

UNORMALE SITUATIONER GENERELT

> Forvent:

- ☞ stor arbejdsbyrde i cockpit
- ☞ ikke umiddelbart svar på forespørgsler
- ☞ ikke at SSR umiddelbart/overhovedet sættes til relevant kode

> Husk:

- ☞ **ASSIST:** Acknowledge - Separate - Silence - Inform - Support - Time
- ☞ anmod om hjælp/lettelse i arbejdsbelastningen
- ☞ underret vagtleder
- ☞ maksimal opmærksomhed på luftfartøjet
- ☞ yd maksimal assistance
- ☞ prioritet?
- ☞ marker flyvevej på kort eller f.eks. elektronisk
- ☞ anvend alle frekvenser for at etablere/opretholde forbindelse
- ☞ fremskaf oplysninger om luftfartøjet på relevant tidspunkt
- ☞ tilskadekomne?
- ☞ skader på luftfartøj?
- ☞ større adskillelsesminima?

> Såfremt relevant, anvend følgende fraseologi:

- ☞ *"report the effect of your problem on flight and landing"*
- ☞ *"report number of persons on board and amount of fuel upon landing"*

ULOVLIG HANDLING – KAPRING AF ET LUFTFARTØJ **GENERELT**

> Forvent:

- ☞ stort stressniveau i cockpit
- ☞ ikke svar på forespørgsler
- ☞ at SSR-kode 7500 muligvis vil blive anvendt i en sådan situation
- ☞ at SSR-kode 7700 muligvis vil blive anvendt i en sådan situation
- ☞ ingen speciel SSR-kode, men vær forberedt på ethvert tegn, der antyder kapring

> Husk:

- ☞ **ASSIST: Acknowledge - Separate - Silence - Inform - Support – Time**
- ☞ benyttes SSR-kode 7500 uden yderligere melding anvend intet andet end fraseologien:
"check your code"
- ☞ underret vagtleder
- ☞ omtal ikke situationen på radiotelefoni
- ☞ reager øjeblikkeligt på anmodninger fremsat af luftfartøjet
- ☞ giv informationer af betydning for flyvningens sikre gennemførelse uden at forvente svar
- ☞ træf forholdsregler til fremme for alle flyvningens faser, specielt luftfartøjets sikre landing
- ☞ overvåg og registrer flyvningens forløb
- ☞ koordiner overdragelse af kontrol med tilstødende ATS-enheder uden at kræve transmissioner fra luftfartøjet
- ☞ overdrag kommunikation f.eks. ved anvendelse af fraseologien:
"appropriate frequency now (ats-enhed) on (frekvens)"
- ☞ formidl oplysninger korrekt/ordret mellem det kaprede luftfartøj og sikkerhedsmyndigheden

ULOVLIG HANDLING – KAPRING AF ET LUFTFARTØJ

Kaprede luftfartøjer i luften eller på jorden
INDEN FOR dansk eller grønlandsk luftrum.
jf. pkt. 2.1.5 og 2.1.6

> Husk:

☞ **ASSIST: Acknowledge - Separate - Silence - Inform - Support - Time**

En ATS-enhed skal underrette følgende vedrørende kaprede luftfartøjer i luften eller på jorden:

- ☞ **den lokale havneadministration jf. alarmeringsplan, hvis en kapring finder sted på flyvepladsen, eller forventes at berøre ATS-enhedens TMA, CTR eller FIZ**
- ☞ **i Danmark, ACC København, supervisor, direkte telefon, eller +45 3248 1933, som foretager den videre underretning iht. aftale mellem Trafikstyrelsen og Naviar**
- ☞ **i Grønland, FIC Nuuk, vagthavende, direkte telefon, eller +299 36 33 04, som foretager den videre underretning iht. aftale mellem Trafikstyrelsen og Naviar**

ULOVLIG HANDLING – KAPRING AF ET LUFTFARTØJ

TILLADELSE TIL LANDING, jf. pkt. 2.1.7 (Danmark/Grønland)

> Kaprede luftfartøjer på jorden/i luften uden for dansk/grønlandsk luftrum

> Husk:

- ☞ ATS-enheden er **ikke** berettiget til at meddele luftfartøjet tilladelse til landing

For ATS-enheder i Danmark:

- ☞ rette henvendelse til ACC København, supervisor, direkte telefon, eller +45 3248 1933, som foretager den videre underretning iht. aftale mellem Trafikstyrelsen og Naviair

For ATS-enheder i Grønland:

- ☞ rette henvendelse til FIC Nuuk, vagthavende, direkte telefon, eller +299 36 33 04, som foretager den videre underretning iht. aftale mellem Trafikstyrelsen og Naviair

> Kaprede luftfartøjer i dansk/grønlandsk luftrum

> Husk:

- ☞ anmodning om landing skal efterkommes, og ATS-enheden skal omgående

For ATS-enheder i Danmark:

- ☞ rette henvendelse til ACC København, supervisor, direkte telefon, eller +45 3248 1933, som foretager den videre underretning iht. aftale mellem Trafikstyrelsen og Naviair

For ATS-enheder i Grønland:

- ☞ rette henvendelse til FIC Nuuk, vagthavende, direkte telefon, eller +299 36 33 04, som foretager den videre underretning iht. aftale mellem Trafikstyrelsen og Naviair



> Dirigering efter landing:

- ☞ luftfartøjet dirigeres til forudbestemt sikkerhedsstandplads
- ☞ såfremt en sådan ikke findes, til en position som aftalt med
 - ☞ flyvepladsens administration/koncessionshaver, eller
 - ☞ meddelt af sikkerhedsmyndighed/politi
- ☞ rute til standplads vælges under hensyntagen til andre luftfartøjers og flyvepladsinstallationers sikkerhed

