

ATS-instruks 14

Kommunikation

Indholdsfortegnelse

1. Generelt

- 1.1 Instruksens anvendelsesområde

2. Talekommunikation

- 2.1 Generelt
- 2.2 Tidssystem
- 2.3 Sprog ved luft til jord kommunikation
- 2.4 Transmission generelt
- 2.5 Anvendelse af luftfartsfraseologi
- 2.6 Klareringer og flyvekontrolinstruktioner
- 2.7 Tilbagelæsning (read back)
- 2.8 Stavealfabetet
- 2.9 Udtale af tal
- 2.10 Afgivelse af tal og talgrupper
- 2.11 Standardord og -udtryk
- 2.12 Prioritering af meldinger
- 2.13 Sammensætning af meldinger
- 2.14 Kaldesignaler for luftfartøjer
- 2.15 Kaldesignaler for luftfartsstationer
- 2.16 Etablering af kommunikation
- 2.17 Kvittering for modtagelse
- 2.18 Rettelse og gentagelse
- 2.19 Annullering
- 2.20 Afslutning af kommunikation

- 2.21 Lyttevagt

- 2.22 Nød- og ilmeldinger

- 2.23 Kommunikation vedrørende ulovlig handling

- 2.24 Kommunikation vedrørende RVSM

- 2.25 Svigtende radioforbindelse

3. Særlige kommunikations-procedurer

- 3.1 Fraseologi vedrørende bevægelse af køretøjer på manøvreområdet

- 3.2 Angivelse af wake turbulence-kategorien HEAVY og SUPER

- 3.3 Procedurer i forbindelse med afvigelser som følge af vejrforhold

- 3.4 Klareringer af standardinstrumentudflyvning (SID)

- 3.5 Klareringer af standardinstrumentindflyvning (STAR)

4. Controller-Pilot Data Link Kommunikation (CPDLC)

Tillæg A

Fraseologi (Talekommunikation)

1. Generelt

1.1 Instruksens anvendelsesområde

1.1.1 Instruksen omfatter 2 forskellige former og metoder for udøvelse af kommunikation: 'TALEKOMMUNIKATION', jf. kapitel 2 og 'CONTROLLER-PILOT DATA LINK KOMMUNIKATION (CPDLC)', jf. kapitel 4.

1.1.2 'Talekommunikation', beskrevet i kapitel 2, samt i Tillæg A, omfatter jf. forordning (EU) 923/2012 (SERA) og BL 7-14, procedurer, der finder anvendelse ved udøvelse af radiokommunikation mellem ATS-enheder og luftfartøjer, herunder kørsel med luftfartøjer, mellem ATS-enheder og køretøjer, samt for koordination mellem ATS-enheder.

2. Talekommunikation

Anm.: Hvor der i efterfølgende procedurer anvendes udtrykket "frekvens/kanal" indikerer udtrykket "frekvens" hele luftfartsfrekvensområdet, mens udtrykket "kanal" indikerer kanalbetegnelse i VHF-kommunikationsbåndet, jf. pkt. 2.10.5.

2.1 Generelt

2.1.1 Punkterne 2.3.1, 2.5.1, 2.11.2, 2.14, 2.15, 2.18 og 2.19 samt Tillæg A, kapitel 6, anvendes under udøvelse af koordination mellem ATS-enheder.

2.2 Tidssystem

2.2.1 Koordineret universal tid (UTC) skal anvendes af alle stationer i luftfartens mobile tjeneste. Midnat 2400 UTC skal betegne afslutning af et døgn, og midnat 0000 skal betegne start på et døgn.

2.2.2 En dato-tidsgruppe skal bestå af 6 tal, hvoraf de to første tal angiver dato, og de fire sidste tal angiver henholdsvis timer og minutter i UTC.

2.3 Sprog ved luft til jord kommunikation

2.3.1 Ved talekommunikation skal anvendes engelsk eller dansk.

2.3.2 En lufttrafiktjenesteenhed skal besvare et opkald fra et luftfartøj på samme sprog, som luftfartøjet anvender, jf. pkt. 2.3.1.

2.3.2.1 I forbindelse med udøvelse af lufttrafiktjeneste til IFR-flyvninger skal engelsk standardfraseologi anvendes når dette er muligt.

Anm.: Det fremgår af Aeronautical Information Publication (AIP), hvilke luftfartsstationer, der kun anvender engelsk eller dansk.

2.4 Transmission generelt

2.4.1 Hvis det er nødvendigt for et luftfartøj at skulle udsende signaler for afprøvning og justering af udstyr, og hvis dette må forventes at kunne forstyrre en nærliggende luftfartsstations arbejde, skal tilladelse fra luftfartsstationen indhentes forinden sådanne signaler udsendes.

2.4.2 Hvis det er nødvendigt for en station at udsende test inden opkald, må den ikke overstige 10 sekunder. Sådant test skal bestå af udtalte tal (Et, to, tre, / One, two, three, o.s.v.), afsluttet med stationens kaldesignal.

2.4.3 Følgende transmissionsteknik skal følges:

- der skal lyttes ind på frekvensen/kanalen forinden transmission påbegyndes for ikke at forstyrre igangværende korrespondance,
- der skal anvendes almindelig talehastighed, og der skal tales klart og kortfattet,
- standardfraseologi skal anvendes, hvor det er muligt.

2.4.4 Hvis en luftfartsstation kaldes samtidig af flere luftfartøjer, bestemmer luftfartsstationen den rækkefølge, i hvilken luftfartøjerne må afgive deres meldinger.

2.4.5 Hvis retransmission er etableret, skal denne være aktiveret, når der arbejdes på flere frekvenser/kanaler samtidigt. Retransmissionen kan dog afbrydes, hvis dette er nødvendigt for en hensigtsmæssig afvikling af radiokommunikationen.

2.5 Anvendelse af luftfartsfraseologi

2.5.1 I talekommunikation skal der anvendes standardord, tal og standardudtryk som anført i afsnit 2.8, 2.9, 2.10 og 2.11.

2.5.2 I talekommunikation skal fraseologierne anført i Tillæg A til denne instruks anvendes i de situationer, for hvilke de er angivet, jf. dog pkt. 2.5.3.

2.5.3 Hvis der i en given situation enten ikke findes standardfraseologi til benyttelse, eller der opstår forståelsesmæssige problemer i korrespondancen med et luftfartøj, skal anden passende fraseologi anvendes. Denne bør da være så klar og kortfattet som muligt og udformet således, at der ikke opstår risiko for misforståelser.

2.5.4 De i Tillæg A anførte fraseologieksempler har generelt baggrund i ICAO DOC 4444, kap. 12, 'Phraseologies', samt er tilføjet fraseologier anført i andre ATS-instrukser. Fraseologieksemplerne supplerer de i pkt. 2.5.1 anførte standardord og -udtryk og anvendes i tilknytning dertil. Fraseologieksemplerne kan ikke dække enhver mulig situation, så hvor forholdene afviger, forventes det, at piloter og ATS-personale anvender klart sprog, som skal være så utvetydigt som muligt, og som opfylder fastsatte krav til sprogfærdigheder for den enkelte certifikatholder, med henblik på også at undgå misforståelser mellem de personer, der anvender et andet sprog end deres modersmål.

2.5.4.1 Af hensyn til overskueligheden er fraseologierne i Tillæg A grupperet i henhold til de typer lufttrafiktjeneste, hvor de almindeligvis anvendes. Imidlertid skal ATS-personale kende - og i relevante situationer også anvende - fraseologier fra de andre grupper.

2.5.5 Godkendte forkortelser, initialord (fx VOR) samt kodefraser (fx DETRESFA) skal fortrinsvis anvendes, når det kan afkorte og afhjælpe kommunikationen.

Anm.: I ICAO DOC 8400 "Abbreviations" er anført de forkortelser, initialord og kodefraser, der er godkendt til brug i talekommunikation.

2.6 Klareringer og flyvekontrollinstruktioner

2.6.1 Standardudtrykket 'CLEARED'/'TIL-LADT' og afledninger heraf, må kun bruges i forbindelse med:

- start- og landingsklareringer
- anflyvningsklareringer; og
- klareringer vedrørende flyvevej.

2.6.2 I alle andre tilfælde, end de der er beskrevet i pkt. 2.6.1, skal der anvendes direkte udtrykte flyvekontrollinstruktioner, eks.:

Flyvekontrollinstruktioner:

TAXI.....TAXI

AIR-TAXI.....AIR-TAXI

CLIMB.....STIG

DESCEND.....GÅ NED

CROSS.....KRYDS

TURN.....DREJ

CONTACT.....KONTAKT

REPORT.....RAPPORTER

HOLD.....VENT

GO AROUND.....OVERSKYD

LINE-UP.....TAXI IND PÅ BANEN

2.6.3 For at undgå forveksling ved udstedelse af klareringer og flyvekontrollinstruktioner og tilbagelæsning heraf skal både ATC-personale og piloter altid tilføje kaldesignalet på det luftfartøj eller køretøj, som klareringen eller flyvekontrollinstruktionen afsendes til, jf. dog pkt. 2.16.4.

2.6.4 Klareringer eller flyvekontrollinstruktioner i form af betingede udtryk, f.eks. "efter landende luftfartøj" eller "efter afgående luftfartøj", må ikke afsendes i forbindelse med kørsel, der vedrører en bane, der benyttes til start eller landing, medmindre de implicerede luftfartøjer eller køretøjer kan ses af kontrollårnet og pågældende luftfartøj. Luftfartøjet eller køretøjet, som er årsag til betingelsen i klareringen, skal være første luftfartøj/køretøj som passerer foran det pågældende luftfartøj. En betinget klarering skal afsendes i følgende rækkefølge og indeholde:

- a) kaldesignal
- b) betingelse
- c) klarering, og
- d) kort gentagelse af betingelsen.

Eksempel:

"SAS 941, BEHIND BOEING 737 ON SHORT FINAL, LINE UP BEHIND".

Anm.: Dette indebærer nødvendigheden af at luftfartøjet, som modtager den betingede klarering kan identificere det pågældende luftfartøj eller køretøj som er årsagen til den betingede klarering.

2.7 Tilbagelæsning (read back)

2.7.1 Alle sikkerhedsrelaterede dele af klareringer og flyvekontrollinstruktioner skal gentages af modtageren. Følgende skal altid gentages:

- a) ruteklareringer;
- b) klareringer og flyvekontrollinstruktioner til luftfartøjer om at køre ind på, lande på, starte på, holde klar af, krydse eller køre på eller tilbage (backtrack) ad en bane, hvad enten banen er "bane i brug" eller ej;
- c) oplysninger til luftfartøjer om bane i brug, højdemålerindstilling, SSR-koder, nytildelte kommunikationskanaler, højdeinstruktioner, kurs- og fartinstruktioner samt for ankommende IFR-flyvninger, hvad enten oplyst af lufttrafik-tjenesten eller indeholdt i en ATIS-udsendelse, gennemgangsniveau.

2.7.2 Andre klareringer eller flyvekontrollinstruktioner, herunder betingede klareringer og kørselsinstruktioner, skal gentages af modtageren eller bekræftes på en måde, der klart viser, at klareringen og flyvekontrollinstruktionen er forstået og vil blive fulgt.

2.7.3 Førere af et køretøj, der kører eller har til hensigt at køre på manøvreområdet, skal til flyvelederen eller AFIS-operatøren gentage alle sikkerhedsrelaterede dele af instruktioner, som transmitteres via tale, f.eks. instruktioner om at køre ind på, gøre holdt foran, krydse og køre på enhver rullevej eller bane, hvad enten banen er "bane i brug" eller ej.

2.7.4 Den der udøver lufttrafiktjeneste, skal aflytte tilbagelæsningen for at sikre sig, at klareringer, flyvekontrollinstruktioner samt instruktioner til førere af køretøjer er korrekt bekræftet og skal øjeblikkeligt korrigere enhver uoverensstemmelse, som tilbagelæsningen har afsløret.

2.7.5 Tilbagelæsning af CPDLC-meldinger ved hjælp af talekommunikation kræves ikke, medmindre det er påkrævet af lufttrafiktjenesteudøveren og publiceret i AIP.

2.7.6 Hvis afsenderen af en melding, der læses tilbage, konstaterer fejl eller misforståelser, skal der svares **NEGATIVE, I SAY AGAIN/NEGATIV, JEG GENTAGER**

hvorefter den korrekte version gentages.

2.7.7 Enhver tilbagelæsning skal afsluttes med eget kaldesignal.

2.7.8 Lufttrafiktjenesteenheder skal medvirke til, at bestemmelserne under afsnit 2.7 overholdes.

2.8 Stavealfabetet

2.8.1 Nedenfor angives det stavealfabet der skal anvendes, når der afsendes kaldesignaler eller ord, hvis stavemåde der kan herske tvivl om, eller som ikke umiddelbart opfattes af modtageren.

A	Alfa	<u>AL</u> FAH
B	Bravo	<u>BRAH</u> VOH
C	Charlie	<u>CHAR</u> LEE or <u>SHAR</u> LEE
D	Delta	<u>DELL</u> TAH
E	Echo	<u>ECK</u> OH
F	Foxtrot	<u>FOKS</u> TROT
G	Golf	<u>GOLF</u>
H	Hotel	<u>HOH</u> <u>TELL</u>
I	India	<u>IN</u> DEE AH
J	Juliett	<u>JEW</u> LEE <u>ETT</u>
K	Kilo	<u>KEY</u> LOH
L	Lima	<u>LEE</u> MAH
M	Mike	<u>MIKE</u>
N	November	<u>NO</u> <u>VEM</u> BER
O	Oscar	<u>OSS</u> CAH
P	Papa	<u>PAH</u> <u>PAH</u>
Q	Quebec	<u>KEH</u> <u>BECK</u>
R	Romeo	<u>ROW</u> ME OH
S	Sierra	<u>SEE</u> <u>AIR</u> RAH
T	Tango	<u>TANG</u> GO
U	Uniform	<u>YOU</u> NEE FORM or <u>OO</u> NEE FORM
V	Victor	<u>VIK</u> TAH
W	Whiskey	<u>WISS</u> KEY
X	X-ray	<u>EKCS</u> <u>RAY</u>
Y	Yankee	<u>YANG</u> KEY
Z	Zulu	<u>ZOO</u> LOO
Æ	Ægir	<u>ÆGIR</u>
Ø	Øresund	<u>ØRESUND</u>
Å	Åse	<u>ÅSE</u>

Anm.: Der lægges tryk på understregede stavelser.

2.9 Udtale af tal

2.9.1 Tal skal udtales som følger:

Tal	Engelsk	Dansk
0	ZERO	NUL
1	WUN	ET/EN
2	TOO	TO
3	TREE	TRE
4	FOW-er	FIRE
5	FIFE	FEM
6	SIX	SEKS
7	SEV-en	SYV
8	AIT	OTTE
9	NIN-er	NI el. NEJ-ner
10	WUN ZERO	TI
,	DAY-SEE-MAL	Komma
100	One HUN-dred	Et hundrede
1000	One TOU-sand	Et tusinde

* når tallet 9 står alene eller sidst i en gruppe, skal det altid udtales NEJ-ner....NIN-er.

Anm.: Trykket skal lægges på de stavelser, der er skrevet med store bogstaver

2.10 Afgivelse af tal og talgrupper

2.10.1 På dansk afsendes tal og talgrupper på samme måde, som disse siges i almindelig tale.

Tal i tusindgruppen under ti tusinde kan opdeles i 2 gange 2 talgrupper, f.eks. må tallet 3764 udtales som enten:

TRE TUSINDE SYV HUNDREDE FIRE OG TRES,

eller

SYVOGTREDIVE FIREOGTRES.

Højdemålerindstilling (QNH/QFE), skal dog altid afsendes som i almindelig tale, f.eks. 1014 som: ETTUSINDE OG FJORTEN.

Pejlinger og kurser skal altid bestå af tre cifre, f.eks. Kurs 020 udtrykkes: Kurs NUL TYVE.

Eksempler:

Tal	Dansk
10	Ti
25	Fem og tyve
50	Halvtreds
100	Eet hundrede
583	Fem hundrede tre og firs
600	Seks hundrede
1000	Eet tusinde
2182	To tusinde eet hundrede to og firs
(eller)	Eenogtyve toogfirs
2500	To tusinde fem hundrede

(eller)	Femogtyve hundrede
5000	Fem tusinde
7600	Syv tusinde seks hundrede
11000	Elleve tusinde
18900	Atten tusinde ni hundrede
38143	Otte og tredive tusinde eet hundrede tre og fyrrer

2.10.2 På engelsk afsendes alle tal ved at udtale hvert ciffer enkeltvis, undtaget som foreskrevet i pkt. 2.10.3 eller 2.10.3.2.

Eksempler:

Dansk fraseologi er herunder angivet i *kursiv*.

Aircraft call signs (*kaldesignaler for luftfartøjer*)

CCA 238	Air China TWO THREE EIGHT (<i>tohundrede og otteogtredive</i>)
OAL 242	Olympic TWO FOUR TWO (<i>tohundrede og toogfyrrer</i>)

Flight levels (*flyveniveau*)

FL 180	flight level ONE EIGHT ZERO (<i>flyveniveau ethundrede og firs</i>)
FL 200	Se eksempel i pkt. 2.10.3.2

Headings (*kurser*)

100 grader	heading ONE ZERO ZERO (<i>kurs ethundrede</i>)
080 grader	heading ZERO EIGHT ZERO (<i>kurs firs</i>)

Wind direction and speed (*vindretning og -hastighed*)

200 degrees	wind TWO ZERO ZERO
79 knots	degrees SEVEN NIN-er knots (<i>vind tohundrede grader NEJ-nerhalvfjerds knob</i>)
160 degrees	wind ONE SIX ZERO degrees
18 knots	ONE EIGHT knots (<i>vind ethundredeogtres grader atten knob</i>)

Transponder codes (*transponderkoder*)

2000	Se eksempel i pkt. 2.10.3.2.
2400	Se eksempel i pkt. 2.10.3.2.
4213	squawk FOUR TWO ONE THREE (<i>squawk toogfyrrer tretten eller firetusind tohundrede tretten</i>)

Runway (*bane*)

27	runway TWO SEVEN (<i>bane syvogtyve</i>)
----	---

08R runway ZERO EIGHT RIGHT
(bane nul otte right)

Altimeter setting (højdemålerindstilling)

1010 QNH ONE ZERO ONE ZERO
(QNH ettusinde og ti)

1000 Se eksempel i pkt. [2.10.3](#).

2.10.3 Ved afsendelse af tal vedrørende højde over havet, højdemålerindstilling, skyhøjde, sigtbarhed og banesynsvidde (RVR), der indeholder hele hundreder og hele tusinder, udtales hvert ciffer i antallet af hundreder eller i antallet af tusinder efterfulgt af ordet HUNDRED eller THOUSAND. Ved kombinationer af tusinder og hele hundreder udtales hvert ciffer i antallet af tusinder efterfulgt af hvert ciffer i antallet af hundreder tilføjet ordene HUNDRED og THOUSAND respektivt.

