

ATS-instruks 13

Luftrafiktjenestemeldinger

Indholdsfortegnelse

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

1. Generelt

1.1 Initiering og udveksling af ATS-meldinger

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

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

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

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

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

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

Anm.: Seneste udgave af IFPS Users Manual findes på følgende link:

<http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/nm/network-operations/HAND-BOOK/ifps-users-manual-current.pdf>

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

Anm.: Trafikstyrelsen har oprettet følgende link til ICAO PANS-ATM (Doc 4444), Chapter 11 og Appendix 1 – 6:

<http://selvbetjening.trafikstyrelsen.dk/civilluftfart/Dokumenter/Ekstra%20net/ATS%20Instrukser/Doc%204444,%20Chapter%2011%20incl.%20Amd%206%20Nov.%202014.pdf>

1.1.5 Når CFMU TACT meldinger udveksles med CFMU skal det foregå i overensstemmelse med ATFCM Users Manual, seneste udgave.

Anm.: Seneste udgave af ATFCM Users Manual findes på følgende link:

<http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/nm/network-operations/HAND-BOOK/atfcm-users-manual-current.pdf>

1.1.6 ATS-meldinger skal med hensyn til adressering, formatering og videresendelse over luftfartens faste telekommunikationsnet (AFTN) udfærdiges i overensstemmelse med kapitel 8. "Brug af AFTN" .

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

1.1.7 Luftrafiktjenestemeldinger kan udveksles via AFTN, computerforbindelser, direkte taleforbindelser, radioteleferi eller via data-link.

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

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

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

1.2 Meldekantorer (ARO)

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

1.2.2 Et meldekantor, der på en flyveplads er etableret som en separat luftrafiktjenesteenhed,

skal indhente klareringer til IFR-flyvninger hos vedkommende flyvekontroltjenesteenhed ved afgivelse af følgende oplysninger:

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

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

1.2.2.2 Aktuelt starttidspunkt meddeles til flyvekontroltjenesteenheden umiddelbart efter luftfartøjets start.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2.7.1 Meldekontoret skal ligeledes meddele kontrolcentralen:

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

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

1.2.8 Et meldekontor, der modtager en udfyldt ATIR-formular vedrørende en lufttrafikhændelse, skal omgående indsende formularen til Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, Langebjergvænget 21, 4000 Roskilde, gerne elektronisk til aib@havarikommissionen.dk .

Centrale meldekontorer

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

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

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

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

Særlig bestemmelse:

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

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

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

Særlig bestemmelse:

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

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

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

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

Uden for lufttrafiktjenesteenhedernes tjenestetid er ATCC Malmö centralt meldekontor.

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

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

2. Kategorier af meldinger

2.1 Generelt

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

Anm. 1: Prioritetsbetegnelsen i parentes efter hver meldingstype er den, som ifølge ICAO Annex 10, Vol. II, Chapter 4 skal anvendes, hvis meldingen sendes via AFTN.

Anm. 2: Trafikstyrelsen har oprettet følgende link til ICAO PANS-ATM (Doc 4444), Chapter 11 og Appendix 1 - 6:

<http://selvbetjening.trafikstyrelsen.dk/civilluftfart/Dokumenter/Ekstra%20net/ATS%20Instrukser/Doc%204444,%20Chapter%2011%20incl.%20Amd%206%20Nov.%202014.pdf>

2.2 Meldinger vedrørende kritiske situationer

2.2.1 Denne kategori omfatter:

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

2.3 Bevægelses- og kontrolmeldinger

2.3.1 Denne kategori omfatter:

- a) meldinger vedrørende indleveret flyveplan og tilhørende opdateringsmeldinger (FF), herunder
 - Indleveret flyveplan, FPL, FPT, FPLDEP, GPT
 - forsinkelsesmeldinger, DLA
 - ændringsmeldinger, CHG
 - annulleringsmeldinger, CNL