ULOVLIG HANDLING – KAPRING AF ET LUFTFARTØJ
Kaprede luftfartøjer UDEN FOR København FIR/Nuuk FIR,
jf. pkt. 2.1.8 og 2.1.9
(Danmark/Grønland)

> Husk:

- ☞ **ATS-enheder, der underrettes om sådanne kaprede luftfartøjer, skal:**

For ATS-enheder i Danmark:

- ☞ **rette henvendelse til ACC København, supervisor, direkte telefon, eller +45 3248 1933, som foretager den videre underretning iht. aftale mellem Trafikstyrelsen og Naviar**

For ATS-enheder i Grønland:

- ☞ **rette henvendelse til FIC Nuuk, vagthavende, direkte telefon, eller +299 36 33 04, som foretager den videre underretning iht. aftale mellem Trafikstyrelsen og Naviar**

TRUSLER MOD ET LUFTFARTØJ, jf. afsnit 2.2 **(Danmark og Grønland)**

> Forvent:

- ☞ at luftfartøjet afbryder stigning
- ☞ anmodning om øjeblikkelig klarering til anden flyvehøjde
- ☞ landing på nærmeste egnede flyveplads?
- ☞ at luftfartøjet tidligt er i landingskonfiguration:
bane i brug – længde – overflade – elevation – ILS/NAV-FREQ

> Husk:

- ☞ **ASSIST:** Acknowledge - Separate - Silence - Inform - Support - Time
- ☞ ryd luftrummet i umiddelbar nærhed
- ☞ spørg om nødvendig flyvetid
- ☞ evakuering efter landing?
- ☞ vil brug af trapper være nødvendig?
- ☞ ryd banen i henhold til lokale bestemmelser
- ☞ hold sikkerhedszonen ryddet
- ☞ sørg for parkering i afstand fra bygninger og luftfartøjer

> Såfremt nødvendigt, oplys piloten om:

- ☞ detaljer om flyveplads så hurtigt som muligt:
bane i brug – længde – overflade – elevation – ILS/NAV-FREQ



> ATS-enheder - underretning:

- ☞ ved underretning om trusler mod et luftfartøj underrettes:
 - ☞ luftfartøjet direkte eller via andre kanaler
 - ☞ lokal havneadministration jf. alarmeringsplan såfremt situationen berører ATS-enhedens ansvarsområde
 - ☞ i Danmark underrettes endvidere supervisor ACC København, supervisor, direkte telefon, eller +45 3248 1933, som foretager den videre underretning iht. aftale mellem Trafikstyrelsen og Naviair
 - ☞ i Grønland underrettes endvidere FIC Nuuk, vagthavende, direkte telefon, eller +299 36 33 04, som foretager den videre underretning iht. aftale mellem Trafikstyrelsen og Naviair

> Dirigering efter landing:

- ☞ luftfartøjet dirigeres til forudbestemt sikkerhedsstandplads
- ☞ såfremt en sådan ikke findes, til en position som aftalt med
 - ☞ flyvepladsens administration/koncessionshaver, eller
 - ☞ meddelt af sikkerhedsmyndighed/politi
- ☞ rute til standplads vælges under hensyntagen til andre luftfartøjers og flyvepladsinstallationers sikkerhed

TRUSLER MOD LUFTHAVNSANLÆG O.L., jf. afsnit 2.3 **(Danmark/Grønland)**

> Husk:

- ☞ såfremt en ATS-enhed i Danmark eller Grønland bliver underrettet om trusler mod lufthavnsanlæg o.l. underrettes:
 - ☞ havneadministration jf. alarmeringsplan
 - ☞ anlæggets ejer/bruger
- ☞ i Danmark underrettes endvidere supervisor ACC København, supervisor, direkte telefon, eller +45 3248 1933, som foretager den videre underretning iht. aftale mellem Trafikstyrelsen og Naviair
- ☞ i Grønland underrettes endvidere FIC Nuuk, vagthavende, direkte telefon, eller +299 36 33 04, som foretager den videre underretning iht. aftale mellem Trafikstyrelsen og Naviair

TELEFONISKE TRUSLER, jf. afsnit 2.4 **(Danmark/Grønland)**

> Husk:

- ☞ en ATS-enhed, der er den direkte modtager af en telefonisk trussel skal:
 - ☞ benytte formularen ”Melding om bombe/terrortrussel” til notering og udspørgning i forbindelse med telefontruslen
 - ☞ ved underretning om trusler mod et luftfartøj underrettes:
 - ☞ luftfartøjet direkte eller via andre kanaler
 - ☞ lokal havneadministration jf. alarmeringsplan såfremt situationen berører ATS-enhedens ansvarsområde
 - ☞ ved underretning om trusler mod lufthavnsanlæg o.l. underrettes:
 - ☞ havneadministration jf. alarmeringsplan
 - ☞ anlæggets ejer/bruger
- ☞ i Danmark underrettes endvidere supervisor ACC København, supervisor, direkte telefon, eller +45 32 48 19 33, som foretager den videre underretning iht. aftale mellem Trafikstyrelsen og Naviair
- ☞ i Grønland underrettes endvidere FIC Nuuk, vagthavende, direkte telefon, eller +299 36 33 04, som foretager den videre underretning iht. aftale mellem Trafikstyrelsen og Naviair

SABOTAGEHANDLINGER MOD LUFTFARTØJER
OG LUFTHAVNSANLÆG O.L., jf. afsnit 2.5
(Danmark/Grønland)

