

ATS-instruks 5

Tårnkontrolltjeneste

Indholdsfortegnelse

- | | | | |
|-----------|--|-----------|--|
| 1. | Kontrolltårnets funktioner | 4.2 | Kontrol med startende luftfartøjer |
| 1.1 | Generelt | 4.3 | Kontrol med landende luftfartøjer |
| 1.2 | Forbud mod VFR-flyvning | 4.4 | Kontrol med trafik i kontrolzonen og trafikrunden |
| 1.3 | Skydning indenfor kontrolzoner, udenfor restriktions- og fareområder | 4.5 | Kontrol med kørende luftfartøjer |
| 1.4 | Flyvning med droner inden for kontrolzoner | 4.6 | Kontrol med anden trafik end luftfartøjer på manøvreområdet |
| 2. | Trafikrunde og rulleveje | 4.7 | Særlige procedurer for nedsat sigtbarhed |
| 2.1 | Betydningsfulde positioner i trafikrunden og på rulleveje | 5. | Wake Turbulence adskillelse uden anvendelse af radar |
| 2.2 | Valg af "bane i brug" | 5.1 | Ankommende luftfartøjer |
| 3. | Oplysninger til luftfartøjer | 5.2 | Afgående luftfartøjer |
| 3.1 | Før udkørsel til start | 5.3 | Ankommende og afgående luftfartøjer ved anvendelse af forskudt landingstærskel |
| 3.2 | Før start | 5.4 | Operationer i modsat retning |
| 3.3 | Før indflyvning i trafikrunden, VFR | 5.5 | Nedsættelse af Wake Turbulence adskillelsesminima |
| 3.4 | Trafikinformationer | 6. | Advarsel om Wake Turbulence |
| 3.5 | Baneindtrængen eller optaget bane | 6.1 | Anvendelse |
| 3.6 | Oplysninger om flyvepladsens tilstand | | |
| 4. | Kontrol med flyvepladstrafik | | |
| 4.1 | Prioritetsrækkefølge | | |

1. Kontrolltårnets funktioner

1.1 Generelt

1.1.1 Kontrolltårne skal til luftfartøjer under deres kontrol afgive de oplysninger og klareringer, som er nødvendige for at opnå en sikker, velordnet og glidende trafik på og i nærheden af flyvepladsen med det formål at forhindre sammenstød imellem:

- a) luftfartøjer i luften,
- b) luftfartøjer på manøvreområdet,
- c) startende og landende luftfartøjer,
- d) luftfartøjer og køretøjer på manøvreområdet,
- e) luftfartøjer på manøvreområdet og hindringer på dette.

1.1.2 Kontrolltårne skal derudover udøve flyveinformationstjeneste og alarmeringstjeneste for flyvepladstrafik samt for andre luftfartøjer som kontrolltårnet har kendskab til.

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

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

1.2 Forbud mod VFR-flyvning

1.2.1 Når sikkerheden nødvendiggør det, kan VFR-flyvninger på og i nærheden af en flyveplads forbydes af følgende enheder:

- a) den kontrolcentral, inden for hvis område flyvepladsen er beliggende,
- b) kontrolltårnet på den pågældende flyveplads.

1.2.2 Følgende foranstaltninger skal træffes af kontrolltårnet, når VFR-flyvning forbydes:

- a) afgående luftfartøjer, der ikke har en IFR-flyveplan, holdes tilbage,
- b) lokal VFR-flyvning tilbagekaldes,
- c) kontrolcentralen underrettes om de trufne foranstaltninger.

1.3 Skydning indenfor kontrolzoner, udenfor restriktions- og fareområder

1.3.1 Skydning med en sikkerhedshøjde på 500 fod over jorden eller vandet eller derunder vil, med mindre andet er bestemt ved lokale aftaler, kunne finde sted fra skydepladser indenfor kontrolzonen, uden at kontrolltårnet er underrettet herom.

1.3.2 Skydning indenfor kontrolzonen med en sikkerhedshøjde på over 500 fod over jorden eller vandet kan foregå i henhold til følgende:

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

1.4 Flyvning med droner inden for kontrolzoner

Anm. 1: En drone (Unmanned Aircraft Systems (UAS)) er et ubemandet luftfartøj, hvis flyvning styres enten autonomt eller fjernstyres af en pilot på jorden.

Anm. 2: Bestemmelser for indgåelse af lokale aftaler om håndtering af flyvninger med droner i kontrolzoner op til 100 m (330 fod) findes i ATS-instruks 17, Tillæg B.

Anm. 3: Daglig leders ansvar for at indarbejde aftaler med operatøren om flyvning med droner, jf. pkt. 1.4.2, fremgår af ATS-instruks 17, pkt. 2.3.2.

1.4.1 Flyvning med droner vil kunne finde sted inden for kontrolzonen, uden at kontrolltårnet er underrettet herom, såfremt den foretages mere end 5 km fra flyvepladsens baner og udføres under 100 m (330 fod) over terræn (se anm.), eller indtil 2 km fra flyvepladsens baner såfremt den udføres under 40 m (130 fod), målt i forhold til flyvepladsens flyvepladsniveau (aerodrome ele-

vation). Kontrolltårnet skal ikke forholde sig til disse flyvninger.

Anm.: Over områder med bymæssig bebyggelse, er begrænsningen dog 120 m (400 fod), jf. BEK nr. 1119.

1.4.1.1 Inden for flyvestationers kontrolzoner vil flyvning med droner kunne finde sted uden at kontrolltårnet er underrettet herom, såfremt den foretages mere end 8 km fra flyvestationens baner og udføres under 100 m (330 fod) over terræn, eller indtil 2 km fra flyvestationens baner såfremt den udføres under 40 m (130 fod), målt i forhold til flyvestationens flyvepladsniveau. Kontrolltårnet skal ikke forholde sig til disse flyvninger.

Anm.: Over områder med bymæssig bebyggelse, er begrænsningen dog 120 m (400 fod), jf. BEK nr. 1119.

1.4.1.2

1.4.2 Bortset fra flyvninger, som opererer iht. pkt. 1.4.1 og 1.4.1.1, skal kontrolltårnet forholde sig til flyvninger, hvor Trafik- og Byggestyrelsen har givet dispensation til flyvning tættere på flyvepladser end 5 km, eller tættere på flyvestationer end 8 km, op til 100 m (330 fod) målt i forhold til flyvepladsniveauet. I sådanne tilfælde vil dispensationen være givet bl.a. på betingelse af at:

- operatøren indhenter tilladelse til flyvning i hvert enkelt tilfælde hos kontrolltårnet,
- der etableres kommunikationsforbindelse med kontrolltårnet således at kontrolltårnet til enhver tid kan komme i kontakt med operatøren,
- virksomheden sikrer at operatøren til enhver tid efterlever anvisninger fra kontrolltårnet vedrørende aktuelle flyvninger,
- operatøren sikrer at flyvningerne ikke udføres over 100 m (330 fod) målt i forhold til flyvepladsniveauet.

