- a) luftfartøjets kaldesignal,
- b) forventet starttidspunkt.

1.2.2.1 Meldekantoret skal tilbagelæse klareringen (read back) og straks videregive den til luftfartøjet, idet der indledes med: "(ATC-enhedens kaldesignal) clears (luftfartøjets kaldesignal)" og herefter den nøjagtige ordlyd af klareringen som tilbagelæst.

1.2.2.2 Aktuelt starttidspunkt meddeles til flyvekontroltjeneste-enheden umiddelbart efter luftfartøjets start.

1.2.3 Et meldekontor, der er etableret som en separat lufttrafiktjenesteenhed, skal yde alarmeringstjeneste i overensstemmelse med ATS-instruks 9.

1.2.4 Et meldekontor skal modtage og viderebefordre meldinger vedrørende lufttrafiktjeneste i henhold til afsnit 1.1.

1.2.5 Et meldekontor, der modtager en flyveplan eller en tilhørende opdateringsmelding som vedrører en IFR-flyvning eller en ATFCM TACT-melding, skal:

- a) tjekke at de er i overensstemmelse med format- og datakonventioner,
- b) tjekke at de er fuldstændig udfyldte og i videst muligt omfang for korrekthed,
- c) hvis nødvendigt, tage initiativ til at få dem gjort acceptable for lufttrafiktjenesten, inkl. IFPS/CFMU, og
- d) kvittere eller på anden vis indikere accept af meldingerne.

1.2.5.1 Et meldekontor, der modtager en flyveplan eller en tilhørende opdateringsmelding som vedrører en civil VFR-flyvning eller en civil flyvning som indeholder et VFR-segment, skal videre sende den fuldstændige flyveplan (inklusive de supplerende flyveplansoplysninger) hhv. opdateringsmeldingen til Briefingkontoret København (EKDKZPZX), som skal følge procedurerne i pkt. 1.2.5 a)-d).

1.2.6 Et meldekontor, der ikke er udstyret med et telegrafisk kommunikationsmedium til afsendelse af ATS-meldinger, skal ringe disse ATS-meldinger til det tilhørende centrale meldekontor, ref. pkt. 1.2.9, der så vil viderebefordre meldingerne til de relevante adressater.

1.2.6.1 Det centrale meldekontor Briefing København skal udtelefonere modtagne ATS-meldinger adresseret til flyvepladser i København FIR, der ikke er tilsluttet AFTN.

1.2.6.2 Det centrale meldekontor for Bornholms lufthavn, Rønne skal udtelefonere modtagne ATS-meldinger adresseret til flyvepladser på Bornholm, der ikke er tilsluttet AFTN.

1.2.7 Når tjenestetiden ophører, skal et meldekontor sikre sig, at kontrolcentralen har modtaget eller nu modtager alle flyveplan- og startmeldinger for flyvninger, som meldekontoret er vidende om forventes ankomme til flyvepladsen efter tjenestetiden, således at kontrolcentralen kan overtage alarmeringstjenesten.

1.2.7.1 Meldekontoret skal ligeledes meddele kontrolcentralen:

- a) når meldekontoret etableres udenfor flyvepladsens publicerede tjenestetid, og
- b) når tjenestetiden ophører uden for flyvepladsens publicerede tjenestetid.

Anm.: I henhold til ICAO Annex 15 kap. 5.1.1.1 a) skal flyvepladsen udsende NOTAM når det er besluttet at udøve eller ophøre at udøve tjeneste uden for flyvepladsens publicerede tjenestetid, med henblik på at sikre den bredest mulige information til brugerne.

1.2.8 Et meldekontor, der modtager en udfyldt ATIR-formular vedrørende en lufttrafikhændelse, skal omgående indsende formularen til Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, Jættevej 50A, 4100 Ringsted, gerne elektronisk til aib@havarikommissionen.dk .

Centrale meldekontorer

1.2.9 Uden for et meldekortors tjenestetid varetages dets opgaver af et af nedenstående centrale meldekontorer.

1.2.9.1 Bortset fra som anført i pkt. 1.2.9.2 er Kontrolcentralen København det centrale meldekontor for flyvninger i København FIR samt i Scottish FIR i Nordsøområdet III til og fra:

- a) private flyvepladser,
- b) offentlige selvbetjeningsflyvepladser,
- c) offentlige flyvepladser uden for disses tjenestetid,
- d) andre start- og landingssteder.

Flyveplaner og tilhørende opdateringsmeldinger afgives til Briefingkontoret København, og kontrolcentralen udøver lufttrafiktjeneste, herunder alarmeringstjeneste.

Særlig bestemmelse:

Procedurer for afgivelse af og udveksling af lufttrafiktjenestemeldinger vedrørende helikopterflyvninger til og fra havanlæg i Nordsøen og Nordsøområdet III foregår efter særlige regler anført i henholdsvis lokal ATS-instruks ACC, lokal ATS-instruks AFIS Tyra samt AIP Danmark.

1.2.9.2 AFIS Tyra er inden for tjenestetiden det centrale meldekontor for helikopterflyvninger til og fra start- og landingssteder beliggende inden for et område, der begrænses af Tyra FIZ's laterale grænser.

Uden for AFIS Tyra's tjenestetid fungerer Kontrolcentralen København som centralt meldekontor.

Særlig bestemmelse:

Procedurer for afgivelse af og udveksling af lufttrafiktjenestemeldinger vedrørende helikopterflyvninger til og fra havanlæg indenfor AFIS Tyra centrale meldekantors ansvarsområde foregår efter særlige regler anført i henholdsvis lokal ATS-instruks ACC og lokal ATS-instruks AFIS Tyra.

1.2.9.3 Lufttrafiktjenesteenhederne i Bornholms Lufthavn, Rønne er inden for tjenestetiden det centrale meldekontor for flyvninger til og fra Bornholm for:

- a) private flyvepladser,
- b) offentlige selvbetjeningsflyvepladser,
- c) offentlige flyvepladser uden for disses tjenestetid,
- d) andre start- og landingssteder.

Flyveplaner og tilhørende opdateringsmeldinger afgives til lufttrafiktjenesteenhederne i Bornholms Lufthavn, Rønne, der udøver lufttrafiktjeneste, herunder alarmeringstjeneste.

Uden for lufttrafiktjenesteenhedernes tjenestetid er ATCC Malmö centralt meldekontor.

1.2.9.4 Flyveinformationscentralen Nuuk er det centrale meldekontor for flyvninger i Nuuk FIR til og fra:

- a) private flyvepladser,
- b) offentlige selvbetjeningsflyvepladser,
- c) offentlige flyvepladser uden for disses tjenestetid,
- d) andre start- og landingssteder.

2. Kategorier af meldinger

2.1 Generelt

2.1.1 Lufttrafiktjenestemeldinger er inddelt i kategorier, som refererer til deres anvendelse inden for lufttrafiktjenesten, og som giver en indikation af deres vigtighed, se endvidere ICAO PANS-ATM (Doc 4444), Chapter 11 og Appendix 1-6, hvor link til seneste udgave fremgår af Bilag 1.

Anm.: Prioritetsbetegnelsen i parentes efter hver meldingstype er den, som ifølge ICAO Annex 10, Vol. II, Chapter 4 skal anvendes, hvis meldingen sendes via AFTN.

2.2 Meldinger vedrørende kritiske situationer

2.2.1 Denne kategori omfatter:

- a) nødmeldinger og nødtrafik, herunder alarmeringsmeldinger, ALR, i forbindelse med en nødfase (SS),
- b) ilmeldinger, herunder alarmeringsmeldinger, ALR, i forbindelse med en beredskabsfase eller en uvishedsfase (DD), og
- c) andre meldinger vedrørende kendte eller formodede kritiske faser, som ikke falder ind under a) eller b) ovenfor, samt meldinger vedrørende svigtende radioforbindelse, RCF (FF eller højere efter behov).

2.3 Bevægelses- og kontrolmeldinger

2.3.1 Denne kategori omfatter:

- a) meldinger vedrørende indleveret flyveplan og tilhørende opdateringsmeldinger (FF), herunder
 - Indleveret flyveplan, FPL, FPT, FPLDEP, GPT
 - forsinkelsesmeldinger, DLA
 - ændringsmeldinger, CHG
 - annulleringsmeldinger, CNL
 - startmeldinger, DEP
 - ankomstmeldinger, ARR
 - operationelle IFPS-svarmeldinger, ACK, MAN, REJ
- b) meldinger vedrørende koordination (FF), herunder
 - gældende flyveplan, CPL, AFP, APL, ACH
 - beregnede tidspunkter, EST
 - koordinationsmeldinger, CDN
 - godkendelsesmeldinger, ACP
- c) koordinationsmeldinger mellem kontrolcentre i EUR-regionen (FF), herunder
 - foreløbig aktivering af flyveplandata, ABI (ATC CPU)
 - præaktivering af flyveplandata, PAC (ATC CPU)
 - aktivering af flyveplandata, ACT (ATC CPU)
 - logisk bekræftelse, LAM (ATC CPU)
 - revisionsmeddelelse, REV (ATC CPU)
 - annulleringsmelding, MAC (ATC CPU)
- d) meldinger vedrørende supplerende oplysninger (FF), herunder
 - anmodning om flyveplan, RQP
 - anmodning om supplerende flyveplanoplysninger, RQS

- supplerende flyveplanmeldinger, SPL
- e) kontrolmeldinger (FF), herunder
- klareringsmeldinger
 - overdragelse af kontrol
 - meldinger vedrørende lufttrafikregulering, ANM, SAM, SRM, SLC, SRR, SMM, SIP, SPA, SRJ, RRP, MRR, RRN, RRA, RJT, FSR, FLS, FCM, ERR og RDY (ATFCM Users Manual, hvor link til seneste udgave fremgår af Bilag 1)
 - meldinger (AUP og UUP) vedrørende CDR
 - meldinger indeholdende positionsrapporter og luftrapporter.

2.4 Flyveinformationsmeldinger

2.4.1 Denne kategori omfatter:

- a) meldinger indeholdende trafikoplysninger (FF),
- b) meldinger indeholdende vejroplysninger (FF eller GG),
- c) meldinger vedrørende driften af luftfartsanlæg (GG),
- d) meldinger indeholdende betydningsfulde flyvepladsoplysninger (GG), og
- e) meldinger vedrørende Air Traffic Incident Reports (FF).

3. Anvendelse af meldinger vedrørende kritiske situationer

3.1 Generelt

3.1.1 De forskellige omstændigheder omkring enhver kendt eller formodet nødsituation udelukker standardspecifikation af meldetyper til nødkommunikation, undtagen som beskrevet i afsnit 3.2 og 3.3.