> Husk:

- ☞ sådanne egentlige sabotagehandlinger behandles som andre nød- eller katastrofesituationer
- ☞ i Danmark underrettes endvidere supervisor ACC København direkte telefon, eller +45 3248 1933, som foretager den videre underretning iht. aftale mellem Trafikstyrelsen og Naviair
- ☞ i Grønland underrettes endvidere FIC Nuuk, vagthavende, direkte telefon, eller +299 36 33 04, som foretager den videre underretning iht. aftale mellem Trafikstyrelsen og Naviair

FORVARING, AFSÆTNING OG OVERLEVERING
AF PERSONER OM BORD PÅ LUFTFARTØJER, jf. afsnit 2.6
(ATS-enheder i Danmark)

> Husk:

- ☞ en ATS-enhed, der bliver underrettet om:
 - ☞ en person, der bliver taget i FORVARING om bord på et luftfartøj,
 - ☞ at luftfartøjschefen agter at SÆTTE en person AF luftfartøjet,
 - ☞ at luftfartøjschefen har begrundet mistanke om, at en person har begået en alvorlig forbrydelse om bord på luftfartøjet, og derfor ønsker at OVERLEVERE den pågældende til myndighederne,
- skal underrette:
- ☞ alarmcentralen (112), med oplysning om luftfartøjschefens melding,
 - ☞ ACC København, supervisor, direkte telefon, eller +45 3248 1933, som foretager den videre underretning iht. aftale mellem Trafikstyrelsen og Naviar
 - ☞ havneadministrationen, hvis handlingen er relateret til den lokale flyveplads

FORVARING, AFSÆTNING OG OVERLEVERING
AF PERSONER OM BORD PÅ LUFTFARTØJER, jf. afsnit 2.6
(ATS-enheder i Grønland)

> Husk:

- ☞ en ATS-enhed, der bliver underrettet om:
 - ☞ en person, der bliver taget i FORVARING om bord på et luftfartøj,
 - ☞ at luftfartøjschefen agter at SÆTTE en person AF luftfartøjet,
 - ☞ at luftfartøjschefen har begrundet mistanke om, at en person har begået en alvorlig forbrydelse om bord på luftfartøjet, og derfor ønsker at OVERLEVERE den pågældende til myndighederne,
- skal underrette:
- ☞ FIC Nuuk, vagthavende, direkte telefon, eller +299 36 33 04, som foretager den videre underretning iht. aftale mellem Trafikstyrelsen og Naviair
 - ☞ havneadministrationen, hvis handlingen er relateret til den lokale flyveplads

FORVARING, AFSÆTNING OG OVERLEVERING
AF PERSONER OM BORD PÅ LUFTFARTØJER, jf. afsnit 2.6
(ATS-enheden på Færøerne (AFIS Vagar))

> Husk:

- ☞ en ATS-enhed, der bliver underrettet om:
 - ☞ en person, der bliver taget i FORVARING om bord på et luftfartøj,
 - ☞ at luftfartøjschefen agter at SÆTTE en person AF luftfartøjet,
 - ☞ at luftfartøjschefen har begrundet mistanke om, at en person har begået en alvorlig forbrydelse om bord på luftfartøjet, og derfor ønsker at OVERLEVERE den pågældende til myndighederne,og hvor handlingen er relateret til Vagar Lufthavn, skal underrette:
 - ☞ havneadministrationen
 - ☞ Politimesteren på Færøerne tlf. +298 35 14 48
 - ☞ luftfartsforetagendet

VILDFARNE LUFTFARTØJER

> Forvent:

- ☞ højt stressniveau i cockpit
- ☞ sikkerhedslanding på andet end en flyveplads
- ☞ ringe piloterfaring inklusive instrumentflyvning

> Husk:

- ☞ **ASSIST:** Acknowledge - Separate - Silence - Inform - Support - Time
- ☞ underret supervisor København
- ☞ check VFR-perioden
- ☞ check endurance
- ☞ undgå unødige frekvensskift
- ☞ tal langsomt og tydeligt
- ☞ brug alle til rådighed værende midler for at bestemme luftfartøjets position
- ☞ underret andre ATS-enheder, situationen kan berøre
- ☞ anmod om assistance fra andre lufttrafiktjenesteenheder og/eller militære myndigheder eller andre luftfartøjer i luften
- ☞ anvend kun kursdirigering når omstændighederne kræver det – kun i nødstilfælde under IMC
- ☞ undgå instruktioner om stigning, nedgang og drej under IMC

> Såfremt luftfartøjets position er ukendt, få oplyst:

- ☞ sidst kendte position
- ☞ tid for denne position
- ☞ kurs siden denne position



☞ true air speed

☞ ADEP and ADES

> Såfremt luftfartøjets position er kendt, oplys om:

☞ egnede flyvepladser med VMC – retning og afstand

☞ relevante vejroplysninger

☞ frekvenser for NAV-hjælpemidler

☞ områder med mulighed for nedgang med jordsigt

INTERCEPTION AF CIVILE LUFTFARTØJER

> Husk:

- ☞ al koordination med de militære myndigheder skal foregå via supervisor København
- ☞ forud for enhver interception af civile luftfartøjer vil de militære myndigheder koordinere med den pågældende lufttrafiktjenesteenhed
- ☞ fra det tidspunkt en lufttrafiktjenesteenhed får kendskab til at afvisningsberedskabet vil intercepte et civilt luftfartøj, skal den:
 - ☞ indhente tilladelse fra Senior Duty Officer i National Air Operations Centre før ethvert forsøg på at etablere radio-kontakt