1.4.3 Tilladelse til flyvning med droner, jf. pkt. 1.4.2 a), må ikke gives, når der forekommer anden lufttrafik i kontrolzonen.

2. Trafikrunde og rulleveje

2.1 Betydningsfulde positioner i trafikrunden og på rulleveje

2.1.1 Kontrolltårne skal kontinuerligt overvåge al trafik indenfor synsvidde på jorden og i luften i nærheden af flyvepladsen, indbefattet luffar-

tøjer, køretøjer og personer på manøvreområdet, og skal kontrollere sådan trafik i overensstemmelse med følgende fremgangsmåder.

2.1.2 Ved de positioner, der er vist i figur pkt. 2.1.2 skal luffartøjer i trafikrunden og på rulleveje, normalt modtage klareringer fra kontrolltårnet. Luffartøjerne bør holdes under skarpt opsyn, når de nærmer sig disse positioner, således at behørig klarering kan gives uden forsinkelse. Når det er muligt, skal klarering afgives, før luffartøjerne selv fremsætter anmodning herom.

Position 1: Luffartøjet kalder og anmoder om at måtte køre ud til banen. Oplysning om "bane i brug" og klarering til at køre afgives.

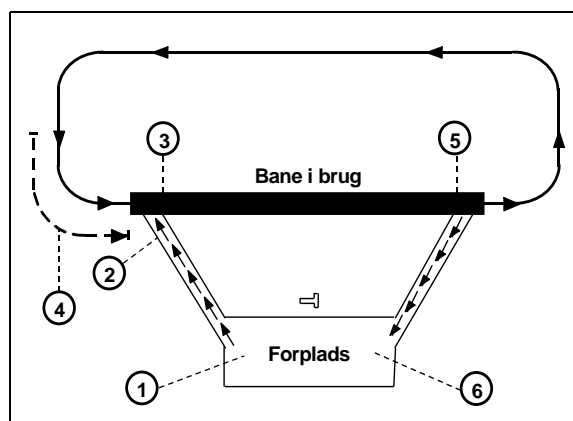
Position 2: Såfremt hensynet til anden trafik gør det nødvendigt, standses det kørende luffartøj på dette sted, hvor opvarmning af motorer normalt finder sted.

Position 3: Klarering til at starte udstedes her, såfremt det ikke har været muligt i position 2.

Position 4: Klarering til at lande udstedes her.

Position 5: Klarering til at køre til hangar eller parkeringsområde udstedes her.

Position 6: Parkeringsinstruktion udstedes her, såfremt det er nødvendigt



Figur pkt. 2.1.2

2.2 Valg af "bane i brug"

2.2.1 Udtrykket "bane i brug" anvendes for at angive den bane, som ifølge kontrolltårnets skøn på et givet tidspunkt er bedst egnet for de luffartøjer, der forventes at ville starte eller lande på flyvepladsen. Valg af "bane i brug" skal ske efter

koordination med den enhed, der udøver indflyvningskontroltjeneste.

2.2.2 Et luftfartøj starter og lander normalt i retning mod vinden, medmindre sikkerheden, banernes udformning eller trafikforholdene gør, at en anden retning er at foretrække. Ved valg af "bane i brug" skal kontroltårnet imidlertid foruden vindens retning og styrke ved jorden tage hensyn til andre vigtige faktorer som for eksempel trafikrunder, baneforhold, de indflyvnings- og landingshjælpemidler, som er til rådighed samt støjbegrænsende procedurer.

2.2.3 Med det formål at der så vidt muligt skal anvendes bane(r) som tillader luftfartøjer at undgå støjfølsomme områder under en flyvnings indledende udflyvningsfase og slutindflyvningsfase, kan en bane til start eller landing vælges som "bane i brug" af hensynet til støjbegrænsning.

2.2.3.1 En bane må ikke vælges til landing af hensynet til støjbegrænsning med mindre den er udstyret med passende glidevinkelvejledning, f.eks. ILS eller, under visuelle vejrforhold, et visuelt anflyvningssystem (VASI).

Anm.: En fartøjschef kan, hvis han/hun finder det flyvesikkerhedsmæssigt nødvendigt, afslå at benytte en bane som er valgt af hensynet til støjbegrænsning.

2.2.3.2 Hensynet til støjbegrænsning skal ikke være en afgørende faktor for valg af "bane i brug" under følgende forhold:

- a) hvis banens overfladeforhold er påvirket af f.eks. sne, slud, is, vand, mudder, gummi, olie o.lign.;
- b) ved landinger under følgende forhold:
 - I) når skydækkeshøjden er lavere end 500 fod over flyvepladsens højde eller sigtbarheden er mindre end 1900 meter; eller
 - II) når anflyvningen kræver tilstedeværelsen af vertikalt minimum på mere end 300 fod over flyvepladsens højde, og
 - i) skydækkeshøjden er lavere end 800 fod over flyvepladsens højde; eller
 - ii) sigtbarheden er mindre end 3000 meter;
- c) for startende luftfartøjer når sigtbarheden er mindre end 1900 meter;
- d) når vindvariation (wind shear) er rapporteret eller forudsagt eller hvis torden forventes at have indflydelse på ind- eller udflyvningen; og

- e) når tværvindskomponenten, inklusive variationer i hastighed (gusts), overstiger 15 knob, eller medvindskomponenten, inklusive variationer i hastighed (gusts), overstiger 5 knob.

3. Oplysninger til luftfartøjer

3.1 Før udkørsel til start

Anm.: Se [ATS-instruks 13](#), Luftrafiktjenestemeldinger, vedrørende udformningen af de enkelte flyveinformationsmeldinger.

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

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

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

3.2 Før start

3.2.1 Før start skal luftfartøjer underrettes om:

- a) aktuel vindretning og -hastighed ved jorden, samt betydningsfulde variationer, hvis værdierne afviger væsentligt fra middelvinden,

Anm.: På flyvestationer skal militære luftfartøjer endvidere oplyses om tværvind på 10 kts eller derover.