3.2 Alarmeringsmeldinger, ALR

3.2.1 Når en lufttrafiktjenesteenhed antager, at et luftfartøj er i en nødsituation, skal en ALR-melding sendes til enhver lufttrafiktjenesteenhed, som kan blive berørt af flyvningen, og til de tilhørende redningscentraler.

3.3 Svigtende radioforbindelse, RCF

3.3.1 Når en lufttrafiktjenesteenhed erfarer, at et luftfartøj, som flyver inden for dens område, er kommet ud for en radiofejl, skal en RCF-melding afsendes til alle efterfølgende lufttrafiktjenesteenheder på flyvevejen, som har modtaget flyveplanoplysninger (FPL eller RPL), samt til bestemmelsesstedet eller kun til efterfølgende lufttrafiktjenesteenhed, hvis denne forestår videreformidlingen.

4. Anvendelse af flyveplan-, koordinations- og opdateringsmeldinger

4.1 Generelle procedurer for indleveret flyveplan FPL, FPT, GPT, FPLDEP

4.1.1 Særlige procedurer for indleveret flyveplan FPL for IFR GAT-flyvninger i, fra, til eller gennemflyvende IFPS-zonen er anført i afsnit 4.2. De generelle ICAO procedurer beskrevet i PANS-ATM (Doc 4444), Appendix 3 (link til seneste udgave fremgår af Bilag 1), skal derfor kombineres med de særlige IFPS procedurer i afsnit 4.2, når og hvis IFR flyveplanernes rutefelter vedrører IFPS-zonen.

Anm.: Flyveplanmeldinger, som sendes på AFTN, udfærdiges i henhold til pkt. 1.1.4, 1.1.5 og 1.1.6.1.

4.1.2 Flyveplan- og opdateringsmeldinger, som ikke berører IFPS-zonen, skal udfærdiges i overensstemmelse med ICAO PANS-ATM (Doc 4444), Appendix 2 og Appendix 3 (link til seneste udgave fremgår af Bilag 1). En FPL-melding skal afsendes for alle flyvninger, for hvilke der er indleveret flyveplan.

4.1.3 En FPL-melding adresseres og sendes via AFTN som følger:

- a) FPL-melding skal sendes til kontrolcentraler eller flyveinformationscentraler langs flyvevejen, ref. punkt 8.3.3 a), se dog også pkt. 4.1.8, 4.1.11 og 4.1.12,
- b) FPL-melding sendes til kontroltårnet på afgangs- og bestemmelsesstedet, ref. pkt. 4.1.3.1,
- c) hvis det i flyveplanens pkt. 18 under betegnelsen RIF/... er angivet, at bestemmelsesstedet forventes ændret under flyvningen, skal FPL-

melding også sendes til de flyveinformations- og/eller kontrolcentraler, der i så fald bliver berørt af flyvningen, samt til kontrollårnet på det nye bestemmelsessted,

- d) hvis det er krævet, skal FPL-melding ligeledes sendes til den enhed for lufttrafikregulering, der betjener de pågældende lufttrafiktjenesteenheder langs med flyvevejen,
- e) FPL-meldinger for flyvninger, som påtænkes udført inden for NAT-regionen i en afstand af 60 NM eller mindre fra de nordlige og sydlige grænser af Gander og Shanwick oceanic-flyveinformationsregioner, skal desuden adresseres til de kontrolcentraler, der er ansvarlige for de nærmeste tilstødende NAT-flyveinformationsregioner,
- f) punkterne a) til e) udgør den obligatoriske standardadressering af flyveplan- og opdateringsmeldingerne. Imidlertid kræver visse stater varierende supplerende adressering herudover.

4.1.3.1 Ud over hvad der er anført i pkt. 4.1.3 b) skal FPL-meldinger tillige sendes til de lufttrafiktjenesteenheder i København FIR og Nuuk FIR, hvis ansvarsområder midlertidigt bliver berørt af anflyvende og udflyvende skoleflyvninger m.m. Ved IFR-flyvninger tilføjes adresserne på de berørte ATS-enheder til adresserne på de 2 IFPS-enheder, enten i AFTN-telegrammets adresselinie, eller som indledning til FPL-meldingens tekst foran "parentes begynd" i henhold til IFPS re-adresseringsprincip.

4.1.4 For en flyvning, der indebærer mellemlanding, og hvor flyveplaner for hvert afsnit af flyvningen indleveres til meldekantoret for første startsted, skal følgende fremgangsmåde anvendes:

- a) meldekantoret for lufttrafiktjeneste for første startsted skal
 - i) sende FPL-melding for det første afsnit af flyvningen i henhold til pkt. 4.1.3 a) – f),
 - ii) sende særskilt FPL-melding for hvert efterfølgende afsnit af flyvningen til meldekantoret på mellemlandingsstederne.
- b) meldekantoret på mellemlandingsstederne skal forholde sig, som om flyveplanen var indleveret lokalt.

4.1.5 Meldinger vedrørende gennemgående flyveplan (FPT) kan kun anvendes for VFR-flyvninger indenfor Nuuk flyveinformationsregion under flyveniveau 195, og må indeholde op til 4 mellemlanding under samme luftfartøjsidentifikation.

4.1.5.1 I relation til den gængse ICAO FPL-melding indeholder FPT-meldingen følgende felter og dataelementer (**kun forskelle anføres**):

- Felt 3: MELDINGSTYPE. Meldingen indledes med meldingstypebetegnelsen (FPT)
- Felt 7: LUFTFARTØJETS IDENTIFIKATION. Samme identitetsbetegnelse skal gælde for hele flyvningen (alle ruteafsnit).
- Felt 13: STARTSTED,AFGANGSTIDSPUNKT. Her udfyldes ICAO 4-bogstav stedbetegnelsen - eller ZZZZ, hvis ingen, da for første startsted samt afgangstidspunktet.
- Felt 15: FLYVEVEJ. Her anføres, udover den normale beskrivelse af ruten, ICAO 4-bogstav stedbetegnelsen* for mellemlandingsplads(er) efterfulgt af beregnet tidsforbrug til hver af pladserne fra den foregående flyveplads, en skråstreg samt det forventede afgangstidspunkt fra hver af mellemlandingspladserne. Efter hvert nyt startsted anføres igen marchfart, marchhøjde (el. VFR), evt. ændrede flyveregler samt flyvevejen til næste mellemlandingsplads, fx. N0120VFR DCT BGNS0015/1055 N0120VFR DCT BGJH0010 osv.

Efter start fra sidste mellemlandingssted anføres igen marchfart, marchhøjde (el. VFR), evt. ændrede flyveregler samt flyvevejen og beregnet tidsforbrug til bestemmelsesstedet i henhold til de almindelige ICAO-regler for udfyldelse af rutefeltet.

* Anm.: Hvis mellemlandingsstedet ikke har en tildelt ICAO 4-bogstavs stedbetegnelse anføres enten pladsens/stedets geografiske navn i klart sprog eller landingsstedets koordinater.

- Felt 16: BESTEMMELSESSTED. Her anføres ICAO 4-bogstav stedbetegnelsen eller ZZZZ, hvis ingen, for sidste bestemmelsessted samt beregnet tidsforbrug fra sidste mellemlandingsplads. Evt. alternativ flyvepladser skal være i forhold til bestemmelsesstedet.
- Felt 18: ANDRE OPLYSNINGER. Angiv efter forkortelsen 'ALTN', ICAO 4-bogstav stedbetegnelsen for alternative flyveplads(er) for hvert ruteafsnit, idet der indledes med 1/ for første ruteafsnits alternativ, 2/ for andet ruteafsnits alternativ osv. Hvis en alternativ ikke har en 4-bogstav stedbetegnelse, må plad-

sens/stedets geografiske navn skrives i klart sprog.

Felt 19: AKTIONSTID. Aktionstid og antallet af personer ombord skal være i relation til flyvningens første ruteafsnit.

4.1.5.2 En FPT-melding afsendes umiddelbart efter den er modtaget, og meldingen sendes fra første startsted til samtlige mellemlandingssteder og bestemmelsesstedet flyveinformations- eller kontrolcentralen.

4.1.5.3 Startmeldinger vedrørende flyvninger, for hvilke der er sendt FPT-melding, afsendes fra hvert enkelt startsted i henhold til reglerne i afsnit 4.3.

4.1.5.4 Ved hver start fra et mellemlandingssted skal piloten oplyse aktionstid og antal passagerer til næste mellemlandingssted.

Eksempler på FPT:

(FPT-OYABC-VG

-P28A/L-SF/S

-BGSS1000

-N0100VFR DCT BGMQ0055/1400 N0100VFR

DCT

BGSS0055 BGSF

-ALTN/1/BGSS BGSF)

4.1.6 Kombineret flyveplan- og startmelding (FPLDEP) kan kun anvendes i forbindelse med VFR-flyvning inden for Nuuk flyveinformationsregion under flyveniveau 195.

4.1.6.1 Lufttrafiktjenesteenheders anvendelse af den nationalt fastsatte meldingskategori FPL-DEP for VFR-flyvninger er primært til brug for, at også piloter i luftfartøjer, der ikke er udstyret med radio ved starter fra ikke betjente lokaliteter, skal kunne afgive/indtelefonere en flyveplan (FPL) til et betjent meldekontor på en anden lokalitet. Forudsætningen for at piloten kan afgive en sådan flyveplan er, at han skal være i luften inden for +/- 5 minutter i forhold til et af ham meddelt forventet starttidspunkt. Meldekontoret skal afsende en sådan indleveret flyveplan som en FPLDEP-melding, og i henhold til pkt. 4.1.8 skal denne - ligesom alle øvrige indleverede flyveplaner - afsendes straks efter indleveringen, dvs. uafhængig af det meddelte forventede starttidspunkt. Såfremt piloten senere ringer og ændrer det forventede starttidspunkt, skal meldekontoret omgående afsende en DLA-melding.

4.1.6.2 Bortset fra som anført i pkt. 4.1.6.3 må meldingskategorien FPLDEP ikke anvendes i andre tilfælde end anført i pkt. 4.1.6 og 4.1.6.1.

4.1.6.3 Meldekontorer kan undtagelsesvis afsende FPLDEP-meldinger, såfremt en flyveplan - for et luftfartøj udstyret med radio - er indleveret så sent, at meldekontoret ikke har kunnet nå at afsende flyveplanen som en gængs FPL-melding, inden luftfartøjet er ved at skulle starte (take-off). Da der imidlertid på kontrollerede flyvepladser også ydes flyvekontrolltjeneste for VFR-flyvning (flyveplanerne skal være indleveret 1 time før start), må pågældende meldekontorer i de nævnte tilfælde kun afsende FPLDEP-meldinger efter forudgående koordination med eller på foranledning af den stedlige flyvekontrolltjeneste.