- startmeldinger, DEP
 - ankomstmeldinger, ARR
 - operationelle IFPS-svarmeldinger, ACK, MAN, REJ
- b) meldinger vedrørende koordination (FF), herunder
- gældende flyveplan, CPL, AFP, APL, ACH
 - beregnede tidspunkter, EST
 - koordinationsmeldinger, CDN
 - godkendelsesmeldinger, ACP
- c) koordinationsmeldinger mellem kontrolcentraler i EUR-regionen (FF), herunder
- foreløbig aktivering af flyveplandata, ABI (ATC CPU)
 - præaktivering af flyveplandata, PAC (ATC CPU)
 - aktivering af flyveplandata, ACT (ATC CPU)
 - logisk bekræftelse, LAM (ATC CPU)
 - revisionsmeddelelse, REV (ATC CPU)
 - annulleringsmelding, MAC (ATC CPU)
- d) meldinger vedrørende supplerende oplysninger (FF), herunder
- anmodning om flyveplan, RQP
 - anmodning om supplerende flyveplanoplysninger, RQS
 - supplerende flyveplanmeldinger, SPL
- e) kontrolmeldinger (FF), herunder
- klareringsmeldinger
 - overdragelse af kontrol
 - meldinger vedrørende lufttrafikregulering, ANM, SAM, SRM, SLC, SRR, SMM, SIP, SPA, SRJ, RRP, MRR, RRN, RRA, RJT, FSR, FLS, FCM, ERR og RDY (se ATCFM Users Manual, seneste udgave)
 - meldinger (AUP og UUP) vedrørende CDR
 - meldinger indeholdende positionsrapporter og flyverapporter.

Anm: Seneste udgave af ATFCM Users Manual findes på følgende link:

<http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/nm/network-operations/HANDBOOK/atfcm-users-manual-current.pdf>

2.4 Flyveinformationsmeldinger

2.4.1 Denne kategori omfatter:

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

3. Anvendelse af meldinger vedrørende kritiske situationer

3.1 Generelt

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

3.2 Alarmeringsmeldinger, ALR

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

3.3 Svigtende radioforbindelse, RCF

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

4. Anvendelse af flyveplan-, koordinations- og opdateringsmeldinger

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

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

Anm. 1: Flyveplanmeldinger, som sendes på AFTN, udfærdiges i henhold til pkt. 1.1.4, 1.1.5 og 1.1.6.1.

Anm. 2: Trafikstyrelsen har oprettet følgende link til ICAO PANS-ATM (Doc 4444), Chapter 11 og Appendix 1 - 6:

<http://selvbetjening.trafikstyrelsen.dk/civilluftfart/Dokumenter/Ekstra%20net/ATS%20Instrukser/Doc%204444,%20Chapter%2011%20incl.%20Amd%206%20Nov.%202014.pdf>

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

Anm.: Trafikstyrelsen har oprettet følgende link til ICAO PANS-ATM (Doc 4444), Chapter 11 og Appendix 1 - 6:

<http://selvbetjening.trafikstyrelsen.dk/civilluftfart/Dokumenter/Ekstra%20net/ATS%20Instrukser/Doc%204444,%20Chapter%2011%20incl.%20Amd%206%20Nov.%202014.pdf>

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

- a) FPL-melding skal sendes til kontrolcentraler eller flyveinformationscentraler langs flyvevejen, ref. punkt 8.3.3 a), se dog også pkt. 4.1.8, 4.1.11 og 4.1.12,
- b) FPL-melding sendes til kontroltårnet på afgang- og bestemmelsesstedet, ref. pkt. 4.1.3.1,

- c) hvis det i flyveplanens pkt. 18 under betegnelsen RIF/... er angivet, at bestemmelsesstedet forventes ændret under flyvningen, skal FPL-melding også sendes til de flyveinformations- og/eller kontrolcentraler, der i så fald bliver berørt af flyvningen, samt til kontroltårnet på det nye bestemmelsessted,
- d) hvis det er krævet, skal FPL-melding ligeledes sendes til den enhed for lufttrafikregulering, der betjener de pågældende lufttrafiktjenesteenheder langs med flyvevejen,
- e) FPL-meldinger for flyvninger, som påtænkes udført inden for NAT-regionen i en afstand af 60 NM eller mindre fra de nordlige og sydlige grænser af Gander og Shanwick oceanic-flyveinformationsregioner, skal desuden adresseres til de kontrolcentraler, der er ansvarlige for de nærmeste tilstødende NAT-flyveinformationsregioner,
- f) punkterne a) til e) udgør den obligatoriske standardadressering af flyveplan- og opdateringsmeldingerne. Imidlertid kræver visse stater varierende supplerende adressering herudover.

Anm.: Briefingkontoret København ajourfører en publikation indeholdende de supplerende adresseringer, der er nævnt ovenfor under pkt. f). Publikationen er benævnt "Vejledning i adressering af flyveplaner og tilhørende opdateringer" og den distribueres bl.a. til diverse danske meldekontorer og større luftfartsselskaber.

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

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

- a) meldekantoret for lufttrafiktjeneste for første startsted skal
 - i) sende FPL-melding for det første afsnit af flyvningen i henhold til pkt. 4.1.3 a) – f),

- ii) sende særskilt FPL-melding for hvert efterfølgende afsnit af flyvningen til meldekantoret på mellemlandingsstederne.

- b) meldekantoret på mellemlandingsstederne skal forholde sig, som om flyveplanen var indleveret lokalt.