- b) betydningsfulde ændringer til oplysningerne meddelt i henhold til pkt. [3.1.2](#),
- c) betydningsfulde meteorologiske forhold i start- eller udflyvningsområdet, undtagen når det vides, at luftfartøjet allerede har modtaget sådanne oplysninger. Oplysningerne gives på grundlag af lokale observationer, pilotrapporter, vejrudsigter eller SIGMETs.

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

3.3 Før indflyvning i trafikrunden, VFR

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

- a) bane i brug,
- b) middelvindretning og -hastighed ved jorden og betydningsfulde variationer,

Anm.: På flyvestationer skal militære luftfartøjer endvidere oplyses om tværvind på 10 kts eller derover.

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

Anm.: Vedr. oplysninger til IFR-luftfartøjer før indflyvning, se [ATS-instruks 4](#) Indflyvningskontrol-tjeneste, pkt. 3.8.1.1.

3.4 Trafikinformationer

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

3.4.1 Som betydningsfuld lokaltrafik skal betragtes:

- a) alle luftfartøjer, køretøjer eller personer på eller i nærheden af manøvreområdet, og
- b) trafik i luften i nærheden af flyvepladsen, der kan være til fare for det pågældende luftfartøj.

3.4.2 Oplysninger om betydningsfuld lokaltrafik skal gives uden forsinkelse enten direkte eller

gennem den enhed, som udøver indflyvningskontrol-tjeneste.

3.4.3 Oplysninger om anden trafik inden for kontrolzonen skal gives i.h.t. luftrumsklassifikationen, når det skønnes at have betydning for de pågældende luftfartøjer.

3.4.3.1 Trafikinformationerne skal gives i følgende prioritetsrækkefølge:

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

3.4.3.2 Trafikinformationer kan udelades, såfremt det sikres, at luftfartøjerne passerer hinanden med en højdeforskel på 500 fod eller mere.

Anm.: Såfremt der er fare for Wake Turbulence skal advarsel om dette udstedes jf. kapitel 6.

3.4.3.3 Trafikinformationerne skal gives direkte til luftfartøjet eller gennem den enhed, der udøver indflyvningskontrol-tjeneste.

3.4.4 Kontrollårne skal så vidt muligt underrette luftfartøjer, når der forventes at kunne opstå fare på grund af turbulens fremkaldt af andre luftfartøjer.

Anm.: Forekomst af farlig turbulens kan ikke forudsiges med sikkerhed, og tårnflyveledere kan ikke altid påtage sig ansvaret for at give korrekte råd angående sådan fare. Oplysninger vedrørende advarsel om Wake Turbulence er anført i kapitel 6.

3.4.5 Ved udstedelse af klareringer skal der tages hensyn til den fare, som "jet blast" og propel slipstrøm udgør for køretøjer og personer, kørende luftfartøjer og for luftfartøjer der starter og lander, især i tilfælde af anvendelse af krydsende baner.

3.5 Baneindrængen eller optaget bane

3.5.1 Når tårnflyvelederen, efter at have udstedt start- eller landingstilladelse, bliver opmærksom på

- a) en baneindrængen eller en overhængende og uundgåelig baneindrængen, eller

- b) tilstedeværelsen af enhver hindring på, eller i umiddelbar nærhed af banen som kan udgøre en sikkerhedsrisiko for det startende eller landende luftfartøj,

skal flyvelederen:

- i) annullere starttilladelsen for et startende luftfartøj, når muligt,
- ii) udstede instruktion til et landende luftfartøj om at afbryde sin indflyvning, når muligt,
- iii) i alle tilfælde informere luftfartøjet om baneindtrængningen eller hindringen og dens placering i forhold til banen.

Anm. 1: Dyr og fugleflokke kan udgøre en hindring i forhold til starter og landinger.

Anm. 2: En afbrudt start, eller en afbrudt indflyvning udført efter sættepunktet, kan medføre risiko for at luftfartøjet kører ud over baneenden. Derudover kan en afbrudt indflyvning foretaget i lav højde medføre risiko for at luftfartøjets haleparti beskadiges.

Anm. 3: Se også BL 7-1, pkt. 3.3 vedrørende luftfartøjschefens myndighed.

3.5.2 Flyveledere og piloter skal rapportere enhver hændelse der involverer en hindring på banen eller en baneindtrængning i overensstemmelse med pkt. 3.5.2.1 og 3.5.2.2.

3.5.2.1 En ATIR-formular, skal udfyldes og fremsendes til Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane i de tilfælde hvor en hændelse, som involverer en hindring på banen eller en baneindtrængning, afstedkommer undvigemanøvrer for et startende eller landende luftfartøj.

Anm.: Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane kan godkende en anden formulartype, forudsat at indholdet heri svarer til indholdet i ATIR-formularen.

3.5.2.2 En rapport (ATSR), jf. BL 8-10 og BL 8-15, skal udfyldes og fremsendes til Trafik- og Byggestyrelsen i de tilfælde hvor en hændelse, som involverer en hindring på banen eller en baneindtrængning, ikke afstedkommer undvigemanøvrer for et startende eller landende luftfartøj.

3.6 Oplysninger om flyvepladsens tilstand

3.6.1 Betydningsfulde oplysninger om flyvepladsens tilstand er sådanne oplysninger, som er nødvendige for luftfartøjernes sikre manøvrering,

og som vedrører trafikområdet eller de hjælpemidler, der normalt er knyttet hertil.

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

- a) bygge- eller vedligeholdelsesarbejde på eller i umiddelbar nærhed af trafikområdet,
- b) ujævne eller brudte overflader på bane, rullevej eller forplads, hvad enten de er afmærkede eller ej,
- c) sne, slud eller is på bane, rullevej eller forplads, herunder bremsevirkning,
- d) vand på bane, rullevej eller forplads,
- e) snevolde eller snedriver i nærheden af en bane, rullevej eller forplads,
- f) andre midlertidige faremomenter, herunder parkerede luftfartøjer og fugle på jorden eller i luften,
- g) afbrydelse eller uregelmæssighed i driften af flyvepladsens lyssystem,
- h) enhver anden oplysning af betydning.

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

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

4. Kontrol med flyveplads trafik

4.1 Prioritetsrækkefølge

4.1.1 Landende luftfartøjer prioriteres som følger:

- a) luftfartøjer i nød,
- b) luftfartøjer, der forventer at skulle lande på grund af omstændigheder, der berører luftfartøjets eller de ombordværendes sikkerhed og luftfartøjer, herunder militære luftfartøjer, der har meddelt minimum brændstof ("minimum fuel"),

Anm.: Bestemmelser vedrørende anvendelse af udtrykket "minimum fuel" er, for civile luftfartøjer anført i ATS-instruks 12, pkt. 8.1 og for

militære luftfartøjer i ATS-instruks 12, pkt. 14.1.