Eksempler:

Altitude (højde over havet)

800 ft EIGHT HUNDRED FEET
(ottehundrede fod)

3400 ft THREE THOUSAND FOUR
HUNDRED FEET
(tretusinde firehundrede fod eller
firetredive hundrede fod)

12000 ft ONE TWO THOUSAND FEET
(tolvtusinde fod)

Altimeter setting (højdemålerindstilling)

1000 QNH ONE THOUSAND
(QNH ettusind)

Cloud height (skyhøjde)

2200 ft TWO THOUSAND TWO
HUNDRED FEET
(totusinde tohundrede fod eller
toogtyve hundrede fod)

4300 ft FOUR THOUSAND THREE
HUNDRED FEET
(firetusinde trehundrede fod eller
treogfyre hundrede fod)

Visibility (sigtbarhed)

1000 m visibility ONE THOUSAND
METERS
(sigtbarhed ettusinde meter)

700 m visibility SEVEN HUNDRED
METERS
(sigtbarhed syvhundrede meter)

Runway Visual Range (banesynsvidde)

600 m RVR SIX HUNDRED METERS
(RVR sekshundrede meter)

1700 RVR ONE THOUSAND SEVEN
HUNDRED
(RVR ettusinde syvhundrede
meter eller sytten hundrede
meter)

2.10.3.1 Ved behov for en tydeliggørelse af tallet afsendt som hele hundreder og/eller hele tusinder, skal tallet afsendes ved at nævne hvert ciffer enkeltvis.

2.10.3.2 For afsendelse af tal og talgrupper, som angiver flyveniveauer og transponderkoder skal

- a) flyveniveauer afsendes ved at udtale hvert ciffer for sig, undtagen for flyveniveauer i hele hundrede, som skal transmitteres ved at udtale hvert ciffer af hundrede efterfulgt af ordet HUNDRED, og
- b) transponderkoder afsendes ved at udtale hvert ciffer for sig, undtagen for transponderkoder i hele tusinde, som skal transmitteres ved at udtale hvert ciffer af tusinde efterfulgt af ordet THOUSAND

Flight levels (flyveniveau)

FL 200 Flight level TWO HUNDRED
(flyveniveau to hundrede)

Transponder codes (transponderkoder)

2000 squawk TWO THOUSAND
squawk totusind)

2400 squawk TWO FOUR ZERO
ZERO
(squawk fire og tyve nul nul eller
to tusinde fire hundrede)

2.10.4 Tal der indeholder komma skal udtrykkes som anført i pkt. [2.10.1](#) og [2.10.2](#) med kommaet nævnt, hvor det forekommer i tallet.

Anm. 1: Følgende skema viser eksempler på denne procedure:

Tal	Engelsk	Dansk
100,32	One zero zero decimal three two	Et hundrede komma toogtre- dive eller et hundrede komma tre to

38143,9 *Three eight one
four three deci-
mal niner* *Otte og tredive
tusinde et hund-
rede treogfyrre
komma niner*

2.10.5 Ved angivelse af kanaler for VHF-frekvenser, skal alle 6 cifre angives, medmindre 5. og 6. ciffer begge er nul. I så fald angives alene de 4 første cifre.

Anm. 1: Der er ikke krav om 8.33-udstyr i luftfartøjer i ICAO NAT-Regionen.

Anm. 2: Følgende skema viser eksempler på denne procedure:

Kanal	Engelsk	Dansk
118,000	One one eight decimal zero	Et hundrede atten komma nul
118,005	One one eight decimal zero zero five	Et hundrede atten komma nul nul fem
118,010	One one eight decimal zero one zero	Et hundrede atten komma nul ti eller et hundrede atten komma nul et nul
118,025	One one eight decimal zero two five	Et hundrede atten komma nul femogtyve eller et hundrede atten komma nul to fem
118,050	One one eight decimal zero five zero	Et hundrede atten komma nul halvtreds eller et hundrede atten komma nul fem nul
118,100	One one eight decimal one	Et hundrede atten komma een

2.10.6 Ved udpegning af trafik m.v. efter urskrivemetoden anvendes normal udtale af talord fra 1 til 12:

Tal	Engelsk/dansk
Kl. 9-position	At your NIN-er O'CLOCK position (i din klokken NEJ-ner position)
Kl. 10-position	At your TEN O'CLOCK position (i din klokken TI position)
Kl. 11-position	At your ELEVEN O'CLOCK position (i din klokken ELLEVE position)

Kl. 11-position At your TWELVE O'CLOCK position
(i din klokken TOLV position)

2.10.7 Klokkeslæt afsendes kun med angivelse af minuttallet. Hvis der kan være tvivl, afsendes dog også timetallet. Ved anmodning om oplysning om aktuel tid, skal kontroltårne samt AFIS-enheder angive tiden afrundet til nærmeste halve minut. Der anvendes følgende fraseologi:

Eksempler:

Kl.	Engelsk	Dansk
0620	Two zero, el. Zero six two zero	Tyve, el. Nulseks tyve
1643	Four three, el. One six four three	Treogfyrre, el. Seksten treogfyrre
1800	On the hour, el. One eight zero zero	På timen, el. Atten nulnul
0620:30	Two zero and a half el. zero six two zero and a half	tyve og et halvt el. nul seks tyve og et halvt
Klokken hel (hele timer) og 30 sekunder	On the hour and a half el. zero zero and a half	(på timen og et halvt el. nul nul og et halvt)

2.11 Standardord og -udtryk

2.11.1 Efterfølgende standardord og -udtryk skal anvendes og have følgende betydning:

ACKNOWLEDGE BEKRÆFT MELDING	Lad mig vide at min melding er modtaget og forstået
AFFIRM JA	Ja
APPROVED GODKENDT	Forespørgsel godkendt
BREAK BREAK	Jeg indikerer hermed adskillelse mellem dele af min melding
BREAK BREAK BREAK BREAK	Jeg indikerer hermed adskillelse mellem meldinger til forskellige luftfartøjer

CANCEL ANNULLER	Annuller	READ BACK LÆS TILBAGE	Gentag hele, eller nærmere angivet del af den melding, jeg lige har sendt
CHECK TJEK el. KONTROLLER	Kontroller (systemer el. procedurer)	RECLEARED ÆNDRET TIL- LADELSE	Klarering ændret til (denne nye klarering el. del heraf erstatter det tidligere sendte)
CLEARED TILLADT	Tilladt at udføre	REPORT RAPPORTER REQUEST ANMODER OM	Send følgende oplysning Jeg vil gerne vide, <i>eller</i> jeg anmoder om
CONFIRM BEKRÆFT	Har jeg modtaget meldingen korrekt, <i>eller</i> har du modtaget min melding korrekt	ROGER FORSTÅET el. MODTAGET	Jeg har forstået meldingen (må ikke bruges som kvittering for meldinger som kræver tilbagelæsning)
CONTACT KONTAKT el. SKIFT TIL	Etabler radiokontakt med	SAY AGAIN GENTAG	Gentag hele eller nærmere angivet del af din melding
CORRECT KORREKT	Det er korrekt	SPEAK SLOWER TAL LANGSOM- MERE	Nedsæt talehastigheden
CORRECTION RETTELSE	Jeg har sagt en fejl, den korrekte version er	STANDBY VENT KALDER TILBAGE	Vent, jeg kalder dig
DISREGARD IGNORER MEL- DING	Betragt pågældende melding som værende ikke sendt	UNABLE IKKE I STAND TIL	Jeg kan ikke efterkomme din anmodning, instruktion eller klarering (normalt efterfulgt af en årsag)
HOW DO YOU READ HVORDAN LÆSER DU MIG	Hvad er læseligheden (kvaliteten) af min udsendelse	VERIFY UNDERSØG	Kontroller og bekræft rigtigheden (hos udstederen)
I SAY AGAIN JEG GENTA- GER	Jeg gentager (for at understrege)	WILCO WILCO	Jeg forstår din melding og vil efterkomme denne (WILCO er en sammentrækning af "will comply")
MAINTAIN FORBLIV	Fortsæt i overensstemmelse med de angivne betingelser, eller i ordets bogstavelige forstand, f.eks. "Maintain VFR"/"Forbliv VFR"	WORDS TWICE SEND HVERT ORD TO GANGE	a) som anmodning: kommunikationen vanskelig, så send hvert ord, el. grupper af ord to gange b) som information: da kommunikationen er vanskelig, vil hvert ord el. grupper af ord blive sendt to gange (anvendes normalt ikke på VHF)
MONITOR AFLYT	Lyt på (frekvens)		
NEGATIVE NEGATIVE	Nej, <i>eller</i> tilladelse ikke givet, <i>eller</i> det er ikke korrekt		
OVER SKIFTER	Min melding er afsluttet og jeg forventer svar (anvendes normalt ikke ved kommunikation på VHF)		
OUT SLUT	Udveksling af meldinger afsluttet (anvendes normalt ikke ved kommunikation på VHF)		

2.11.2 Udtrykket "TAKE-OFF" må kun anvendes i radiotelefoni, når et luftfartøj får tilladelse til at starte, eller når en starttilladelse annulleres.

2.12 Prioritering af meldinger

2.12.1 Afsendelse og behandling af meldinger skal ske i nedenstående prioritetsrækkefølge:

- 1) nødmeldinger (distress messages "MAYDAY"), jf. afsnit 2.22,
- 2) ilmeldinger (urgency messages "PAN PAN"), jf. afsnit 2.22,
- 3) meldinger vedrørende pejlinger (direction finding),
- 4) meldinger vedrørende en flyvnings sikkerhed (flight safety messages),
- 5) meteorologiske meldinger (meteorological messages),
- 6) meldinger vedrørende luftfartøjers regularitet, forudsat irregulariteten er opstået i flyvetiden (Flight regularity messages).

2.12.2 Meldinger vedrørende luftfartøjers regularitet må ikke afsendes over kontrolfrekvenser/-kanaler, hvis andre luftfartsfrekvenser/-kanaler er til rådighed.

2.13 Sammensætning af meldinger

2.13.1 Luftfartsmeldinger, der alene udveksles mellem luftfartøjer og luftfartsstationer, består af:

- a) opkald, der tilkendegiver modtagerens kaldesignal efterfulgt af afsenderens kaldesignal, jf. afsnit 2.14 og afsnit 2.15,
- b) meldingens tekst, jf. pkt. 2.13.4.

2.13.2 Meldinger fra luftfartøjer, der af luftfartsstationen skal viderebringes til andre, skal sammensættes som følger:

- a) opkald, jf. pkt. 2.13.1 a), efterfulgt af ordet; FORTIL, el. MESSAGE FOR.....MELDING TIL
- b) navnet og/eller adressen til hvilken meldingen skal viderebringes, og
- c) meldingens tekst, jf. pkt. 2.13.4.

2.13.3 Meldinger til luftfartøjer, udstedt af andre end luftfartstjenester, skal afsendes som følger:

- a) opkald, jf. pkt. 2.13.1 a), efterfulgt af ordet; FROMFRA, el. MESSAGE FROM.... MED-DELElse FRA
- b) navnet og adressen på den der har udstedt meldingen

c) meldingens tekst, jf. pkt. 2.13.4.

2.13.4 Teksten skal være så kortfattet som muligt for viderebringelse af de nødvendige oplysninger.

2.14 Kaldesignaler for luftfartøjer

2.14.1 Et luftfartøjs kaldesignal skal være en af følgende tre typer:

- type a) luftfartøjets registreringsbetegnelse (navnet på enten luftfartøjets fabrikat eller typemodel må anvendes som "præfix" til registreringsbetegnelsen),
- type b) luftfartsselskabets telefonibetegnelse (ICAO DOC 8585) efterfulgt af de sidste fire karakterer af luftfartøjets registreringsbetegnelse,
- type c) luftfartsselskabets telefonibetegnelsen efterfulgt af rutenummeret.

Anm. 1: Medmindre instrueret om at ændre kaldesignal, jf. pkt. 2.14.3, skal Mode S- og ADS-B-udstyrede luftfartøjer anvende et kaldesignal som svarer til luftfartøjsidentifikationen angivet i flyveplanen eller, hvis luftfartøjet opererer uden en flyveplan, et kaldesignal som svarer til luftfartøjsidentifikationen, som transmitteres af Mode S transponderen eller ADS-B senderen.

Anm. 2: For at øge opmærksomheden over for jordstationen eller andre luftfartøjer om, at luftfartøjet der sender, er af en kategori der har særlige manøvrekarakteristika, må følgende luftfartøjstyper desuden anvende egen luftfartøjstype som præfiks i kaldesignalet:

- a) Svævefly: "Glider" eller "Svævefly".
- b) Helikoptere: "Helicopter" eller "Helikopter".
- c) Ultralette luftfartøjer: "Ultralight" eller "Ultralet".
- d) Hangglidere: "Hangglider" eller "Dragefly".

2.14.2 Når tilfredsstillende kommunikation er blevet etableret, og det ikke kan medføre forveksling, må luftfartøjet anvende den forkortede form som vist nedenfor, forudsat at luftfartsstationen har kaldt luftfartøjet i en af de forkortede former som følger:

- type a) den første og mindst de to sidste karakterer af registreringen (navnet på enten luftfartøjets fabrikat eller typemodel må anvendes i stedet for første karakter af registreringsbetegnelsen)

type b) luftfartsselskabets telefonibetegnelse efterfulgt af mindst de to sidste karakterer af registreringen,

type c) må aldrig forkortes.

Eksempel:

	Fuldt kaldesignal	Forkortet kaldesignal
type a)	OYABC	OBC, el. O-ABC
	CESSNA OYABC	CESSNA BC, el. CESSNA ABC
	CITATION OYABC	CITATION BC, el. CITATION ABC
	HELICOPTER OYHAF	HELICOPTER AF el. HELICOPTER HAF
	GLIDER/SVÆ-VEFLY OYXPM	GLIDER/SVÆ-VEFLY PM el. GLIDER/SVÆ-VEFLY XPM
type b)	AIRLINE YABC	AIRLINE BC, el. AIRLINE ABC
type c)	AIRLINE 401	(ingen forkortet form)

2.14.3 Et luftfartøj må ikke ændre sit kaldesignal under en flyvning. Hvis der dog kan opstå mulighed for forveksling af kaldesignaler, kan en flyvekontrollenhed instruere luftfartøjet om midlertidigt at anvende et andet kaldesignal.

2.15 Kaldesignaler for luftfartsstationer

2.15.1 En luftfartsstations kaldesignal skal bestå af:

a) et geografisk stednavn, og

b) et "suffiks", der angiver den tjeneste, der ydes.

Tjenesteenheden skal identificeres i overensstemmelse med nedenstående tabel, dog kan enten det geografiske stednavn eller "suffiks" udelades, forudsat sikker kommunikation er etableret.

Eksempler på kaldesignaler:

Enhed/tjeneste	"Suffiks" til kaldesignal
Area control centre	CONTROL
Approach control	APPROACH
Approach control radar arrivals	ARRIVAL
Approach control radar departures	DEPARTURE
Aerodrome control	TOWER
Surface movement control	GROUND
Radar (in general)	RADAR
Precision approach radar	PRECISION
Direction-finding station	HOMER
Flight information service	INFORMATION
Clearance delivery	DELIVERY
Apron service	APRON
Company dispatch	DISPATCH
Aeronautical station	RADIO
Aerodrome Flight Information Service:	
- Danmark:	INFORMATION
- Færøerne og Grønland:	AFIS

Eksempler:

AALBORG TOWER
ROSKILDE APPROACH
COPENHAGEN CONTROL
ESBJERG INFORMATION
SONDRESTROM TOWER
VAGAR AFIS
NUUK AFIS
NUUK INFORMATION

2.16 Etablering af kommunikation

2.16.1 Ved etablering af kommunikationsforbindelse skal der altid anvendes fulde kaldesignaler af både den kaldende og den svarende station. Anvendelsen af den kaldende stations kaldesignal efterfulgt af den svarende stations kaldesignal betragtes som invitation til den kaldende station til at påbegynde meddelelsen.

Eks.:

Opkald: KASTRUP TOWER - OYABC

Svar: OYABC - KASTRUP TOWER.

2.16.1.1 Ved overdragelse af kommunikation inden for samme ATS-enhed kan ATS-enhedens kaldesignal udelades.

2.16.2 I umiddelbar forlængelse af første etablerede kommunikationsforbindelse på en flyvekontrollfrekvens/-kanal skal statsluftfartøjer, der ikke er udstyret med RNAV, efter kaldesignalet anvende udtrykket 'NEGATIVE RNAV'.

2.16.3 Evt. prøveopkald sendes således:

Modtagers kaldesignal, efterfulgt af afsenders kaldesignal og udtrykket:

RADIO CHECK (og den anvendte frekvens/kanal)

2.16.3.1 Svar på prøveopkald sendes således:

Den kaldendes kaldesignal, efterfulgt af eget kaldesignal, og som udtryk for læselighed anvendes nedenstående gradueringer:

1. UNREADABLE.....ULÆSELIG
2. READABLE NOW AND THEN.....LÆSELIG AF OG TIL
3. READABLE BUT WITH DIFFICULTY.....LÆSELIG, MEN VANSKELIG
4. READABLE.....LÆSELIG
5. PERFECTLY READABLE..... FULDSTÆNDIG LÆSELIG

2.16.4 Når 2-vejsforbindelse er etableret kan sekvenser af kommunikation udveksles mellem samme stationer uden yderligere anvendelse af kaldesignaler, indtil forbindelsen afsluttes, under forudsætning af et andet opkald/kaldesignal ikke er brudt ind under udvekslingen.

