

Udskriftsdato: tirsdag den 16. juni 2026

BEK nr 9609 af 08/06/2022 (Historisk)

BL 7-14 Bestemmelser om procedurer for tale-radiokommunikation (Udgave 11, 8. juni 2022)

Ministerium: By-, Land- og Transportministeriet

Journalnummer: Transportmin.,
Trafikstyrelsen, j.nr. 2021-000566

Senere ændringer til forskriften

BEK nr 9150 af 24/02/2025

BL 7-14

Bestemmelser om procedurer for tale-radiokommunikation (Udgave 11, 8. juni 2022)

I medfør af § 54, § 82 og § 149, stk. 10, i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017, som ændret ved lov nr. 2073 af 21. december 2020, og som sat i kraft for Færøerne ved kongelig anordning, jf. anordningsbekendtgørelse nr. 1373 af 4. december 2013, som senest ændret ved anordning nr. 723 af 24. maj 2022, og som sat i kraft for Grønland ved lov og kongelig anordning, jf. lovbekendtgørelse nr. 408 af 11. september 1985, som senest ændret ved anordning nr. 2628 af 28. december 2021, fastsættes efter bemyndigelse i henhold til § 6, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 2432 af 14. december 2021 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter:

1. Referencedokumenter

1.1 Kommissionens forordning (EU) nr. 923/2012 af 26. september 2012 om fælles regler for luftrummet og operationelle bestemmelser vedrørende luftfartstjenester og –procedurer ... , som ændret ved Kommissionens forordning (EU) nr. 2015/340 af 20. februar 2015, Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 2016/1185 af 20. juli 2016, Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 2017/835 af 12. maj 2017, Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/469 af 14. februar 2020 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/666 af 22. april 2021- i denne BL benævnt SERA-forordningen.

1.2 ICAO Annex 10, Aeronautical Tele-communications, Volume II, seneste udgave.

1.3 ICAO Annex 11, Air Traffic Services, seneste udgave.

1.4 ICAO PANS-ATM (Doc 4444), Air Traffic Management, seneste udgave.

1.5 ICAO Doc 8400, Abbreviations and Codes, seneste udgave.

1.6 ICAO Doc 8585, Designators for Aircraft, Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services, seneste udgave.

1.7 Energistyrelsens bekendtgørelse om anvendelse af radiofrekvenser uden tilladelse samt om amatør-radioprøver og kaldesignaler mv., seneste udgave.

1.8 BL 6-08, Bestemmelser om certifikater for betjening af radioanlæg i luftfartsradiotjenester, seneste udgave.

1.9 BL 7-1, Bestemmelser om lufttrafikregler, seneste udgave.

1.10 BL 7-10, Bestemmelser om definitioner vedrørende lufttrafiktjeneste, seneste udgave.

1.11 BL 7-100, Bestemmelser der supplerer SERA-forordningen, seneste udgave.

1.12 AIP Denmark, AIP Faroe Islands og AIP Greenland, seneste udgaver.

1.13 Det dokument, der er nævnt i pkt. 1.1, findes på den Europæiske Unions hjemmeside www.eur-lex.europa.eu. De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.7 - 1.11 findes på Retsinformations hjemmeside www.retsinformation.dk. De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.8 – 1.11 findes tillige på Trafikstyrelsens hjemmeside www.trafikstyrelsen.dk. Dokumenterne nævnt i pkt. 1.12 findes på AIM-kontorets hjemmeside aim.naviair.dk. Samtlige dokumenter nævnt i pkt. 1.1 - 1.12 kan endvidere fås ved henvendelse til

Trafikstyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

Tel. : 7221 8800

Fax: 7262 6790

E-post: info@trafikstyrelsen.dk

2. Definitioner

Se BL 7-10, Bestemmelser om definitioner vedrørende lufttrafiktjeneste.