4.1.5 Meldinger vedrørende gennemgående flyveplan (FPT) kan kun anvendes for:

- a) VFR-flyvninger indenfor Københavns flyveinformationsregion, dog kan militære IFR OAT-flyvninger fortsat anvende FPT,
- b) VFR-flyvninger indenfor Søndrestrøm flyveinformationsregion under flyveniveau 195,

og må indeholde op til 4 mellemlandinger under samme luftfartøjsidentifikation.

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

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

Felt 7: LUFTFARTØJETS IDENTIFIKATION. Samme identitetsbetegnelse skal gælde for hele flyvningen (alle ruteafsnit).

Felt 13: STARTSTED, AFGANGSTIDSPUNKT. Her udfyldes ICAO 4-bogstav stedbetegnelsen - eller ZZZZ, hvis ingen, da for første startsted samt afgangstidspunktet.

Felt 15: FLYVEVEJ. Her anføres, udover den normale beskrivelse af ruten, ICAO 4-bogstav stedbetegnelsen* for mellemlandingsplads(er) efterfulgt af beregnet tidsforbrug til hver af pladserne fra den foregående flyveplads, en skråstreg samt det forventede afgangstidspunkt fra hver af mellemlandingspladserne. Efter hvert nyt startsted anføres igen marchfart, marchhøjde (el. VFR), evt. ændrede flyveregler samt flyvevejen til næste mellemlandingsplads, fx. N0120VFR DCT BGNS0015/1055 N0120VFR DCT BGJH0010 osv.

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

* Anm.: Hvis mellemlandingsstedet ikke har en tildelt ICAO 4-bogstavs stedbe-

tegnelse anføres enten pladsens/stedets geografiske navn i klart sprog eller landingsstedets koordinater.

Felt 16: BESTEMMELSESTED. Her anføres ICAO 4-bogstav stedbetegnelsen eller ZZZZ, hvis ingen, for sidste bestemmelsessted samt beregnet tidsforbrug fra sidste mellemlandingsplads. Evt. alternativ flyvepladser skal være i forhold til bestemmelsesstedet.

Felt 18: ANDRE OPLYSNINGER. Angiv efter forkortelsen 'ALTN/', ICAO 4-bogstav stedbetegnelsen for alternative flyveplads(er) for hvert ruteafsnit, idet der indledes med 1/ for første ruteafsnits alternativ, 2/ for andet ruteafsnits alternativ osv. Hvis en alternativ ikke har en 4-bogstav stedbetegnelse, må pladsens/stedets geografiske navn skrives i klart sprog.

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

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

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

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

Eksempler på FPT:

(FPT-OYABC-VG
-P28A/L-SF/S
-EKBI1000
-N0100VFR DCT EKVJ0015/1200 N0100VFR
DCT
EKBI0015 EKEB
-ALTN/1/EKBI EKEB)

4.1.6 Kombineret flyveplan- og startmelding (FPLDEP) kan kun anvendes i forbindelse med VFR-flyvning inden for København og Søndrestrøm flyveinformationsregioner under FL 195

Anm.: Militær VFR-flyvning kan forekomme over FL 195 efter særlige bestemmelser.

4.1.6.1 Lufttrafiktjenesteenheders anvendelse af den særlige danske meldingskategori FPLDEP

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

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

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

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

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

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

Felt 15: MARCHFART, MARCHHØJDE. Her anføres en forventet gennemsnitlig

udført marchfart under operationerne samt 'VFR' for marchhøjde.

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

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

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

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

- Startsted og starttid
- Mellemlandings- eller bestemmelsessted og forventet ankomsttidspunkt hertil samt flyvevej, såfremt der ikke flyves direkte
- Aktionstid
- Antal ombordværende

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

Eksempel på GPT:

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

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

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

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

SUPPLERENDE ADRESSER

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

- a) IFR-flyvninger: til EKDKZQZM ved anvendelse af IFPS re-adresseringsprocedure. Denne adresse skal anvendes for at undgå, at COOPANS-systemet modtager 2 separate meldinger,
- b) VFR-flyvninger: til EKDKZFZM.

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

4.2 Særlige (IFPS) procedurer for indleveret flyveplan IFR FPL

4.2.1 Lufttrafiktjenesteenheder skal adressere og afsende indleverede IFR GAT-flyveplaner og blandede IFR GAT/OAT-flyveplaner samt tilhørende opdateringer til Eurocontrols 2 etablerede IFPS-enheder (IFPU) i henhold til de procedurer, der er anført i EU forordning 1033/2006 af 4. juli 2006 og i IFPS Users Manual, seneste udgave, vedrørende alle ovennævnte arter af IFR-flyvning i, fra, til eller gennemflyvende IFPS-ZONEN (IFPZ).