- c) ambulanceflyvninger og luftfartøjer, der medfører syge eller kvæstede og flyvninger i forbindelse med eftersøgnings- og redningsaktioner,

Anm.: Ambulanceflyvninger omfatter HEMS-flyvninger samt flyvninger der i flyveplanen har angivet STS/HOSP og STS/MEDEVAC.

- d) militære luftfartøjer, der har meddelt "expecting minimum fuel",
- e) kontrolflyvning,
- f) anden lufttrafik, undtagen
- g) rundflyvning, skole- og træningsflyvning med civile luftfartøjer.

4.1.2 Startende luftfartøjer prioriteres som følger:

- a) ambulanceflyvninger og luftfartøjer, der medfører syge eller kvæstede og flyvninger i forbindelse med eftersøgnings- og redningsaktioner,

Anm.: Ambulanceflyvninger omfatter HEMS-flyvninger samt flyvninger der i flyveplanen har angivet STS/HOSP og STS/MEDEVAC.

- b) anden lufttrafik, undtagen
- c) rundflyvning, skole- og træningsflyvning med civile luftfartøjer.

4.1.3 Praktiske flyveprøver skal dog prioriteres som "anden lufttrafik".

Anm.: For at gøre opmærksom på, at der udføres en flyveprøve, anvender luftfartøjet udtrykket "CAA CHECK".

4.1.4 Et luftfartøj, som er i færd med at lande, eller som er under slutindflyvning til landing, skal normalt have forret for luftfartøjer, som agter at starte.

4.1.5 Startende luftfartøjer skal normalt gives startklareringen i den rækkefølge, de er klar til start, med den undtagelse, at der må afviges fra denne prioritetsrækkefølge for at opnå det maksimale antal starter med den mindste gennemsnitlige forsinkelse.

4.2 Kontrol med startende luftfartøjer

4.2.1 Bortset fra, hvad der er bestemt i pkt. 4.2.2 og 4.2.2.2, må et afgående luftfartøj påbe-

gynde start, når det foran startende luftfartøj har passeret baneenden eller har påbegyndt et drej og alle forud landende luftfartøjer er klar af banen.

4.2.2 **Lavere minima** end angivet i pkt. 4.2.1 kan, bortset fra undtagelserne i pkt. 4.2.2.2, anvendes som følger:

4.2.2.1 Et luftfartøj må om dagen påbegynde start, selv om det foran startende luftfartøj ikke har passeret baneenden eller har påbegyndt drej, forudsat at:

- a) det foran startende luftfartøj er i luften,
- b) det startende luftfartøj er informeret om det foran startende luftfartøj,
- c) vejforholdene gør det muligt fra det startende luftfartøj hele tiden at kunne se det foran startende luftfartøj, indtil standardadskillelse er tilvejebragt.

4.2.2.2 **Højere minima** end de, der er angivet i pkt. 4.2.1 og 4.2.2, skal anvendes, hvis de involverede luftfartøjer er omfattet af kapitel 5. (Wake Turbulence adskillelse).

4.2.3 Udstedelse af startklarering

4.2.3.1 Startklarering skal gives, når luftfartøjet er klar til start og befinder sig ved eller nærmer sig banen, og trafiksituationen tillader det. Med henblik på undgåelse af misforståelser, skal betegnelsen på startbanen inkluderes i startklareringen.

4.2.3.2 Når en klarering er krævet før start, må startklarering ikke gives, før klareringen er afgivet til det pågældende luftfartøj, og dette har kvitteret for modtagelsen.

4.2.3.3 For at fremskynde trafikken kan der udstedes klarering til øjeblikkelig start til et luftfartøj, før det kører ind på banen. Ved modtagelse af en sådan klarering skal luftfartøjet køre ind på banen og starte i en uafbrudt bevægelse.

4.2.4 Start fra forskudt startposition

4.2.4.1 Et luftfartøj kan gives klarering til start fra en publiceret forskudt startposition efter anmodning fra piloten eller, hvis initieret af flyvelederen, efter accept fra piloten.

4.3 Kontrol med landende luftfartøjer

4.3.1 Bortset fra, hvad der er bestemt i pkt. 4.3.2 og 4.3.3, må et landende luftfartøj passere banetærsklen på dets slutindflyvning, når det

foran startende luftfartøj har passeret baneenden eller har påbegyndt et drej og alle foran landende luftfartøjer er klar af banen.

4.3.2 Lavere minima end angivet i pkt. **4.3.1** kan, bortset fra undtagelserne i pkt. **4.3.3**, anvendes som følger:

4.3.2.1 Et luftfartøj må om dagen passere bane-tærsklen og lande på en bane før det foran landende luftfartøj er klar af denne, forudsat at

- a) den til rådighed værende del af banen har tilstrækkelig længde,
- b) det landende luftfartøj er advaret om det foran landende luftfartøj ved anvendelse af fraseologien "LAND AFTER PRECEDING LANDING ... (luftfartøjstype)" i stedet for det sædvanlige "CLEARED TO LAND",
- c) vejrforholdene gør det muligt fra det landende luftfartøj at se det foran landende luftfartøj, indtil dette er drejet fri af banen,
- d) bremsevirkningen ikke er forringet (for eksempel på grund af snesjap eller vand).

4.3.2.2 Et luftfartøj må om dagen passere bane-tærsklen og lande på en bane, før det foran startende luftfartøj er klar af denne, forudsat at:

- a) det foran startende luftfartøj er i luften,
- b) det landende luftfartøj er advaret om det foran startende luftfartøj ved anvendelse af fraseologien "LAND AFTER DEPARTING ... (luftfartøjstype)" i stedet for det sædvanlige "CLEARED TO LAND",
- c) vejrforholdene gør det muligt fra det landende luftfartøj hele tiden at se det foran startende luftfartøj indtil landingen er udført.

4.3.2.3 Når der foretages tilsigtet overflyvning af en bane, på hvilken anden trafik befinder sig, må det overflyvende luftfartøj ikke klareres lavere end 300 fod over banen. Denne højde skal udtrykkes, som en højde over havet, og der skal gives trafikinformationer til de implicerede luftfartøjer. Såfremt det overflyvende luftfartøj ikke klareres lavere end 500' over banen, kan trafikinformationer udelades.