3. Anvendelsesområde

3.1 Denne BL fastsætter bestemmelser om procedurer for tale-radiokommunikation (i det følgende benævnt radiokommunikation) i forbindelse med lufttrafik, kørsel med luftfartøjer og kørsel med køretøjer på manøvreområdet på en flyveplads inden for dansk område, jf. dog pkt. 3.1.1, samt inden for de områder, hvor Danmark i henhold til internationale aftaler er forpligtet til at udøve radiokommunikations- og lufttrafiktjeneste.

3.1.1 For Danmark, som er omfattet af EU's lufttrafikregler, herunder procedurerne for tale-radiokommunikation på engelsk indeholdt i SERA-forordningen og de supplerende bestemmelser, der er fastsat til denne forordning, jf. BL 7-100, gælder nærværende BL alene for så vidt angår dansk udtale og dansk fraseologi, jf. bestemmelserne i pkt. 6 og 7 samt bilag 1 og 2.

4. Ansvar

Den, der udøver radiokommunikation til, fra eller mellem luftfartøjer eller til eller fra køretøjer, er ansvarlig for, at egen radiokommunikation udøves i overensstemmelse med bestemmelserne i denne BL.

5. Tidssystem

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

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

6. Sprog

6.1 Ved radiokommunikation skal anvendes engelsk eller dansk.

6.1.1 I forbindelse med IFR-flyvning skal engelsk standardfraseologi anvendes, når dette er muligt.

6.1.2 Trafikstyrelsen kan fastsætte krav om anvendelse af engelsk ved radiokommunikation med specifikke lufttrafiktjenester inden for nærmere afgrænsede luftrum, idet disse krav vil fremgå af Aeronautical Information Publication (AIP).

6.2 En lufttrafiktjenesteenhed skal besvare et opkald fra et luftfartøj på samme sprog, som luftfartøjet anvender, jf. pkt. 6.1.

6.2.1 I forbindelse med udøvelse af lufttrafiktjeneste til IFR-flyvninger skal engelsk standardfraseologi benyttes, når dette er muligt, idet det fremgår af Aeronautical Information Publication (AIP), hvilke luftfartsradiostationer der kun anvender dansk.

7. Radiotelefoniprocedurer

7.1 Transmission generelt

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

7.1.2 Hvis det er nødvendigt for en radiostation at udsende test inden opkald, må den ikke overstige 10 sekunder. Sådant test skal bestå af udtalte tal (et, to, tre/one, two, three osv.), afsluttet med radiostationens kaldesignal.

7.1.3 Følgende transmissionsteknik skal følges:

- Der skal lyttes ind på frekvensen, forinden transmission påbegyndes, for ikke at forstyrre igangværende korrespondance.

- Der skal anvendes almindelig talehastighed, og der skal tales klart og kortfattet.

- Standardfraseologi skal anvendes, hvor det er muligt.

7.1.4 Hvis en luftfartsradiostation kaldes samtidigt af flere luftfartøjer, bestemmer luftfartsradiostationen den rækkefølge, i hvilken luftfartøjerne må afgive deres meldinger.

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

7.2 Fraseologi

7.2.1 I radiokommunikation skal der anvendes standardord, tal og standardudtryk, som anført i bilag 1 til denne BL.

7.2.2 I radiokommunikation skal fraseologierne anført i bilag 2 til denne BL anvendes i de situationer, for hvilke de er angivet, jf. dog pkt. 7.2.2.1.

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

7.2.3 Forkortelser, initialord (ord bestående af forbogstaver) og koder skal anvendes, når det er muligt, og hvor det vil afkorte og afhjælpe kommunikationen. I så fald anvendes de forkortelser, initialord og kodefraser i ICAO Doc 8400, der er godkendt til brug i radiokommunikation, ved at udtale hvert bogstav for sig eller som almindelige talte ord.

7.3 Klareringer, flyvekontrollinstruktioner og instruktioner

7.3.1 Standardudtrykket "CLEARED / TILLADT" og afledninger heraf må kun bruges i forbindelse med

- a. start- og landingsklareringer,
- b. anflyvningsklareringer og
- c. klareringer vedrørende flyvevej.