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

Anm. 2: Efter at alle de deltagende stater i EUR-regionen, hvis FIR indgår i IFPS-zonen (IFPZ) er blevet fuldt tilsluttet Eurocontrols automatiske flyveplanbehandlingssystem IFPS, modtager vedkommende lufttrafiktjenesteenheder i IFPZ prin-

cipielt kun IFR-flyveplaner og de tilhørende opdateringsmeldinger fra IFPS som eneste kilde (afsender) f.s.v.a. IFR GAT-flyvninger i, fra, til eller gennemflyvende IFPZ.

Anm 3: Seneste udgave af IFPS Users Manual findes på følgende link:

<http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/nm/network-operations/HAND-BOOK/ifps-users-manual-current.pdf>

4.3 Startmeldinger, DEP

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

4.3.1.1 DEP-meldinger for IFR-flyvninger kan udelades i følgende tilfælde:

- a) IFR GAT-flyvninger der afgår fra IFPZ med et bestemmelsessted inden for IFPZ,

Anm.: For helikopterflyvninger til eller fra havanlæg i Nordsøen, med start- eller bestemmelsessted i København FIR og/eller NS3, skal der dog sendes DEP-meldinger.

- b) IFR-flyvninger inden for Søndrestrøm FIR under FL 195.

I ovennævnte tilfælde erstatter udveksling mellem berørte lufttrafiktjenesteenheder af gældende flyveplanoplysninger en DEP-melding.

4.4 Beregnede tidspunkter, EST

Anm. 1: I EUR-regionen er koordinationsmeldinger mellem kontrolcentraler reguleret af EU-forordning nr. 1032/2006 af 6. juli 2006, og i stedet for de generelle ICAO koordinationsmeldinger, skal anvendes koordinationsprocedurer som angivet i denne forordning og specificeret i fællesskabsspecifikationen for OLDI, seneste udgave.

Seneste udgave af OLDI Specifikationen findes på følgende link:

<http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/publication/files/20101216-oldi-spec-v4.2.pdf>

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

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

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

4.5 Koordination meldinger, CDN

Anm.: I EUR-regionen er koordinationsmeldinger mellem kontrolcentraler reguleret af EU-forordning nr. 1032/2006 af 6. juli 2006, og i stedet for de generelle ICAO koordinationsmeldinger, skal anvendes koordinationsprocedurer som angivet i denne forordning og specificeret i fællesskabsspecifikationen for OLDI, seneste udgave.

Seneste udgave af OLDI Specifikationen findes på følgende link:

<http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/publication/files/20101216-oldi-spec-v4.2.pdf>

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

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

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

4.6 Godkendelsesmeldinger, ACP

Anm 1: I EUR-regionen er koordinationsmeldinger mellem kontrolcentraler reguleret af EU-forordning nr. 1032/2006 af 6. juli 2006, og i stedet for de generelle ICAO koordinationsmeldinger, skal anvendes koordinationsprocedurer som angivet i denne forordning og specificeret i fællesskabsspecifikationen for OLDI, seneste udgave.

Seneste udgave af OLDI Specifikationen findes på følgende link:

<http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/publication/files/20101216-oldi-spec-v4.2.pdf>

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

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

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

4.7 Computer-assisteret koordinationsproces

4.7.1 For koordination mellem tilstødende kontrolcentraler i EUR-regionen, skal anvendes EU-forordning nr. 1032/2006 af 6. juli 2006 og fællesskabsspecifikationen OLDI, seneste udgave.

Anm.: Seneste udgave af OLDI Specifikationen findes på følgende link:

<http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/publication/files/20101216-oldi-spec-v4.2.pdf>

5. Anvendelse af meldinger vedrørende supplerende oplysninger

5.1 Anmodning om flyveplan, RQP

5.1.1 En RQP-melding afsendes, når en lufttrafiktjenesteenhed ønsker at modtage flyveplanoplysninger. Dette kan være nødvendigt ved

modtagelse af koordinations- eller kontrolmeldinger vedrørende et luftfartøj, for hvilket ingen flyveplanoplysninger er modtaget. RQP-meldingen sendes til den forudgående lufttrafiktjenesteenhed på flyvevejen. Hvis det drejer sig om en IFR GAT flyvning i IFPS, sendes RQP-meldingen til de 2 IFPS-enheder.

5.2 Anmodning om supplerende flyveoplysninger, RQS

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

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

5.2.2 Supplerende flyveplanoplysninger, vedrørende flyvninger der benytter standardflyveplan i København flyveinformationsregion, indhentes via kontrolcentralen København eller IFPS, der er i besiddelse af en oversigt over, hvor supplerende flyveplanoplysninger kan indhentes.