4.3.3 Højere minima end de, der er angivet i pkt. **4.3.1** og **4.3.2**, skal anvendes, når de implicerede luftfartøjer omfattes af kapitel **5**. (Wake Turbulence adskillelse).

4.3.4 Udstedelse af landingsklarering

4.3.4.1 Landingsklarering må udstedes, når det forventes, at den adskillelse, der er nævnt i pkt.

4.3.1 og **4.3.3** vil være tilstede, når luftfartøjet passerer banetærsklen, forudsat at landingsklarering ikke udstedes, før det forud landende luftfartøj har passeret banetærsklen. Med henblik på undgåelse af misforståelser, skal betegnelsen på landingsbanen inkluderes i landingsklareringen.

4.4 Kontrol med trafik i kontrolzonen og trafikrunden

4.4.1 Luftfartøjer i trafikrunden skal kontrolleres således, at de adskillelsesminima, som er angivet i afsnit **4.2** og **4.3** opnås, bortset fra, at

- a) der ikke skal tilvejebringes adskillelse mellem luftfartøjer, der flyver i samme formation,
- b) der ikke skal tilvejebringes adskillelse mellem luftfartøjer som opererer på forskellige områder af en flyveplads godkendt til samtidig benyttelse.

4.4.2 Der skal tilvejebringes en sådan adskillelse mellem luftfartøjer i trafikrunden, at man opnår den indbyrdes afstand mellem ankomende og afgående luftfartøjer, som er angivet i afsnit **4.2** og **4.3**.

4.4.3 Klarering til at komme ind i kontrolzonen og trafikrunden udstedes til et luftfartøj, for at angive luftfartøjets flyvevej i kontrolzonen og eventuelle indflyvning i trafikrunden. Samtidig med klarering til at komme ind i kontrolzonen gives oplysning om bane i brug og oplysninger om anden trafik, således at luftfartøjschefen på hensigtsmæssig måde kan planlægge sin indflyvning i trafikrunden.

4.4.4 Hvis et luftfartøj uden klarering kommer ind i trafikrunden, skal det have prioritet til at lande, såfremt dets manøvrer viser, at det ønsker at lande.

4.4.5 I nødsituationer kan det være nødvendigt, at et luftfartøj i sikkerhedens interesse går ind i trafikrunden og foretager landing uden klarering. Kontroltårne bør erkende mulighederne for, at luftfartøjet kan være i nød, og yde al den hjælp, der er mulig.

4.4.6 Speciel VFR-flyvning

*Anm.: Når der opgives mere end én sigtbarhed, skal luftrafik tjenesteenheden altid anvende den laveste sigtbarhed til at afgøre, om der kan gives tilladelse til VFR- eller Speciel VFR-flyvning i en kontrolzone, jf. dog punkt **4.4.6.3.1**.*

4.4.6.1 Med mindre klarering til Speciel VFR-flyvning er indhentet, må VFR-flyvning ikke finde sted inden for en kontrolzone, når:

- a) skydækkeshøjden er under 1500 fod, eller
- b) sigtbarheden ved jorden i VFR-dag- og VFR-nat perioden er mindre end 5 km.

4.4.6.2 Klarering til Speciel VFR-flyvning kan udstedes til luftfartøjer, der skal flyve ind i en kontrolzone og lande, starte og flyve ud af en kontrolzone, udføre lokalflyvning samt krydse en kontrolzone.

4.4.6.3 I en kontrolzone kan klarering til Speciel VFR-flyvning udstedes, under forudsætning af:

- a) at sigtbarheden ved jorden
 - i) i VFR-dag perioden er mindst 1500 meter; for helikoptere dog mindst 800 meter,
 - ii) i VFR-nat perioden er mindst 5 km,
- b) at skydækkeshøjden
 - i) i VFR-dag perioden ikke er under 600 fod,
 - ii) i VFR-nat perioden ikke er under 1100 fod,
- c) at klareringen er koordineret med den enhed, der udøver indflyvningskontroltjeneste.

4.4.6.3.1 Klarering til Speciel VFR-flyvning kan, i VFR-dag perioden, udstedes til at krydse en kontrolzone, selv om den rapporterede sigtbarhed ved jorden er under 1500 meter, eller for helikoptere under 800 m, såfremt piloten rapporterer at flyvesigtbarheden ikke er under 1500 meter, eller, for helikoptere, ikke er under 800 meter. En sådan klarering må ikke udstedes til en Speciel VFR-flyvning til at starte fra eller lande på en flyveplads inden for en kontrolzone eller flyve ind i flyvepladsens trafikrunde.

4.4.6.3.2 I en kontrolzone kan klarering til Speciel VFR-flyvning med akutlægehelikoptere udstedes, i både VFR-dag perioden og VFR-nat perioden, under forudsætning af:

- a) at fartøjschefen, efter at have modtaget gældende MET-rapport (meteorologisk melding), anmoder om klarering til Speciel VFR-flyvning,

Anm. 1: Trafik- og Byggestyrelsen har fastsat supplerende bestemmelser for VFR-flyvning med akutlægehelikoptere (Helicopter Emergency Medical Service - HEMS). Bestemmelserne tillader HEMS-flyvninger under VMC-minima der afviger fra bestemmelserne i SERA-forordningen (EU 923/2012), pkt. SERA.5010 (Speciel VFR i kontrolzoner) og værdierne i Tabel S5-1 (VMC-minima). De HEMS VFR-/Special VFR Operating Minima der frem-

går af Bilag V, Part-SPA, til EASA OPS-forordningen (EU 965/2012) er gældende.

Bestemmelserne tillader at en fartøjschef på en akutlægehelikopter kan anmode om Speciel VFR-flyvning i kontrolzoner på betingelse af at HEMS VFR-/Special VFR Operating Minima overholdes. Det er alene fartøjschefens ansvar at en HEMS-flyvning udføres under forhold der sikrer at værdierne for afstand til skyer, skydækkeshøjde og sigtbarhed ikke er mindre end de værdier der angiver grænserne for HEMS VFR-/Special VFR Operating Minima. Anmodning om klarering til Speciel VFR-flyvning i en kontrolzone vil derfor ikke blive fremsat, hvis HEMS VFR-/Special VFR Operating Minima ikke kan overholdes

Anm. 2: For flyvninger med akutlægehelikoptere, der følger ovennævnte supplerende bestemmelser, skal der ikke ske ATSR-indberetning i henhold til BL 8-10 eller BL 8-15.