NB: Såfremt det pågældende luftfartøj forsøger at etablere kontakt efter at man er blevet bekendt med at afvisningsberedskabet indsættes, skal der udøves lufttrafiktjeneste efter gældende regler og Senior Duty Officer i National Air Operations Centre skal straks informeres om forholdene
 - ☞ indhente tilladelse fra Senior Duty Officer i National Air Operations Centre før piloten på det interceptede luftfartøj informeres om interceptionen
 - ☞ udveksle alle til rådighed værende oplysninger og ændringer hertil om det interceptede luftfartøj med Senior Duty Officer i National Air Operations Centre
 - ☞ efter aftale med Senior Duty Officer i National Air Operations Centre formidle meldinger mellem det interceptende militære luftfartøj/Senior Duty Officer i National Air Operations Centre og det interceptede luftfartøj
 - ☞ i nært samarbejde med den militære enhed tage alle nødvendige forholdsregler for at sikre det interceptede luftfartøj
 - ☞ informere ATS-enheder i tilstødende FIRs, såfremt det formodes, at luftfartøjet kommer fra en af disse



- ☞ **en ATS-enhed, der får kendskab til, at et luftfartøj uden for dens ansvarsområde bliver interceptet, skal:**
 - ☞ **informere den for luftfartøjet ansvarlige ATS-enhed**
 - ☞ **forsyne denne med alle tilgængelige oplysninger, der kan benyttes til identifikation**
 - ☞ **anmode ansvarlig enhed om at tage samme forholdsregler som gældende for interception i eget ansvarsområde**
 - ☞ **formidle meldinger mellem det interceptede luftfartøj og den pågældende ATS-enhed, den militære enhed, der styrer interceptionen eller det interceptende luftfartøj**

NØDNEDGANG

> Forvent:

- ☞ Nedgang foretages uden varsel
- ☞ Manøvrer, afhængig af situationen
- ☞ SSR sættes til 7700
- ☞ Drej bort fra flyvevej foretages
- ☞ Dårlig R/T (anvendelse af iltmasker)

> Husk:

- ☞ **ASSIST: Acknowledge - Separate - Silence - Inform - Support - Time**
 - ☞ udsendelse af nødmelding på COM-frekvenser? F.eks.:
"mayday all stations emergency descent in progress by a (type) near (position) below (fl)"
- ☞ underret vagtleder
- ☞ efter nødnedgang, anmod om hensigt:
 - ☞ ændring af bestemmelsessted (diversion)?
 - ☞ tilskadekomne?
 - ☞ skader på luftfartøj?
- ☞ betragt stadig luftfartøjet som værende i en nødsituation

NØDNEDGANG FOR SUPERSONISKE LUFTFARTØJER

> Forvent:

- ☞ nedgang foretages uden varsel
- ☞ SSR sættes til 7700
- ☞ flere supersoniske luftfartøjer i samme del af luftrummet foretager proceduren
- ☞ dårlig R/T (anvendelse af iltmasker)

> Husk:

- ☞ **ASSIST: Acknowledge - Separate - Silence - Inform - Support - Time**
 - ☞ udsendelse af nødmelding på COM-frekvenser? F.eks.:
"mayday all stations emergency descent in progress by a (type) near (position) below (fl)"
- ☞ andre luftfartøjer:
 - ☞ afværgeforanstaltninger (avoiding action)?
 - ☞ trafikoplysninger?
- ☞ efter nødnedgang, anmod om hensigt:
 - ☞ ændring af bestemmelsessted (diversion)?
 - ☞ tilskadekomne?
 - ☞ skader på luftfartøj?
- ☞ betragt stadig luftfartøjet som værende i en nødsituation

FUEL DUMPING

> Forvent:

- ☞ at fuel dumping kan foregå uden forudgående accept i tilfælde af motorsvigt efter start for at reducere landingsvægten
- ☞ mulig radiotavshed under fuel dumping
- ☞ fuel dumping ikke mulig samtidig med sænkning af flaps (IAS!)

> Husk:

- ☞ **ASSIST: Acknowledge - Separate - Silence - Inform - Support - Time**
- ☞ underret vagtleder
- ☞ fastsæt i samarbejde med fartøjschefen:
 - ☞ flyverute
 - ☞ tag hensyn til risiko for tordenaktivitet
 - ☞ fastlæg ruten efter trafiksituationen og varigheden (jo færre berørte – jo mindre koordination)
 - ☞ så vidt muligt på én eller flere lige flyveveje (tag højdevind i betragtning)
 - ☞ fortrinsvis over vand
 - ☞ undgå tæt bebygget område
 - ☞ benyt ikke ruten/området før 15 minutter efter ophør af fuel dumping
 - ☞ flyvehøjde
 - ☞ vandret flyvning
 - ☞ så stor som muligt
 - ☞ ikke under 6.000 ft
 - ☞ kan minimum 6.000 ft ikke overholdes: mindst 2.000 ft over den højeste hindring inden for 5 NM fra luftfartøjets rute
 - ☞ varighed



- ☞ **anvendt adskillelse**
 - ☞ **1.000 ft over – 2.000 ft over FL 410 – luftfartøjet, der udfører fuel dumping**
 - ☞ **3.000 ft under luftfartøjet, der udfører fuel dumping – flyvning under bør undgås!**
 - ☞ **10 NM adskillelse – dog aldrig bag luftfartøjet, der dumper fuel**
 - ☞ **denne adskillelse opretholdes indtil 15 minutter efter, det pågældende luftfartøj har forladt området**
- ☞ **i tilfælde af radiotavshed fra luftfartøjet, der dumper fuel, aftales:**
 - ☞ **frekvens for eventuel lyttetvagt**
 - ☞ **tidspunkt for genoprettelse af normal kommunikation**
- ☞ **underret andre berørte ATS-enheder – så vidt muligt før fuel-dumping påbegyndes**
- ☞ **såfremt det anses af betydning for ukontrolleret trafik skal berørte ATS-enheder transmittere blindt:**