2.16.5 Kommunikation skal indledes med opkald og svar, medmindre det er sikkert, at den kaldte station vil modtage meldingen. Etablering af første kontakt skal dog altid være i overensstemmelse med pkt. 2.16.1.

2.16.6 Opkald til luftfartøjer, der befinder sig i startfasen, under sidste del af slutindflyvning og under landingsafløbet, må kun finde sted, hvis det af sikkerhedsmæssige årsager er påkrævet.

2.16.7 Hvis en luftfartsstation ønsker at sende en generel information til alle luftfartøjer skal meldingen indledes med:

ALL STATIONS.....TIL ALLE STATIONER.

Bortset fra nød- og ilmeldinger forventes der ikke svar på sådanne meldinger, medmindre der særskilt anmodes herom.

2.16.8 Når en station kaldes, men identifikation af den kaldende er usikker, svarer den kaldte station:

STATION CALLING (kaldesignal) SAY AGAIN YOUR CALLSIGN.....HVEM KALDER (kaldesignal) GENTAG DIT KALDESIGNAL.

2.16.9 Direkte kommunikation mellem luftfartøjer må ikke finde sted over lufttrafiktjenestefrekvenser, medmindre særskilt tilladelse er indhentet fra pågældende lufttrafiktjenesteenhed.

2.16.9.1 Ved direkte kommunikation mellem luftfartøjer skal ved første opkald anvendes ordet "INTERPILOT" umiddelbart efter afsendelse af luftfartøjernes kaldesignaler.

Eks.:

AIRLINE 123 - OYABC, INTERPILOT, DO YOU READ.....AIRLINE 123 - OYABC, INTERPILOT, HØRER DU MIG

2.16.9.2 Hvis luftfartøjer af en luftfartsstation har fået tilladelse til at kommunikere direkte sammen, skal det modtagende luftfartøj kontrollere kommunikationen og straks foranledige denne bragt til ophør, hvis det konstaterer at luftfartsstationen har villet ind.

2.16.10 Alle stationer skal besvare opkald rettet til dem og skal udveksle kommunikation på anmodning.

2.16.11 Luftfartøjer skal under normale forhold kommunikere på de frekvenser/kanaler, der er anført for de enkelte luftfartsstationer i AIP.

2.16.12 Luftfartsstationer skal instruere luftfartøjer om at skifte til anden opgivet frekvens/kanal, når luftfartøjerne må forlade en frekvens/kanal, for hvilken der er stillet krav om etablering af tovejs radiokommunikation.

Anm.: I de dele af færøsk og grønlandsk luft- rum, hvor der ikke stilles krav om tovejs-radiokommunikation, skal luftfartøjer meddele, når frekvensen/kanalen forlades.

2.17 Kvittering for modtagelse

2.17.1 Et luftfartøjs kvittering for modtagelse af en melding skal ske ved at udtale luftfartøjets kaldesignal.

2.17.2 En luftfartsstations kvittering for en melding skal ske ved:

a) til luftfartøjer:

at udtale luftfartøjets kaldesignal efterfulgt om nødvendigt af luftfartsstationens eget kaldesignal,

b) til en anden luftfartsstation:

at udtale egen luftfartsstations kaldesignal.

Kun særligt vanskelige meldinger eller dele af meldinger skal tilbagelæses af en luftfartsstation og afsluttes med luftfartsstationens kaldesignal.

2.18 Rettelse og gentagelse

2.18.1 Ved fejl i en transmission udtales ordet:

CORRECTION.....RETTELSE,

hvorefter sidste rigtige gruppe eller udtryk gentages, og transmissionen fortsættes.

2.18.2 Såfremt en rettelser bedst kan udføres ved at gentage hele meldingen udtrykkes:

CORRECTION, I SAY AGAIN.....RETTELSE, JEG GENTAGER,

hvorefter meldingen transmitteres forfra.

2.18.3 Hvis en modtager ønsker en hel melding gentaget, skal dette angives ved at udtrykke:

SAY AGAINGENTAG.

Ønskes dele af en melding gentaget udtrykkes hhv.:

SAY AGAIN ALL BEFOREGENTAG ALT FØR, el. SAY AGAIN ALL AFTER..... GENTAG ALT EFTER, el. SAY AGAIN ALL BETWEEN..... GENTAG ALT MELLEME.

Ønskes et bestemt emne gentaget udtrykkes f.eks.:

SAY AGAIN RUNWAY IN USE.....GENTAG BANE I BRUG.

2.18.4 Hvis afsenderen af en melding, der læses tilbage, konstaterer fejl eller misforståelser, skal der svares:

NEGATIVE, I SAY AGAIN.....NEJ, JEG GENTAGER

hvorefter den korrekte version gentages.

2.19 Annullering

2.19.1 Hvis en klarering eller flyvekontrollinstruktion skal annulleres, skal luftfartsstationen udtrykke:

CANCEL.....ANNULLER.

2.19.2 Hvis en melding/transmission o.l. skal annulleres, skal afsenderen udtrykke:

DISREGARD.....IGNORER MELDING.

2.20 Afslutning af kommunikation

2.20.1 En korrespondance skal afsluttes ved at den modtagende station afsender sit eget kaldesignal.

2.21 Lyttevagt

2.21.1 Luftfartøjer, der skal opretholde lyttevagt på angivne frekvenser/kanaler, må ikke ophøre hermed uden den pågældende luftfartsstations tilfaldelse, medmindre der foreligger sikkerhedsmæssige årsager hertil.

2.21.2 Luftfartøjer, der flyver over Nordsøen og Skagerrak inden for København FIR, og luftfartøjer, der flyver inden for Nuuk FIR, skal holde uafbrudt lyttevagt på VHF-nødkanalen 121.500 MHz, undtagen i sådanne perioder, hvor luftfartøjerne udfører kommunikation på andre VHF-kommunikationskanaler, eller arbejdet i førerkabinen ikke tillader samtidig aflytning af to VHF-kommunikationskanaler.

2.21.3 Luftfartøjer, der på VHF-nødkanalen 121.500 MHz hører et ELT-signal, der bedømmes at være andet end en kort afprøvning, skal straks underrette nærmeste luftfartsstation med angivelse af luftfartøjets position, flyvehøjde, rute og tidspunkt, da ELT-signalet hørtes første gang samt om signalets lydstyrke. Under flyvningen oplyses endvidere om signalets lydstyrke til- eller aftager.

Ophører ELT-signalet, underrettes på tilsvarende måde om luftfartøjets position, flyvehøjde, rute og tidspunkt, da signalet sidst blev hørt.

2.21.4 Luftfartsstationer skal inden for tjenestetiden opretholde konstant lyttevagt på deres arbejdsfrekvenser/-kanaler samt på de nødfrekvenser/-kanaler, som luftfartsstationerne er udstyret med.

2.21.5 Luftfartsstationer, der ikke har H-24 tjeneste, som er eller forventes at blive involveret i nødtrafik, iltrafik og trafik vedrørende ulovlig handling, skal udstrække deres normale tjenestetid for at yde den kommunikationsstøtte, som den pågældende situation kræver.

2.22 Nød- og ilmeldinger

2.22.1 Nød- og iltrafik skal bibeholdes på den frekvens/kanal, hvor første opkald skete, medmindre det skønnes, at der kan ydes bedre assistance på en anden frekvens/kanal.

Nødmeldinger

2.22.2 Nødopkald indledes med signalet "MAYDAY", om muligt udtalt tre gange. Derefter i rækkefølge så mange som muligt af følgende punkter:

- a) kaldesignal på den station, meldingen er tiltænkt, evt. ALL STATIONS.....TIL ALLE STATIONER,
- b) eget kaldesignal,
- c) beskrivelse af nødsituationen,
- d) luftfartøjschefens hensigter,
- e) luftfartøjets position, højde og kurs,
- f) andre relevante oplysninger til brug for evt. eftersøgning.

Anm.: Et luftfartøj, der er udstyret med SSR-transponder, forventes at udsende SSR-kode 7700 for at vise, at det er i en nødsituation.

2.22.3 Den kaldte luftfartsstation, eller første station, der reagerer på nødmeldingen, skal:

- a) øjeblikkeligt kvittere med luftfartøjets kaldesignal, efterfulgt af eget kaldesignal og, ROGER MAYDAY.....MODTAGET MAYDAY
- b) overtage kontrol med kommunikationen, eller efter omstændighederne overdrage den til en anden mod samtidig at informere luftfartøjet herom,
- c) underrette alle behørigt i henhold til alarmeringsplaner.

2.22.4 Luftfartøjet i nød, eller luftfartsstationen, der har overtaget kontrol med nødtrafikken, kan pålægge andre, der forstyrrer udvekslingen af nødtrafikken, radiotavshed ved at udsende:

STOP TRANSMITTING, MAYDAY.....STOP UDSENDELSE, MAYDAY

2.22.5 Når luftfartøjet, der har udsendt MAYDAY, ikke længere befinder sig i nødsituation, skal det udsende annullering heraf til den kontrollerende luftfartsstation:

luftfartsstationens kaldesignal - luftfartøjets kaldesignal,

CANCEL DISTRESS.....ANNULLER NØDMELDING

2.22.6 Den kontrollerende luftfartsstation skal, når nødtrafikken er ophørt og radiotavshed ikke længere er nødvendig, udsende:

ALL STATIONS - (luftfartsstationens kaldesignal), DISTRESS TRAFFIC ENDED.....NØDTRAFIK AFSLUTTET

Ilmeldinger

2.22.7 Ilmelding indledes med signalet "PAN PAN", helst udtalt tre gange, derefter så mange som muligt af følgende punkter:

- a) kaldesignalet på den station meldingen er tiltænkt, evt. "ALL STATIONS",
- b) eget kaldesignal,
- c) beskrivelse af situationen,
- d) luftfartøjschefens hensigter,
- e) luftfartøjets position, højde og kurs,
- f) andre relevante oplysninger.

2.22.8 Den kaldte luftfartsstation, eller førstkommende station, der reagerer på ilmeldingen, skal:

- a) kvittere for ilmeldingen
- b) underrette alle i henhold til alarmeringsplaner.

2.22.9 Når flyvningen omfatter medicinsk transport, skal indledes med signalet PAN PAN MEDICAL som ilmelding, om muligt udtalt tre gange. Meldingsindholdet skal omfatte:

- a) luftfartøjets kaldesignal eller anden genkendelig identifikation af den medicinske transport,
- b) luftfartøjets position,
- c) tal og art af den medicinske transport,
- d) afgangssted og bestemmelsessted,

- e) påtænkt rute og forventet flyvetid og
- f) enhver anden oplysning om flyvningen, såsom flyvehøjde, aflyttede radiofrekvenser, anvendt sprog samt SSR-mode og -kode.

2.22.10 Den procedure, der er nævnt i afsnit 2.22.8, skal anvendes af den station, der modtager en PAN PAN MEDICAL melding.

2.22.11 Efter opkald, hvor nød- og ilsignalerne er udsendt, kan nød- og ilsignalerne anvendes hver gang der udveksles efterfølgende kommunikation.

2.23 Kommunikation vedrørende ulovlig handling

2.23.1 Den station, der bliver kaldt af et luftfartøj der er udsat for en ulovlig handling eller første station der reagerer herpå, skal underrette i henhold til alarmeringsplaner samt yde al mulig assistance, jf. også bestemmelsen i pkt. 2.21.5.

Anm.: Et luftfartøj, der er udstyret med SSR-transponder, forventes at udsende SSR-kode 7500 for at vise, at det er kapret.

2.24 Kommunikation vedrørende RVSM

2.24.1 Ved flyvning i, herunder stigning eller nedgang gennem, RVSM-luftrum med luftfartøjer som ikke er godkendt til RVSM-flyvning, skal piloten rapportere status for godkendelsen i overensstemmelse med Tillæg A, pkt. 1.1.13, c), RVSM phraseology, som følger:

- a) ved indledende opkald på enhver frekvens i RVSM-luftrum,
- b) ved enhver anmodning om ændring af højde, og
- c) ved enhver tilbagelæsning af højdeklareringer.

2.24.2 Flyveledere skal udtrykkeligt kvittere for modtagelse af meldinger fra luftfartøjer om ikke-godkendt RVSM-status.

2.25 Svigtende radioforbindelse

2.25.1 Hvis det ikke er muligt for et luftfartøj at etablere forbindelse med en luftfartsstation på den frekvens/kanal, som stationen normalt anvender, skal luftfartøjet:

- a) forsøge at etablere forbindelse på den forud benyttede frekvens/kanal og, hvis dette ikke giver resultat, på en anden hensigtsmæssig frekvens/kanal, eller
- b) hvis dette ikke lykkes, skal luftfartøjet forsøge at etablere forbindelse med den pågældende luftfartsstation, andre luftfartsstationer eller andre luftfartøjer ved brug af ethvert til rådighed værende middel, med oplysning om at forbindelsen på den oprindeligt tildelte frekvens/kanal ikke kunne etableres, eller
- c) hvis dette heller ikke lykkes på den normalt anvendte frekvens/kanal, indlede udsendelsen med udtrykket:

TRANSMITTING BLIND SENDER BLINDT,

og derefter sende meldingen 2 gange, samt hvis luftfartøjet er udstyret med SSR-transponder, udsende SSR-kode 7600.

2.25.2 Hvis årsagen til, at luftfartøjet er ude af stand til at etablere radioforbindelse, skyldes fejl i modtageanlægget, skal luftfartøjet sende sine meldinger i normalt omfang og på den normalt anvendte frekvens/kanal. Der indledes med udtrykket:

TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE.....SENDER BLINDT PÅ GRUND AF MODTAGERFEJL.

Meldingen skal gentages, og derefter afsluttes med tidspunktet for næste forventede opkald.

3. Særlige kommunikations-procedurer

3.1 Fraseologi vedrørende bevægelse af køretøjer på manøvreområdet

3.1.1 Fraseologier vedrørende bevægelse af køretøjer på manøvreområdet, andre end bugsertraktorer (tow-tractors), er ikke grupperet særskilt, da fraseologierne anvendt for luftfartøjer, også kan anvendes for køretøjer, dog undtaget 'taxi-instruktioner', hvor udtrykket 'KØR' skal anvendes i stedet for udtrykket 'TAXI', når der kommunikeres med køretøjer.

Anm.: Den særskilt grupperede fraseologi for bugser-traktorer fremgår af Tillæg A, pkt. 2.4, Towing procedures.

3.2 Angivelse af wake turbulence-kategorien HEAVY og SUPER

3.2.1 Et luftfartøj af Wake Turbulence kategorien SUPER eller HEAVY skal ved første opkald til en lufttrafiktjenesteenhed tilføje henholdsvis "SUPER" eller "HEAVY" til sit kaldesignal.

3.3 Procedurer i forbindelse med afvigelser som følge af vejrforhold

3.3.1 Når afvigelser som følge af vejrforhold er påkrævet, skal piloten indlede kommunikationen med ATC via tale eller CPDLC. En hurtig reaktion kan opnås ved enten:

- a) at anvende udtrykket "WEATHER DEVIATION REQUIRED" for at angive, at der ønskes fortrinsret på frekvensen og for så vidt angår svar fra ATC, eller
- b) anmode om en afvigelse som følge af vejrforhold ved hjælp af en CPDLC lateral downlink-meddelelse.

3.3.2 Hvis det er nødvendigt, skal piloten indlede kommunikationen ved hjælp af ilsignalet "PAN PAN" (helst udtalt tre gange) eller ved hjælp af en CPDLC urgency downlink-meddelelse.

3.3.3 Piloten skal underrette flyvelederen og anmode om klarering til at afvige fra kursen eller ATS-ruten og om muligt rådgive om omfanget af den ønskede afvigelse. Flyvebesætningen skal anvende alle hensigtsmæssige midler (dvs. tale og/eller CPDLC) til at kommunikere under en afvigelse som følge af vejrforhold.

3.3.4 Piloten skal underrette flyvelederen, når det ikke længere er nødvendigt at afvige som følge af vejrforhold, eller når en afvigelse som følge af vejrforhold er afsluttet, og luftfartøjet er vendt tilbage til sin klarerede rute.

3.4 Klareringer af standardinstrumentudflyvning (SID)

3.4.1 Eventuelle begrænsninger skal utvetydigt angives i klareringer af SID.

3.4.2 Klareringer til luftfartøjer på en SID med resterende publicerede højderestriktioner og/eller hastighedsbegrænsninger skal angive, om sådanne restriktioner/begrænsninger skal følges eller om de er annulleret.

3.4.2.1 Følgende fraseologier skal anvendes med følgende betydninger:

- a) CLIMB VIA SID TO (level):
 - 1) Stig til klareret højde og overhold de publicerede højderestriktioner,
 - 2) Følg den angivne, laterale SID-profil, og
 - 3) Overhold de publicerede hastighedsbegrænsninger, eller de af ATC udstedte hastighedsinstruktioner, alt efter tilfældet.
- b) CLIMB VIA SID TO (level), CANCEL LEVEL RESTRICTION(S):
 - 1) Stig til klareret højde; de publicerede højderestriktioner er annulleret,
 - 2) Følg den angivne, laterale SID-profil, og
 - 3) Overhold de publicerede hastighedsbegrænsninger, eller de af ATC udstedte hastighedsinstruktioner, alt efter tilfældet.
- c) CLIMB VIA SID TO (level), CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT (point(s)):
 - 1) Stig til klareret højde; de publicerede højderestriktioner, ved det/de specificerede punkt(er) er annulleret,
 - 2) Følg den angivne, laterale SID-profil, og
 - 3) Overhold de publicerede hastighedsbegrænsninger, eller de af ATC udstedte hastighedsinstruktioner, alt efter tilfældet.
- d) CLIMB VIA SID TO (level), CANCEL SPEED RESTRICTION(S):
 - 1) Stig til klareret højde og overhold de publicerede højderestriktioner,
 - 2) Følg den angivne, laterale SID-profil, og
 - 3) De publicerede hastighedsbegrænsninger og af ATC udstedte hastighedsinstruktioner er annulleret.
- e) CLIMB VIA SID TO (level), CANCEL SPEED RESTRICTIONS AT (point(s)):
 - 1) Stig til klareret højde og overhold de publicerede højderestriktioner,
 - 2) Følg den angivne, laterale SID-profil, og
 - 3) De publicerede hastighedsbegrænsninger er annulleret ved det/de specificerede punkt(er).
- f) CLIMB UNRESTRICTED TO (level) eller CLIMB TO (level), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTION(S):
 - 1) Stig til klareret højde; de publicerede højderestriktioner er annulleret,

- 2) Følg den angivne, laterale SID-profil, og
- 3) De publicerede hastighedsbegrænsninger og af ATC udstedte hastighedsinstruktioner er annulleret.