7.3.2 I alle andre tilfælde end de, der er beskrevet i pkt. 7.3.1, skal der anvendes direkte udtrykte flyvekontrollinstruktioner og instruktioner. Eksempler på disse fremgår af bilag 1 til denne BL.

7.3.3 For at undgå forveksling ved udstedelse af ATC-klareringer, flyvekontrollinstruktioner og instruktioner og tilbagelæsning heraf skal både ATC-personale, piloter og førere af køretøjer altid tilføje kaldesignalet på det luftfartøj eller køretøj, som ATC-klareringen, flyvekontrollinstruktionen eller instruktionen afsendes til, jf. dog pkt. 7.11.4.

7.3.4 Klareringer eller flyvekontrollinstruktioner i form af betingede udtryk, f.eks. "efter landende luftfartøj" eller "efter afgående luftfartøj", må ikke afsendes i forbindelse med kørsel, der vedrører en bane, der benyttes til start eller landing, medmindre de implicerede luftfartøjer eller køretøjer kan ses af kontrollårnet og pågældende luftfartøj. En betinget klarering skal afsendes i følgende rækkefølge og indeholde

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

7.4 Tilbagelæsning (readback)

7.4.1 Alle sikkerhedsrelaterede dele af klareringer, flyvekontrollinstruktioner og instruktioner skal gentages af modtageren. Følgende skal altid gentages:

- a. Ruteklareringer.
- b. Klareringer og flyvekontrollinstruktioner til luftfartøjer om at køre ind på, lande på, starte på, holde klar af, krydse eller køre tilbage ad en bane (backtrack), hvad enten banen er "bane i brug" eller ej.
- c. Oplysninger til luftfartøjer om bane i brug, højdemålerindstilling, SSR-koder, nytildelte kommunikationskanaler, højdeinstruktioner, kurs- og fartinstruktioner samt for ankomende IFR-flyvninger, hvad enten oplyst af lufttrafiktjenesten eller indeholdt i en ATIS-udsendelse, gennemgangsniveau.
- d. Instruktioner til førere af køretøjer om at køre ind på, holde klar af, krydse og køre på enhver rullevej eller bane, hvad enten banen er "bane i brug" eller ej.

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

7.4.3 Den, der udøver lufttrafiktjeneste, skal aflytte tilbagelæsningen for at sikre sig, at klareringer, flyvekontrollinstruktioner og instruktioner er korrekt bekræftet, og skal øjeblikkeligt korrigere enhver uoverensstemmelse, som tilbagelæsningen har afsløret.

7.4.4 Hvis afsenderen af en melding, der læses tilbage, konstaterer fejl eller misforståelser, skal der svares NEGATIVE, I SAY AGAIN / NEGATIV, JEG GENTAGER hvorefter den korrekte version gentages.

7.5 Stavealfabetet

Når der afsendes kaldesignaler eller ord, hvis stavemåder der kan herske tvivl om, skal ICAOs stavealfabet anvendes. Ved dansk kommunikation kan endvidere anvendes det danske stave-alfabet for bogstaverne æ, ø og å. Stavealfabetet fremgår af bilag 1 til denne BL.

7.6 Afgivelse af tal og talgrupper

7.6.1 På dansk afsendes tal og talgrupper på samme måde, som disse siges i almindelig tale, jf. bilag 1, der indeholder eksempler, som illustrerer anvendelsen heraf.

7.6.2 På engelsk afsendes tal og talgrupper ved at udtale hvert ciffer enkeltvis, medmindre andet følger af pkt. 7.6.2.1 eller 7.6.2.2, jf. bilag 1, der indeholder eksempler, som illustrerer anvendelsen heraf.

7.6.2.1 Alle tal og talgrupper, som angiver højde over havet, skyhøjde, sigtbarhed, bane-synsvidde og højdemålerindstilling, der indeholder hele hundreder og hele tusinder, skal afsendes ved at nævne hvert ciffer af hundrede eller af tusinde efterfulgt af ordet HUNDRED eller THOUSAND. Kombinationer af tusinde og hele hundrede skal afsendes ved at nævne hvert ciffer i antallet af tusinde efterfulgt af ordet THOUSAND efterfulgt af antal hundrede efterfulgt af ordet HUNDRED.