4.1.7 Foruden den i pkt. 4.1.5 – 4.1.5.4 beskrevne gennemgående flyveplan (FPT) er der for offentlig intern VFR-flyvning i Nuuk FIR tilladt anvendelse af en særlig type gennemgående flyveplan, benævnt 'Grønlandsk gennemgående flyveplan' med typebetegnelsen 'GPT'. Denne type flyveplan må alene anvendes af rute-, charter- og taxaflyvning f.eks. i forbindelse med bygdebeflyvning og telecharter, under forudsætning af, at en af de eksisterende type flyveplaner (FPL, FPT) ikke kan benyttes, idet flyvningens opgaver og vejforholdene bevirker, at rækkefølgen af mellemlandingssteder kan forventes at måtte ændres undervejs.

4.1.7.1 I relation til den gængse ICAO FPL-melding indeholder GPT-meldingen følgende felter og dataelementer (**kun forskelle anføres**):

Felt 3: MELDINGSTYPE. Meldingen indledes med meldingstypebetegnelsen (GPT).

Felt 15: MARCHFART, MARCHHØJDE. Her anføres en forventet gennemsnitlig udført marchfart under operationerne samt 'VFR' for marchhøjde.

FLYVEVEJ. Her anføres bogstaverne 'ZZZZ', som symbol for alle mellemlandingsstederne.

Felt 16: BEREGNET TIDSFORBRUG. I stedet for 'Beregnet tidsforbrug' anføres en samlet forventet operationstid, inkl. ground stops.

Felt 18: Felt 18 skal afsluttes med 'RMK/ZZZZ INFO TBN', hvilket skal betyde: 'Information to be notified after departure' i henhold til som anført i pkt. 4.1.7.2.

4.1.7.2 Efter start fra startstedet samt fra hvert mellemlandingssted skal fartøjschefen til vedkommende ATS-enhed afgive følgende informationer:

a) Startsted og starttid

- b) Mellemlandings- eller bestemmelsessted og forventet ankomsttidspunkt hertil samt flyvevej, såfremt der ikke flyves direkte
- c) Aktionstid
- d) Antal ombordværende

4.1.7.3 Ved landing i terræn eller på flyvepladser, hvor der ikke udøves lufttrafiktjeneste, skal fartøjschefen oplyse et forventet starttidspunkt til vedkommende ATS-enhed. Hvis det opgivne forventede starttidspunkt ikke kan overholdes inden for 30 minutter, skal fartøjschefen meddele et ændret forventet starttidspunkt. Luftfartøjet vil blive erklæret i uvishedsfase senest 30 minutter efter det opgivne forventede starttidspunkt.

Eksempel på GPT:

(GPT-CFZTA-VN
-AS50/L-SFG/C
-BGSF1015
-N0075VFR ZZZZ
-BGSF0845
-OPR/GRL, BGMQ 1415. RMK/ZZZZ INFO TBN)

4.1.8 En flyveplanmelding kan tidligst indleveres 120 timer før forventet afgangstidspunkt. En modtaget flyveplanmelding afsendes straks efter indlevering af flyveplanen.

4.1.9 På de i AIP Danmark og VFR Flight Guide anførte betingelser er VFR-flyvninger mellem visse danske og tyske grænsflyvepladser fritaget for at skulle indlevere fuldstændige flyveplanoplysninger. Flyveplandata udveksles direkte mellem de nævnte grænsflyvepladser, uden at flyveplanerne fremsendes til kontrolcentralen København.

4.1.10 ATS-enhederne skal ved afsendelse af FPL-melding for en IFR-flyvning medsende flyveplanens felt 19 til bestemmelses- eller mellemlandingsstedet (FPT dog til endelige bestemmelsessted), såfremt ATS-enhedens tjenestetid på startstedet ophører inden vedkommende luftfartøj har nået sit bestemmelsessted. Ovenstående er dog ikke påkrævet, hvis der på anden vis er etableret mulighed for at reagere på eventuel henvendelse om fremsendelse af supplerende oplysninger.

SUPPLERENDE ADRESSER

4.1.11 Flyveplanmeldinger og tilhørende opdateringer vedrørende flyvninger med militære luftfartøjer i København FIR skal, udover de øvrige krævede adresser, adresseres til:

- a) IFR-flyvninger: til EKDKZQZM ved anvendelse af IFPS re-adresseringsprocedure. Denne

adresse skal anvendes for at undgå, at COOPANS-systemet modtager 2 separate meldinger,

- b) VFR-flyvninger: til EKDKZFZM.

4.1.12 Flyveplan- og opdateringsmeldinger vedrørende VFR-flyvninger, der afgår fra Bornholm, skal udover de øvrige krævede adresser til lige adresseres til: EKDKZXF1.

4.2 Særlige (IFPS) procedurer for indleveret flyveplan IFR FPL

4.2.1 Lufttrafiktjenesteenheder skal adressere og afsende indleverede IFR GAT-flyveplaner og blandede IFR GAT/OAT-flyveplaner samt tilhørende opdateringer til Eurocontrols 2 etablerede IFPS-enheder (IFPU) i henhold til de procedurer, der er anført i SERA-forordningen og i IFPS Users Manual (link til seneste udgave fremgår af Bilag 1), vedrørende alle ovennævnte arter af IFR-flyvning i, fra, til eller gennemflyvende IFPS-zonen (IFPZ).

Anm. 1: Da IFPS alene behandler, adresserer og distribuerer IFR-delen af ovennævnte flyveplaner inden for IFPZ, samt distribuerer uden for IFPZ i relation til de af afsender/originator tilføjede adresser, ref. pkt. 4.2.1, skal lufttrafiktjenesteenhederne selv adressere OAT-delen og VFR-delen af ovennævnte blandede arter af IFR-flyveplaner.

Anm. 2: Efter at alle de deltagende stater i EUR-regionen, hvis FIR indgår i IFPS-zonen (IFPZ) er blevet fuldt tilsluttet Eurocontrols automatiske flyveplanbehandlingssystem IFPS, modtager vedkommende lufttrafiktjenesteenheder i IFPZ principielt kun IFR-flyveplaner og de tilhørende opdateringsmeldinger fra IFPS som eneste kilde (afsender) f.s.v.a. IFR GAT-flyvninger i, fra, til eller gennemflyvende IFPZ.

Anm. 3: Standardflyveplaner (RPL) kan ikke anvendes for flyvninger i, fra, til eller gennemflyvende IFPZ.

4.3 Startmeldinger, DEP

4.3.1 Bortset fra som anført i pkt. 4.3.1.1 og 4.3.1.2 skal der straks efter starten af et luftfartøj, for hvilket der er blevet sendt flyveplanmelding, afsendes DEP-melding. DEP-meldingen skal sendes til samtlige adressater som modtog flyveplanmeldingen (FPL, RPL), dog skal DEP-melding i relation til en gennemgående flyveplan (FPT) kun

sendes til lufttrafiktjenesteenheden på næste bestemmelsessted (mellemlanding).

4.3.1.1 DEP-meldinger skal ikke afsendes af lufttrafiktjenesteenheder inden for København FIR og Rønne TMA der er tilkøbet EUROCONTROL Network Managers Flight Activation Monitoring (FAM) funktionaliteten, "First System Activation (FSA) meldinger" og "Correlated Position Reports (CPR) meldinger".

4.3.1.2 DEP-meldinger for IFR-flyvninger kan udelades inden for Nuuk FIR under FL 195, da udveksling mellem berørte lufttrafiktjenesteenheder af gældende flyveplanoplysninger erstatter en DEP-melding.

4.4 Beregnede tidspunkter, EST

Anm.: I EUR-regionen er koordinationsmeldinger mellem kontrolcentraler reguleret af ATM/ANS-forordningen, og i stedet for de generelle ICAO koordinationsmeldinger, skal anvendes koordinationsprocedurer som angivet i denne forordning og specificeret i fællesskabsspecifikationen for OLDI, hvor link til seneste udgave fremgår af Bilag 1.

4.4.1 Når der er afgivet flyveplanoplysninger for en flyvning, skal EST-melding afsendes fra hver kontrolcentral eller flyveinformationscentral til næste kontrolcentral eller flyveinformationscentral langs flyvevejen.

4.4.2 En EST-melding skal afsendes så betids, at den berørte lufttrafiktjenesteenhed vil modtage meldingen mindst 15 minutter før det tidspunkt, luftfartøjet beregnes at passere overdragelsespunktet eller den grænse ved hvilken det kommer under kontrol af denne enhed. Anden tidsgrænse kan foreskrives i lokal ATS-instruks.

4.4.3 Ved mundtlig koordination, skal den afsendende lufttrafiktjenesteenhed inkludere de RVSM-relevante data fra FPL felt 18 i den mundtlige EST-melding, ved at benytte udtrykkene "NEGATIVE RVSM" eller "NEGATIVE RVSM STATE AIRCRAFT".

4.5 Koordinationsmeldinger, CDN

Anm.: I EUR-regionen er koordinationsmeldinger mellem kontrolcentraler reguleret af ATM/ANS-forordningen, og i stedet for de generelle ICAO koordinationsmeldinger, skal anvendes koordinationsprocedurer som angivet i denne forord-

ning og specificeret i fællesskabsspecifikationen for OLDI, hvor link til seneste udgave fremgår af Bilag 1.

4.5.1 En CDN-melding skal afsendes af den accepterende enhed til den overdragende enhed, når den førstnævnte ønsker at foreslå en ændring til de data, der er indeholdt i en tidligere modtaget CPL- eller EST-melding.

4.5.2 Hvis den overdragende enhed ønsker at foreslå en ændring til de data, der er indeholdt i en CDN-melding modtaget fra en accepterende enhed, skal en CDN-melding afsendes til den accepterende enhed.

4.5.3 Proceduren beskrevet ovenfor gentages indtil koordinationsprocessen er afsluttet ved afsendelse af en godkendelsesmelding fra en af de berørte enheder. Normalt skal der imidlertid, når der foreslås en ændring til en CDN-melding, anvendes direkte telefonforbindelse.

4.6 Godkendelsesmeldinger, ACP

Anm 1: I EUR-regionen er koordinationsmeldinger mellem kontrolcentraler reguleret af ATM/ANS-forordningen, og i stedet for de generelle ICAO koordinationsmeldinger, skal anvendes koordinationsprocedurer som angivet i denne forordning og specificeret i fællesskabsspecifikationen for OLDI, hvor link til seneste udgave fremgår af Bilag 1.

Anm. 2: Se pkt. 1.1.7.1 når meldingerne udveksles mundtligt.

4.6.1 En ACP-melding skal afsendes fra den accepterende enhed til den overdragende enhed for at bekræfte, at data angivet i CPL- eller EST-melding er accepteret.