3.4.3 Hvis der ikke er nogle resterende publicerede højderestriktioner eller hastighedsbegrænsninger på SID'en, skal fraseologien "CLIMB TO (level)" anvendes.

3.4.4 Når efterfølgende hastighedsinstruktioner udstedes, og hvis den klarerede højde er uændret, skal fraseologien "CLIMB VIA SID TO (level)" udelades.

3.4.5 Når et afgående luftfartøj klareres til at fortsætte direkte til et publiceret waypoint på SID'en, annulleres de hastighedsbegrænsninger og højderestriktioner, som knytter sig til de passede waypoints. Alle resterende publicerede hastighedsbegrænsninger og højderestriktioner forbliver gældende.

3.4.6 Når et afgående luftfartøj kursdirigeres eller klareres til at fortsætte til et punkt, som ikke indgår i SID'en, annulleres alle publicerede hastighedsbegrænsninger og højderestriktioner i SID'en, og flyvelederen skal:

- a) gentage den klarerede flyvehøjde,
- b) udstede hastigheds- og højderestriktioner efter behov, og
- c) underrette piloten, hvis det forventes, at luftfartøjet efterfølgende vil blive instrueret om at gentilslutte sig SID'en.

3.4.7 Flyvekontrollinstruktioner til et luftfartøj om at gentilslutte sig en SID, skal omfatte:

- a) medmindre forudgående meddelelse om gentilslutning er givet i overensstemmelse med pkt. 3.4.6,
- b) den klarerede flyvehøjde i overensstemmelse med pkt. 3.4.2 og 3.4.2.1, og
- c) den position, hvor det forventes at luftfartøjet gentilslutter sig SID'en.

3.5 Klareringer af standardinstrumentindflyvning (STAR)

3.5.1 Eventuelle begrænsninger skal utvetydigt angives i klareringer af STAR.

3.5.2 Klareringer til luftfartøjer på en STAR med resterende publicerede højderestriktioner og/eller hastighedsbegrænsninger skal angive,

om sådanne restriktioner/begrænsninger skal følges eller om de er annulleret.

3.5.2.1 Følgende fraseologier skal anvendes med følgende betydninger:

- a) DESCEND VIA STAR TO (level):
 - 1) Gå ned til klareret højde og overhold de publicerede højderestriktioner,
 - 2) Følg den angivne, laterale STAR-profil, og
 - 3) Overhold de publicerede hastighedsbegrænsninger, eller de af ATC udstedte hastighedsinstruktioner, alt efter tilfældet.
- b) DESCEND VIA STAR TO (level), CANCEL LEVEL RESTRICTION(S):
 - 1) Gå ned til klareret højde; de publicerede højderestriktioner er annulleret,
 - 2) Følg den angivne, laterale STAR-profil, og
 - 3) Overhold de publicerede hastighedsbegrænsninger, eller de af ATC udstedte hastighedsinstruktioner, alt efter tilfældet.
- c) DESCEND VIA STAR TO (level), CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT (point(s)):
 - 1) Gå ned til klareret højde; de publicerede højderestriktioner, ved det/de specificerede punkt(er) er annulleret,
 - 2) Følg den angivne, laterale STAR-profil, og
 - 3) Overhold de publicerede hastighedsbegrænsninger, eller de af ATC udstedte hastighedsinstruktioner, alt efter tilfældet.
- d) DESCEND VIA STAR TO (level), CANCEL SPEED RESTRICTION(S):
 - 1) Gå ned til klareret højde og overhold de publicerede højderestriktioner,
 - 2) Følg den angivne, laterale STAR-profil, og
 - 3) De publicerede hastighedsbegrænsninger og af ATC udstedte hastighedsinstruktioner er annulleret.
- e) DESCEND VIA STAR TO (level), CANCEL SPEED RESTRICTIONS AT (point(s)):
 - 1) Gå ned til klareret højde og overhold de publicerede højderestriktioner,
 - 2) Følg den angivne, laterale STAR-profil, og
 - 3) De publicerede hastighedsbegrænsninger er annulleret ved det/de specificerede punkt(er).
- f) DESCEND UNRESTRICTED TO (level) or DESCEND TO (level), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTION(S):

- 1) Gå ned til klareret højde; de publicerede højderestriktioner er annulleret;
- 2) Følg den angivne, laterale STAR-profil; og
- 3) De publicerede hastighedsbegrænsninger og af ATC udstedte hastighedsinstruktioner er annulleret.

3.5.3 Hvis der ikke er nogle resterende publicerede højderestriktioner eller hastighedsbegrænsninger på STAR'en, skal fraseologien "DESCEND TO (level)" anvendes.

3.5.4 Når efterfølgende hastighedsinstruktioner udstedes, og hvis den klarerede højde er uændret, skal fraseologien "DESCEND VIA STAR TO (level)" udelades.

3.5.5 Når et ankommende luftfartøj klareres til at fortsætte direkte til et publiceret waypoint på STAR'en, annulleres de hastighedsbegrænsninger og højderestriktioner, som knytter sig til de passerede waypoints. Alle resterende publicerede hastighedsbegrænsninger og højderestriktioner forbliver gældende.

3.5.6 Når et ankommende luftfartøj kursdirigeres eller klareres til at fortsætte til et punkt, som ikke indgår i STAR'en, annulleres alle publicerede hastighedsbegrænsninger og højderestriktioner i STAR'en, og flyvelederen skal:

- a) gentage den klarerede flyvehøjde,
- b) udstede hastigheds- og højderestriktioner efter behov, og

- c) underrette piloten, hvis det forventes, at luftfartøjet efterfølgende vil blive instrueret om at gentilslutte sig STAR'en.

3.5.7 Flyvekontrollinstruktioner til et luftfartøj om at gentilslutte sig en STAR, skal omfatte:

- a) betegnelsen på STAR'en, som skal gentilsluttes, medmindre forudgående meddelelse om gentilslutning er givet i overensstemmelse med pkt. 3.5.6,
- b) den klarerede flyvehøjde indtil gentilslutning af STAR'en i overensstemmelse med pkt. 3.5.2 og 3.5.2.1, og
- c) den position, hvor det forventes at luftfartøjet gentilslutter sig STAR'en.

4. Controller-Pilot Data Link Kommunikation (CPDLC)

4.1 Controller-Pilot Data Link Kommunikation (CPDLC) udøves i det luftrum, indenfor København FIR, som er beskrevet i AIP Danmark, GEN 3.4, pkt. 3.6. Procedurer for udøvelse af CPDLC skal, hvor relevant, være indeholdt i Lokal ATS-instruks.

Tillæg A

Fraseologi (Talekommunikation)

Indhold

0.	Generelt	A2
1.	Phraseologies	A3
1.1	General	A3
1.2	En-route air traffic services	A14
1.3	Arrival and departure air traffic services	A17
1.4	Phraseologies for use on and in the vicinity of the aerodrome	A20
1.5	Phraseologies to be used related to controller–pilot data link communications (CPDLC)	A31
2.	ATS Surveillance service phraseologies	A31
2.1	General ATS surveillance service phraseologies	A31
2.2	Radar in approach control service	A36
2.3	Secondary surveillance radar (SSR) and ADS-B phraseologies	A38
3.	Automatic dependent surveillance – contract (ADS-C) phraseologies	A41
3.1	General ADS-C phraseologies	A41
4.	Alerting phraseologies	A41
4.1	Alerting phraseologies	A41
5.	Air Traffic Flow Management	A42
5.1	ATFM phraseologies	A42
6.	Coordination between ATS-units	A44
6.1	Coordination between ATS-units	A44

0. Generelt

0.1 Regler for anvendelse af efterfølgende fraseologieksempler er anført i ATS-instruks 14, afsnit 2.5 'Anvendelse af luftfartsfraseologi' og kommunikationsprocedurerne skal være i overensstemmelse med som anført i ATS-instruks 14, kapitel 2. 'Talekommunikation'.

0.2 Fraseologieksemplerne er ikke oversat til dansk, da de hovedsageligt vil finde anvendelse i forbindelse med afvikling af IFR-trafik.

Danske fraseologieksempler fremgår af BL 7-14, seneste udgave.

0.3 Fraseologieksemplerne omfatter alene fuld tekst, dvs. uden diverse kaldesignaler m.m. De relevante udtryk/navne/tal m.m. hørende til de **index-ord, der er omsluttet af rund parentes ()** (fx level, time, place, frequency, significant point) **skal** tilføjes pågældende fraseologi, hvorimod det til de **index-ord, der er omsluttet af firkant parentes []** valgfrit **kan** tilføjes.

1. Phraseologies

1.1 General

Omstændigheder	Fraseologi	Anvendes af	
		ATC	FIS
1.1.1 Description of levels (subsequently referred to as "(level)") <i>Note: In circumstances where clarification is required, the word "ALTITUDE" or "HEIGHT" may be included, e.g. 'DESCEND TO ALTITUDE TWO THOUSAND FEET'.</i> ...when passing level information in form of vertical distance from the other traffic	a) FLIGHT LEVEL (<i>number</i>); or b) [HEIGHT] (<i>number</i>) FEET/METRES; c) [ALTITUDE] (<i>number</i>) FEET/METRES; d) (<i>number</i>) FEET/METRES ABOVE (or BELOW).	☒ ☒ ☒ ☒	☒ ☒ ☒ ☒
1.1.2 Level changes, reports and rates ...instruction that a climb (or descent) to a level within the vertical range defined is to commence	a) CLIMB (or DESCEND); <i>followed as necessary by:</i> 1) TO (<i>level</i>); 2) TO AND MAINTAIN BLOCK (<i>level</i>) TO (<i>level</i>); 3) TO REACH (<i>level</i>) AT (or BY) (<i>time or significant point</i>); 4) REPORT LEAVING (or REACHING, or PASSING) (<i>level</i>); 5) AT (<i>number</i>) FEET PER MINUTE (or METRES PER SECOND) [OR GREATER (or OR LESS];	☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒	☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

...for SST (Supersonic Transport) aircraft only	6) REPORT STARTING ACCELERATION (or DECELERATION;	☒	☐
	b) MAINTAIN AT LEAST (<i>number</i>) FEET (or METRES) ABOVE (or BELOW) (aircraft call sign)	☒	☐
	c) REQUEST LEVEL (or FLIGHT LEVEL or ALTITUDE) CHANGE FROM (<i>name of unit</i>) [AT (<i>time or significant point</i>)];	☒	☐
	d) STOP CLIMB (or DESCENT) AT (<i>level</i>);	☒	☐
	e) CONTINUE CLIMB (or DESCENT) TO (<i>level</i>);	☒	☐
	f) EXPEDITE CLIMB (or DESCENT) [UNTIL PASSING (<i>level</i>)];	☒	☐
	g) WHEN READY CLIMB (or DESCEND) TO (<i>level</i>);	☒	☐
	h) EXPECT CLIMB (or DESCENT) AT (<i>time or significant point</i>);	☒	☐
	i)* REQUEST DESCENT AT (<i>time</i>);	*	
...to require action at a specific time or place	j) IMMEDIATELY;	☒	☐
	k) AFTER PASSING (<i>significant point</i>);	☒	☐
	l) AT (<i>time or significant point</i>);	☒	☐
...to require action when convenient	m) WHEN READY (<i>instruction</i>);	☒	☐
...to require an aircraft to climb or descend maintaining own separation and VMC	n) MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC [FROM (<i>level</i>)] [TO (<i>level</i>)];	☒	☐
	o) MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC ABOVE (or BELOW, or TO) (<i>level</i>);	☒	☐
...when there is doubt that an aircraft can comply with a clearance or instruction	p) IF UNABLE (<i>alternative instructions</i>) AND ADVISE;	☒	☐
...when a pilot is unable to comply with a clearance or instruction	q)* UNABLE;	*	
... after a flight crew starts to deviate from any ATC clearance or instruction to comply with an ACAS resolution advisory (RA) (Pilot and controller interchange)	r)* TCAS RA;	*	
	s) ROGER;	☒	☐

... after the response to an ACAS RA is completed and a return to the ATC clearance or instruction is initiated (Pilot and controller interchange)	t)* CLEAR OF CONFLICT, RETURNING TO (<i>assigned clearance</i>);	*	
	u) ROGER (<i>or alternative instructions</i>);	☒	☐
... after the response to an ACAS RA is completed and the assigned ATC clearance or instruction has been resumed (Pilot and controller interchange)	v)* CLEAR OF CONFLICT (<i>assigned clearance</i>) RESUMED;	*	
	w) ROGER (<i>or alternative instructions</i>);	☒	☐
... after an ATC clearance or instruction contradictory to the ACAS RA is received, the flight crew will follow the RA and inform ATC directly (Pilot and controller interchange)	x)* UNABLE, TCAS RA;	*	
	y) ROGER;	☒	☐
...clearance to climb on a SID which has published level and/or speed restrictions, where the pilot is to climb to the cleared level and comply with published level restrictions, follow the lateral profile of the SID, and comply with published speed restrictions or ATC-issued speed control instructions as applicable	z) CLIMB VIA SID TO (<i>level</i>)	☒	☐
...clearance to cancel level restriction(s) of the vertical profile of a SID during climb	aa) [CLIMB VIA SID TO (<i>level</i>)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S)	☒	☐
...clearance to cancel specific level restriction(s) of the vertical profile of a SID during climb	bb) [CLIMB VIA SID TO (<i>level</i>)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT (<i>point(s)</i>)	☒	☐
...clearance to cancel speed restrictions of a SID during climb	cc) [CLIMB VIA SID TO (<i>level</i>)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S)	☒	☐
...clearance to cancel specific speed restrictions of a SID during climb	dd) [CLIMB VIA SID TO (<i>level</i>)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S) AT (<i>point(s)</i>)	☒	☐
...clearance to climb and to cancel level and speed restrictions of a SID	ee) CLIMB UNRESTRICTED TO (<i>level</i>) (<i>or</i>) CLIMB TO (<i>level</i>), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTIONS	☒	☐

...clearance to descend on a STAR which has published level and/or speed restrictions, where the pilot is to descend to the cleared level and comply with published level restrictions, follow the lateral profile of the STAR, and comply with published speed restrictions or ATC-issued speed control instructions	ff) DESCEND VIA STAR TO <i>(level)</i>	☒	☐
...clearance to cancel level restrictions of a STAR during descent	gg) [DESCEND VIA STAR TO <i>(level)</i>], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S)	☒	☐
...clearance to cancel specific level restrictions of a STAR during descent	hh) [DESCEND VIA STAR TO <i>(level)</i>], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT <i>(point(s))</i>	☒	☐
...clearance to cancel speed restrictions of a STAR during descent	ii) [DESCEND VIA STAR TO <i>(level)</i>], CANCEL SPEED RESTRICTION(S)	☒	☐
...clearance to cancel specific speed restrictions of a STAR during descent	jj) [DESCEND VIA STAR TO <i>(level)</i>], CANCEL SPEED RESTRICTION(S) AT <i>(point(s))</i>	☒	☐
...clearance to descend and to cancel speed and level restrictions of a STAR	kk) DESCEND UNRESTRICTED TO <i>(level)</i> or DESCEND TO <i>(level)</i> , CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTIONS	☒	☐
** Denotes pilot transmission			
1.1.3 Minimum fuel ...indication of minimum fuel <i>Note: A flight information service (FIS) unit will not provide information on delay.</i>	a)* MINIMUM FUEL; b) ROGER; [NO DELAY EXPECTED or expect <i>(delay information)</i>] ** Denotes pilot transmission	* ☒	☐ ☐
1.1.4 Transfer of control and/or frequency change	a) CONTACT <i>(unit call sign) (frequency)</i> [NOW]; b) AT <i>(or OVER) (time or place)</i> [or WHEN] [PASSING/LEAVING/REACHING <i>(level)</i>] CONTACT <i>(unit call sign) (frequency)</i> ; c) IF NO CONTACT <i>(instructions)</i> ;	☒ ☒ ☒	☐ ☐ ☐

...to indicate that a certain clearance is given because otherwise a non-equipped and/or non-exempted aircraft would enter airspace of mandatory carriage	j) DUE EIGHT POINT THREE THREE REQUIREMENT. <i>* Denotes pilot transmission</i>	☒	☐
1.1.6 Change of callsign ...to instruct an aircraft to change its type of call sign ... to advise an aircraft to revert to the call sign indicated in the flight plan	a) CHANGE YOUR CALL SIGN TO (<i>new call sign</i>) [UNTIL FURTHER ADVISED]; b) REVERT TO FLIGHT PLAN CALL SIGN (<i>call sign</i>) [AT (<i>significant point</i>)].	☒ ☒	☐ ☐
1.1.7 Traffic information ... to pass traffic information ... to acknowledge traffic information	a) TRAFFIC (<i>information</i>); b) NO REPORTED TRAFFIC; c)* LOOKING OUT; d)* TRAFFIC IN SIGHT; e)* NEGATIVE CONTACT [<i>reasons</i>]; f) [ADDITIONAL] TRAFFIC (<i>direction</i>) BOUND (<i>type of aircraft</i>) (<i>level</i>) ESTIMATED (or OVER) (<i>significant point</i>) AT (<i>time</i>); g) TRAFFIC IS (<i>classification</i>) UNMANNED FREE BALLOON(S) WAS [or ESTIMATED] OVER (<i>place</i>) AT (<i>time</i>) REPORTED (<i>level(s)</i>) [or LEVEL UNKNOWN] MOVING (<i>direction</i>) (<i>other pertinent information, if any</i>). <i>** Denotes pilot transmission</i>	☒ ☒ * * * ☒ ☒	☒ ☒ ☒ ☒
1.1.8 Meteorological conditions	a) [SURFACE] WIND (<i>number</i>) DEGREES (<i>speed</i>) (<i>units</i>); b) WIND AT (<i>level</i>) (<i>number</i>) DEGREES (<i>number</i>) KNOTS (or KILOMETRES PER HOUR);	☒ ☒	☒ ☒