- b) at klareringen er koordineret med den enhed der udøver indflyvningskontroltjeneste.

4.4.6.3.3 I en kontrolzone kan klarering desuden udstedes til Speciel VFR-flyvning med militære helikoptere under forudsætning af:

- a) at sigtbarheden ved jorden
 - i) i VFR-dag perioden er mindst 800 meter,
 - ii) i VFR-nat perioden er mindst 3 km
- b) at skydækkeshøjde ikke er under 500 fod*

** kan i flyvestationers kontrolzoner om dagen nedsættes til 300 fod, hvis ind og udflyvning foregår ad særligt fastlagte ruter*
- c) at klareringen er koordineret med den enhed, der udøver indflyvningskontroltjeneste.

4.4.6.4 Adskillelse skal tilvejebringes imellem Speciel VFR-flyvninger indbyrdes og mellem Speciel VFR-flyvninger og IFR-flyvninger i overensstemmelse med de adskillelsesminima, der er krævet mellem IFR-flyvninger.

4.4.6.5 Klarering til Speciel VFR-flyvning kan udstedes til luftfartøjer i kontrolzoner med det formål at fritage fartøjschefer for at holde den i lufttrum klasse D foreskrevne afstand til skyer, men nøjes med at flyve klar af skyer.

4.4.7 Speciel VFR-flyvning med militære luftfartøjer i flyvestationers kontrolzoner

4.4.7.1 Med det formål at fritage fartøjschefer for at holde den i lufttrum klasse D foreskrevne

afstand til skyer, kan klarering til VFR-flyvning udstedes når:

- a) skydækkeshøjden er mellem 1500 fod og 2500 fod, og
- b) sigtbarheden ved jorden om dagen er 8 km eller derover for jagerfly og 5 km eller derover for øvrige militære luftfartøjer, eller
- c) sigtbarheden ved jorden om natten er 8 km.

Militære VFR-flyvninger, der i henhold til a) ikke opretholder den foreskrevne afstand til skyer, skal adskilles fra IFR- og Speciel VFR-flyvninger.

4.4.7.2 Klarering til Speciel VFR-flyvning kan udstedes i kontrolzoner, hvis sigtbarheden ved jorden og skydækkeshøjden er lig med eller bedre end de i skemaet anførte værdier.

Jagerfly samt andre militære luftfartøjer, der opererer ved hastigheder over 140 KT IAS:

Sigtbarhed DAG/NAT	5 km/8 km
Skydækkeshøjde	1000 fod*

* kan om dagen nedsættes til 500 fod, hvis udflyvning foregår ad særligt fastlagte ruter

Luftfartøjer, der opererer ved hastigheder på eller under 140 KT IAS:

Sigtbarhed DAG/NAT	3 km/5 km
Skydækkeshøjde	500 fod

4.5 Kontrol med kørende luftfartøjer

4.5.1 Før der udstedes klarering til kørsel skal flyvelederen forvisse sig om hvor luftfartøjet er parkeret. Klareringer til kørsel skal indeholde nøjagtige instruktioner og oplysninger for derved at sikre, at luftfartøjet følger den rigtige rute og undgår sammenstød med andre luftfartøjer, køretøjer eller genstande, og for at mindske risikoen for at luftfartøjet utilsigtet kører ind på en bane i brug.

4.5.1.1 Når en klarering til kørsel indeholder en klareringsgrænse, der indebærer at en bane skal krydses, skal klareringen indeholde en tilladelse til at krydse banen, eller en instruktion om, når nødvendigt, at stoppe før banen.

4.5.2 Luftfartøjer må ikke holde på indflyvningsenden af banen, når et andet luftfartøj er i

færd med at udføre en landing, før det landende luftfartøj har passeret den pågældende position.

4.5.3 Luftfartøjer må ikke holde nærmere en bane, der anvendes til start og landing, end ventepositionen.

4.5.4 Ved benyttelse af forskellige startpositioner på samme bane må der ikke gives et luftfartøj klarering til start samtidig med, at et andet luftfartøj har fået tilladelse til at køre ind i en anden startposition, medmindre kontrollårnet visuelt har sikret sig, at det startende luftfartøj befinder sig længere inde på banen end det andet luftfartøj.

4.5.5 Når der anvendes særlige procedurer under dårlige sigtbarhedsforhold,

- a) skal der tages særligt hensyn til at beskytte instrumentlandingsystemets følsomme områder, når der finder kategori II- eller kategori III-operationer sted,
- b) kan der kræves indført minimumsadskillelse mellem luftfartøjer under kørsel.

4.5.5.1 Kriterierne for at bringe særlige procedurer i anvendelse samt den minimumsadskillelse, der skal anvendes, skal indeholdes i Lokal ATS-instruks.

4.5.6 På anmodning eller når nødvendigt kan det tillades, at en helikopter udfører air-taxiing.

Anm. 1: Se [ATS-instruks 19, pkt. 2.4](#) vedr. Wake Turbulence fra helikoptere.

Anm. 2: Da de fleste små helikoptere føres af kun én pilot som behøver konstant brug af begge hænder og fødder for at opretholde kontrol under flyvning, bør frekvensændringer ikke udstedes under nødsituationer og air-taxiing. Hvor det er muligt, skal instruktioner fra den efterfølgende ATSEnhed videregives indtil fartøjschefen kan ændre frekvens.

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

4.6 Kontrol med anden trafik end luftfartøjer på manøvreområdet

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

4.6.2 Færdsel på manøvreområdet sker i henhold til flyvepladsreglementet. Medmindre andre instruktioner er udstedt af kontrolltårnet følges nedennævnte regler:

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

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

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

4.6.5 Alle køretøjer, som benyttes på manøvreområdet, skal være i stand til at opretholde tovejs radioforbindelse, undtagen, når køretøjet kun lejlighedsvis bruges på manøvreområdet, og

- ledsages af et køretøj med de krævede kommunikationsmuligheder, eller
- benyttes i overensstemmelse med en plan, som forud er aftalt med kontrolltårnet.

4.6.6 Hvis der benyttes kommunikation ved hjælp af et system af synlige signaler eller i til-

fælde af radiofejl, skal de nedenfor anførte signaler have den angivne betydning:

Lyssignal	Betydning
Grønne blink:	Tilladelse til at krydse landingsområde eller køre ind på rullevej.
Fast rødt:	Stop.
Røde blink:	Kør klar af landingsområde eller rullevej og hold udkig efter luftfartøjer.
Hvide blink:	Kør klar af manøvreområdet i overensstemmelse med lokale instruktioner.