"advisory to aircraft not on atc clearance fuel dumping in progress by a (luftfartøjstype) between (position) and (position) at (flyvehøjde) - if within five nautical miles from the track remain at least one thousand feet above or three thousand feet below (flyvehøjde)"

 - ☞ **gentag den blinde transmission med passende mellemrum til 15 minutter efter ophør af fuel dumping**
- ☞ **når advarselsperioden efter 15 minutter er ophørt transmitteres blindt:**

"advisory to all concerned (luftfartøjstype) between (position) and (position) fuel dumping terminated"
- ☞ **registrer og rapporter til vagtleder.**

SVIGTENDE RADIOFORBINDELSE GENERELT

> Forvent:

- ☞ blind(e) transmission(er) indeholdende oplysninger om udførelse af procedurer
- ☞ 7600 squawk. Hvis SSR 7601 i EKDK FIR, forvent landing på nærmest egnede flyveplads
- ☞ telefonopkald til ATS-enheden

> Husk:

- ☞ **ASSIST:** Acknowledge - Separate - Silence - Inform - Support - Time
- ☞ fejl på sender – modtager – begge?
"hvis modtager er ok, drej til (venstre/højre) til kurs (...)" eller
"hvis modtager er ok, squawk (ssr-kode) ident"
- ☞ hvis fejlen konstateres udelukkende at være på sender, kan følgende fraseologi anvendes:
"bekræft at svigtende sender er det eneste problem ved (f.eks.: squawk ident)"
- ☞ underret supervisor København - bortset fra Nuuk FIR senest 5 min. efter det tidspunkt, vor r/t normalt skulle være etableret. Såfremt oplysninger om manglende r/t modtages fra foregående enhed, underrettes så tidligt som muligt
- ☞ anvende adskillelse i henhold til forventet procedure eller anden procedure, der observeres anvendt
- ☞ er forbindelse søgt etableret ved alle til rådighed værende transmissionskanaler?:
 andre luftfartøjer/ATS-enheder – luftfartsforetagendets radiofrekvens – SELCAL – 121.5 MHz - 243.0 MHz
- ☞ send blindt oplysninger om instruktioner/forholdsregler, der er taget, f.eks.:
 vejroplysninger – bane i brug
- ☞ underret andre berørte ATS-enheder
- ☞ udsted relevante trafikoplysninger til andre luftfartøjer



- ☞ **indhent oplysninger fra indleveret flyveplan**
- ☞ **anvend ATS-overvågning ved overdragelse af kontrol**
- ☞ **normal trafikafvikling kan genoptages for andre implicerede-luftfartøjer, såfremt de ønsker det, når luftfartøjet med svigtende radioforbindelse ikke har rapporteret inden for 30 minutter efter det seneste af følgende tidspunkter:**
 - ☞ **ETA meddelt af luftfartøjet**
 - ☞ **ETA udregnet af ACC**
 - ☞ **det seneste bekræftede EAT**

SVIGTENDE RADIOFORBINDELSE**UNDER VMC****NUUK FIR samt "High Seas" i KØBENHAVN FIR****> Forvent at:**

- ☞ luftfartøjet fortsætter flyvningen under VMC, lander på nærmest beliggende, egnede flyveplads (uanset krav om radiokontakt) og hurtigst muligt melder landing til vedkommende ATS-enhed

SVIGTENDE RADIOFORBINDELSE

IFR-flyvninger **I KØBENHAVN FIR OG RØNNE TMA**

> Forvent. at luftfartøjet:

- ☞ bibeholder den sidst tildelte hastighed og flyvehøjde – eller minimum højde over havet hvis denne er højere – i en periode af 20 minutter
 - ☞ hvis der ikke skal afgives positionsrapporter begynder de 20 minutter på det seneste tidspunkt hvor
 - ☞ den tildelte højde eller minimumflyvehøjden er nået
 - ☞ transponderen er aktiveret på A7600
- Bemærk: Hvis transponderen i EKDK FIR aktiveres på A7601, forvent landing på nærmest egnede flyveplads
- ☞ hvis der skal afgives positionsrapporter begynder de 20 minutter på det seneste tidspunkt hvor
 - ☞ den tildelte højde eller minimumflyvehøjden er nået
 - ☞ det af piloten oplyste ETA for et rapportpunkt er passeret
 - ☞ piloten har afgivet positionsrapport over et rapportpunkt uden at opnå kontakt
 - ☞ derefter justerer sin flyvehøjde og hastighed ifølge den indleverede flyveplan
 - ☞ fortsætter flyvningen i overensstemmelse med gældende flyveplan til bestemmelsesstedets navigationshjælpemiddel
 - ☞ venter over dette hjælpemiddel indtil påbegyndelse af nedgang
 - ☞ påbegynder nedgang på det tidspunkt, der afviger mindst muligt fra det EAT sidst modtaget og kvitteret for
 - ☞ hvis intet EAT er modtaget eller kvitteret for forlades hjælpemidlet på et tidspunkt, der afviger mindst muligt fra ETA