	<i>Note: Wind is always expressed by giving the mean direction and speed and any significant variations thereof.</i>	☒	☒
	c) VISIBILITY (distance) (units) [direction];	☒	☒
	d) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY (number)] (distance) (units);	☒	☒
	e) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) RUNWAY (number) NOT AVAILABLE (or NOT REPORTED);	☒	☒
...for multiple RVR observations	f) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY (number)] (first position) (distance) (units), (second position) (distance) (units), (third position) (distance) (units);	☒	☒
	<i>Note 1: Multiple RVR observations are always representative of the touchdown zone, midpoint zone and the roll-out/stop end zone respectively.</i> <i>Note 2: Where report for three locations are given, the indication of these locations may be omitted, provided that the reports are passed in the order of touchdown zone, followed by the midpoint zone and ending the roll-out/stop end zone report.</i>		
... in the event that RVR information on any one position is not available this information will be included in the appropriate sequence	g) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY (number)] (first position) (distance) (units), (second position) NOT AVAILABLE, (third position) (distance) (units);	☒	☒
	h) PRESENT WEATHER (details);	☒	☒
	i) CLOUD (amount, [(type)] and height of base) (units) (or SKY CLEAR);	☒	☒
	j) CAVOK;	☒	☒
	<i>Note: Pronounced CAV-O-KAY.</i>		
	k) TEMPERATURE [MINUS] (number) (and/or DEWPOINT [MINUS] (number));	☒	☒
	l) QNH (number) [units];	☒	☒
	m) QFE (number) [(units)];	☒	☒
	n) (aircraft type) REPORTED (description) ICING (or TURBULENCE) [IN CLOUD] (area) (time);	☒	☒
	o) REPORT FLIGHT CONDITIONS;	☒	☒

...information to a pilot changing from IFR flight to VFR flight where it is likely that flight in VMC cannot be maintained	p) INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS REPORTED (or FORECAST) IN THE VICINITY OF <i>(location)</i> .	☒	☒
1.1.9 Position reporting ... to omit position reports until a specified position	a) NEXT REPORT AT <i>(significant point)</i> ; b) OMIT POSITION REPORTS [UNTIL <i>(specify)</i>]; c) RESUME POSITION REPORTING.	☒ ☒ ☒	☐ ☐ ☐
1.1.10 Additional reports ... to request a report at a specified place or distance ... to report at a specified place or distance ... to request a report of present position ...to report present position	a) REPORT PASSING <i>(significant point)</i> ; b) REPORT <i>(distance)</i> MILES (GNSS or DME) FROM <i>(name of DME station)</i> (or <i>significant point</i>); c)* <i>(distance)</i> MILES (GNSS or DME) FROM <i>(name of DME station)</i> (or <i>significant point</i>); d) REPORT PASSING <i>(three digits)</i> RADIAL <i>(name of VOR)</i> VOR; e) REPORT (GNSS or DME) DISTANCE FROM <i>(significant point)</i> or <i>(name of DME station)</i> ; f)* <i>(distance)</i> MILES (GNSS or DME FROM <i>(name of DME station)</i> (or <i>significant point</i>). ** Denotes pilot transmission	☒ ☒ * ☒ ☒ *	☒ ☒ ☒ ☒
1.1.11 Aerodrome information <i>Note: This information is provided for runway thirds or the full runway, as applicable.</i>	a) [(<i>location</i>)] RUNWAY (<i>number</i>) SURFACE CONDITION [CODE (<i>three-digit number</i>)]; followed as necessary by: 1) ISSUED AT (<i>date and time UTC</i>);	☒	☒

<i>Note: Not applicable in Denmark.</i>	2) DRY, <i>or</i> WET ICE, <i>or</i> WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW, <i>or</i> DRY SNOW, <i>or</i> DRY SNOW ON TOP OF ICE, <i>or</i> WET SNOW ON TOP OF ICE, <i>or</i> ICE, <i>or</i> SLUSH, <i>or</i> STANDING WATER, <i>or</i> COMPACTED SNOW, <i>or</i> WET SNOW, <i>or</i> DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW, <i>or</i> WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW, <i>or</i> WET <i>or</i> SLIPPERY WET <i>or</i> SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY <i>or</i> FROST; 3) DEPTH (<i>depth of deposit</i>) MILLIMETRES <i>or</i> NOT REPORTED); 4) COVERAGE (<i>number</i>) PER CENT <i>or</i> NOT REPORTED); 5) ESTIMATED SURFACE FRICTION (GOOD, <i>or</i> GOOD TO MEDIUM, <i>or</i> MEDIUM, <i>or</i> MEDIUM TO POOR, <i>or</i> POOR, <i>or</i> LESS THAN POOR); 6) AVAILABLE WIDTH (<i>number</i>) METRES; 7) LENGTH REDUCED TO (<i>number</i>) METRES; 8) DRIFTING SNOW; 9) LOOSE SAND; 10) CHEMICALLY TREATED; 11) SNOWBANK (<i>number</i>) METRES [LEFT, <i>or</i> RIGHT, <i>or</i> LEFT AND RIGHT] [OF <i>or</i> FROM] CENTRE LINE; 12) TAXIWAY (<i>identification of taxiway</i>) SNOWBANK (<i>number</i>) METRES [LEFT, <i>or</i> RIGHT, <i>or</i> LEFT AND RIGHT] [OF <i>or</i> FROM] CENTRE LINE; 13) ADJACENT SNOWBANKS; 14) TAXIWAY (<i>identification of taxiway</i>) POOR; 15) APRON (<i>identification of apron</i>) POOR; 16) Plain-language remarks;	
--	---	--

1.1.13 Reduced vertical separation minimum (RVSM) operations ... to ascertain RVSM approval status of an aircraft ...to report RVSM approved status ... to report RVSM non-approval status followed by supplementary information ... to deny ATC clearance into RVSM airspace ... to report when severe turbulence affects the capability of an aircraft to maintain the height-keeping requirements for RVSM ... to report that the equipment of an aircraft has degraded below minimum aviation system performance standards ... to request an aircraft to provide information as soon as RVSM-approved status has been regained or the pilot is ready to resume RVSM operations ... to request confirmation that an aircraft has regained RVSM-approved status or a pilot is ready to resume RVSM operations ...to report ability to resume RVSM operations after an equipment or weather-related contingency	a) CONFIRM RVSM APPROVED; b)* AFFIRM RVSM; c) NEGATIVE RVSM [(supplementary information, e.g. State aircraft)]; d) UNABLE ISSUE CLEARANCE INTO RVSM AIRSPACE, MAINTAIN [or DESCEND TO, or CLIMB TO] (level); e)* UNABLE RVSM DUE TURBULENCE; f)* UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT; g) REPORT WHEN ABLE TO RESUME RVSM; h) CONFIRM ABLE TO RESUME RVSM; i)* READY TO RESUME RVSM. <i>** Denotes pilot transmission.</i>	☒ * * ☒ * * ☒ ☒ *	☐ ☐ ☐ ☐
1.1.14 GNSS service status	a)* GNSS REPORTED UNRELIABLE (or GNSS MAY NOT BE AVAILABLE [DUE TO INTERFERENCE]);	☒	☒

	1) IN THE VICINITY OF (<i>location</i>) (<i>radius</i>) [BETWEEN (<i>levels</i>)]; <i>or</i> 2) IN THE AREA OF (<i>description</i>) (<i>or</i> IN (<i>name</i>) FIR) [BETWEEN (<i>levels</i>)]; b) BASIC GNSS (<i>or</i> SBAS, <i>or</i> GBAS) UNAVAILABLE FOR (<i>specify operation</i>) [FROM (<i>time</i>) TO (<i>time</i>) (<i>or</i> UNTIL FURTHER NOTICE)]; c)* BASIC GNSS UNAVAILABLE [DUE TO (<i>reason e.g.</i> LOSS OF RAIM <i>or</i> RAIM ALERT)]; d)* GBAS (<i>or</i> SBAS) UNAVAILABLE; e) CONFIRM GNSS NAVIGATION; and f)* AFFIRM GNSS NAVIGATION. <i>** Denotes pilot transmission.</i>	☒ * * ☒ *	☒ ☒
1.1.15 RNAV ...RNAV arrival or departure procedure cannot be accepted by the pilot ...pilot is unable to comply with an assigned terminal area procedure ...ATC unable to assign an RNAV arrival or departure procedure requested by the pilot due to the type of on-board RNAV equipment ...ATC unable to assign an arrival or departure procedure requested by the pilot ...confirmation whether a specific RNAV arrival or departure procedure can be accepted ...informing ATC of RNAV degradation or failure ...informing ATC of no RNAV capability	a*) UNABLE (<i>designator</i>) DEPARTURE [<i>or</i> ARRIVAL] DUE RNAV TYPE; b)* UNABLE (<i>designator</i>) DEPARTURE [<i>or</i> ARRIVAL] (<i>reasons</i>); c) UNABLE TO ISSUE (<i>designator</i>) DEPARTURE [<i>or</i> ARRIVAL] DUE RNAV TYPE; d) UNABLE TO ISSUE (<i>designator</i>) DEPARTURE [<i>or</i> ARRIVAL] (<i>reasons</i>); e) ADVISE IF ABLE (<i>designator</i>) DEPARTURE [<i>or</i> ARRIVAL]; f)* (<i>aircraft call sign</i>) UNABLE RNAV DUE EQUIPMENT; g)* (<i>aircraft call sign</i>) NEGATIVE RNAV; <i>** Denotes pilot transmission.</i>	* * ☒ ☒ ☒ * *	☐ ☐ ☐

1.1.16 Degradation of aircraft navigation performance	* UNABLE RNP (<i>specify type</i>) (or RNAV) [DUE TO (<i>reason e.g. LOSS OF RAIM or RAIM ALERT</i>)]. ** Denotes pilot transmission.	*	
1.2 En-route air traffic services			
1.2.1 Issuance of a clearance	a) (<i>name of unit</i>) CLEARS (<i>aircraft call sign</i>); b) (<i>aircraft call sign</i>) CLEARED TO; c) RECLEARED (<i>amended clearance details</i>) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED]; d) RECLEARED (<i>amended route portion</i>) TO (<i>significant point of original route</i>) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED]; e) ENTER CONTROLLED AIRSPACE (or CONTROL ZONE) [VIA (<i>significant point or route</i>)] AT (<i>level</i>) [AT (<i>time</i>)]; f) LEAVE CONTROLLED AIRSPACE (or CONTROL ZONE) [VIA (<i>significant point or route</i>)] AT (<i>level</i>) (or CLIMBING TO (<i>level</i>), or DESCENDING TO (<i>level</i>)); g) JOIN (<i>specify</i>) AT (<i>significant point</i>) AT (<i>level</i>) [AT (<i>time</i>)].	☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒	☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
1.2.2 Indication of route and clearance limit	a) FROM (<i>location</i>) TO (<i>location</i>); b) TO (<i>location</i>), <i>followed as necessary by:</i> 1) DIRECT; 2) VIA (<i>route and/or significant points</i>); 3) FLIGHT PLANNED ROUTE;	☒ ☒ ☒ ☒ ☒	☐ ☐ ☐ ☐ ☐

Note: Betingelser forbundet med anvendelse af fraseologien fremgår af ATS-instruks 3 pkt. 6.2.3.

	4) VIA (distance) DME ARC (direction) OF (name of DME station);	☒	☐
	c) (route) NOT AVAILABLE DUE (reason) ALTERNATIVE[S] IS/ARE (routes) ADVISE.	☒	☐
1.2.3 Maintenance of specified levels	<i>Note: The term "MAINTAIN" is not to be used in lieu of "DESCEND" or "CLIMB" when instructing an aircraft to change level.</i> a) MAINTAIN (level) [TO (significant point)]; b) MAINTAIN (level) UNTIL PASSING (significant point or); c) MAINTAIN (level) UNTIL (minutes) AFTER PASSING (significant point); d) MAINTAIN (level) UNTIL (time); e) MAINTAIN (level) UNTIL ADVISED BY (name of unit); f) MAINTAIN (level) UNTIL FURTHER ADVISED; g) MAINTAIN (level) WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE; h) MAINTAIN BLOCK (level) TO (level).	☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒	☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
1.2.4 Specification of cruising levels	a) CROSS (significant point) AT (or ABOVE, or BELOW) (level); b) CROSS (significant point) AT (time) OR LATER (or BEFORE) AT (level); c) CRUISE CLIMB BETWEEN (level/s) (or ABOVE (level)); d) CROSS (distance) MILES, (GNSS or DME) [(direction)] OF (name of DME station) DME AT (or ABOVE, or BELOW) (level).	☒ ☒ ☒ ☒	☐ ☐ ☐ ☐
1.2.5 Emergency descent	a) EMERGENCY DESCENT (intentions);	*	

<i>Note: FIC and AFIS units are entitled only to provide information, and to relay clearances and instructions on behalf of ATC units.</i>	b) ATTENTION ALL AIRCRAFT IN THE VICINITY OF [or AT] (<i>significant point or location</i>) EMERGENCY DESCENT IN PROGRESS FROM (<i>level</i>) (<i>followed as necessary by specific instructions, clearances, traffic information, etc.</i>). <i>** Denotes pilot transmission.</i>	☒	☒
1.2.6 If clearance cannot be issued immediately upon request	EXPECT CLEARANCE (<i>or type of clearance</i>) AT (<i>time</i>).	☒	☐
1.2.7 When clearance for deviation cannot be issued	UNABLE, TRAFFIC (<i>direction</i>) BOUND (<i>type of aircraft</i>) (<i>level</i>) ESTIMATED (<i>or OVER</i>)(<i>significant point</i>) AT (<i>time</i>) CALL SIGN (<i>call sign</i>) ADVISE INTENTIONS.	☒	☐
1.2.8 Separation instructions <i>Note: When used to apply a lateral VOR/ GNSS separation confirmation of zero offset is required.</i>	a) CROSS (<i>significant point</i>) AT (<i>time</i>) [OR LATER (<i>or OR BEFORE</i>)]; b) ADVISE IF ABLE TO CROSS (<i>significant point</i>) AT (<i>level or time</i>); c) MAINTAIN MACH (<i>number</i>) [OR GREATER (<i>or OR LESS</i>)] [UNTIL (<i>significant point</i>)]; d) DO NOT EXCEED MACH (<i>number</i>); e) CONFIRM ESTABLISHED ON THE TRACK BETWEEN (<i>significant point</i>) AND (<i>significant point</i>) [WITH ZERO OFFSET]; f)* ESTABLISHED ON THE TRACK BETWEEN (<i>significant point</i>) AND (<i>significant point</i>) [WITH ZERO OFFSET]; g) MAINTAIN TRACK BETWEEN (<i>significant point</i>) AND (<i>significant point</i>). REPORT ESTABLISHED ON THE TRACK; h)* ESTABLISHED ON THE TRACK; i) CONFIRM ZERO OFFSET; j)* AFFIRM ZERO OFFSET.	☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☐ ☐ ☒ ☐	☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

	** Denotes pilot transmission.		
1.2.9 Instructions associated with flying a track (offset), parallel to the cleared route	a) ADVISE IF ABLE TO PROCEED PARALLEL OFFSET; b) PROCEED OFFSET (<i>distance</i>) RIGHT/ LEFT OF (<i>route</i>) (<i>track</i>) [CENTRE LINE] [AT (<i>significant point or time</i>)] [UNTIL (<i>significant point or time</i>)]; c) CANCEL OFFSET (<i>instructions to rejoin cleared flight route or other information</i>).	☒ ☒ ☒	☐ ☐ ☐
1.2.10 Relaying clearances, instructions and information ...confirmation or otherwise of the readback of clearance or instruction	a) (<i>ATC unit</i>) CLEARs (<i>or INSTRUCTS</i>) (<i>or INFORMS</i>) (<i>details of the clearance, instructions or information</i>); b) [THAT IS] CORRECT (<i>or NEGATIVE</i>) [I SAY AGAIN (<i>ATC unit</i>) CLEARs (<i>or INSTRUCTS</i>) (<i>details of the clearance or the instruction</i>)].	☒ ☒	☒ ☒
1.3 Arrival and departure air traffic services			
1.3.1 Departure instructions	a) [AFTER DEPARTURE] TURN RIGHT (<i>or LEFT</i>) HEADING (<i>three digits</i>) (<i>or CONTINUE RUNWAY HEADING</i>) (<i>or TRACK EXTENDED CENTRE LINE</i>) TO (<i>level or significant point</i>) [(<i>other instructions as required</i>)]; b) AFTER REACHING (<i>or PASSING</i>) (<i>level or significant point</i>) (<i>instructions</i>); c) TURN RIGHT (<i>or LEFT</i>) HEADING (<i>three digits</i>) TO (<i>level</i>) [TO INTERCEPT (<i>track, route, airway, etc.</i>)]; d) (<i>standard departure name and number</i>) DEPARTURE;	☒ ☒ ☒ ☒	☐ ☐ ☐ ☐