5.2.3 Supplerende flyveplanoplysninger for flyvninger, der benytter standardflyveplan i Søndrestrøm FIR, indhentes via Flyveinformationscentralen Søndrestrøm.

5.3 Supplerende flyveplanmelding, SPL

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

6. Anvendelse af kontrolmeldinger

6.1 Klareringsmeldinger

6.1.1 Klareringer skal indeholde følgende oplysninger i den angivne rækkefølge:

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

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

6.1.2 Klareringer vedrørende flyvehøjder kan bestå af:

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

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

6.2 Meldinger vedrørende lufttrafikregulering (ATFCM)

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

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

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

6.2.2 Udveksling af meldinger vedrørende lufttrafikregulering skal følge procedurerne i ATFCM Users Manual, seneste udgave.

Anm.: Seneste udgave af ATFCM Users Manual findes på følgende link:

<http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/nm/network-operations/HANDBOOK/atfcm-users-manual-current.pdf>

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

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

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

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

6.2.5 Nedennævnte flyvninger har på grund af deres særlige formål **prioritet eller** undtagelse fra ATFCM-reguleringer (se ATFCM Users Manual, seneste udgave).

- flyvninger i nød, herunder luftfartøjer udsat for ulovlig handling,
- flyvninger med statsoverhoved eller regeringschef på officiel mission,
- flyvninger der medvirker i eftersøgnings- og redningsaktioner **samt brandbekæmpelse,**
- flyvninger der udfører livstruende evakueringer og** andre flyvninger, som efter anmodning hos **FMP Supervisor ACC** København har fået prioritet, f.eks. livsvigtige ambulanceflyvninger. ~~eller humanitære flyvninger.~~

6.2.5.1 Nedennævnte flyvninger kan, efter anmodning hos **FMP Supervisor ACC** København, få prioritet i forhold til ATFCM-regulering (se ATFCM Users Manual, seneste udgave):

- ambulanceflyvninger og flyvninger **hvor sikkerheden for menneskeliv er berørt, med et humanitært formål,**
- flyvninger, **på en stats vegne,** med andre personer end statsoverhoved eller regeringschef, eller et formål **af en sådan vigtighed at forsinkelse skal undgås.** ~~for hvilke en statslig myndighed har krævet prioritet.~~

*Anm. 1: Bestemmelser for undtagelser og prioriteter fra ATFCM-regulering findes i **ATS-instruks 20.***

Anm. 2: Seneste udgave af ATFCM Users Manual findes på følgende link:

<http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/nm/network-operations/HANDBOOK/atfcm-users-manual-current.pdf>

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

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

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

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

Anm. 3: Samplaceret med Eurocontrols CFMU er der etableret en "Centralized Airspace Data

Function" (CADF), der fra de respektive AMC modtager oplysninger om anvendelige betingede ATS-ruter "Conditional Routes" (CDR) i ECAC-området. Herved kan CFMU bl.a. anvende disse oplysninger om midlertidigt anvendelige CDRs til ydelse af ATFM, ved udstedelse af re-routing proposals RRP.

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

6.3.1 CFMU udsender meldinger om tilgængelige CDR-ruter og EUUP-meldinger i overensstemmelse med ATCFM Users Manual, seneste udgave.

Anm.: Seneste udgave af ATCFM Users Manual findes på følgende link:

<http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/nm/network-operations/HAND-BOOK/atfcm-users-manual-current.pdf>

6.4 Meldinger indeholdende positionsrapporter og flyverapporter

Anm.: Bestemmelser vedrørende rapportering af positioner og flyverapporter (routine air-reports og special air-reports) fremgår af ATS-instruks 2, kapitlerne 7. og 8.

6.4.1 Format og datasammensætning, som skal benyttes i positions- og flyverapportmeldinger skal være som angivet i modellen af AIREP/AIREP SPECIAL-formularen i ICAO PANS-ATM, Doc. 4444, Appendix 1, idet der anvendes:

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

Anm.: Trafikstyrelsen har oprettet følgende link til ICAO PANS-ATM (Doc 4444), Chapter 11 og Appendix 1 - 6:

<http://selvbetjening.trafikstyrelsen.dk/civilluftfart/Dokumenter/Ekstra%20net/ATS%20Instrukser/Doc%204444,%20Chapter%2011%20incl.%20Amd%206%20Nov.%202014.pdf>

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

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

7. Anvendelse af flyveinformationsmeldinger

7.1 Meldinger vedrørende trafikoplysninger uden for kontrolleret luftrum

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

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

7.2 Meldinger vedrørende oplysninger om betydningsfuld trafik

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

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

7.3 Meldinger vedrørende oplysninger om betydningsfuld lokaltrafik

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

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

7.4 Meldinger indeholdende meteorologiske oplysninger

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

Anm. 2: Trafikstyrelsen har oprettet følgende link til ICAO PANS-ATM (Doc 4444), Chapter 11 og Appendix 1 - 6:

<http://selvbetjening.trafikstyrelsen.dk/civilluftfart/Dokumenter/Ekstra%20net/ATS%20Instrukser/Doc%204444,%20Chapter%2011%20incl.%20Amd%206%20Nov.%202014.pdf>

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

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

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

- a) lokale meteorologiske rutine- og specialmeldinger,
- b) meteorologiske meldinger i METAR- og SPECI-kode til udsendelse hinsides flyvepladsen, og beregnet for planlægning af flyvningen, VOLMET-udsendelser, D-VOLMET og luftfartøjer en-route.

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

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

RETNING OG HASTIGHED AF MIDDELVINDEN VED JORDEN SAMT BETYDNINGSFULDE VARIATIONER

7.4.4 I meteorologiske meldinger skal vindretning angives i grader geografisk nord og vindhastigheden i knob. Alle variationer i retning og hastighed skal referere til den forudgående 10-minutters periode. Variation i retning skal gives, når middelhastigheden er over 3 knob og den totale variation er mellem 60 og 180 grader; de to ekstreme retninger afsendes, ellers afsendes

variabel (VRB) efterfulgt af middelhastigheden uden angivelse af retningen. Variationer i hastighed (gusts) skal kun afsendes, når variationen fra middelhastigheden er 10 knob eller mere.

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

7.4.4.1 I lokale meteorologiske rutine- og specialmeldinger skal:

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

7.4.4.2 I METAR og SPECI skal:

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

SIGTBARHED

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

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

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

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

- a) den fremherskende sigtbarhed rapporteres, og

- b) den laveste sigtbarhed rapporteres med en indikation af observationsretningen.

BANESYNSVIDDE

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

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

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

- a) når banesynsvidden er over den maksimumværdi, som det anvendte system kan måle, skal den afgives som mere end den specifikke afstand, fx: RVR BANE 14 MERE END 1200 METER / RVR RUNWAY 14 ABOVE 1200 METRES, hvor tallet 1200 er den maksimumværdi, som systemet kan måle eller, når banesynsvidden er mindre den minimumværdi, som det anvendte system kan måle, skal den afgives som mindre end den specifikke afstand, fx: RVR BANE 10 MINDRE END 150 METER / RVR RUNWAY 10 BELOW 150 METRES;
- b) når banesynsvidden observeres fra et sted langs banen ca. 300 meter fra tærsklen, skal den afgives uden nogen angivelse af stedet, fx. RVR BANE 20 600 METER / RVR RUNWAY 20 600 METRES eller, når banesynsvidden observeres fra mere end et sted langs banen, skal værdien for sættepunktzonen afgives først efterfulgt af de repræsentative værdier for hhv. midtpunkt og baneslut. De steder, hvor disse værdier er repræsentative, skal i Met-report angives som: TDZ, MID, END, fx. RVR RUNWAY 16 TDZ 600 METRES, MID 400 METRES, END 400 METRES (på dansk udtalt som: RVR BANE 16 SÆTTEPUNKT 600 METER, MIDPUNKT 400 METER, BANESLUT 400 METER).

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

METER 400 METER 400 METER / RVR RUNWAY 16
600 METRES 400 METRES 400 METRES;

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

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

- a) kun værdien der er repræsentativ for sættepunktzonen skal afgives uden angivelse af stedet på banen,
- b) når der er mere end en bane i brug for landing, skal sættepunktzone banesynsviddeværdierne angives for alle sådanne baner op til max. 4 baner, og angivelse af de baner som værdierne refererer til skal afgives, fx.: RVR BANE 26 500 METER, RVR BANE 20 800 METER / RVR RUNWAY 26 500 METRES, RVR RUNWAY 20 800 METRES,
- c) når banesynsviddeværdierne i 10-minutters perioden umiddelbart før observationen har vist en klar tendens, ved at middelværdien i de første 5 minutter varierer med 100 meter eller mere fra middelværdien af de sidste 5 minutter, skal dette indikeres ved brug af forkortelsen 'U' for stigende tendens og 'D' for faldende tendens, fx.: RVR RWY 12 300M/D (udtrykt på dansk som: RVR BANE 12 300 METER/FALDENDE),
- d) når fluktuering af banesynsviddeværdierne i 10-minutters perioden umiddelbart før observationen ikke har vist nogen klar tendens, skal dette indiceres ved brug af forkortelsen 'N',
- e) når 1-minuts værdierne for banesynsvidden i 10-minutters perioden afviger fra middelværdien med mere end 50 meter eller mere end 20 procent, hvad der måtte være størst, skal 1-minuts middel-minimumværdi og 1-minuts middel-maksimumværdi rapporteres i stedet for 10-minutters middelværdien, fx.: RVR RWY 18 MNM700M MAX1100M (udtrykt på dansk som: RVR BANE 18 MINIMUM 700 METER MAKSIMUM 1100 METER).