4.6.2 En ACP-melding skal afsendes enten fra den accepterende enhed eller fra den overdragende enhed, for at bekræfte at data, modtaget i en CDN-melding, er accepteret, og at koordinationsprocessen er afsluttet.

4.7 Computer-assisteret koordinationsproces

4.7.1 For koordination mellem tilstødende kontrolcentraler i EUR-regionen, skal anvendes ATM/ANS-forordningen og fællesskabsspecifikationen OLDI, hvor link til seneste udgave fremgår af Bilag 1.

5. Anvendelse af meldinger vedrørende supplerende oplysninger

5.1 Anmodning om flyveplan, RQP

5.1.1 En RQP-melding afsendes, når en lufttrafiktjenesteenhed ønsker at modtage flyveplanoplysninger. Dette kan være nødvendigt ved modtagelse af koordinations- eller kontrolmeldinger vedrørende et luftfartøj, for hvilket ingen flyveplanoplysninger er modtaget. RQP-meldingen sendes til den forudgående lufttrafiktjenesteenhed på flyvevejen. Hvis det drejer sig om en IFR GAT flyvning i IFPS, sendes RQP-meldingen til de 2 IFPS-enheder.

5.2 Anmodning om supplerende flyveplanoplysninger, RQS

5.2.1 En RQS-melding afsendes, når en lufttrafiktjenesteenhed ønsker at modtage supplerende flyveplanoplysninger. Meldingen sendes til enten:

- meldekantoret for lufttrafiktjeneste på startstedet, eller
- i tilfælde af at VFR-flyveplan er afgivet under flyvning, til lufttrafiktjenesteenheden, der har modtaget den, eller
- til de 2 IFPS-enheder, hvis flyveplanen er modtaget fra IFPS. IFPS er i besiddelse af en oversigt over, hvor supplerende flyveplanoplysninger kan indhentes.

5.2.2 Supplerende flyveplanoplysninger for flyvninger, der benytter standardflyveplan (RPL) i Nuuk FIR, indhentes via Flyveinformationscentralen Nuuk.

5.3 Supplerende flyveplanmelding, SPL

5.3.1 En SPL-melding skal afsendes til de lufttrafiktjenesteenheder eller IFPS, der anmoder om oplysningerne. Hvis meldingen afsendes via AFTN, skal meldingen tildeles samme prioritetsbetegnelse som den, der er angivet i anmodningen.

6. Anvendelse af kontrolmeldinger

6.1 Klareringsmeldinger

6.1.1 Klareringer skal indeholde følgende oplysninger i den angivne rækkefølge:

- luftfartøjets identitetsbetegnelse,
- klareringsgrænse,
- flyvevej,
- flyvehøjde for hele ruten eller dele deraf og højdeændringer, hvis nødvendigt,
- ATFM-slot (CTOT) når udstedt i SAM,
- andre nødvendige instruktioner eller oplysninger om andre forhold såsom SSR-kode, ind- eller udflyvningsveje, kommunikation og klareringens udløbstidspunkt.

Anm.: Klareringens udløbstidspunkt angiver det tidspunkt, efter hvilket klareringen automatisk vil være udløbet, hvis flyvningen ikke er påbegyndt.

6.1.2 Klareringer vedrørende flyvehøjder kan bestå af:

- marchhøjde - eller ved marchstigning højdebånd - og om nødvendigt det punkt, hvortil klareringen gælder med hensyn til flyvehøjde,
- flyvehøjder, i hvilke betydningsfulde punkter skal krydses,
- stige- og nedgangshastighed,
- detaljerede instruktioner angående ud- eller indflyvningshøjder.

6.1.3 Personale, som modtager klareringer for videregivelse til luftfartøjer, skal afsende sådanne klareringer i den nøjagtige ordlyd, i hvilken de modtages. I de tilfælde, hvor personalet, som videregiver klareringer til luftfartøjer, ikke er tilknyttet lufttrafiktjenesten, er det vigtigt at sikre, at dette opfyldes.

6.2 Meldinger vedrørende lufttrafikregulering (ATFCM)

Anm.: Bestemmelser for ydelse af lufttrafikregulering (ATFCM) fremgår af ATS-instruks 20, Lufttrafikregulering.

6.2.1 Lufttrafikregulering (ATFCM) er et led i flyvesikringstjeneste, der ydes til alle stater i EUR-regionen. I samarbejde med staternes lufttrafikre-

guleringsenheder (FMP) er EUROCONTROLS centraliserede lufttrafikreguleringsenhed (CFMU) blevet overladt det udøvende ansvar for ATFCM-aktiviteter for alle ECAC medlemsstaterne i EUR-regionen.

6.2.2 Udveksling af meldinger vedrørende lufttrafikregulering skal følge procedurerne i ATFCM Users Manual, hvor link til seneste udgave fremgår af Bilag 1.

6.2.2.1 ATFCM-foranstaltninger kan iværksættes for IFR GAT-flyvninger der:

- a) finder sted inden for EUR-regionen,
- b) *starter* inden for EUR-regionen til et bestemmelsessted i en anden ICAO-region,
- c) flyver ind i EUR-regionen fra et tilstødende FIR til EUR-regionen.

6.2.3 ATFCM er en komplementerende tjeneste til flyvekontrolltjeneste. ATFCM har til formål at bidrage til en sikker, velordnet og en hurtigt glideende strøm af lufttrafik ved strategisk, taktisk og operationelt at sørge for, at det planlagte og det aktuelle flyvebehov ikke overstiger den tilrådgivende ATC- el. lufthavnskapacitet.

6.2.4 Hvis der et eller flere steder i EUR-regionen opstår situationer, hvor det aktuelle flyvebehov overstiger ATC- el. lufthavnskapaciteter, udsender CFMUs centrale udøvende enhed (CEU) et ATFCM Notification Message (ANM) vedr. de nødvendige iværksatte ATFCM-restriktioner.

6.2.5 Nedennævnte flyvninger har på grund af deres særlige formål prioritet eller undtagelse fra ATFCM-reguleringer.

- a) flyvninger i nød, herunder luftfartøjer udsat for ulovlig handling,
- b) flyvninger med statsoverhoved eller regeringschef på officiel mission,
- c) flyvninger der medvirker i eftersøgnings- og redningsaktioner samt brandbekæmpelse,
- d) flyvninger der udfører livstruende evakueringer, og
- e) andre flyvninger, som efter anmodning hos Supervisor ACC København har fået prioritet, f.eks. livsvigtige ambulanceflyvninger og flyvninger der transporterer kritiske Covid-19 vacciner.

Anm.: For detaljeret flyveplanbehandling ift. undtagelse fra ATFCM-reguleringer henvises til ATS-instruks 20, pkt. 7.1.1.

6.2.5.1 Nedennævnte flyvninger kan, efter anmodning hos Supervisor ACC København, få prioritet i forhold til ATFCM-regulering (se ATFCM Users Manual, hvor link til seneste udgave fremgår af Bilag 1):

- a) ambulanceflyvninger og flyvninger hvor sikkerheden for menneskeliv er berørt,
- b) flyvninger, på en stats vegne, med andre personer end statsoverhoved eller regeringschef, eller et formål af en sådan vigtighed at forsinkelse skal undgås.

Anm.: Bestemmelser for undtagelser fra ATFCM-regulering findes i ATS-instruks 20.

6.2.6 De lufttrafiktjenesteenheder, der på AO's vegne, jf. pkt. 1.1.1 har afsendt IFR-flyveplaner for flyvninger, der i henhold til ANM er omfattet af ATFCM-restriktioner, kan på operationsdagen for vedkommende flyvning modtage TACT-meldingen "RRP" vedr. et re-routing forslag, der, hvis RRP-forslaget accepteres af AO, enten kan bevirke undgåelse af slotudstedelse, eller modtagelse af en slot, jf. pkt. 6.2.3, der vil afstedkomme mindre forsinkelse end ellers.

6.3 Meldinger EAUP og EUUP vedrørende betingede ATS-ruter (CDR)

Anm. 1: Ligesom etablering af centraliseret lufttrafikregulering ATFCM er "Flexible Use Of Airspace" (FUA) begge led i ECAC-strategien om optimal udnyttelse af til rådighed værende ATC-kapacitet og fælles civil/militær udnyttelse af ECAC-staternes luftrum.

Anm. 2: Under FUA-konceptet er der i hver ECAC-stat oprettet "Airspace Management Cells" (AMC), der i samarbejde med de nationale ACC og FMP/CFMU koordinerer med de militære myndigheder for anvendelse af ikke-permanent anvendeligt luftrum i relation til det forventede flyvebehov (præ-taktisk fase (D-1)) samt det daglige flyvebehov (taktisk fase (D)).

Anm. 3: Samplacert med Eurocontrols CFMU er der etableret en "Centralized Airspace Data Function" (CADF), der fra de respektive AMC modtager oplysninger om anvendelige betingede ATS-ruter "Conditional Routes" (CDR) i ECAC-området. Herved kan CFMU bl.a. anvende disse oplysninger om midlertidigt anvendelige CDRs til ydelse af ATFM, ved udstedelse af re-routing proposals RRP.

Anm. 4: CDR er ruter, der komplementerer de eksisterende ATS-ruter for at muliggøre FPL planlægning ad betingede ruter, der ikke altid er til rådighed. CDRs er etableret gennem områder, der midlertidigt kan være tildelt andre formål. Disse områder benævnes "AMC Manageable Restricted/Danger Areas", og omfatter "Temporary Segregated Areas" (TSA) og "Manageable R or D Areas".

6.3.1 CFMU udsender meldinger om tilgængelige CDR-ruter og EUUP-meldinger i overensstemmelse med ATFCM Users Manual, hvor link til seneste udgave fremgår af Bilag 1.

6.4 Meldinger indeholdende positionsrapporter og luftrapporter

Anm.: Bestemmelser vedrørende rapportering af positioner, luftrapporter og specielle luftrapporter fremgår af ATS-instruks 2, kapitlerne 7. og 8.

6.4.1 Format og datasammensætning, som skal benyttes i positions-, luftrapport- og speciel luftrapportmeldinger skal være som angivet i modellen af AIREP/AIREP SPECIAL-formularen i ICAO PANS-ATM, Doc. 4444, Appendix 1, hvor link til seneste udgave fremgår af Bilag 1, idet der anvendes:

- a) for meldinger indeholdende positionsrapporter: sektion 1,
- b) for meldinger indeholdende flyverrapporter: sektion 1 efterfulgt af sektion 2 og/eller 3 som relevant.