<i>Note: Betingelser forbundet med anvendelse af fraseologien fremgår af ATS-instruks 3 pkt. 6.2.3.</i>	e) TRACK (<i>three digits</i>) DEGREES [MAGNETIC (<i>or TRUE</i>)] TO (<i>or FROM</i>) (<i>significant point</i>) (UNTIL (<i>time</i>), <i>or</i> REACHING (<i>fix or significant point or level</i>)) [BEFORE PROCEEDING ON COURSE];	☒	☐
	f) CLEARED (<i>designation</i>) DEPARTURE;	☒	☐
	g) CLEARED DIRECT (<i>waypoint</i>), CLIMB TO (<i>level</i>), EXPECT TO REJOIN SID [(<i>SID designator</i>)] [AT (<i>waypoint</i>)] <i>then</i> REJOIN SID [(<i>SID designator</i>)] [AT (<i>waypoint</i>)]	☒	☐
	h) CLEARED DIRECT (<i>waypoint</i>), CLIMB TO (<i>level</i>) <i>then</i> REJOIN SID [(<i>SID designator</i>)] [AT (<i>waypoint</i>)]	☒	☐

1.3.2 Approach instructions <i>Note: Betingelser forbundet med anvendelse af fraseologien fremgår af ATS-instruks 3 pkt. 6.2.3.</i> ...clearance to proceed direct with advance notice of a future instruction to rejoin the STAR	a) CLEARED (<i>designation</i>) ARRIVAL;	☒	☐
	b) CLEARED TO (<i>clearance limit</i>) (<i>designation</i>);	☒	☐
	c) CLEARED (<i>or PROCEED</i>) (<i>details of route to Pbe followed</i>);	☒	☐
	d) CLEARED DIRECT (<i>waypoint</i>), DESCEND TO (<i>level</i>), EXPECT TO REJOIN STAR [(<i>STAR designator</i>)] AT (<i>waypoint</i>); <i>then</i> REJOIN STAR [(<i>STAR designator</i>)] [AT (<i>waypoint</i>)]	☒	☐
	e) CLEARED DIRECT (<i>waypoint</i>), DESCEND TO (<i>level</i>) <i>then</i> REJOIN STAR [(<i>STAR designator</i>)] [AT (<i>waypoint</i>)]	☒	☐

<i>Note: The instrument approach procedure identification in the aeronautical chart is used to specify the type of approach. Where the identification uses a parenthetical suffix to include exceptional conditions, e.g. "(LNAV/VNAV only)" or "(AR)" etc., the text in the parentheses does not form part of the ATC clearance.</i>	f) CLEARED <i>(type of approach)</i> APPROACH [RUNWAY <i>(number)</i>];	☒	☐
	g) CLEARED <i>(type of approach)</i> RUNWAY <i>(number)</i> FOLLOWED BY CIRCLING TO RUNWAY <i>(number)</i> ;	☒	☐
	h) CLEARED APPROACH [RUNWAY <i>(number)</i>];	☒	☐
	i) COMMENCE APPROACH AT <i>(time)</i> ;	☒	☐
	j)* REQUEST STRAIGHT-IN [<i>(type of approach)</i>] APPROACH [RUNWAY <i>(number)</i>];	*	
	k) CLEARED STRAIGHT-IN [<i>(type of approach)</i>] APPROACH [RUNWAY <i>(number)</i>];	☒	☐
	l) REPORT VISUAL;	☒	☐
	m) REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT;	☒	☐
	n)* REQUEST VISUAL APPROACH;	*	
	o) CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY <i>(number)</i> ;	☒	☐
	p) ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL APPROACH RUNWAY <i>(number)</i> ;	☒	☐
	q) CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY <i>(number)</i> , MAINTAIN OWN SEPARATION FROM PRECEDING <i>(aircraft type and wake turbulence category as appropriate)</i> [CAUTION WAKE TURBULENCE];	☒	☐
	r) REPORT <i>(significant point)</i> [OUTBOUND, or INBOUND];	☒	☐
	s) REPORT COMMENCING PROCEDURE TURN;	☒	☐
	t)* REQUEST VMC DESCENT;	*	
	u) MAINTAIN OWN SEPARATION;	☒	☐

	v) MAINTAIN VMC; w) ARE YOU FAMILIAR WITH <i>(name)</i> APPROACH PROCEDURE; x)* REQUEST <i>(type of approach)</i> APPROACH [RUNWAY <i>(number)</i>]; <i>** Denotes pilot transmission.</i>	☒	☐
	w) ARE YOU FAMILIAR WITH <i>(name)</i> APPROACH PROCEDURE;	☒	☐
	x)* REQUEST <i>(type of approach)</i> APPROACH [RUNWAY <i>(number)</i>];	*	
	<i>** Denotes pilot transmission.</i>		
1.3.3 Holding clearances			
...visual	a) HOLD VISUAL [OVER] <i>(position)</i> , (or BETWEEN <i>(two prominent landmarks)</i>);	☒	☐
...published holding procedure over a facility or a fix	b) CLEARED (or PROCEED) TO <i>(significant point, name of facility or fix)</i> [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO)] <i>(level)</i> [HOLD [(<i>direction</i>)] AS PUBLISHED] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT <i>(time)</i> ;	☒	☐
	c)* REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS;	*	
...when a detailed holding clearance is required	d) CLEARED (or PROCEED) TO <i>(significant point, name of facility or fix)</i> [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO)] <i>(level)</i> HOLD [(<i>direction</i>)] [(<i>specified</i>) RADIAL, COURSE, INBOUND TRACK <i>(three digits)</i> DEGREES] [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] [OUTBOUND TIME <i>(number)</i> MINUTES] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT <i>(time)</i> (<i>additional instructions, if necessary</i>);	☒	☐
	e) CLEARED TO THE <i>(three digits)</i> RADIAL OF THE <i>(name)</i> VOR AT <i>(distance)</i> DME FIX [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO)] <i>(level)</i> HOLD (<i>direction</i>) [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] [OUTBOUND TIME <i>(number)</i> MINUTES] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT <i>(time)</i> (<i>additional instructions, if necessary</i>);	☒	☐
	f) CLEARED TO THE <i>(three digits)</i> RADIAL OF THE <i>(name)</i> VOR AT <i>(distance)</i> DME FIX [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO)] <i>(level)</i> HOLD BETWEEN <i>(distance)</i> AND <i>(distance)</i> DME [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT <i>(time)</i> (<i>additional instructions, if necessary</i>).	☒	☐

		**) Denotes pilot transmission.		
1.3.4 Expected approach time		a) NO DELAY EXPECTED; b) EXPECTED APPROACH TIME (time); c) REVISED EXPECTED APPROACH TIME (time); d) DELAY NOT DETERMINED (reasons).	☒ ☒ ☒ ☒	☐ ☐ ☐ ☐
1.4 Phraseologies for use on and in the vicinity of the aerodrome				
1.4.1 Identification of aircraft		SHOW LANDING LIGHTS.	☒	☒
1.4.2 Acknowledgement by visual means		a) ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS (or RUDDER); b) ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS; c) ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS.	☒ ☒ ☒	☒ ☒ ☒
1.4.3 Starting procedures				
... to request permission to start engines		a)* [aircraft location] REQUEST START UP; b)* [aircraft location] REQUEST START UP, INFORMATION (ATIS identification);	* *	
...ATC response		c) START UP APPROVED; d) START UP AT (time); e) EXPECT START UP AT (time); f) START UP AT OWN DISCRETION; g) EXPECT DEPARTURE (time) START UP AT OWN DISCRETION.	☒ ☒ ☒ ☒ ☒	☐ ☐ ☐ ☐ ☐
		**) Denotes pilot transmission.		

1.4.4 Pushback procedures ...aircraft request ...ATC response	a*) [<i>aircraft location</i>] REQUEST PUSH BACK; b) PUSHBACK APPROVED; c) STAND BY; d) PUSHBACK AT OWN DISCRETION; e) EXPECT (<i>number</i>) MINUTES DELAY DUE (<i>reason</i>). <i>** Denotes pilot transmission.</i>	* ☒ ☒ ☒ ☒	 ☐ ☐ ☐ ☐
1.4.5 Towing procedures ...ATC response	a)† REQUEST TOW [<i>company name</i>] (<i>aircraft type</i>) FROM (<i>location</i>) TO (<i>location</i>); b) TOW APPROVED VIA (<i>specific routing to be followed</i>); c) HOLD POSITION; d) STAND BY. <i>† Denotes transmission from aircraft/tow vehicle combination.</i>	† ☒ ☒ ☒	† ☒ ☒ ☒
1.4.6 To request time check and/or aerodrome data for departure ...when no ATIS broadcast is available <i>Note: If multiple visibility and RVR observations are available, those that represent the roll-out/stop end zone should be used for take-off.</i>	a)* REQUEST TIME CHECK; b) TIME (<i>time</i>); c*) REQUEST DEPARTURE INFORMATION; d) RUNWAY (<i>number</i>), WIND (<i>direction and speed</i>) (<i>units</i>) QNH (or QFE) (<i>number</i>) [(<i>units</i>)] TEMPERATURE [MINUS] (<i>number</i>), [VISIBILITY (<i>distance</i>) (<i>units</i>) (or RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR (<i>distance</i>) (<i>units</i>))] [TIME (<i>time</i>)]. <i>** Denotes pilot transmission.</i>	* ☒ * ☒	 ☒ ☒
1.4.7 Taxi procedures ... for departure	a)* [<i>aircraft type</i>] [<i>wake turbulence category if "super" or "heavy"</i>] [<i>aircraft location</i>] REQUEST TAXI [<i>intentions</i>];	*	

...where detailed taxi instructions are required	b)* <i>[aircraft type] [wake turbulence category if "super" or "heavy"] [aircraft location] (flight rules) TO (aerodrome of destination) REQUEST TAXI [intentions];</i>	*		
	c) TAXI TO HOLDING POINT <i>[number]</i> RUNWAY <i>(number)</i> [HOLD SHORT OF RUNWAY <i>(number)</i> (or CROSS RUNWAY <i>(number)</i>)] [TIME <i>(time)</i>];	☒	☐	
	d)* <i>[aircraft type] [wake turbulence category if "super" or "heavy"] (aircraft location) REQUEST DETAILED TAXI INSTRUCTIONS;</i>	*		
...where aerodrome information is not available from an alternative source such as ATIS	e) TAXI TO HOLDING POINT <i>[number]</i> [RUNWAY <i>(number)</i>] VIA <i>(specific route to be followed)</i> [TIME <i>(time)</i>]; [HOLD SHORT OF RUNWAY <i>(number)</i> (or CROSS RUNWAY <i>(number)</i>)];	☒	☐	
	f) TAXI TO HOLDING POINT <i>[number]</i> (followed by aerodrome information as applicable) [TIME <i>(time)</i>];	☒	☐	
	g) TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND) LEFT (or RIGHT);	☒	☐	
	h) TAXI VIA <i>(identification of taxiway)</i> ;	☒	☐	
	i) TAXI VIA RUNWAY <i>(number)</i> ;	☒	☐	
	j) TAXI TO TERMINAL (or other location e.g. GENERAL AVIATION AREA) [STAND <i>(number)</i>];	☒	☐	
	... for helicopter operations			
	k)* REQUEST AIR-TAXIING FROM (or VIA) TO <i>(location or routing as appropriate)</i> ;	*		
	l) AIR-TAXI TO (or VIA) <i>(location or routing as appropriate)</i> [CAUTION <i>(dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.)</i>];	☒	☐	
	m) AIR TAXI VIA <i>(direct, as requested, or specified route)</i> TO <i>(location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway)</i> AVOID <i>(aircraft or vehicles or personnel)</i> ;	☒	☐	
...after landing	n*) REQUEST BACKTRACK	*		
	o) BACKTRACK APPROVED;	☒	☐	
	p) BACKTRACK RUNWAY <i>(number)</i> ;	☒	☐	

...general	q) <i>[aircraft location]</i> REQUEST TAXI TO (<i>destination on aerodrome</i>); r) TAXI STRAIGHT AHEAD; s) TAXI WITH CAUTION; t) GIVE WAY TO (<i>description and position of other aircraft</i>); u)* GIVING WAY TO (<i>traffic</i>); v)* TRAFFIC (<i>or type of aircraft</i>) IN SIGHT; w) TAXI INTO HOLDING BAY; x) FOLLOW (<i>description of other aircraft or vehicle</i>); y) VACATE RUNWAY; z)* RUNWAY VACATED; aa) EXPEDITE TAXI [<i>reason</i>]; bb)*EXPEDITING; cc) [CAUTION] TAXI SLOWER [<i>reason</i>]; dd)*SLOWING DOWN. <i>** Denotes pilot transmission.</i>	* ☒ ☒ ☒ * * ☒ ☒ ☒ * ☒ *	☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
1.4.8 Holding (on ground) ... to hold not closer to a runway than specified	a) HOLD (<i>direction</i>) OF (<i>position, runway number, etc.</i>)¹⁾; b) HOLD POSITION¹⁾; c) HOLD (<i>distance</i>) FROM (<i>position</i>)¹⁾; d) HOLD SHORT OF (<i>position</i>)¹⁾; e)* HOLDING; f)* HOLDING SHORT. ¹⁾ Requires specific acknowledgement from the pilot. <i>** Denotes pilot transmission. The procedure words ROGER and WILCO are insufficient acknowledgement of the instructions HOLD, HOLD POSITION and HOLD SHORT OF (position). In each case the acknowledgement shall be the phraseology HOLDING or HOLDING SHORT, as appropriate.</i>	☒ ☒ ☒ ☒ * *	☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

1.4.9 To cross a runway a)* REQUEST CROSS RUNWAY (<i>number</i>); <i>Note: If the control tower is unable to see the crossing aircraft (e.g. night, low visibility, etc.), the instruction should always be accompanied by a request to report when the aircraft has vacated the runway.</i> b) CROSS RUNWAY (<i>number</i>) [REPORT VACATED]; c) EXPEDITE CROSSING RUNWAY (<i>number</i>) TRAFFIC (<i>aircraft type</i>) (<i>distance</i>) MILES (<i>or</i>) KILOMETRES) FINAL; d) TAXI TO HOLDING POINT [<i>number</i>] [RUNWAY (<i>number</i>)] VIA (<i>specific route to be followed</i>), [HOLD SHORT OF RUNWAY (<i>number</i>)] <i>or</i> [CROSS RUNWAY (<i>number</i>)]; e) REPORT RUNWAY (<i>number</i>) VACATED; f)* RUNWAY VACATED. <i>Note: The pilot will, when requested, report "RUNWAY VACATED" when the entire aircraft is beyond the relevant runway-holding position.</i> <i>** Denotes pilot transmission</i>	a)* REQUEST CROSS RUNWAY (<i>number</i>); <i>Note: If the control tower is unable to see the crossing aircraft (e.g. night, low visibility, etc.), the instruction should always be accompanied by a request to report when the aircraft has vacated the runway.</i> b) CROSS RUNWAY (<i>number</i>) [REPORT VACATED]; c) EXPEDITE CROSSING RUNWAY (<i>number</i>) TRAFFIC (<i>aircraft type</i>) (<i>distance</i>) MILES (<i>or</i>) KILOMETRES) FINAL; d) TAXI TO HOLDING POINT [<i>number</i>] [RUNWAY (<i>number</i>)] VIA (<i>specific route to be followed</i>), [HOLD SHORT OF RUNWAY (<i>number</i>)] <i>or</i> [CROSS RUNWAY (<i>number</i>)]; e) REPORT RUNWAY (<i>number</i>) VACATED; f)* RUNWAY VACATED. <i>** Denotes pilot transmission</i>	* ☑ ☑ ☑ ☑ *	☐ ☐ ☐ ☑
1.4.10 Preparation for take-off ... clearance to enter runway and await take-off clearance ... conditional clearance	a) UNABLE TO ISSUE (<i>designator</i>) DEPARTURE (<i>reasons</i>); b) REPORT WHEN READY [FOR DEPARTURE]; c) ARE YOU READY [FOR DEPARTURE]?; d) ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE?; e)* READY; f) LINE UP [AND WAIT]; g) LINE UP RUNWAY (<i>number</i>)¹⁾; h) LINE UP. BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE; i) (<i>condition</i>) LINE UP (<i>brief reiteration of the condition</i>);	☑ ☑ ☑ ☑ * ☑ ☑ ☑ ☑	☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

... acknowledgement of a conditional clearance	j)* (condition) LINING UP (brief reiteration of the condition);	*	
...confirmation or otherwise of the readback of a conditional clearance	k) [THAT IS] CORRECT (or NEGATIVE [I SAY AGAIN] (as appropriate)).	☒	☐
...request for departure from an intersection take-off position	l)* REQUEST DEPARTURE FROM RUNWAY (number), INTERSECTION (designation or name of intersection);	*	
...approval of requested departure from an intersection take-off position	m) APPROVED, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY (number), INTERSECTION (designation or name of intersection);	☒	☐
...denial of requested departure from an intersection take-off position	n) NEGATIVE, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY (number), INTERSECTION (designation or name of intersection);	☒	☐
...ATC-initiated intersection take-off	o) ADVISE ABLE TO DEPART FROM RUNWAY (number), INTERSECTION (designation or name of intersection);	☒	☐
...advising take-off run available from an intersection take-off position	p) TORA RUNWAY (number), FROM INTERSECTION (designation or name of intersection), (distance) METRES; Note: 'TORA' is pronounced 'TOR-AH'.	☒	☐
...issuing multiple line-up instruction	q)* LINE UP AND WAIT RUNWAY (number), INTERSECTION (name of intersection), (essential local traffic information);	☒	☐
...request for a visual departure Note: Procedure not applied in Denmark, Faroe Islands and Greenland.	r)* REQUEST VISUAL DEPARTURE [DIRECT] TO/UNTIL (navaid, waypoint, altitude);	se noten	
...ATS-initiated visual departure Note: Procedure not applied in Denmark, Faroe Islands and Greenland.	s) ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL DEPARTURE [DIRECT] TO/UNTIL (navaid, waypoint/altitude);	se noten	
...clearance for visual departure Note: Procedure not applied in Denmark, Faroe Islands and Greenland	t) VISUAL DEPARTURE RUNWAY (number) APPROVED, TURN LEFT/RIGHT [DIRECT] TO (navaid, heading, waypoint) [MAINTAIN VISUAL REFERENCE UNTIL (altitude)];	se noten	