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

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

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

7.6.3 I tal, der indeholder komma, skal kommaet nævnes ved afsendelse på såvel dansk som engelsk.

7.6.4 Klokkeslæt afsendes på såvel dansk som engelsk kun med angivelse af minuttallet. Hvis der kan være tvivl, afsendes dog også timetallet. Ved anmodning om oplysning om aktuel tid vil kontrollårne samt AFIS- og HIS-enheder angive tiden afrundet til nærmeste halve minut.

7.6.5 Ved angivelse af kanaler for VHF-frekvenser skal alle 6 cifre angives på såvel dansk som engelsk, med mindre 5. og 6. ciffer begge er nul. I så fald angives alene de 4 første cifre.

7.7 Prioritering af meldinger

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

1. Nødmeldinger (distress messages "MAYDAY"), jf. pkt. 7.17.
2. Ilmeldinger (urgency messages "PAN PAN" eller "PAN PAN MEDICAL"), jf. pkt. 7.17."
3. Meldinger vedrørende pejlinger (direction finding).
4. Meldinger vedrørende en flyvnings sikkerhed (flight safety messages), herunder SIGMET og Special Air Reports.
5. Meteorologiske meldinger (meteorological messages).
6. Meldinger vedrørende luftfartøjers regularitet under forudsætning af, at irregulariteten er opstået i flyvetiden (flight regularity messages).

7.7.2 Meldinger vedrørende luftfartøjers regularitet må ikke befordres over kontrolfrekvenser, hvis andre luftfartsfrekvenser er til rådighed.

7.8 Sammensætning af meldinger

7.8.1 Luftfartsmeldinger, der alene udveksles mellem luftfartøjer og luftfartsradiostationer, skal bestå af

- opkald, der tilkendegiver modtagerens kaldesignal efterfulgt af afsenderens kaldesignal, jf. pkt. 7.9 og pkt. 7.10 og

- meldingens tekst, jf. pkt. 7.8.4.

7.8.2 Meldinger fra luftfartøjer, der af luftfartsradiostationen skal viderebringes til andre, skal sammensættes som følger

- opkald, jf. pkt. 7.8.1 a., efterfulgt af ordet: FOR / TIL eller MESSAGE FOR / MELDING TIL,

- navnet og/eller adressen, til hvilken meldingen skal viderebringes og

- meldingens tekst, jf. pkt. 7.8.4.

7.8.3 Meldinger til luftfartøjer udstedt af andre end luftfartstjenester skal afsendes som følger

- opkald, jf. pkt. 7.8.1 a., efterfulgt af ordet: FROM / FRA eller MESSAGE FROM / MEDDELELSE FRA,

- navnet og adressen på den, der har udstedt meldingen og

- meldingens tekst, jf. pkt. 7.8.4.

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

7.9 Kaldesignaler for luftfartøjer

7.9.1 Et luftfartøjs kaldesignal skal være en af nedenstående tre typer, idet der samtidig henvises til eksemplerne i bilag 1, der illustrerer anvendelsen heraf:

- Luftfartøjets registreringsbetegnelse (navnet på enten luftfartøjets fabrikat eller typemodell) må anvendes som præfiks til registreringsbetegnelsen).

- Luftfartsselskabets telefonibetegnelse (ICAO Doc 8585) efterfulgt af de sidste fire karakterer af luftfartøjets registreringsbetegnelse.

- Luftfartsselskabets telefonibetegnelse efterfulgt af rutenummeret.

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

- Svævefly: "Glider" eller "Svævefly".

- Helikoptere: "Helicopter" eller "Helikopter".

- Ultralette luftfartøjer: "Ultralight" eller "Ultralet".

- Hangglidere: "Hangglider" eller "Dragefly".

- Varmluftballoner: "Balloon" eller "Ballon".