6.4.1.1 Hvor en speciel luftrapport melding efterfølgende bliver videresendt ved hjælp af automatisk dataudstyr, der ikke kan acceptere "special air-report" meldingens typebetegnelse, skal anvendelse af en anden meldingstypebetegnelse forskellig herfra kunne tillades ved regional aftale og efter publicering i ICAO EUR SUPPs, Doc 7030, forudsat at:

- i) de videresendte data stemmer overens med hvad der er specificeret for speciel luftrapport formatet, og
- ii) der er taget forholdsregler, der sikrer at speciel luftrapport meldinger bliver videregivet til den relevante meteorologiske enhed og til andre luftfartøjer, der sandsynligvis påvirkes heraf.

7. Anvendelse af flyveinformationsmeldinger

7.1 Meldinger vedrørende trafikoplysninger uden for kontrolleret luftrum

7.1.1 På grund af de faktorer, som har indflydelse på arten af flyveinformationstjeneste og især på spørgsmålet om tilvejebringelse af oplysninger om mulige tilfælde af kollisionsrisiko for luftfartøjer, som flyver uden for kontrolleret luftrum, er det ikke muligt at fastsætte standardtekst for disse meldinger.

7.1.2 Når sådanne meldinger skal sendes, skal de imidlertid indeholde tilstrækkelige data om flyveretning, flyvehøjde samt forventet tidspunkt og sted, hvor de implicerede luftfartøjer vil passere, indhente eller nærme sig hinanden. Disse oplysninger skal gives på en sådan måde, at luftfartøjschefen på hvert af de berørte luftfartøjer er i stand til klart at vurdere risikoens art.

7.2 Meldinger vedrørende oplysninger om væsentlig trafik

7.2.1 Meldinger vedrørende oplysninger om væsentlig trafik til IFR-flyvninger i kontrolleret luftrum skal indeholde:

- a) identitetsbetegnelse for det luftfartøj, til hvilket oplysningen sendes,
- b) ordene TRAFIKKEN ER (TRAFFIC IS) eller YDERLIGERE TRAFIK ER (ADDITIONAL TRAFFIC IS),
- c) vedkommende luftfartøjs flyveretning,
- d) vedkommende luftfartøjs type, og
- e) vedkommende luftfartøjs marchhøjde og forventet ankomsttidspunkt over det betydningsfulde punkt nærmest det sted, hvor luftfartøjerne vil krydse højder.

7.3 Meldinger vedrørende oplysninger om væsentlig lokaltrafik

7.3.1 Når som helst sådanne meldinger sendes, skal de indeholde følgende tekst:

- a) identitetsbetegnelse for det luftfartøj, til hvilket oplysningen sendes,

- b) ordene TRAFIKKEN ER (TRAFFIC IS), eller hvis det er nødvendigt YDERLIGERE TRAFIK ER (ADDITIONAL TRAFFIC IS),
- c) beskrivelse af den væsentlige lokaltrafik på en måde, som vil lette målopklaringen for luftfartøjschefen, for eksempel type, hastighed, luftfartøjets farve, køretøjets art, antallet af personer etc., og
- d) den væsentlige lokaltrafiks position i forhold til det berørte luftfartøj og dets bevægelsesretning.

7.4 Meldinger indeholdende meteorologiske oplysninger

Anm.: Bestemmelser vedrørende indhold og videregivelse af en lufrapport og en speciel lufrapport er anført i [ATS-instruks 2](#), kapitel 10., og AIREP SPECIAL-formaterne der findes i ICAO PANS-ATM (Doc 4444), Appendix 1, hvor link til seneste udgave fremgår af Bilag 1. Krav til ATS-enhederne om videregivelse af meteorologiske oplysninger, der skal videregives til meteorologiske kontorer, berørte luftfartøjer og relevante andre ATS-enheder, er anført i [ATS-instruks 2](#), kapitel 11., [ATS-instruks 4](#), afsnit 3.8, [ATS-instruks 5](#), kapitel 3., [ATS-instruks 6](#), kapitlerne 2., 3. og 4., [ATS-instruks 7](#), kapitlerne 1. og 3. samt [ATS-instruks 8](#).

7.4.1 Oplysninger til et luftfartøj, som skifter fra IFR- til VFR-flyvning, hvor det er sandsynligt, at flyvningen under visuelle vejrforhold ikke kan opretholdes, skal gives på følgende måde:

"INSTRUMENTVEJRFORHOLD RAPPORTERET (eller FORUDSET) I NÆRHEDEN AF (stedet)".... "INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS REPORTED (or FORECAST) IN THE VICINITY OF (location)".

7.4.2 Meteorologiske informationer om de meteorologiske forhold på flyvepladser, der af vedkommende ATS-enhed skal sendes til luftfartøjer i henhold til [ATS-instruks 2](#), pkt. 10.1.1, [ATS-instruks 4](#), afsnittene 2.3 og 3.8, [ATS-instruks 5](#), kapitel 3. og [ATS-instruks 7](#), kapitlerne 1. og 3., skal af vedkommende ATS-enhed udtages fra nedennævnte meteorologiske meldinger, som leveres af det tilhørende meteorologiske kontor eller pladsens observationstjeneste:

- a) lokale meteorologiske rutine- og særmeldinger,
- b) meteorologiske meldinger i METAR- og SPECI-kode til udsendelse hinsides flyvepladsen,

og beregnet for planlægning af flyvningen, VOLMET-udsendelser, D-VOLMET og luftfartøjer en-route.

7.4.2.1 De i pkt. [7.4.2](#) a) og b) anførte meteorologiske meldinger skal, f.s.v. angår ankommende og afgående luftfartøjer, suppleres med oplysninger fra meteorologisk relaterede displays opsat i ATS-enheden, herunder specielt oplysninger der viser vindretning og -hastighed ved jorden og banesynsvidde.

7.4.3 De meteorologiske oplysninger anført i pkt. [7.4.2](#) og [7.4.2.1](#) skal, hvor relevant, udtages fra meteorologiske meldinger forsynet med oplysninger i overensstemmelse med efterfølgende procedurer til og med pkt. [7.4.17](#).

RETNING OG HASTIGHED AF MIDDELVINDEN VED JORDEN SAMT BETYDNINGSFULDE VARIATIONER

7.4.4 I meteorologiske meldinger skal vindretning angives i grader geografisk nord og vindhastigheden i knob. Alle variationer i retning og hastighed skal referere til den forudgående 10-minutters periode. Variation i retning skal gives, når middelhastigheden er over 3 knob og den totale variation er mellem 60 og 180 grader; de to ekstreme retninger afsendes, ellers afsendes variabel (VRB) efterfulgt af middelhastigheden uden angivelse af retningen. Variationer i hastighed (gusts) skal kun afsendes, når variationen fra middelhastigheden er 10 knob eller mere.

Anm.: Oplysninger om vindretninger ved jorden, leveret til ATS-enheder af det tilknyttede meteorologiske kontor, er med reference til geografisk nord. Oplysninger om vindretning ved jorden, aflæst fra ATS vindmåleren og videregivet af ATS-enheder til piloter, afgives i grader fra magnetisk nord.

7.4.4.1 I lokale meteorologiske rutine- og særmeldinger skal:

- a) perioden for beregning af middelvind ved jorden og -hastighed være 2 minutter,
- b) variationer i hastighed udtrykkes som de opnåede maksimum- og minimum værdier,
- c) i rapporter til startende luftfartøjer, svag og variabel vind ved jorden på 3 knob eller mindre så vidt muligt omfatte vindretningsområdet.

7.4.4.2 I METAR og SPECI skal:

- a) perioden for beregning af middelvind ved jorden og -hastighed være 10 minutter,
- b) variationer i hastighed udtrykkes som den opnåede maksimum værdi (ingen minimumværdi udtrykkes).

SIGTBARHED

7.4.5 Når sigtbarheden er mindre end 800 meter, skal den angives i trin af 50 meter. Når den er 800 meter eller mere, men mindre end 5 km, skal den angives i trin af 100 meter, og når den er 5 km eller mere, men mindre end 10 km, skal den angives i trin af 1 kilometer, og når den er 10 km eller mere, skal der kun angives 10 km, undtagen når forholdene tillader at CAVOK anvendes.

7.4.5.1 I lokale meteorologiske rutine- og særmeldinger skal sigtbarheden være repræsentativ for:

- a) start- og udflyvningsområdet for startende luftfartøjer,
- b) indflyvnings- og landingsområdet for ankomende luftfartøjer.

7.4.5.2 I METAR og SPECI skal sigtbarheden være repræsentativ for flyvepladsen og dens nærhed. Hvis der er betydningsfulde retningsmæssige variationer i sigtbarheden, da skal:

- a) den fremherskende sigtbarhed rapporteres, og
- b) den laveste sigtbarhed rapporteres med en indikation af observationsretningen.

BANESYNSVIDDE

7.4.6 På de flyvepladser, hvor der forefindes banesynsviddeudstyr, vil banesynsviddeværdier (RVR) for bane i brug være indeholdt i Met Report for afsendelse til afgående og landende luftfartøjer, når sigtbarhed ved jorden eller banesynsvidden er mindre end 1500 meter.

7.4.7 Banesynsviddeværdier op til 400 meter skal gives i trin af 25 meter, værdier fra 400 meter til 800 meter skal gives i trin af 50 meter og værdier over 800 meter skal gives i trin af 100 meter. Observerede værdier, som ikke passer med den anvendte rapporteringsskala, afrundes til nærmeste lavere trin på skalaen.

7.4.8 I meteorologiske meldinger sendt lokalt på flyvepladsen, skal perioden for beregning af gennemsnit for RVR være 1 minut og:

- a) når banesynsvidden er over den maksimumværdi, som det anvendte system kan måle, skal den afgives som mere end den specifikke afstand, fx: RVR BANE 14 MERE END 1200 METER / RVR RUNWAY 14 ABOVE 1200 METRES, hvor tallet 1200 er den maksimumværdi, som systemet kan måle eller, når banesynsvidden er mindre den minimum-

værdi, som det anvendte system kan måle, skal den afgives som mindre end den specifikke afstand, fx: RVR BANE 10 MINDRE END 150 METER / RVR RUNWAY 10 BELOW 150 METRES;

- b) når banesynsvidden observeres fra et sted langs banen ca. 300 meter fra tærsklen, skal den afgives uden nogen angivelse af stedet, fx. RVR BANE 20 600 METER / RVR RUNWAY 20 600 METRES eller, når banesynsvidden observeres fra mere end et sted langs banen, skal værdien for sættepunktzonen afgives først efterfulgt af de repræsentative værdier for hhv. midtpunkt og baneslut. De steder, hvor disse værdier er repræsentative, skal i Met-report angives som: TDZ, MID, END, fx. RVR RUNWAY 16 TDZ 600 METRES, MID 400 METRES, END 400 METRES (på dansk udtalt som: RVR BANE 16 SÆTTEPUNKT 600 METER, MIDTPUNKT 400 METER, BANESLUT 400 METER).