4.6.7 I nødsituationer, eller hvis signalerne i pkt. 4.6.6 ikke bliver observeret, skal de nedenfor anførte signaler benyttes, hvis der er tale om en bane eller rullevej med belysning, og have den angivne betydning:

Lyssignal	Betydning
Blinkende bane- eller rullevejsbelysning:	Forlad banen og se efter lys-signaler fra kontrolltårnet.

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

4.7 Særlige procedurer for nedsat sigtbarhed

4.7.1 Ved nedsat sigtbarhed, "Low visibility", skal særlige procedurer i henhold til pkt. 4.7.2 iværksættes. Low visibility indtræder på flyvepladser med CAT II/III approaches, når CAT II forhold indtræder, eller når RVR er under 400 m for start. På flyvepladser uden CAT II/III approaches indtræder Low visibility, når RVR er under 400 m (alternativt når den rapporterede sigtbarhed er under 400 m).

4.7.2 Når Low visibility procedurer er etableret, skal dette meddeles luftfartøjer, enten på radio eller via ATIS, ved anvendelse af fraseologien "Low Visibility Procedures in operation".

4.7.3 Når Low visibility procedurer ophører, skal dette meddeles luftfartøjer, om nødvendigt

individuet, på radio ved anvendelse af fraseologien "Low Visibility Procedures cancelled".

4.7.4 Ved RVR værdier under 800 m skal følgende forholdsregler indføres:

- a) antallet af personer og køretøjer på manøvreområdet skal indskrænkes mest muligt,
- b) kontrollårnet skal føre lister over køretøjer og personer på manøvreområdet,
- c) der skal tages særligt hensyn til at beskytte instrumentlandingsystemets følsomme områder, når der udføres kategori II eller kategori III operationer,
- d) trafikken skal overvåges ved hjælp af Surface Movement Radar, hvor en sådan er i funktion,
- e) stop-barrer skal anvendes, hvor sådanne er i funktion.

4.7.5 Ved RVR værdier under 150 m skal desuden etableres adskillelse mellem luftfartøjer og mellem luftfartøjer og køretøjer. Nærmere bestemmelser om denne adskillelse skal indeholdes i Lokal ATS-instruks.

5. Wake Turbulence adskillelse uden anvendelse af radar

Anm.: Radaradskillelsesminima i forbindelse med "Wake Turbulence" er anført i ATS-instruks 10, afsnit 14.11.

5.1 Ankommende luftfartøjer

5.1.1 Mellem ankommende luftfartøjer skal følgende adskillelsesminima anvendes:

Foranflyvende luftfartøj	Efterfølgende luftfartøj	Minimum adskillelse
A380-800	MEDIUM LIGHT	3 MINUTTER 4 MINUTTER
HEAVY	MEDIUM LIGHT	2 MINUTTER 3 MINUTTER
MEDIUM	LIGHT	3 MINUTTER

5.2 Afgående luftfartøjer

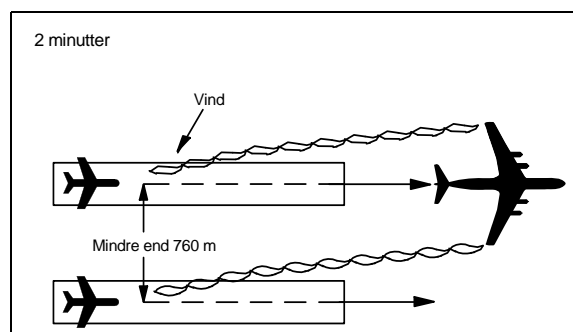
5.2.1 Mellem startende luftfartøjer fra:

- a) samme bane, eller

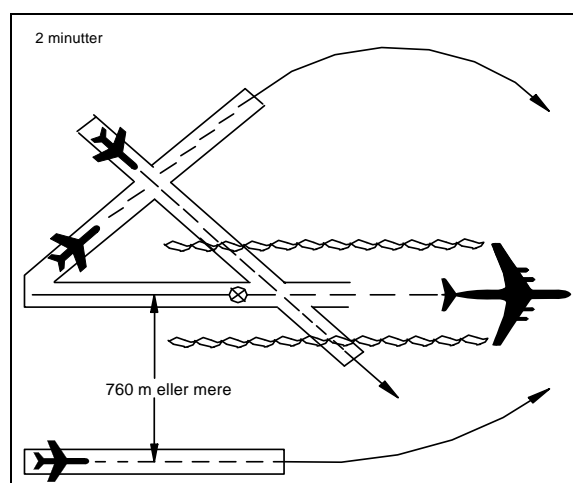
- b) parallelle baner, der er adskilt med mindre end 760 m, eller
- c) krydsende baner, hvis den forventede flyvevej for det efterfølgende luftfartøj vil skære den forventede flyvevej for det foranflyvende luftfartøj i samme højde eller mindre end 1000 fod nedenunder, eller
- d) parallelle baner der er adskilt med mere end 760 m, hvis den forventede flyvevej for det efterfølgende luftfartøj vil skære den forventede flyvevej for det foranflyvende luftfartøj i samme højde eller mindre end 1000 fod nedenunder,

skal følgende adskillelsesminima anvendes:

Foranflyvende luftfartøj	Efterfølgende luftfartøj	Minimum adskillelse
A380-800	HEAVY (af andre typer end A380) MEDIUM LIGHT	2 MINUTTER 3 MINUTTER 3 MINUTTER
HEAVY	MEDIUM LIGHT	2 MINUTTER 2 MINUTTER
MEDIUM	LIGHT	2 MINUTTER



Figur, pkt. 5.2.1



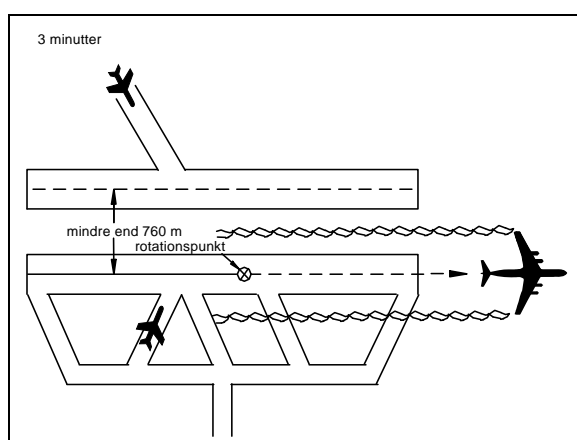
Figur, pkt. 5.2.1

5.2.2 Følgende adskillelsesminima skal anvendes i henhold til nedenstående, mellem:

Foranflyvende luftfartøj	Efterfølgende luftfartøj	Minimum adskillelse
A380-800	MEDIUM LIGHT	4 MINUTTER 4 MINUTTER
HEAVY	MEDIUM LIGHT	3 MINUTTER 3 MINUTTER
MEDIUM	LIGHT	3 MINUTTER

når det efterfølgende luftfartøj starter fra

- et forskudt startpunkt på samme bane, eller
- et forskudt startpunkt på en parallel bane, som er adskilt med mindre end 760 meter.