7.9.2 Når tilfredsstillende kommunikation er blevet etableret, og det ikke kan medføre forveksling, må luftfartøjet anvende den forkortede form som vist nedenfor, hvis luftfartsradio-stationen har anvendt denne form:

- Den første (eventuelt luftfartøjets fabrikat eller typemodell) og mindst de to sidste karakterer af registreringen.

- Luftfartsselskabets telefonibetegnelse efterfulgt af mindst de to sidste karakterer af registreringen.

- Må aldrig forkortes.

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

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

7.10 Kaldesignaler for luftfartsradiostationer

En luftfartsradiostations kaldesignal skal bestå af

- et geografisk stednavn og

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

Fortegnelse over suffiks for tjenesteenheder fremgår af bilag 1 til denne BL. Det geografiske stednavn eller suffiks kan udelades under forudsætning af, at sikker kommunikation er etable-ret.

7.11 Etablering af kommunikation

7.11.1 Ved etablering af kommunikationsforbindelse skal der altid anvendes fulde kaldesignaler af både den kaldende og den svarende station. Anvendelsen af den kaldende stations kalde-signal efterfulgt af den svarende stations kaldesignal betragtes som invitation til den kaldende station til at påbegynde meddelelsen. Ved overdragelse af kommunikation inden for samme ATS-enhed kan ATS-enhedens kaldesignal udelades.

7.11.2 Eventuelt prøveopkald skal sendes således:

Modtagers kaldesignal efterfulgt af afsenders kaldesignal og udtrykket "RADIO CHECK" og den anvendte frekvens.

7.11.3 Svar på prøveopkald skal sendes således:

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

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

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

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

7.11.1.

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

7.11.7 Hvis en luftfartsradiostation ønsker at sende en generel information til alle luftfartøjer, skal meldingen indledes med

ALL STATIONS / TIL ALLE STATIONER.

Der forventes ikke svar på sådanne meldinger, medmindre der særskilt anmodes herom.

7.11.8 Når en station kaldes, men identifikation af den kaldende er usikker, skal den kaldte station svare STATION CALLING (kaldesignal) SAY AGAIN YOUR CALLSIGN / HVEM KALDER (kaldesignal) GENTAG DIT KALDESIGNAL.

7.11.9 Direkte kommunikation mellem luftfartøjer må ikke finde sted over lufttrafiktjeneste-frekvenser, medmindre særskilt tilladelse er indhentet fra pågældende lufttrafiktjenesteenhed.

7.11.9.1 Ved kommunikation mellem luftfartøjer skal ved første opkald anvendes ordet INTERPILOT umiddelbart efter angivelse af kaldesignaler.

7.11.9.2 Hvis luftfartøjer af en luftfartsradiostation har fået tilladelse til at kommunikere direkte sammen, skal modtagende luftfartøj kontrollere kommunikationen og straks foranledige denne bragt til ophør, hvis det konstaterer, at luftfartsradiostationen ønsker at sende.

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

7.11.11 Luftfartøjer skal under normale forhold kommunikere på de frekvenser, der er anført for de enkelte luftfartsradiostationer i relevante AIP-sektioner.

7.11.12 Luftfartsradiostationer skal instruere luftfartøjer om at skifte til anden specificeret frekvens, når luftfartøjerne må forlade en frekvens, for hvilken der ifølge BL 7-1, pkt. 4.6.5.1, er stillet krav om etablering af tovejsradiokommunikation.

7.11.13 Luftfartøjer, hvortil der ikke stilles krav om tovejs-radiokommunikation, skal meddele, når frekvensen forlades.

7.12 Kvittring for modtagelse

7.12.1 Et luftfartøjs kvittring for modtagelse af en melding skal ske ved at udtale luftfartø-jets kaldesignal.

7.12.2 En luftfartsradiostations kvittring for en melding skal ske ved:

a. Til luftfartøjer

at angive luftfartøjets kaldesignal efterfulgt om nødvendigt af luftfartsradiostationens eget kaldesignal.

b. Til en anden luftfartsradiostation

at angive den anden luftfartsradiostations kaldesignal.

Særligt vanskelige meldinger skal tilbagelæses af en luftfartsradiostation og afsluttes med luft-fartsradiostationens kaldesignal.