Anm. I meldinger hvor disse tre steder er angivet, kan anførelse af disse steder udelades, forudsat at rapporten bliver afsendt i ovennævnte rækkefølge, fx.: RVR BANE 16 600 METER 400 METER 400 METER / RVR RUNWAY 16 600 METRES 400 METRES 400 METRES;

- c) når der er mere end en bane i brug, skal de til rådighed værende banesynsviddeværdier afgives for hver bane med angivelse af de baner, som værdierne refererer til, fx.: RVR BANE 26 800 METER, RVR BANE 20 700 METER / RVR RUNWAY 26 800 METRES, RVR RUNWAY 20 700 METRES; hvis banesynsvidden kun er til rådighed for en bane, skal denne bane angives, fx.: RVR BANE 20 600 METER / RVR RUNWAY 20 600 METRES.

7.4.8.1 I meteorologiske meldinger udsendt hinsides flyvepladsen, skal perioden for beregning af gennemsnit for RVR være 10 minutter og:

- a) kun værdien der er repræsentativ for sættepunktzonen skal afgives uden angivelse af stedet på banen,
- b) når der er mere end en bane i brug for landing, skal sættepunktzone banesynsviddeværdierne angives for alle sådanne baner op til max. 4 baner, og angivelse af de baner som værdierne refererer til skal afgives, fx.: RVR BANE 26 500 METER, RVR BANE 20 800 METER / RVR RUNWAY 26 500 METRES, RVR RUNWAY 20 800 METRES,
- c) når banesynsviddeværdierne i 10-minutters perioden umiddelbart før observationen har vist en klar tendens, ved at middelværdien i de

første 5 minutter varierer med 100 meter eller mere fra middelværdien af de sidste 5 minutter, skal dette indikeres ved brug af forkortelsen 'U' for stigende tendens og 'D' for faldende tendens, fx.: RVR RWY 12 300M/D (udtrykt på dansk som: RVR BANE 12 300 METER/FALDENDE),

- d) når fluktuation af banesynsviddeværdierne i 10-minutters perioden umiddelbart før observationen ikke har vist nogen klar tendens, skal dette indiceres ved brug af forkortelsen 'N',
- e) når 1-minuts værdierne for banesynsvidden i 10-minutters perioden afviger fra middelværdien med mere end 50 meter eller mere end 20 procent, hvad der måtte være størst, skal 1-minuts middel-minimumværdi og 1-minuts middel-maksimumværdi rapporteres i stedet for 10-minutters middelværdien, fx.: RVR RWY 18 MNM700M MAX1100M (udtrykt på dansk som: RVR BANE 18 MINIMUM 700 METER MAKSIMUM 1100 METER).

AKTUELT VEJR

7.4.9 I meteorologiske meldinger skal typerne af vejrfænomener under aktuelt vejr rapporteres som hhv. finregn - drizzle, regn - rain, sne - snow, kornsne - snow grains, iskorn - ice pellets, isnåle - ice crystals, hagl - hail, små ishagl og/el. snehagl - small hail and/or snow pellets, tåge - fog, tågedis - mist, sand - sand, udbredt støv - dust wide-spread, tordis - haze, røg - smoke, vulkansk aske - volcanic ash, støv-/sand-hvirvler - dust/sand whirls, vindbyge - squall, skypumpe/tornado - funnel cloud (tornado), støv-/sandstorm - dust/sand storm.

7.4.10 Følgende beskrivelse af vejrfænomenerne skal, hvor relevant, afgives i forbindelse med vejrtypene anført i pkt. 7.4.9: Torden - thunderstorm, byger - shower, underafkølet - freezing, høj fygning - blowing, lav fygning - low drifting, lav - shallow, banker - patches, delvis - partial.

7.4.11 Intensiteten af de rapporterede vejrfænomener, (let - light, moderat - moderate, stærk/kraftig - heavy) eller, hvor relevant, nærheden til flyvepladsen, skal afgives.

SKYER

7.4.12 I lokale rutine- og særmeldinger samt METAR og SPECI skal:

- a) skymængde rapporteres ved anvendelse af forkortelserne "FEW" (næsten skyfrit/1-2 ottendedele), "SCT" (letskyet/3-4 ottendedele), "BKN" (skyet/5-7 ottendedele) eller "OVC"

(overskyet/8 ottendedele) i nævnte rækkefølge,

- b) cumulonimbus skyer og optårnede cumulus indikeres som henholdsvis "CB" og "TCU",
- c) højden af skyunderkant rapporteres i trin på 100 fod (over 10.000 fod i trin på 1.000 fod),
- d) vertikal sigtbarhed rapporteres i trin på 100 fod op til 2.000 fod,
- e) forkortelsen "SKC" anvendes når der ikke er skyer og ingen begrænsning i vertikal sigtbarhed, og forkortelsen "CAVOK", jf. pkt. 7.4.17, ikke kan anvendes,
- f) forkortelsen "NSC" anvendes når der ikke forekommer skyer af operationel betydning, ingen cumulonimbus og ingen begrænsninger i vertikal sigtbarhed, og forkortelsen "CAVOK" ikke er anvendelig,
- g) skyernes eller skytjavsernes minimumhøjde rapporteres, når skyunderkanten er diffus, forvejen eller svingende,
- h) et individuelt skylag (masse), som er sammensat af cumulonimbus og optårnede cumulus med fælles skyunderkant, kun rapporteres som cumulonimbus.

Anm. 1: Optårnede cumulus indikerer sammenhobede cumulus af stor vertikal udstrækning.

Anm. 2: "NSC" anvendes ikke i meldinger for grønlandske flyvepladser.

Anm. 3: For danske flyvestationer anvendes "NSC" kun i meldinger beregnet for den civile luftfart.

LUFTTEMPERATUR

7.4.13 Luftens temperatur og dugpunkttemperatur skal afgives i afrundede hele grader Celcius, hvor 0,5^o rundes op til nærmeste hele grad.

ATMOSFÆRISK TRYK

7.4.14 I lokale rutine- og særmeldinger samt METAR og SPECI skal QNH og QFE angives i trin på hele hektopascal ved anvendelse af fire tal.

7.4.14.1 I lokale meteorologiske rutine- og særmeldinger skal

- a) QNH medtages;
- b) QFE medtages efter anmodning fra brugere,

- c) QFE værdier, såfremt påkrævet for mere end én bane, rapporteres for hver bane med angivelse af til hvilken bane værdierne refererer.

7.4.14.2 Hvor lokale lufttrafiktjenesteenheder holdes løbende informeret om aktuelle trykværdier ved anvendelse af rutinemæssige meldinger, skal der afgives specialmeding (SPECIAL) og lufttrafiktjenesteenheden skal rapportere, når QNH og/eller QFE værdien har ændret sig én hektopascal eller mere fra den værdi, der er anført i senest afgivne melding.

7.4.14.3 I METAR og SPECI skal kun QNH-værdier medtages.

ANDRE BETYDNINGSFULDE OPLYSNINGER

7.4.15 Andre betydningsfulde oplysninger skal omfatte enhver behørig oplysning om meteorologiske forhold på flyvepladsens område og i indflyvningsområdet, området for afbrudt indflyvning eller udflyvningsområdet i relation til stedfæstelse af cumulonimbus eller torden, moderat eller kraftig turbulens, vindvariation (wind shear), hagl, kraftig vindbyge, moderat eller kraftig isning, underafkølet nedbør, kraftige fjeldbølger, sandstorm, støvstorm, høj snefygning, skypumpe/tornado, så vel som oplysninger om det forrige vejr/ (recent weather) af operationel betydning (dvs. underafkølet nedbør, moderat eller kraftig nedbør, moderat eller kraftig høj snefygning, støv- eller sandstorm, torden, skypumpe/tornado, vulkansk aske) observeret i perioden efter den sidst udsendte MET-report eller inden for en periode af en time efter den sidst blev observeret, såfremt dette er senere.

7.4.16 I meteorologiske meldinger udsendt hinsides flyvepladsen, skal der kun afgives oplysninger om vindbyger/(wind shear) og om forrige vejr/ (recent weather) af operationel betydning som anført i pkt. 7.4.11.

CAVOK

7.4.17 Når sigtbarheden er 10 km eller mere og den laveste sigtbarhed ikke rapporteret, ingen skyer af operationel betydning, og intet vejr af operationel betydning som anført i pkt. 7.4.9 – 7.4.11, skal oplysninger om sigtbarhed, banesynsvidde, aktuelt vejr og skymængde, -type og -højde erstattes af udtrykket "CAVOK".

Anm.1: "CAVOK" anvendes indtil videre ikke i meldinger for grønlandske flyvepladser.

Anm.2: For danske flyvestationer anvendes "CAVOK" kun i meldinger beregnet for den civile luftfart.

7.5 Meldinger omhandlende navigationshjælpemidlers drift

7.5.1 Meldinger omhandlende navigationshjælpemidlers drift skal sendes til luftfartøjer, af hvis flyveplan det fremgår, at flyvningen kan blive berørt af det pågældende hjælpemiddels operationelle status. De skal indeholde passende oplysninger om brugbarheden af omtalte hjælpemiddel og, hvis hjælpemidlet er ude af drift, angivelse af, hvornår normal drift vil blive genoptaget.

7.6 Meldinger omhandlende oplysninger om flyvepladsforhold

Anm.: Kapitel 7.6 er afstemt ift. afsnit AD 1.2, pkt. 2, Runway Surface Condition Assessment and Reporting and Snow Plan i AIP Danmark, AIP Færøerne og AIP Grønland.

7.6.1 Når der gives oplysninger om flyvepladsforhold, skal dette gøres i en klar og koncis form for at lette luftfartøjschefen i vurderingen af den beskrevne situation. Oplysninger skal udsendes, når det skønnes nødvendigt af hensyn til sikkerheden, eller når et luftfartøj anmoder om det. Hvis oplysninger gives på enhedens initiativ, skal de sendes til berørte luftfartøjer i tilstrækkelig god tid til, at luftfartøjschefen kan gøre brug af oplysningerne.

7.6.2 Når der gives oplysninger om baners overfladetilstand, som kan have en negativ indvirkning på luftfartøjers bremsevirkning skal følgende udtryk anvendes, efter behov:

COMPACTED SNOW (SAMMENPRESSET SNE)	- sne, der er sammenpresset til en fast masse, således at flyvemaskinedæk ved operationelt tryk og last vil køre på overfladen uden væsentlig sammenpresning af eller sporkøring på overfladen.
DRY (TØR)	- i relation til en banes tilstand: banens overflade er fri for synlig fugt og er ikke kontamineret inden for det område, der påtænkes anvendt.