- ☞ **udfører en normal instrumentindflyvningsprocedure for det pågældende navigationshjælpemiddel**
- ☞ **lander – hvis muligt – inden for 30 minutter efter det seneste af enten ETA eller EAT, der er modtaget og kvitteret for**

SVIGTENDE RADIOFORBINDELSE

UNDER IMC **INDEN FOR NUUK FIR**

> Forvent. at luftfartøjet:

- ☞ bibeholder den sidst tildelte hastighed og flyvehøjde – eller minimum højde over havet hvis denne er højere – i en periode af 20 minutter
- ☞ derefter justerer sin flyvehøjde og hastighed ifølge den indleverede flyveplan
- ☞ fortsætter flyvningen i overensstemmelse med gældende flyveplan til bestemmelsesstedets navigationshjælpemiddel
- ☞ venter over dette hjælpemiddel indtil påbegyndelse af nedgang
- ☞ påbegynder nedgang på det tidspunkt, der afviger mindst muligt fra det EAT sidst modtaget og kvitteret for
 - ☞ hvis intet EAT er modtaget eller kvitteret for forlades hjælpemidlet på et tidspunkt, der afviger mindst muligt fra ETA
- ☞ udfører en normal instrumentindflyvningsprocedure for det pågældende navigationshjælpemiddel
- ☞ lander – hvis muligt – inden for 30 minutter efter det seneste af enten ETA eller EAT, der er modtaget og kvitteret for

SVIGTENDE RADIOFORBINDELSE UNDER ATS-OVERVÅGNING/RNAV

> Delvis svigtende radioforbindelse:

> Husk:

- ☞ **ASSIST:** Acknowledge - Separate - Silence - Inform - Support - Time
- ☞ svigtende sender:
 - ☞ anmod luftfartøjet om at kvittere for instruktioner/klareringer ved drej, SSR-kodeskift eller IDENT
 - ☞ instruktioner om drej skal bringe luftfartøjet tilbage til klareret rute
- ☞ svigtende modtager:
 - ☞ blind(e) transmission(er) fra luftfartøjet med oplysninger om hensigter med hensyn til:
rute – flyveniveau – procedure, samt:
afgivelse af positionsrapporter med passende mellemrum

> Fuldstændig svigtende radioforbindelse:

> Husk:

- ☞ luftfartøjer under kursdirigering eller "offset" RNAV vender snarest tilbage til normal flyvevej angivet i gældende flyveplan
- ☞ luftfartøjer IFR/IMC holder sidst klarerede og kvitterede flyvehøjde eller minimum højde over havet, hvis denne er højere for en periode af 7 minutter, dog i EKDK FIR 20 minutter
- ☞ såfremt denne flyvehøjde er andet end den højde angivet i gældende flyveplan ("en-route"-klareringen)
- ☞ dog ikke hvis foreløbig klarering var tidsbegrænset eller geografisk begrænset



- ☞ **luftfartøjer under udflyvning efter start stiger derefter til flyvehøjden angivet i den indleverede flyveplan**
- ☞ **luftfartøjer under indflyvning til landing**
 - ☞ **fortsætter indflyvningen til bane i brug ved hjælp af andre navigationshjælpemidler eller visuelt**
 - ☞ **holder sidst klarerede flyvehøjde eller stiger til minimum højde over havet hvis denne er højere**

SVIGTENDE RADIOFORBINDELSE
RADIOFEJL PÅ JORDUDSTYR
IFM. ATS-OVERVÅGNING

> Husk:

- ☞ forsøg at etablere kontakt på 121.500 MHz
- ☞ oplys uden forsinkelse alle tilstødende kontrolpositioner og/eller ATS-enheder om fejlen
- ☞ forklar for sådanne positioner/enheder den øjeblikkelige trafik-situation
- ☞ anmod om assistance fra sådanne positioner/enheder med hensyn til luftfartøjer, der muligvis kontakter disse, for at etablere adskillelse eller anden adskillelsesform
 - ☞ fortsæt med at kontrollere sådanne luftfartøjer, og
- ☞ anmod disse om enten at lade luftfartøjer vente uden for det pågældende område eller omdirigere luftfartøjer, indtil normale tjenester kan genoprettes
- ☞ følg eventuelle eksisterende planer om delegering af luftrum til tilstødende positioner/enheder således, at service kan opret-holdes på et minimumsniveau

TRANSPONDERSVIGT

> Husk i områder, hvor transponder er obligatorisk:

- ☞ **transpondersvigt efter start:**
 - ☞ forsøg at gøre det muligt at fortsætte flyvningen til bestemmelsesstedet, eller
 - ☞ anmod luftfartøjet om returnering til startsted eller anden passende lufthavn, der kan accepteres af fartøjschef og ATS
- ☞ **transpondersvigt før start:**
 - ☞ hvor udbedring af fejlen ikke kan foretages, kan vagtleder København ACC efter koordination med involverede ATS-enheder give tilladelse til flyvning til anden lufthavn
 - ☞ luftfartøjet kan eventuelt pålægges restriktioner med hensyn til:
 - ☞ ETD
 - ☞ FL
 - ☞ rute

HAVAREREDE LUFTFARTØJER PÅ BANER ELLER I SIKKERHEDSZONER

> Husk en bane skal lukkes for trafik:

- ☞ med havarerede luftfartøjer:
 - ☞ på banen
 - ☞ i sikkerhedszonen inden for en linie gennem ventepositionerne
 - ☞ mindre luftfartøjer – max. højde 3 meter – skal dog være mindst 25 meter fra banekanten
 - ☞ under CAT II og CAT III forhold inden for CAT II henholdsvis CAT III ventepositionerne
 - ☞ over banens niveau i banens umiddelbare forlængelse og nærmere end 300 meter fra baneenden