...read-back of visual departure clearance <i>Note: Procedure not applied in Denmark, Faroe Islands and Greenland.</i>	u)* VISUAL DEPARTURE TO/UNTIL (<i>navaid, waypoint/altitude</i>). “*” Denotes pilot transmission ¹⁾ When there is the possibility of confusion during multiple runway operations.	se noten	
1.4.11 Take-off clearance ...when reduced runway separation is used ... when take-off clearance has not been complied with ... to cancel a take-off clearance ...to stop a take-off after an aircraft has commenced take-off roll ...for helicopter operations	a) RUNWAY (<i>number</i>) CLEARED FOR TAKE-OFF [REPORT AIRBORNE]; b) (<i>traffic information</i>) RUNWAY (<i>number</i>) CLEARED FOR TAKE-OFF; c) TAKE OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY [(<i>instructions</i>)]; d) TAKE OFF IMMEDIATELY OR HOLD SHORT OF RUNWAY; e) HOLD POSITION, CANCEL TAKE-OFF I SAY AGAIN CANCEL TAKE-OFF (<i>reasons</i>); f)* HOLDING; g) STOP IMMEDIATELY [(<i>repeat aircraft call sign</i>) STOP IMMEDIATELY]; h)* STOPPING; i) CLEARED FOR TAKE-OFF [FROM (<i>location</i>)] (<i>present position, taxiway, final approach and take-off area, runway and number</i>); j)* REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS; k) AFTER DEPARTURE TURN RIGHT (<i>or LEFT, or CLIMB</i>) (<i>instructions as appropriate</i>). “*” Denotes pilot transmission. HOLDING and STOPPING are the procedural responses to e) and g) respectively.	☒	☐
1.4.12 Turn or climb instructions after take-off	a)* REQUEST RIGHT (<i>or LEFT</i>) TURN;	*	

...to request airborne time ...heading to be followed ... when a specific track is to be followed	b) RIGHT (or LEFT) TURN APPROVED;	☒	☐
	c) WILL ADVISE LATER FOR RIGHT (or LEFT) TURN;	☒	☐
	d) REPORT AIRBORNE;	☒	☒
	e) AIRBORNE (time);	☒	☒
	f) AFTER PASSING (level) (instructions);	☒	☐
	g) CONTINUE RUNWAY HEADING (instructions);	☒	☐
	h) TRACK EXTENDED CENTRE LINE (instructions);	☒	☐
	i) CLIMB STRAIGHT AHEAD (instructions).	☒	☐
	** Denotes pilot transmission.		
1.4.13 Entering an aerodrome traffic circuit			
...when ATIS information is available	a)* [aircraft type] (position) (level) FOR LANDING;	*	
	b) JOIN [(direction of circuit)] (position in circuit) RUNWAY (number) [SURFACE] WIND (direction and speed) (units) [TEMPERATURE [MINUS] (number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)];	☒	☐
	c) [(direction of circuit)] RUNWAY (number) [SURFACE] WIND (direction and speed) (units) [TEMPERATURE [MINUS] (number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)];	☐	☒
	d) MAKE STRAIGHT-IN APPROACH, RUNWAY (number) [SURFACE] WIND (direction and speed) (units) [TEMPERATURE [MINUS] (number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)];	☒	☐
	e)* (aircraft type) (position) (level) INFORMATION (ATIS identification) FOR LANDING;	*	
	f) JOIN (position in circuit) RUNWAY (number) QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)];	☒	☐
	g) (direction of circuit) [RUNWAY (number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)].	☐	☒

	^{**} Denotes pilot transmission.		
1.4.14 In the circuit	a)* (position in circuit, e.g. DOWNWIND or FINAL); b) NUMBER ... FOLLOW (aircraft type and position) [additional instructions if required]; c) TRAFFIC (detail) [additional information if required]; d) REPORT (position in the circuit). ^{**} Denotes pilot transmission.	* ☒ ☒ ☒	☐ ☒ ☒
1.4.15 Approach instructions <i>Note: The report "LONG FINAL" is made when an aircraft turns on to final approach at a distance greater than 4 NM from touchdown or when an aircraft on a straight-in approach is 8 NM from touchdown. In both cases a report "FINAL" is required at 4 NM from touchdown.</i>	a) MAKE SHORT APPROACH; b) MAKE LONG APPROACH (or EXTEND DOWNWIND); c) REPORT BASE (or FINAL, or LONG FINAL); d) CONTINUE APPROACH [PREPARE FOR POSSIBLE GO AROUND].	☒ ☒ ☒ ☒	☐ ☐ ☒ ☐
1.4.16 Landing clearance ...when reduced runway separation is used ...special operations ... to make an approach along, or parallel to a runway, descending to an agreed minimum level ...to fly past the control tower or other observation point for the purpose of visual inspection by persons on the ground ...for helicopter operations	a) RUNWAY (number) CLEARED TO LAND; b) (traffic information) RUNWAY (number) CLEARED TO LAND; c) CLEARED TOUCH AND GO; d) MAKE FULL STOP; e)* REQUEST LOW APPROACH (reasons); f) CLEARED LOW APPROACH [RUNWAY (number)] [(altitude restriction if required) (go around instructions)]; g)* REQUEST LOW PASS (reasons); h) CLEARED LOW PASS [as in f)]; i*) REQUEST STRAIGHT-IN (or CIRCLING APPROACH, LEFT (or RIGHT) TURN TO (location));	☒ ☒ ☒ ☒ * ☒ * ☒ *	☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

	j) MAKE STRAIGHT-IN (or CIRCLING APPROACH, LEFT (or RIGHT) TURN TO (location, runway, taxiway, final approach and take off area)) [ARRIVAL (or ARRIVAL ROUTE) (number, name or code)]. [HOLD SHORT OF (active runway, extended runway centre line, other)]. [REMAIN (direction or distance) FROM (runway, runway centre line, other helicopter or aircraft)]. [CAUTION (power lines, unlighted obstructions, wake turbulence, etc.)]. CLEARED TO LAND. <i>*** Denotes pilot transmission.</i>	☒	☐
1.4.17 Delaying aircraft	a) CIRCLE THE AERODROME; b) ORBIT (RIGHT, or LEFT) [FROM PRESENT POSITION]; c) MAKE ANOTHER CIRCUIT.	☒ ☒ ☒	☐ ☐ ☐
1.4.18 Missed Approach	a) GO AROUND; b)* GOING AROUND. <i>*** Denotes pilot transmission.</i>	☒ *	☐
1.4.19 Information to aircraft ...when pilot requested visual inspection of landing gear ...wake turbulence ...jet blast on apron or taxiway ...propeller-driven aircraft slipstream ...other traffic	a) LANDING GEAR APPEARS DOWN; b) RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL APPEARS UP (or DOWN); c) WHEELS APPEAR UP; d) RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL DOES NOT APPEAR UP (or DOWN); e) CAUTION WAKE TURBULENCE [FROM ARRIVING (or DEPARTING) (type of aircraft)] [additional information as required]; f) CAUTION JET BLAST; g) CAUTION SLIPSTREAM; h) TRAFFIC (details);	☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒	☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒

...information on the actual use of the runway <i>Note: Information on the actual use of the runway in points i) and j) may be provided to aircraft at any phase of the flight, in particular in the circuit and during the preparation for departure.</i>	i) NO REPORTED TRAFFIC RUNWAY (number); j) RUNWAY (number) OCCUPIED [or BLOCKED BY] (details) [REPORT INTENTIONS].	☐ ☒	☒ ☒
1.4.20 Runway vacating and communications after landing ... for helicopter operations	a) CONTACT GROUND (frequency); b) WHEN VACATED CONTACT GROUND (frequency); c) EXPEDITE VACATING; d) YOUR STAND (or GATE) (designation); e) TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND, or CONVENIENT) LEFT (or RIGHT) AND CONTACT GROUND (frequency); f) AIR-TAXI TO HELICOPTER STAND (or HELICOPTER PARKING POSITION (area)); g) AIR-TAXI TO (or VIA) (location or routing as appropriate) [CAUTION (dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.)]; h) AIR-TAXI VIA (direct, as requested, or specified route) TO (location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway). AVOID (aircraft or vehicles or personnel).	☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒	☐ ☐ ☐ ☒ ☐ ☐ ☐ ☐
1.5 Phraseologies to be used related to controller–pilot data link communications (CPDLC)			
1.5.1 Operational status ...failure of a single CPDLC message	a) [ALL STATIONS] CPDLC FAILURE (instructions); b) CPDLC MESSAGE FAILURE (appropriate clearance, instruction, information or request);	☒ ☒	☐ ☐

...to correct CPDLC clearances, instructions, information or requests	c) DISREGARD CPDLC (<i>message type</i>) MESSAGE, BREAK (<i>correct clearance, instruction, information or request</i>);	☒	☐
...to instruct all stations or a specific flight to avoid sending CPDLC requests for a limited period of time	d) [ALL STATIONS] STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(<i>reason</i>)];	☒	☐
...to resume normal use of CPDLC	e) [ALL STATIONS] RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS.	☒	☐

2. ATS Surveillance service phraseologies

Note: The following comprise phraseologies specifically applicable when an ATS surveillance system is used in the provision of air traffic services. The phraseologies detailed in the sections above for use in the provision of air traffic services are also applicable, as appropriate, when an ATS surveillance system is used.

2.1 General ATS surveillance service phraseologies

2.1.1 Identification of aircraft	a) REPORT HEADING [AND FLIGHT LEVEL (<i>or</i> ALTITUDE)]; b) FOR IDENTIFICATION TURN LEFT (<i>or</i> RIGHT) HEADING (<i>three digits</i>); c) TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING; d) RADAR CONTACT [<i>position</i>]; e) IDENTIFIED [<i>position</i>]; f) NOT IDENTIFIED [<i>reason</i>], [RESUME (<i>or</i> CONTINUE) OWN NAVIGATION]; g) NOT IDENTIFIED [<i>reason</i>].	☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒	☒ ☐ ☒ ☒ ☒ ☐ ☒
2.1.2 Position information	POSITION (<i>distance</i>) (<i>direction</i>) OF (<i>significant point</i>) (<i>or</i> OVER <i>or</i> ABEAM (<i>significant point</i>)).	☒	☒
2.1.3 Vectoring instructions	a) LEAVE (<i>significant point</i>) HEADING (<i>three digits</i>);	☒	☐

	b) CONTINUE HEADING <i>(three digits)</i> ; c) CONTINUE PRESENT HEADING; d) FLY HEADING <i>(three digits)</i> ; e) TURN LEFT <i>(or RIGHT)</i> HEADING <i>(three digits)</i> [reason]; f) TURN LEFT <i>(or RIGHT)</i> <i>(number of degrees)</i> DEGREES [reason]; g) STOP TURN HEADING <i>(three digits)</i> ; h) FLY HEADING <i>(three digits)</i> , WHEN ABLE PROCEED DIRECT <i>(name)</i> <i>(significant point)</i> ; i) HEADING IS GOOD.	☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒	☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
2.1.4 Termination of vectoring	a) RESUME OWN NAVIGATION <i>(position of aircraft)</i> <i>(specific instructions)</i> ; b) RESUME OWN NAVIGATION [DIRECT] <i>(significant point)</i> [MAGNETIC] TRACK <i>(three digits)</i> DISTANCE <i>(number)</i> MILES <i>(or KILOMETRES)</i> .	☒ ☒	☐ ☐
2.1.5 Manoeuvres ...(in case of unreliable directional instruments on board aircraft) <i>Note: When it is necessary to specify a reason for vectoring, or for the above mentioned manoeuvres, the following phraseologies should be used:</i> i) DUE TRAFFIC; ii) FOR SPACING; iii) FOR DELAY; iv) FOR DOWNWIND <i>(or BASE, or FINAL)</i> .	a) MAKE A THREE SIXTY TURN LEFT <i>(or RIGHT)</i> [reason]; b) ORBIT LEFT <i>(or RIGHT)</i> [reason]; c) MAKE ALL TURNS RATE ONE <i>(or RATE HALF, or (number) DEGREES PER SECOND)</i> START AND STOP ALL TURNS ON THE COMMAND "NOW"; d) TURN LEFT <i>(or RIGHT)</i> NOW; e) STOP TURN NOW.	☒ ☒ ☒ ☒ ☒	☐ ☐ ☐ ☐ ☐
2.1.6 Speed control			

...instruction to adhere to the speed published on the arrival and departure charts	a) REPORT SPEED;	☒	☐
	b)* SPEED (<i>number</i>) KNOTS (<i>or</i> KILOMETRES PER HOUR);	*	
	c) MAINTAIN (<i>number</i>) KNOTS (<i>or</i> KILOMETRES PER HOUR) [OR GREATER (<i>or</i> OR LESS)] [UNTIL (<i>significant point</i>)];	☒	☐
	d) DO NOT EXCEED (<i>number</i>) KNOTS (<i>or</i> KILOMETRES PER HOUR);	☒	☐
	e) MAINTAIN PRESENT SPEED;	☒	☐
	f) INCREASE (<i>or</i> REDUCE) SPEED TO (<i>number</i>) KNOTS (<i>or</i> KILOMETRES PER HOUR) [OR GREATER (<i>or</i> OR LESS)];	☒	☐
	g) INCREASE (<i>or</i> REDUCE) SPEED BY (<i>number</i>) KNOTS (<i>or</i> KILOMETRES PER HOUR);	☒	☐
	h) RESUME NORMAL SPEED;	☒	☐
	i) REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED;	☒	☐
	j) REDUCE TO MINIMUM CLEAN SPEED;	☒	☐
	k) RESUME PUBLISHED SPEED;	☒	☐
	l) NO [ATC] SPEED RESTRICTIONS.	☒	☐
<i>Note: An arriving aircraft may be instructed to maintain its 'maximum speed', 'minimum clean speed', 'minimum speed', or a specified speed. 'Minimum clean speed' signifies the minimum speed at which an aircraft can be flown in a clean configuration, i.e. without deployment of lift-augmentation devices, speed brakes or landing gear.</i> <i>** Denotes pilot transmission.</i>			

2.1.7	Position reporting		
2.1.8	...to omit position reports		
	a) OMIT POSITION REPORT [UNTIL (<i>specify</i>)];	☒	☐
	b) NEXT REPORT AT (<i>significant point</i>);	☒	☐

	c) REPORTS REQUIRED ONLY AT (<i>significant point</i>);	☒	☐
	d) RESUME POSITION REPORTING.	☒	☐
2.1.9 Traffic information and avoiding action			
	a) TRAFFIC (<i>number</i>) O'CLOCK (<i>distance</i>) (<i>direction of flight</i>) [<i>any other pertinent information</i>];	☒	☒
	1) UNKNOWN;	☒	☒
	2) SLOW MOVING;	☒	☒
	3) FAST MOVING;	☒	☒
	4) CLOSING;	☒	☒
	5) OPPOSITE (<i>or</i> SAME) DIRECTION;	☒	☒
	6) OVERTAKING;	☒	☒
	7) CROSSING LEFT TO RIGHT (<i>or</i> RIGHT TO LEFT);	☒	☒
...(if known)	8) (<i>aircraft type</i>);	☒	☒
	9) (<i>level</i>);	☒	☒
...when passing level information on to aircraft climbing or descending, in the form of vertical distance from other traffic.	10) [YOUR CLEARED LEVEL];	☒	☐
	11) CLIMBING (<i>or</i> DESCENDING);	☒	☒
...to request avoiding action	b)* REQUEST VECTORS;	*	
	c) DO YOU WANT VECTORS?;	☒	☐
...when passing unknown traffic	d) CLEAR OF TRAFFIC [<i>appropriate instructions</i>];	☒	☒
...for avoiding action	e) TURN LEFT (<i>or</i> RIGHT) IMMEDIATELY HEADING (<i>three digits</i>) TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC (<i>bearing by clock-reference and distance</i>);	☒	☐
	f) TURN LEFT (<i>or</i> RIGHT) (<i>number of degrees</i>) DEGREES IMMEDIATELY TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC AT (<i>bearing by clock-reference and distance</i>).	☒	☐
	** Denotes pilot transmission.		