Figur, pkt. 5.2.2

5.3 Ankommende og afgående luftfartøjer ved anvendelse af forskudt landingstærskel

5.3.1 Hvis ankommende og afgående luftfartøjer anvender samme bane, men med forskudt landingstærskel (ankommende luftfartøj er foranflyvende), skal følgende adskillelsesminima anvendes:

Ankommende (foranværende) luftfartøj	Afgående (efterfølgende) luftfartøj	Minimum adskillelse
A380-800	MEDIUM LIGHT	3 MINUTTER 3 MINUTTER
HEAVY	MEDIUM LIGHT	2 MINUTTER 2 MINUTTER
MEDIUM	LIGHT	2 MINUTTER

5.3.2 Hvis ankommende og afgående luftfartøjer anvender samme bane, men med forskudt landingstærskel (afgående luftfartøj er foranfly-

vende), og de forventede flyveveje vil skære hinanden, skal følgende adskillelsesminima anvendes:

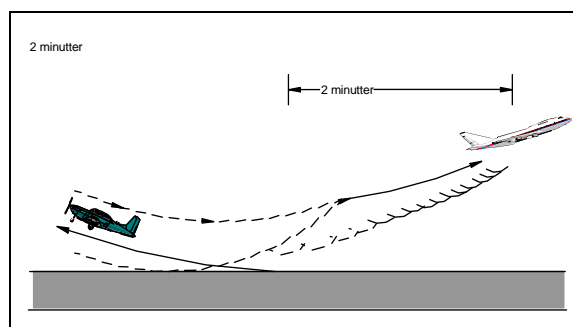
Afgående (foranværende) luftfartøj	Ankommende (efterfølgende) luftfartøj (forskudt landingstærskel)	Minimum adskillelse
A380-800	MEDIUM LIGHT	3 MINUTTER 3 MINUTTER
HEAVY	MEDIUM LIGHT	2 MINUTTER 2 MINUTTER
MEDIUM	LIGHT	2 MINUTTER

5.4 Operationer i modsat retning

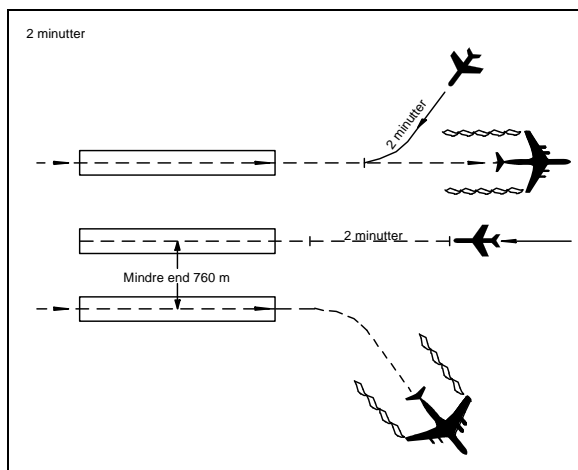
5.4.1 Et adskillelsesminima på 2 minutter skal anvendes mellem et LIGHT eller MEDIUM luftfartøj og et HEAVY luftfartøj, samt mellem et LIGHT luftfartøj og et MEDIUM luftfartøj, hvis det tungere luftfartøj udfører en lav indflyvning ("low approach") eller en afbrudt indflyvning og det lettere luftfartøj enten:

- anvender en bane i modsat retning til start, eller
- lander på den samme bane i modsat retning, eller på en parallel bane med modsat retning, og som er adskilt med mindre end 760 m.

Lav/afbrudt indflyvning	Modsat start/landing	Minimum adskillelse
A380-800	MEDIUM LIGHT	3 MINUTTER 3 MINUTTER
HEAVY	MEDIUM LIGHT	2 MINUTTER 2 MINUTTER
MEDIUM	LIGHT	2 MINUTTER



Figur, pkt. 5.4.1



Figur, pkt. 5.4.1

5.5 Nedsættelse af Wake Turbulence adskillelsesminima

5.5.1 Et luftfartøj kan, hvis luftfartøjschefen accepterer det, gives klarering til at starte med mindre adskillelse end anført i pkt. 5.2.1, 5.2.2, 5.3.1, 5.3.2 og 5.4.1. Der skal udstedes advarsel om risiko for Wake Turbulence, med angivelse af luftfartøjstype og afstand. Herefter er luftfartøjschefen selv ansvarlig for at planlægge starten og udflyvningen under hensyntagen til risikoen for Wake Turbulence.

5.5.2 For VFR-luftfartøjer og for luftfartøjer, der med visuel reference følger et foranflyvende luftfartøj, kan de Wake Turbulence minima, der er anført i pkt. 5.1.1, 5.3.2 og 5.4.1 dog erstattes af en advarsel om risiko for Wake Turbulence, med angivelse af luftfartøjstype og afstand. Herefter er luftfartøjschefen selv ansvarlig for at planlægge anflyvningen og landingen under hensyntagen til risikoen for Wake Turbulence.

6. Advarsel om Wake Turbulence

6.1 Anvendelse

6.1.1 I de tilfælde hvor luftfartøjer, jf. kapitel 5., starter eller lander uden anvendelse af Wake Turbulence adskillelsesminima, eller hvis det skønnes, at der er særlig risiko for Wake Turbulence, skal der udstedes advarsel om Wake Turbulence.

6.1.2 Selvom de anførte Wake Turbulence adskillelsesminima er anvendt, bør der udstedes advarsel om Wake Turbulence, hvis afstande til det luftfartøj, der giver anledning til anvendelse af særlig Wake Turbulence adskillelse er mindre end 10 NM eller, hvis radar ikke anvendes, 4 minutter.

Anm.: Fraseologi, der kan anvendes for udstedelse af advarsel om Wake Turbulence, er anført i ATS-instruks 14.