AKTUELT VEJR

7.4.9 I meteorologiske meldinger skal typerne af vejrfænomener under aktuelt vejr rapporteres

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

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

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

SKYER

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

- a) skymængde rapporteres ved anvendelse af forkortelserne "FEW" (næsten skyfrit/1-2 ottendedele), "SCT" (letskyet/3-4 ottendedele), "BKN" (skyet/5-7 ottendedele) eller "OVC" (overskyet/8 ottendedele) i nævnte rækkefølge,
- b) cumulonimbus skyer og optårnede cumulus indikeres som henholdsvis "CB" og "TCU",
- c) højden af skyunderkant rapporteres i trin på 100 fod (over 10.000 fod i trin på 1.000 fod),
- d) vertikal sigtbarhed rapporteres i trin på 100 fod op til 2.000 fod,
- e) forkortelsen "SKC" anvendes når der ikke er skyer og ingen begrænsning i vertikal sigtbarhed, og forkortelsen "CAVOK", jf. pkt. 7.4.17, ikke kan anvendes,
- f) forkortelsen "NSC" anvendes når der ikke forekommer skyer af operationel betydning, ingen cumulonimbus og ingen begrænsninger i vertikal sigtbarhed, og forkortelsen "CAVOK" ikke er anvendelig,
- g) skyernes eller skytjavsernes minimumhøjde rapporteres, når skyunderkanten er diffus, forvejen eller svingende,
- h) et individuelt skylag (masse), som er sammensat af cumulonimbus og optårnede cumulus med fælles skyunderkant, kun rapporteres som cumulonimbus.

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

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

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

LUFTEMPERATUR

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

ATMOSFÆRISK TRYK

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

7.4.14.1 I lokale meteorologiske rutine- og specialmeldinger skal

- a) QNH medtages;
- b) QFE medtages efter anmodning fra brugere,
- c) QFE værdier, såfremt påkrævet for mere end én bane, rapporteres for hver bane med angivelse af til hvilken bane værdierne refererer.

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

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

ANDRE BETYDNINGSFULDE OPLYSNINGER

7.4.15 Andre betydningsfulde oplysninger skal omfatte enhver behørig oplysning om meteorologiske forhold på flyvepladsens område og i indflyvningsområdet, området for afbrudt indflyvning eller udflyvningsområdet i relation til stedfæstelse af cumulonimbus eller torden, moderat eller kraftig turbulens, vindvariation (wind shear), hagl, kraftig vindbyge, moderat eller kraftig isning, underafkølet nedbør, kraftige fjeldbølger, sandstorm, støvstorm, høj snefygning, skypumpe/tornado, så vel som oplysninger om det forrige vejr/ (recent weather) af operationel betydning (dvs. underafkølet nedbør, moderat eller kraftig nedbør,

moderat eller kraftig høj snefygning, støv- eller sandstorm, torden, skypumpe/tornado, vulkansk aske) observeret i perioden efter den sidst udsendte MET-report eller inden for en periode af en time efter den sidst blev observeret, såfremt dette er senere.

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

CAVOK

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

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

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

7.5 Meldinger omhandlende navigationshjælpemidlers drift

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

7.6 Meldinger omhandlende oplysninger om flyvepladsforhold

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

Vand på baner

7.6.2 Oplysninger om vand på en bane skal uopfordret gives til ethvert berørt luftfartøj, idet følgende terminologi skal anvendes:

FUGTIG (DAMP)	- når overfladen har skiftet farve på grund af fugtighed.
VÅD (WET)	- når overfladen er våd uden at der er dannet vandpytter.
STÅENDE VAND (STANDING WATER)	- når mere end 25% af banens overflade, som anvendes ifm. et luftfartøjs operation, er dækket af mere end 3 mm dybt vand, uanset om vandet står i isolerede områder eller ej.

Sne eller is på baner, rullevej og forplads

Anm. 1: Definitioner, betegnelser og målangivelser for nedbørsaflejring og bremsevirkning skal være som anført i AIP Danmark, AIP Grønland og AIP Færøerne.