2.1.10 Communications and loss of communications ...if loss of communications suspected	a) [IF] RADIO CONTACT LOST (<i>instructions</i>); b) IF NO TRANSMISSION RECEIVED FOR (<i>number</i>) MINUTES (or SECONDS) (<i>instructions</i>); c) REPLY NOT RECEIVED (<i>instructions</i>); d) IF YOU READ (<i>manoeuvre instructions</i>); e) IF YOU READ (SQUAWK (<i>code</i>) or IDENT); f) (<i>manoeuvre, SQUAWK or IDENT</i>) OBSERVED. POSITION (<i>position of aircraft</i>). [<i>instructions</i>].	☒ ☒	☒ ☐ ☒
2.1.11 Termination of radar and/or ADS-B service	a) RADAR SERVICE (or IDENTIFICATION) TERMINATED [DUE (<i>reason</i>)] (<i>instructions</i>); b) WILL SHORTLY LOSE IDENTIFICATION (<i>appropriate instructions or information</i>); c) IDENTIFICATION LOST [<i>reasons</i>] (<i>instructions</i>).	☒ ☒	☒ ☒
2.1.12 Radar and/or ADS-B equipment degradation	a) SECONDARY RADAR OUT OF SERVICE (<i>appropriate information as necessary</i>); b) PRIMARY RADAR OUT OF SERVICE (<i>appropriate information as necessary</i>); c) ADS-B OUT OF SERVICE (<i>appropriate information as necessary</i>).	☒ ☒	☒ ☒
2.2 Radar in approach control service			
2.2.1 Vectoring for approach	a) VECTORING FOR (<i>type of approach</i>) APPROACH RUNWAY (<i>number</i>);	☒	☐

<i>Note: PAR-approach not applied in Denmark, Faroe Islands and Greenland.</i>	b) VECTORING FOR VISUAL APPROACH RUNWAY (<i>number</i>) REPORT FIELD (<i>or</i> RUNWAY) IN SIGHT; c) VECTORING FOR (<i>positioning in the circuit</i>); d) VECTORING FOR SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (<i>number</i>); e) VECTORING FOR PRECISION APPROACH RUNWAY (<i>number</i>); f) (<i>type</i>) APPROACH NOT AVAILABLE DUE (<i>reason</i>) (<i>alternative instructions</i>).	☒ ☒ ☒ ☒ ☒	☐ ☐ ☐ ☐ ☐
2.2.2 Vectoring for ILS and other approach procedures ... when a pilot wishes to be positioned a specific distance from touchdown ... instructions and information	a) POSITION (<i>number</i>) MILES (<i>or</i> KILOMETRES) FROM (<i>fix</i>) TURN LEFT (<i>or</i> RIGHT) HEADING (<i>three digits</i>); b) YOU WILL INTERCEPT (FINAL APPROACH COURSE <i>or</i> radio aid) (<i>distance</i>) FROM (<i>significant point</i> <i>or</i> TOUCHDOWN); c)* REQUEST (<i>distance</i>) FINAL; d) CLEARED FOR (<i>type</i>) APPROACH RUNWAY (<i>number</i>); e) REPORT ESTABLISHED ON LOCALIZER (<i>or</i> ON [GLS/RNP/MLS] [FINAL] APPROACH [COURSE]); f) CLOSING FROM LEFT (<i>or</i> RIGHT) [REPORT ESTABLISHED]; g) TURN LEFT (<i>or</i> RIGHT) HEADING (<i>three digits</i>) [TO INTERCEPT] <i>or</i> [REPORT ESTABLISHED]; h) EXPECT VECTOR ACROSS THE (LOCALIZER <i>or</i> [GLS/RNP/MLS] FINAL APPROACH COURSE <i>or</i> radio aid) (<i>reason</i>); i) THIS TURN WILL TAKE YOU THROUGH THE (LOCALIZER <i>or</i> [GLS/RNP/MLS] FINAL APPROACH COURSE <i>or</i> radio aid) [(<i>reason</i>)];	☒ ☒ * ☒ ☒ ☒ ☒ ☒ ☒	☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

	j) TAKING YOU THROUGH THE (LOCALIZER or [GLS/RNP/MLS] FINAL APPROACH COURSE or radio aid) [(reason)]; k) MAINTAIN (<i>altitude</i>) UNTIL GLIDE PATH INTERCEPTION; l) REPORT ESTABLISHED ON GLIDE PATH; m) INTERCEPT (LOCALIZER or [GLS/RNP/MLS] [FINAL] APPROACH [COURSE] or radio aid) [RUNWAY (<i>number</i>)] [REPORT ESTABLISHED]. <i>** Denotes pilot transmission.</i>	☒ ☒ ☒ ☒	☐ ☐ ☐
2.2.3 Manoeuvre during independent and dependent parallel approaches	a) CLEARED FOR (<i>type of approach</i>) AP-PROACH RUNWAY (<i>number</i>) LEFT (<i>or RIGHT</i>); b) YOU HAVE CROSSED THE LOCALIZER (<i>or GLS/RNP/MLS FINAL APPROACH COURSE</i>). TURN LEFT (<i>or RIGHT</i>) IMMEDIATELY AND RETURN TO THE LOCALIZER (<i>or GLS/RNP/MLS FINAL AP-PROACH COURSE</i>) [RUNWAY (<i>number</i>)]; c) ILS (<i>or MLS</i>) RUNWAY (<i>number</i>) LEFT (<i>or RIGHT</i>). LOCALIZER (<i>or MLS</i>) FREQUENCY IS (<i>frequency</i>); d) TURN LEFT (<i>or RIGHT</i>) (<i>number</i>) DEGREES (<i>or HEADING</i>) (<i>three digits</i>) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH], CLIMB TO (<i>altitude</i>); e) CLIMB TO (<i>altitude</i>) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH] (<i>further instructions</i>).	☒ ☒ ☒ ☒ ☒	☐ ☐ ☐ ☐ ☐
2.2.4 Surveillance radar approach			

...Provision of service	a) THIS WILL BE A SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (<i>number</i>) TERMINATING AT (<i>distance</i>) FROM TOUCHDOWN, OBSTACLE CLEARANCE ALTITUDE (<i>or HEIGHT</i>) (<i>number</i>) FEET (<i>or METRES</i>) CHECK YOUR MINIMA [IN CASE OF GO AROUND (<i>instructions</i>)];	☒	☐
	b) APPROACH INSTRUCTIONS WILL BE TERMINATED AT (<i>distance</i>) FROM TOUCHDOWN;	☒	☐
...Elevation	c) COMMENCE DESCENT NOW [TO MAINTAIN A (<i>number</i>) DEGREE GLIDE PATH];	☒	☐
	d) (<i>distance</i>) FROM TOUCHDOWN ALTITUDE (<i>or HEIGHT</i>) SHOULD BE (<i>numbers and units</i>);	☒	☐
...Position	e) (<i>distance</i>) FROM TOUCHDOWN;	☒	☐
...Checks	f) CHECK GEAR DOWN [AND LOCKED];	☒	☐
	g) CHECK OVER THRESHOLD;	☒	☐
...Completion of approach	h) REPORT VISUAL;	☒	☐
	i) REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT;	☒	☐
	j) APPROACH COMPLETED [CONTACT (<i>unit</i>)].	☒	☐
2.3 Secondary surveillance radar (SSR) and ADS-B phraseologies			
2.3.1 To request the capability of the SSR equipment	a) ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY; b)* TRANSPONDER (<i>as shown in the flight plan</i>); c)* NEGATIVE TRANSPONDER. <i>** Denotes pilot transmission.</i>	☒ * *	☒
2.3.2 To request the capability of the ADS-B equipment	a) ADVISE ADS-B CAPABILITY; b)* ADS-B TRANSMITTER (<i>data link</i>); c)* ADS-B RECEIVER (<i>data link</i>);	☒ * *	☒

	d)* NEGATIVE ADS-B. <i>** Denotes pilot transmission.</i>	*	
2.3.3 To instruct setting of transponder	a) FOR DEPARTURE SQUAWK (code); b) SQUAWK (code).	☒ ☒	☒ ☒
2.3.4 To request the pilot to reselect the assigned mode and code	a) RESET SQUAWK [(mode)] (code); b)* RESETTING [(mode)] (code).	☒ *	☒
2.3.5 To request reselection of aircraft identification	REENTER [ADS-B or MODE S] AIRCRAFT IDENTIFICATION.	☒	☒
2.3.6 To request the pilot to confirm the code selected on the aircraft's transponder	a) CONFIRM SQUAWK (code); b)* SQUAWKING (code). <i>** Denotes pilot transmission.</i>	☒ *	☒
2.3.7 To request the operation of the IDENT feature	a) SQUAWK [(code)] [AND] IDENT; b) SQUAWK LOW; c) SQUAWK NORMAL; d) TRANSMIT ADS-B IDENT.	☒ ☒ ☒ ☒	☒ ☒ ☒ ☒
2.3.8 To request temporary suspension of transponder operation	SQUAWK STANDBY.	☒	☒
2.3.9 To request emergency code			

	SQUAWK MAYDAY [CODE SEVEN-SEVEN-ZERO-ZERO].	☒	☒
2.3.10 To request termination of transponder and/or ADS-B transmitter operation <i>Note: Independent operations of Mode S transponder and ADS-B may not be possible in all aircraft (e.g. where ADS-B is solely provided by 1090 MHz extended squitter emitted from the transponder). In such cases, aircraft may not be able to comply with ATC instructions related to ADS-B operation.</i>	a) STOP SQUAWK. [TRANSMIT ADS-B ONLY]; b) STOP ADS-B TRANSMISSION [SQUAWK (code) ONLY].	☒ ☒	☒ ☒
2.3.11 To request transmission of pressure-altitude	a) SQUAWK CHARLIE; b) TRANSMIT ADS-B ALTITUDE.	☒ ☒	☒ ☒
2.3.12 To request pressure setting check and confirmation of level	CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM (<i>level</i>).	☒	☒
2.3.13 To request termination of pressure altitude transmission because of faulty operation	a) STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION; b) STOP ADS-B ALTITUDE TRANSMISSION [(WRONG INDICATION, <i>or reason</i>)].	☒ ☒	☒ ☒
2.3.14 To request level check	CONFIRM (<i>level</i>).	☒	☒
2.3.15 Controller queries a discrepancy between the displayed 'Selected Level' and the cleared level <i>Note: The controller will not state on radiotelephony the value of the 'Selected Level' observed on the situation display.</i>			

	a) CHECK SELECTED LEVEL. CLEARED LEVEL IS <i>(level)</i> ; b) CHECK SELECTED LEVEL. CONFIRM CLIMBING <i>(or</i> DESCENDING) TO <i>(or</i> MAINTAINING) <i>(level)</i> ; c)* CLIMBING <i>(or</i> DESCENDING) TO <i>(or</i> MAINTAINING) <i>(level)</i> <i>(appropriate information on selected level)</i> . ** Denotes pilot transmission.	☒ ☒ *	☐ ☐
3. Automatic dependent surveillance – contract (ADS-C) phraseologies			
3.1 General ADS-C phraseologies			
3.1.1 ADS-C degradation	ADS-C <i>(or</i> ADS-CONTRACT) OUT OF SERVICE <i>(appropriate information as necessary)</i> .	☒	☐
4. Alerting phraseologies			
4.1 Alerting phraseologies			
4.1.1 Low altitude warning	<i>(aircraft call sign)</i> LOW ALTITUDE WARNING, CHECK YOUR ALTITUDE	☒	☒
4.1.2 Terrain alert	<i>(aircraft call sign)</i> TERRAIN ALERT, <i>(suggested pilot action, if possible)</i> .	☒	☒

5. Air Traffic Flow Management	
<i>Note: ATFM-procedures not applied in the ICAO NAT-Region.</i>	
5.1 ATFM phraseologies	

...Calculated take-off time (CTOT) delivery resulting from a slot allocation message (SAM)	a) SLOT (<i>time</i>);	☒	☒
...Change to CTOT resulting from a slot revision message (SRM).	b) REVISED SLOT (<i>time</i>);	☒	☒
...CTOT cancellation resulting from a slot cancellation message (SLC)	c) SLOT CANCELLED, REPORT READY;	☒	☒
...Flight suspension until further notice (resulting from flight suspension message (FLS))	d) FLIGHT SUSPENDED UNTIL FURTHER NOTICE, DUE (<i>reason</i>);	☒	☒
...Flight de-suspension resulting from a de-suspension message (DES)	e) SUSPENSION CANCELLED, REPORT READY;	☒	☒
...Denial of start-up when requested too late to comply with the given CTOT	f) UNABLE TO APPROVE START-UP CLEARANCE DUE SLOT EXPIRED, REQUEST A NEW SLOT;	☒	☐
...Denial of start-up when requested too early to comply with the given CTOT	g) UNABLE TO APPROVE START-UP CLEARANCE DUE SLOT (<i>time</i>), REQUEST START-UP AT (<i>time</i>).	☒	☐
	h) UNABLE TO APPROVE (<i>desired route, level, etc.</i>) [FOR (<i>aircraft call sign</i>)] [DUE (<i>reason</i>)] (<i>alternative clearance proposed</i>).		
5.1.1 Approval request	a) APPROVAL REQUEST (<i>aircraft call sign</i>) ESTIMATED DEPARTURE FROM (<i>significant point</i>) AT (<i>time</i>); b) (<i>aircraft call sign</i>) REQUEST APPROVED [(<i>restriction if any</i>)]; c) (<i>aircraft call sign</i>) UNABLE (<i>alternative instructions</i>).		
5.1.2 Inbound release	[INBOUND RELEASE] (<i>aircraft call sign</i>) SQUAWKING (<i>SSR-code</i>) FROM (<i>departure point</i>) RELEASED AT (<i>significant point, or time, or level</i>) CLEARED TO AND ESTIMATING (<i>clearance limit</i>) (<i>time</i>) AT (<i>level</i>) [EXPECTED APPROACH TIME (<i>time</i>), or NO DELAY EXPECTED] CONTACT AT (<i>time</i>).		

5.1.3 Handover	HANDOVER (<i>aircraft call sign</i>) [SQUAWK-ING (<i>SSR-code</i>)] POSITION (<i>aircraft position</i>) (<i>level</i>).		
5.1.4 Expedition of clearance	a) EXPEDITE CLEARANCE (<i>aircraft call sign</i>) EXPECTED DEPARTURE FROM (<i>place</i>) AT (<i>time</i>); b) EXPEDITE CLEARANCE (<i>aircraft call sign</i>) [ESTIMATED] OVER (<i>place</i>) AT (<i>time</i>) REQUESTS (<i>level or route, etc.</i>).		
5.1.5 RVSM Operations ... to verbally supplement estimate messages of aircraft non-approved for RVSM or to verbally supplement an automated estimate message exchange that does not automatically transfer information from Item 18 of the flight plan followed by supplementary information, as appropriate ... to communicate the cause of a contingency relating to an aircraft that is unable to conduct RVSM operations due to severe turbulence or other severe meteorological phenomena or equipment failure, as applicable	a) NEGATIVE RVSM [(<i>supplementary information, e.g. State aircraft</i>)]; b) UNABLE RVSM DUE TURBULENCE (<i>or EQUIPMENT, as applicable</i>).		

6. Coordination between ATS-units
6.1 Coordination between ATS-units

6.1.1 Estimates and revisions ...sending unit ...receiving unit reply (if flight plan details are not available) ...receiving unit reply (if flight plan details are available) ...sending unit reply	a) ESTIMATE [<i>direction of flight</i>] (<i>aircraft call sign</i>) [SQUAWKING (<i>SSR-code</i>)] (<i>type</i>) ESTIMATED (<i>significant point</i>) (<i>time</i>) (<i>level</i>) (or DESCENDING/CLIMBING FROM (<i>level</i>) TO (<i>level</i>)) [SPEED (<i>filed TAS</i>)] (<i>route</i>) [REMARKS]; b) ESTIMATE (<i>significant point</i>) ON (<i>aircraft call sign</i>); c) NO DETAILS; (<i>aircraft type</i>) (<i>destination</i>); d) [SQUAWKING (<i>SSR-code</i>)] [ESTIMATED] (<i>significant point</i>) (<i>time</i>) AT (<i>level</i>); <i>Note: In the event that flight plan details are not available the receiving station shall reply to b) NO DETAILS and sending unit shall pass full estimate as in a).</i> e) ESTIMATE UNMANNED FREE BALLOON(S) (<i>identification and classification</i>) ESTIMATED OVER (<i>place</i>) AT (<i>time</i>) REPORTED FLIGHT LEVEL(S) (<i>figure or figures</i>) [or FLIGHT LEVEL UNKNOWN] MOVING (<i>direction</i>) ESTIMATED GROUND SPEED (<i>figure</i>) (<i>other pertinent information, if any</i>); f) REVISION (<i>aircraft call sign</i>) (<i>details as necessary</i>).		
6.1.2 Transfer of control	a) REQUEST RELEASE OF (<i>aircraft call sign</i>); b) (<i>aircraft call sign</i>) RELEASED [AT (<i>time</i>)] [<i>conditions/restrictions</i>]; c) IS (<i>aircraft call sign</i>) RELEASED [FOR CLIMB (or DESCENT)]; d) (<i>aircraft call sign</i>) NOT RELEASED [UNTIL (<i>time or significant point</i>)]; e) UNABLE (<i>aircraft call sign</i>) [TRAFFIC IS (<i>details</i>)].		
6.1.3 Change of clearance			

	a) MAY WE CHANGE CLEARANCE OF (<i>aircraft call sign</i>) TO (<i>details of alteration proposed</i>); b) AGREED TO (<i>alteration of clearance</i>) OF (<i>aircraft call sign</i>); c) UNABLE TO APPROVE CHANGE TO CLEARANCE OF (<i>aircraft call sign</i>); d) UNABLE TO APPROVE (<i>desired route, level, etc.</i>) [FOR (<i>aircraft call sign</i>)] [DUE (<i>reason</i>)] (<i>alternative clearance proposed</i>).		
6.1.4 Approval request	a) APPROVAL REQUEST (<i>aircraft call sign</i>) ESTIMATED DEPARTURE FROM (<i>significant point</i>) AT (<i>time</i>); b) (<i>aircraft call sign</i>) REQUEST APPROVED [(<i>restriction if any</i>)]; c) (<i>aircraft call sign</i>) UNABLE (<i>alternative instructions</i>).		
6.1.5 Inbound release	[INBOUND RELEASE] (<i>aircraft call sign</i>) SQUAWKING (<i>SSR-code</i>) FROM (<i>departure point</i>) RELEASED AT (<i>significant point, or time, or level</i>) CLEARED TO AND ESTIMATING (<i>clearance limit</i>) (<i>time</i>) AT (<i>level</i>) [EXPECTED APPROACH TIME (<i>time</i>), or NO DELAY EXPECTED] CONTACT AT (<i>time</i>).		
6.1.6 Handover	HANDOVER (<i>aircraft call sign</i>) [SQUAWKING (<i>SSR-code</i>)] POSITION (<i>aircraft position</i>) (<i>level</i>).		
6.1.7 Expedition of clearance	a) EXPEDITE CLEARANCE (<i>aircraft call sign</i>) EXPECTED DEPARTURE FROM (<i>place</i>) AT (<i>time</i>); b) EXPEDITE CLEARANCE (<i>aircraft call sign</i>) [ESTIMATED] OVER (<i>place</i>) AT (<i>time</i>) REQUESTS (<i>level or route, etc.</i>).		
6.1.8 RVSM Operations			

... to verbally supplement estimate messages of aircraft non-approved for RVSM or to verbally supplement an automated estimate message exchange that does not automatically transfer information from Item 18 of the flight plan followed by supplementary information, as appropriate	a) NEGATIVE RVSM [(supplementary information, e.g. State aircraft)];		
... to communicate the cause of a contingency relating to an aircraft that is unable to conduct RVSM operations due to severe turbulence or other severe meteorological phenomena or equipment failure, as applicable	b) UNABLE RVSM DUE TURBULENCE (or EQUIPMENT, as applicable).		