DRY SNOW (TØR SNE)	- sne, som der ikke umiddelbart kan laves snebolde af.	WET (runway) (VÅD (bane))	- en bane, hvis overflade er dækket af synlig fugt eller vand til og med en dybde på 3 mm inden for det område, der påtænkes anvendt.
DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (TØR SNE OVEN PÅ SAMMENPRESSET SNE)	- se forklaring på hhv. "tør sne" og "sammenpresset sne".	SLIPPERY WET (runway) (GLAT VÅD (bane))	- en våd bane, for hvilken det er konstateret, at overfladefriktionen er i forringet tilstand for en væsentlig dels vedkommende.
DRY SNOW ON TOP OF ICE (TØR SNE OVEN PÅ IS)	- se forklaring på hhv. "tør sne" og "is".		
FROST (RIM)	- iskrystaller dannet af luftbåren fugt på en overflade, hvis temperatur ligger på eller under frysepunktet; rim adskiller sig fra is ved, at rimkrystaller vokser individuelt og derfor har en mere kornet tekstur.		<i>Anm. 1: Kriterier for friktionskarakteristika for en "slippery wet runway" fremgår af afsnit AD 1.2, pkt. 2 i AIP Danmark, AIP Færøerne og AIP Grønland.</i>
ICE (IS)	- vand, der er frosset til is, eller sammenpresset sne, som er blevet til is under kolde og tørre vejrforhold.	SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY (SÆRLIG FORBEREDT VINTERBANE)	- en bane med en tør, frosset overflade af sammenpresset sne og/eller is, som er blevet behandlet med sand eller grus eller er blevet mekanisk behandlet med henblik på at forbedre banens friktion.
SLUSH (SNESJAP)	- sne, der er så vandmættet, at vandet løber fra det, hvis en håndfuld samles op, eller sprøjtes ud til siderne, hvis der trampes kraftigt på det.		<i>Anm.: Udtrykket "specially prepared winter runway", som indgår i item G i EU's SNOWTAM-format, anvendes ikke operationelt i Rigsfællesskabet. Udtrykket er medtaget til orientering, idet det kan forekomme i forbindelse med oplysninger om forhold på flyvepladser uden for Rigsfællesskabets grænser.</i>
STANDING WATER (STÅENDE VAND)	- vand af en dybde på mere end 3 mm.	WET ICE (VÅD IS)	- is dækket af vand eller smeltende is.
WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW (VAND OVEN PÅ SAMMENPRESSET SNE)	- se forklaring på "sammenpresset sne".	WET SNOW (VÅD SNE)	- sne med et tilstrækkeligt vandindhold til, at der kan laves en sammenpresset fast snebold, men uden at vand presses ud.

WET SNOW ON
TOP OF COM-
PACTED SNOW
(VÅD SNE OVEN
PÅ SAMMENPRES-
SET SNE)

- se forklaring på hhv.
"våd sne" og "sam-
menpresset sne".

WET SNOW ON
TOP OF ICE
(VÅD SNE OVEN
PÅ IS)

- se forklaring på hhv.
"våd sne" og "is".

CHEMICALLY TRE-
ATED
(KEMISK BEHAND-
LET)

-

Anm.: RCR indeholder udtrykket "chemically treated" når banen er påført en kemisk behandling.

LOOSE SAND
(LØST SAND)

-

Anm.: RCR indeholder udtrykket "loose sand" når banen er påført løst sand.

7.6.3 Oplysninger i form af rapport om banens tilstand (RCR) skal være tilgængelige for lufttrafiktjenesteenheder og skal på anmodning afgives til luftfartøjer i rækkefølge af banens landings- eller startretning.

Anm.: Nedenfor fremgår eksempler på rapporter om banens tilstand (RCR) med oplysninger om hvordan RCR, medmindre andet er aftalt, modtages fra baneinspektøren og hvordan RCR rapporteres fra lufttrafiktjenesten til luftfartøjschefen via talekommunikation på hhv. engelsk og dansk eller via ATIS-udsendelse.

Forhold om baners overfladeforhold (RCR-delen) skal via talekommunikation rapporteres iht. ATS-instrukserne 5 og 7, pkt. 3.6.2. I en ATIS-udsendelse skal RCR-delen indgå som angivet i ATS-instruks 8, kapitlerne 5, 6 og 7.

RCR indeholder en obligatorisk del og, når relevant, en situationsbevidsthedsdel. Indholdet af elementer i de to dele er generelt defineret af SNOWTAM-formatet.

RCR indeholder i den obligatoriske del følgende elementer i følgende rækkefølge:

- bane (angivet ved det lavere banedesignationsnummer),
- tidsangivelse (UTC),

- RWYCC for hver tredjedel af banen, dvs. tre tal, umiddelbart efterfulgt af udtrykket "UPGRADED" eller "DOWNGRADED", hvis angivet i RCR,

- dækningsgrad af kontaminant i procent for hver tredjedel af banen,

- kontaminant-dybde i millimeter for hver tredjedel af banen,

- kontaminant-type for hver tredjedel af banen,

Bemærk: Hvor alle tredjedele er ens ift. banetilstandskode, dækningsgrad, kontaminantdybde og -type, kan dette udtrykkes i såvel talekommunikation som i ATIS-udsendelser som "ALL PARTS" / "HELE BANEN" - se eksempel 3, 6 og 8.

- bredden af banen, hvis mindre end publiceret.

Situationsbevidsthedsdelen indeholder supplerende oplysninger om øvrige forhold af betydning for piloten, for eksempel:

- reduceret banelængde, hvis mindre end publiceret,

- løst sand eller kemisk behandling af banen,

- snevolde på bane eller rulleveje,

- tilstanden på rulleveje og forplads, når tilstanden er POOR

Bemærk: I ATIS-udsendelser kan angivelse af rullevejs- og forpladsdesignator udelades. Tilstanden på rulleveje kan i ATIS-udsendelser udtrykkes som "TWY POOR", hvis tilstanden på blot én af de rulleveje, som anvendes ifm. luftfartøjers kørsel til og fra bane i brug, er vurderet som dårlig. Tilsvarende kan tilstanden på forpladser i ATIS-udsendelser udtrykkes som "APRON POOR", hvis tilstanden på en af de forpladser, som finder anvendelse, er vurderet som dårlig.

- yderligere oplysninger i klart sprog,

og kan, fsva. Færøerne og Grønland, forudsat det er aftalt mellem ATS-udøveren og flyvepladsoperatøren og afspejlet i Lokal ATS-instruks, jf. ATS-instruks 0, pkt. 1.4.1, derudover indeholde:

- friktionsmålinger/bremsekoeficienter, når banens overflade er kontamineret med "SAMMENPRESSET SNE" eller "IS".

Eksempel 1 (bane i brug 09):

RCR-format, som modtaget fra baneinspektøren: (obligatorisk del): 1420 09 5/2/2 100/50/75 NR/06/06 WET/SLUSH/SLUSH.

RCR-format, som rapporteret af ATS til luftfartøjet:

*RUNWAY 09 CONDITION REPORT AT 1420
RUNWAY CONDITION CODES 5, 2, 2 FIRST
PART 100 PERCENT WET SECOND PART 50
PERCENT 6 MILLIMETRES SLUSH THIRD
PART 75 PERCENT 6 MILLIMETRES SLUSH.*

*BANE 09 KLOKKEN 1420 TILSTANDSRAP-
PORT BANETILSTANDSKODER 5, 2, 2 FØR-
STE DEL 100 PROCENT VÅD ANDEN DEL 50
PROCENT 6 MILLIMETER SNESJAP TREDJE
DEL 75 PROCENT 6 MILLIMETER SNESJAP.*

Eksempel 2 (bane i brug 27):

RCR-format, som modtaget fra baneinspektøren:
(obligatorisk del): 2050 09 3/2/1 75/100/100 06/
12/12 SLUSH/WET SNOW/WET SNOW.

(situationsbevidsthedsdel): RWY 09 ADJ SNOW-
BANKS. TWY A POOR. APRON POOR.

RCR-format, som rapporteret af ATS til luftfartøjet:

*RUNWAY 27 CONDITION REPORT AT 2050
RUNWAY CONDITION CODES 1, 2, 3 FIRST
PART 100 PERCENT 12 MILLIMETRES WET
SNOW SECOND PART 100 PERCENT 12 MILLI-
METRES WET SNOW THIRD PART 75 PER-
CENT 6 MILLIMETRES SLUSH.*

*RUNWAY 27 ADJACENT SNOWBANKS. TWY A
POOR. APRON POOR.*

*BANE 27 TILSTANDSRAPPORT KLOKKEN
2050 BANETILSTANDSKODER 1, 2, 3 FØRSTE
DEL 100 PROCENT 12 MILLIMETER VÅD SNE
ANDEN DEL 100 PROCENT 12 MILLIMETER
VÅD SNE TREDJE DEL 75 PROCENT 6 MILLI-
METER SNESJAP.*

*BANE 27 NÆRLIGGENDE SNEVOLDE. RULLE-
VEJ A DÅRLIG. FORPLADS DÅRLIG.*

Eksempel 3 (bane i brug 27):

RCR-format, som modtaget fra baneinspektøren:
(obligatorisk del): 0813 09 5/5/5 100/100/100 NR/
NR/NR FROST/FROST/FROST.

(situationsbevidsthedsdel): RWY 09 SNOWBANK
L12 FM CL. APRON POOR.

RCR-format, som rapporteret af ATS til luftfartøjet:

*RUNWAY 27 CONDITION REPORT AT 0813
RUNWAY CONDITION CODES 5, 5, 5 ALL
PARTS* 100 PERCENT FROST.*

*SNOWBANK 12 METRES RIGHT FROM CEN-
TRE LINE RUNWAY 27. APRON POOR.*

*BANE 27 TILSTANDSRAPPORT KLOKKEN
0813 BANETILSTANDSKODER 5, 5, 5 HELE
BANEN* 100 PROCENT RIM.*

*SNEVOLD 12 METER TIL HØJRE FOR CEN-
TERLINJEN BANE 27. FORPLADS DÅRLIG.*

* Se bemærkningen oven for, der er knyttet til
dækningsgrad, kontaminant-dybde og -type fsva.
den obligatoriske del af en RCR.

Eksempel 4 (bane i brug 04):

RCR-format, som modtaget fra baneinspektøren:
(obligatorisk del): 2220 04 5/5/2 100/75/50 NR/
NR/4 WET/WET/STANDING WATER.