> Husk:

- ☞ ikke ILS-indflyvning med havarerede luftfartøjer mellem baneenden og ILS localizer antennen

SMITSOMME SYGDOMME

> Husk:

- ☞ **ASSIST: Acknowledge - Separate - Silence - Inform - Support - Time**
- ☞ **underret supervisor ACC EKDK/FIC Nuuk**
- ☞ **vagtleder ACC EKDK:**
 - ☞ **underret ATS-enheden på bestemmelsesstedet**
 - ☞ **underret flyvepladsen, hvorfra luftfartøjet er startet**
 - ☞ **underret selskabet, der opererer det pågældende luftfartøj**
- ☞ **ATS-enheden på bestemmelsesstedet:**
 - ☞ **underret flyvepladsens administration**
 - ☞ **underret:**
 - ☞ **i Danmark: Styrelsen for Patientsikkerhed:**
 - ☞ **Øst for Storebælt, tlf. 7022 0268**
 - ☞ **Vest for Storebælt, tlf. 7022 0269**
 - ☞ **på Færøerne: Færøernes Politi, tlf. +298 35 14 48**
 - ☞ **i Grønland: Politiet i Nuuk, tlf. +299 70 14 48**
- ☞ **ATS-enheder generelt:**
 - ☞ **assister den stedlige epidemikommission/styrelse med:**
 - ☞ **videregivelse af meldinger til og fra luftfartøjet**
 - ☞ **speciel placering af luftfartøjet på forplads eller manøvreområdet o.l.**

SÆRLIGE MILITÆRE FORHOLD **BRÆNDSTOFRESERVER**

> Forvent:

- ☞ at jetkampfly, helikoptere og lette fly i forbindelse med IFR- flyvning udover brændstof til bestemmelsesstedet skal have:
 - ☞ brændstof til alternativ flyveplads, samt
 - ☞ brændstof til 10 minutters venteflyvning
- ☞ at militære luftfartøjschefer ved indflyvning – hvor brændstofreserven nødvendiggør det – adviserer ATS-enheden som følger:
 - ☞ "expecting minimum fuel"
= landing vil finde sted med "minimum fuel"
 - ☞ "minimum fuel"
= såfremt igangværende indflyvning ikke uden egentlig forsinkelse kan fortsætte til landing, vil situationen nødvendiggøre en nødmelding

SÆRLIGE MILITÆRE FORHOLD **UDSLIP AF HYDRAZIN**

> Forvent:

- ☞ i tilfælde af sikkerheds- eller nødlanding med F-16, hvor:
 - ☞ luftfartøjets hjælpemotor, EPU, har været startet, eller
 - ☞ der er risiko for spild eller udslip af hydrazin, H70
- vil piloten så tidligt som muligt underrette ATS-enheden
- ☞ at piloten vil udstede instruktioner via ATS-enheden, såfremt den pågældende redningstjeneste ikke har kendskab til hydrazin-udslip
- ☞ at piloten vil parkere flyet på sikkerhedsstandpladsen således, at vinden kommer ind fra flyets venstre side

> Husk:

- ☞ ATS-enheden skal herefter underrette:
 - ☞ lufthavnsledelsen i henhold til lokal alarmeringsplan,
 - ☞ Wing-Ops, Fighter Wing Skrydstrup, tlf. +45 7284 8121
 - ☞ ved nødlandinger på Skrydstrup og Ålborg henvises til supplerende operationsordrer
- ☞ efter landing skal luftfartøjet dirigeres til sikkerhedsstandpladsen
- ☞ ATS-enheden skal foranledige lukning af et område på:
 - ☞ 150 meter i medvindsretningen, og
 - ☞ 50 meter i alle andre retninger
- indtil enten:
 - ☞ luftfartøjet er fjernet, eller
 - ☞ specialuddannet personale har erklæret området for "rent"



- ☞ **kun personer iført fuld åndedrætsbeskyttelse må opholde sig inden for den foreskrevne sikkerhedsafstand**
- ☞ **at handle i overensstemmelse med gældende alarmeringsplaner og øvrige forholdsregler ved sikkerheds- og nødlandinger**

SÆRLIGE MILITÆRE FORHOLD **HURTIG OVERGANG FRA VFR- TIL IFR-FLYVNING**

> Forvent:

- ☞ under VFR-flyvning i ukontrolleret luftrum under 3.500 fod MSL:
 - ☞ nødvendiggør hurtig overgang til IFR-flyvning
 - ☞ højden ændres til 2.500 fod MSL
- ☞ denne højde bibeholdes indtil:
 - ☞ IFR-klarering er modtaget, eller
 - ☞ VMC atter opnås

> Husk:

- ☞ ved flyvning, der berører CTRs eller TMAs:
 - ☞ skal klarering indhentes fra pågældende ATS-enhed inden indflyvning
- ☞ ved flyvning, der berører en FIZ:
 - ☞ skal pågældende ATS-enhed underrettes, og
 - ☞ trafikinformation indhentes

SÆRLIGE MILITÆRE FORHOLD **RADIOFEJL**

> Forvent:

- ☞ at militære luftfartøjer følger de generelle bestemmelser medmindre andet er anført i Lokal ATS-instruks

> Husk:

- ☞ ved mikrofonfejl kan kommunikation med luftfartøjet foregå ved "speechless procedure":
 - ☞ piloten anvender enten:
 - ☞ sin "tone button", eller
 - ☞ pres på transmit-knappen i form af prikker og streger, som kendt fra morsekoden:
 - ☞ 4 prikker =
request homing
 - ☞ 1 prik =
affirmative, roger eller wilco
 - ☞ 2 prikker =
negative
 - ☞ 3 prikker =
say again
 - ☞ 1 streg af 2-3 sekunders varighed =
steady på højde eller kurs eller at pladsen er i sigte
 - ☞ 1-9 prikker =
tallene 1 til 9
 - ☞ 1 streg =
0
 - ☞ morsetegnet -...- =
yderligere eller større nødsituation



☞ såfremt sender er ubrugelig kan der ved anvendelse af IFF/SSR Procedure skaffes yderligere oplysninger om nødsituationen

☞ ATS-enheden stiller et konkret JA/NEJ spørgsmål med opfordring til at svare JA ved enten:

☞ SSR IDENT (Husk min. 30 sekunder til næste)

☞ SSR standby

☞ SSR-kodeskift (Husk min. 10 sekunder til observation)

SÆRLIGE MILITÆRE FORHOLD **TREKANTFLYVNING**

> Forvent:

- ☞ luftfartøjschefen anvender trekantflyvning såfremt flyvning, indflyvning og landing ikke kan gennemføres:
 - ☞ visuelt,
 - ☞ ved hjælp af radio, eller
 - ☞ ved hjælp af et navigationshjælpemiddel
- ☞ orientering af ACC København ved observation af trekant-flyvning

> Husk:

- ☞ at formålet er, at den militære luftfartøjschef gør opmærksom på en nødsituation, hvor han ikke:
 - ☞ visuelt,
 - ☞ ved hjælp af radio, eller
 - ☞ ved hjælp af et navigationshjælpemiddelkan blive anbragt i en position, hvorfra indflyvning og landing kan foretages – eventuelt med assistance fra andet luftfartøj
- ☞ trekantflyvning udføres efter følgende procedure:
 - ☞ IFF/SIF indstilles på EMERGENCY
 - ☞ flyvning af ligesidede trekanter med maksimal endurance påbegyndes:
 - ☞ TAS 300 KT + = 1 minut på hvert ben
 - ☞ TAS 300 KT ÷ = 2 minutter på hvert ben
 - ☞ drejene på 120° udføres med maksimal krængning
 - ☞ hvis modtager virker flyves med uret – højre volte



- ☞ hvis såvel sender som modtager ikke virker flyves mod uret – venstre volte
- ☞ jetfly udfører flyvningen klar af skyer over FL 250 og så vidt muligt i contrail-højde
- ☞ propelfly søger til en højde, så flyvningen kan foregå klar af skyer

ANVENDELSE AF LASERLYS MOD LUFTFARTØJ

> Forvent:

- ☞ at luftfartøjet kan have behov for manøvrering for at undgå belysning:

> Husk:

- ☞ **ASSIST: Acknowledge - Separate - Silence - Inform - Support - Time**
- ☞ underret vagtleder
- ☞ indhent oplysning om
 - ☞ tidspunkt
 - ☞ luftfartøjets position og højde
 - ☞ laserkildens position
 - ☞ lasertype (farve, vedvarende/pulserende)
 - ☞ påvirkning af besætningen
- ☞ adviser anden trafik i området
- ☞ underret om indhentede oplysninger:
 - ☞ i Danmark: Alarm 112
 - ☞ på Færøerne: Færøernes Politi, tlf. +298 35 14 48
 - ☞ i Grønland: Politiet i Nuuk, tlf. +299 70 14 48

ANVENDELSE AF LASERLYS MOD ATS-PERSONEL

> Husk:

- ☞ se væk fra lyskilden
- ☞ beskyt øjnene
- ☞ undgå at gnide øjnene
- ☞ underret vagtleder
- ☞ overdrag evt. kontrol til ikke ramt personel
- ☞ adviser trafik under kontrol
- ☞ reguler trafikken
- ☞ underret:
 - ☞ i Danmark: Alarm 112
 - ☞ på Færøerne: Færøernes Politi, tlf. +298 35 14 48
 - ☞ i Grønland: Politiet i Nuuk, tlf. +299 70 14 48
- ☞ underret om:
 - ☞ tidspunkt
 - ☞ laserkildens position
 - ☞ lasertype (farve, vedvarende/pulserende)
- ☞ underret havneadministrationen

FORMODET ULOVLIG TILSTEDEVÆRELSE AF UBEMANDEDE LUFTFARTØJER

> Forvent:

- ☞ at luftfartøjet kan have behov for manøvrering for at undgå et ubemandet luftfartøj:

> Husk:

- ☞ **ASSIST: Acknowledge - Separate - Silence - Inform - Support - Time**
- ☞ underret vagtleder
- ☞ indhent oplysning om
 - ☞ tidspunkt
 - ☞ luftfartøjets position, kurs og højde
 - ☞ luftfartøjets eventuelle undvigemanøvre
 - ☞ det ubemandede luftfartøjs position og højde
 - ☞ det ubemandede luftfartøjs afstand/højde ift. det rapporterende luftfartøj
 - ☞ kendetegn ved det ubemandede luftfartøj:
 - ☞ stationær, kurs/stigning/nedgang, størrelse, farve, antal rotor, andet
 - ☞ fjernpilotens position
- ☞ adviser anden trafik i området
- ☞ underret om indhentede oplysninger:
 - ☞ i Danmark: Alarm 112
 - ☞ på Færøerne: Færøernes Politi, tlf. +298 35 14 48
 - ☞ i Grønland: Politiet i Nuuk, tlf. +299 70 14 48 og
 - ☞ evt. i henhold til lokal ATS-instruks