Anm. 2: Ved udtrykket 'bane i brug og rulleveje' anvendt i pkt. 7.6.3 forstås i denne sammenhæng; at selvom SNOWTAM-FORMAT m.m. omfatter oplysninger om flere baner og rulleveje, så skal lufttrafik tjenesteenheder - under begrebet 'bane i brug' - kun afsende oplysninger om bane og rulleveje som luftfartøjerne løbende er blevet anvist (klareret) til. Hvis der imidlertid sker et pludseligt skift (klarering) til en anden bane, skal oplysningerne afsendes for denne anden bane. Hvis 2 eller flere baner løbende benyttes som 'bane i brug' - enten samtidigt eller vekselvist - afsendes oplysninger om nedbørsaflejring for alle disse baner og relevante rulleveje.

7.6.3 Betydende oplysninger om sne eller is på bane i brug og rulleveje samt forplads skal uopfordret gives til ethvert berørt luftfartøj ud fra de data, der tilstilles ATS-enheden af den tilstedehørende flyvepladstjeneste.

7.6.4 Når og hvor bremsevirkning er opgivet som skønnede værdier (1 ciffer) afsendes bremsevirkning til luftfartøjer ved anvendelse af de i SNEPLAN pkt. 5.4 hørende betegnelser. Når bremsevirkning er opgivet som upålidelig (cifret 9) af-

sendes UPÅLIDELIG (UNRELIABLE) før friktionskoefficienterne.

Eksempel 1:

Bane 05 dækket af 1 mm våd sne og is, bremsevirkning upålidelig 76/69/69.

Rullevej 1 og 2 samt Forplads dækket af 1 mm våd sne og is, bremsevirkning god.

Runway 05 covered by 1mm wet snow and ice, braking action unreliable 76/69/69.

Taxiway 1 and 2 plus Apron covered by 1 mm wet snow and ice, braking action good.

Eksempel 2:

25 procent af bane 16 dækket af frosne spor eller kamme, bremsevirkning 38/32/32.

60 cm høje snevolde langs med og 5 meter fra banekanterne.

Rullevej 2 dækket af frosne spor eller kamme, bremsevirkning middel til god. 60 cm høje snevolde langs med og 2 meter fra kanterne.

25 percent of runway 16 covered by frozen ruts or ridges, braking action 38/32/32. Snowbanks height 60 cm along and 5 metres from runway edges.

Taxiway 2 covered by frozen ruts or ridges, braking action medium to good. Snowbanks height 60 cm along and 2 metres from edges.

Eksempel 3:

Bane 26, første og anden tredjedel af banen dækket af 5 mm snesjap, sidste tredjedel våd. Bremsevirkning upålidelig 38/38/42.

Rullevej Alpha, Bravo og Charlie samt Forplads, våd. Bremsevirkning god.

Runway 26, first and second third of runway covered by 5 mm slush, last third wet. Braking action unreliable 38/38/42.

Taxiway Alpha, Bravo and Charlie plus Apron, wet. Braking action good.

7.7 Meldinger vedrørende lufttrafikhændelsesrapporter

7.7.1 Når et luftfartøj - involveret i en hændelse - har et bestemmelsessted uden for den ATS-enheds ansvarsområde, hvor hændelsen skete, bør ATS-enheden på bestemmelsesstedet underrettes med anmodning om at indhente pilotens rapport, med mindre den allerede er modtaget. Nedenstående informationer bør være indeholdt i meldingen:

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

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

8. Brug af AFTN

8.1 Generelt

8.1.1 Lufttrafiktjenestemeldinger, som sendes via AFTN, skal indeholde:

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

8.1.2 Lufttrafiktjenestemeldinger skal sammensættes og sendes i et standardformat som beskrevet i ICAO PANS-ATM (Doc 4444), Appendix 3.

Anm.: Trafikstyrelsen har oprettet følgende link til ICAO PANS-ATM (Doc 4444), Chapter 11 og Appendix 1 - 6:

<http://selvbetjening.trafikstyrelsen.dk/civilluftfart/Dokumenter/Ekstra%20net/ATS%20Instrukser/Doc%204444,%20Chapter%2011%20incl.%20Am%206%20Nov.%202014.pdf>

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

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

8.2 Prioritetsbetegnelse

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

8.3 Adressering

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) en central, som er ansvarlig for en flyveinformationsregion eller en øvre flyveinformationsregion (enten kontrolcentral eller flyveinformationscentral),
 - i) hvis meldingen har relation til en IFR-flyvning: ZQZ
 - ii) hvis meldingen har relation til en VFR-flyvning: ZFZ
- b) lufttrafiktjenesteenheden på flyvepladsen: ZTZ,
- c) et meldekantor for lufttrafiktjeneste: ZPZ.

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

8.4 Indleveringstidspunkt

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

8.5 Afsenderbetegnelse

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

8.6 Supplerende oplysninger angående adresse og afsender

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

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