RCR-format, som rapporteret af ATS til luftfartøjet:

*RUNWAY 04 CONDITION REPORT AT 2220
RUNWAY CONDITION CODES 5, 5, 2 FIRST
PART 100 PERCENT WET SECOND PART 75
PERCENT WET THIRD PART 50 PERCENT 4
MILLIMETRES STANDING WATER.*

*BANE 04 TILSTANDSRAPPORT KLOKKEN
2220 BANETILSTANDSKODER 5, 5, 2 FØRSTE
DEL 100 PROCENT VÅD ANDEN DEL 75 PRO-
CENT VÅD TREDJE DEL 50 PROCENT 4 MILLI-
METER STÅENDE VAND.*

Eksempel 5 (bane i brug 22):

RCR-format, som modtaget fra baneinspektøren:
(obligatorisk del): 0610 04 5/3/5 50/50/75 NR/NR/
NR WET/SLIPPERY WET/WET.

RCR-format, som rapporteret af ATS til luftfartøjet:

*RUNWAY 22 CONDITION REPORT AT 0610
RUNWAY CONDITION CODES 5, 3, 5 FIRST
PART 75 PERCENT WET SECEOND PART 50
PERCENT SLIPPERY WET THIRD PART 50
PERCENT WET.*

*BANE 22 TILSTANDSRAPPORT KLOKKEN
0610 BANETILSTANDSKODER 5, 3, 5 FØRSTE
DEL 75 PROCENT VÅD ANDEN DEL 50 PRO-
CENT GLAT VÅD TREDJE DEL 50 PROCENT
VÅD.*

Eksempel 6 (bane i brug 29):

RCR-format, som modtaget fra baneinspektøren:
(obligatorisk del): 1250 11 6/6/6 NR/NR/NR NR/
NR/NR DRY/DRY/DRY.

RCR-format, som rapporteret af ATS til luftfartøjet:

*RUNWAY 29 CONDITION REPORT AT 1250
RUNWAY CONDITION CODES 6, 6, 6 ALL
PARTS* DRY*

*BANE 29 TILSTANDSRAPPORT KLOKKEN
1250 BANETILSTANDSKODER 6, 6, 6 HELE
BANEN* TØR.*

** Se bemærkningen oven for, der er knyttet til
dækningsgrad, kontaminant-dybde og -type fsva.
den obligatoriske del af en RCR.*

Eksempel 7 - ATIS (bane i brug 24):

RCR-format, som modtaget fra baneinspektøren:
(obligatorisk del): 0550 06 4/2/5 DOWNGRADED
50/50/100 3/4/NR SLUSH/SLUSH/WET RWY
WIDTH 35 METRES.

(situationsbevidsthedsdel): RWY 06 SNOWBANK
L20 FM CL. TWY (B)* POOR. APRON (NORTH)*
POOR.

RCR-format, som udsendt via ATIS:

*RUNWAY 24 CONDITION REPORT AT 0550
RUNWAY CONDITION CODES 5, 2, 4 DOWNGRADED
FIRST PART 100 PERCENT WET
SECOND PART 50 PERCENT 4 MILLIMETRES
SLUSH THIRD PART 50 PERCENT 3 MILLIMETRES
SLUSH RUNWAY WIDTH 35 METRES.*

*SNOWBANK 20 METRES RIGHT FROM CENTRE
LINE RUNWAY 24. TAXIWAY (B)* POOR.
APRON (NORTH)* POOR.*

** Se bemærkningen oven for, der er knyttet til "til-
standen på rulleveje og forplads" fsva. situations-
bevidsthedsdelen af en RCR.*

Eksempel 8 - ATIS (bane i brug 04):

RCR-format, som modtaget fra baneinspektøren:
(obligatorisk del): 1230 04 5/5/5 100/100/100 NR/
NR/NR WET/WET/WET.

RCR-format, som udsendt via ATIS:

*RUNWAY 04 CONDITION REPORT AT 1230
RUNWAY CONDITION CODES 5, 5, 5 ALL
PARTS* 100 PERCENT WET.*

** Se bemærkningen oven for, der er knyttet til
dækningsgrad, kontaminant-dybde og -type fsva.
den obligatoriske del af en RCR.*

7.7 Meldinger vedrørende luftrafikhændelsesrapporter

7.7.1 Når et luftfartøj - involveret i en hændelse - har et bestemmelsessted uden for den ATS-enheds ansvarsområde, hvor hændelsen

skete, bør ATS-enheden på bestemmelsesstedet underrettes med anmodning om at indhente pilotens rapport, med mindre den allerede er modtaget. Nedenstående informationer bør være indeholdt i meldingen:

- a) hændelsesart/type of incident (AIRPROX, procedure or facility),
- b) berørte luftfartøjs identifikation/identification of the aircraft concerned,
- c) tid og sted da hændelsen foregik/time and position at time of incident,
- d) kortfattet beskrivelse af hændelsen/brief details of incident.

8. Brug af AFTN

8.1 Generelt

8.1.1 Lufttrafiktjenestemeldinger, som sendes via AFTN, skal indeholde:

- a) oplysninger angående prioritet og adresser sammen med en angivelse af datoen og tidspunktet, på hvilket den er indleveret, samt en angivelse af indleveringsstedet og den, der har udfærdiget meldingen, og
- b) lufttrafiktjenestedata og om nødvendigt supplerende adresseoplysninger, jf. afsnit 8.6.

8.1.2 Lufttrafiktjenestemeldinger skal sammensættes og sendes i et standardformat som beskrevet i ICAO PANS-ATM (Doc 4444), Appendix 3, hvor link til seneste udgave fremgår af Bilag 1.

8.1.2.1 Flyveplanmeldinger og associerede meldinger til, fra eller gennemflyvende IFPS zonen skal sammensættes og sendes i overensstemmelse med pkt. 1.1.4.

8.1.3 Ved udveksling af lufttrafiktjenestemeldinger skal format og datasammensætning strengt overholdes af hensyn til den automatiske behandling af meldingerne.

8.2 Prioritetsbetegnelse

8.2.1 Prioritetsbetegnelsen for lufttrafiktjenestemeldinger skal bestå af to bogstaver, som følger:

- SS nødmeldinger

- DD ilmeldinger, herunder meldinger der kræver særlig eller hurtig fremsendelse af telegrammet
- FF bevægelses- og kontrolmeldinger
- GG flyveinformationsmeldinger, meteorologiske meldinger og notams
- KK lavt prioriterede meldinger

- i) hvis meldingen har relation til en IFR-flyvning: ZQZ
- ii) hvis meldingen har relation til en VFR-flyvning: ZFZ

- b) lufttrafiktjenesteenheden på flyvepladsen: ZTZ,
- c) et meldekontor for lufttrafiktjeneste: ZPZ.

Andre 3-bogstavsbetegnelser for lufttrafiktjenesteenheder må ikke anvendes til dette formål.

8.3 Adressering

8.3.1 Adressering skal bestå af en række adressebetegnelser, idet der anføres en for hver adressat, til hvem meldingen skal afleveres.

8.3.2 Hver adressebetegnelse skal bestå af en 8-bogstavs række omfattende:

- a) den ICAO 4-bogstavsindikator, der er tildelt adressaten,

Anm.: En liste over ICAO's stedindikatorer findes i ICAO Doc. 7910.

- b) den ICAO 3-bogstavsbetegnelse, der er tildelt den luftfartsmyndighed eller -tjeneste eller det luftfartsforetagende, som meldingen adresseres til. I tilfælde, hvor ingen betegnelse er blevet tildelt, en af følgende:

- i) "YXY" i tilfælde af, at adressaten er en militær tjeneste/myndighed,
- ii) "ZZZ" i tilfælde af, at adressaten er et luftfartøj under flyvning, eller
- iii) "YYY" i alle andre tilfælde,

Anm.: En liste over ICAO's 3-bogstavsbetegnelser findes i ICAO Doc. 8585.

- c) bogstavet X, eller den 1-bogstavsbetegnelse, som angiver den gren eller afdeling inden for organisationen, der sker henvendelse til.

8.3.3 Følgende 3-bogstavsbetegnelser skal anvendes ved adressering af lufttrafiktjenestemeldinger til lufttrafiktjenesteenheder:

- a) en central, som er ansvarlig for en flyveinformationsregion eller en øvre flyveinformationsregion (enten kontrolcentral eller flyveinformationscentral),

8.4 Indleveringstidspunkt

8.4.1 Indleveringstidspunktet skal bestå af en 6-cifret dato/tidsgruppe, som angiver dato og tidspunkt for indlevering af meldingen.

8.5 Afsenderbetegnelse

8.5.1 Afsenderbetegnelsen skal ligesom en adressebetegnelse bestå af en 8-bogstavs række, som angiver afsendelsesstedet og den enhed, som afsender meldingen.

8.6 Supplerende oplysninger angående adresse og afsender

8.6.1 De følgende supplerende oplysninger er nødvendige, når 3-bogstavsbetegnelserne "YXY", "ZZZ" eller "YYY" (se pkt. 8.3.2 b)) anvendes i adresse- eller afsenderbetegnelsen:

- a) den pågældende enheds navn eller pågældende luftfartøjs identitetsbetegnelse skal indlede teksten,
- b) rækkefølgen af sådanne indføjelser skal være de samme som rækkefølgen af adressebetegnelserne eller afsenderbetegnelsen,
- c) hvor der er mere end en sådan indføjelser, skal den sidste efterfølges af ordet STOP, og
- d) hvor der er en eller flere indføjelser i tilknytning til adressebetegnelserne samt en indføjelser i forbindelse med afsenderbetegnelsen, skal ordet FROM stå før den, der har tilknytning til afsenderbetegnelsen.

Bilag 1

Links til ICAO- og EUROCONTROL-dokumentation, relevant for ATS-instruks 13

Uddrag af ICAO PANS-ATM (Doc 4444) - Chapter 11 og Appendix 1-6:

Seneste udgave af ICAO PANS-ATM, Chapter 11 og Appendix 1-6 kan findes på Trafikstyrelsens hjemmeside, under ATS-instruks 13, med titlen "Uddrag af ICAO PANS-ATM - Ch. 11 og Appendix 1-6, ref. Bilag 1 til ATS-instruks 13" via følgende link:

<https://www.trafikstyrelsen.dk/da/Luftfart/Luftrum-og-luftfartshindringer/Liste-ATS-instrukser>

EUROCONTROL Initial Flight Plan Processing System (IFPS) Users Manual

Seneste udgave af EUROCONTROL IFPS Users Manual kan downloades via

<https://www.eurocontrol.int/publication/ifps-users-manual>

EUROCONTROL Air Traffic Flow and Capacity Management (ATFCM) Users Manual

Seneste udgave af EUROCONTROL ATFCM Users Manual kan downloades via

<https://www.eurocontrol.int/publication/atfcm-users-manual>

EUROCONTROL On-Line Data Interchange (OLDI) Specification

Seneste udgave af EUROCONTROL On-Line Data Interchange (OLDI) kan downloades via

<https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-specification-line-data-interchange-oldi>