7.13 Rettelse og gentagelse

7.13.1 Fejl i en transmission skal rettes ved at udtale ordet

CORRECTION / RETTELSE,

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

7.13.1.1 Hvis en rettelse bedst kan udføres ved at gentage hele meldingen, udtrykkes

CORRECTION, I SAY AGAIN / RETTELSE, JEG GENTAGER,

hvorefter meldingen transmitteres forfra.

7.13.2 Hvis en modtager ønsker en hel melding gentaget, skal dette angives ved anvendelse af udtrykket

SAY AGAIN / GENTAG.

Ønskes dele af en melding gentaget, udtrykkes henholdsvis

SAY AGAIN ALL BEFORE / GENTAG ALT FØR eller SAY AGAIN ALL AFTER / GENTAG ALT EFTER eller SAY AGAIN ALL BETWEEN / GENTAG ALT MELLEML.

Ønskes et bestemt emne gentaget, udtrykkes f.eks.

SAY AGAIN RUNWAY IN USE / GENTAG BANE I BRUG.

7.14 Annullering

7.14.1 Hvis en klarering eller flyvekontrolinstruktion skal annulleres, skal luftfartsradiostation-
en udtrykke

CANCEL / ANNULLER.

7.14.2 Hvis en melding/transmission skal annulleres, skal afsenderen udtrykke

DISREGARD / IGNORER MELDING.

7.15 Afslutning af kommunikation

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

7.16 Lyttevagt

7.16.1 Luftfartøjer, der i medfør af bestemmelserne i BL 7-1 skal opretholde lyttevagt på angivne frekvenser, må ikke ophøre hermed uden den pågældende luftfartsradiostations tilladelse, medmindre der foreligger sikkerhedsmæssige årsager hertil.

7.16.2 Luftfartøjer, der flyver over Nordsøen og Skagerrak inden for København FIR, og luftfartøjer, der flyver inden for Nuuk FIR, skal holde uafbrudt lyttevagt på VHF-nødfrekvensen 121.5 MHz undtagen i sådanne perioder, hvor luftfartøjerne udfører kommunikation på andre VHF-frekvenser, eller arbejdet i førerkabinen ikke tillader samtidig aflytning af to frekvenser.

7.16.3 Luftfartøjer, der på VHF-nødfrekvensen 121.5 MHz hører et ELT (Emergency Locator Transmitter) signal (piijjooouuu-piijjooouuu 2 à 4 gange pr. sekund), der bedømmes at være andet end en kort afprøvning, skal straks underrette nærmeste luftfartsradiostation med angivelse af luftfartøjets position, flyvehøjde, rute og tidspunkt, da ELT-signalet hørtes første gang, samt om signalets lydstyrke. Under flyvningen oplyses endvidere, om signalets lydstyrke til- eller aftager.

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

7.16.4 Luftfartsradiostationer skal inden for tjenestetiden opretholde konstant lyttevagt på deres arbejdsfrekvenser samt på nødfrekvensen 121.5 MHz, hvor denne er etableret.

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

7.17 Nød- og ilmeldinger

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

Nødmeldinger

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

a. Kaldesignal på den station, meldingen er tiltænkt, eventuelt ALL STATIONS / TIL ALLE STATIONER.

b. Eget kaldesignal.

c. Beskrivelse af nødsituationen.

d. Luftfartøjschefens hensigter.

e. Luftfartøjets position, højde og kurs.

f. Andre relevante oplysninger til brug for eventuel eftersøgning.

7.17.3 Den kaldte luftfartsradiostation eller den første station, der reagerer på nødmeldingen, skal

a. øjeblikkeligt kvittere med luftfartøjets kaldesignal, efterfulgt af eget kaldesignal og ROGER MAYDAY / MODTAGET MAYDAY,

b. overtage kontrol med kommunikationen eller efter omstændighederne overdrage den til en anden mod samtidig at informere luftfartøjet herom og

c. underrette alle behørigt i henhold til alarmeringsplanen.

7.17.4 Det luftfartøj, der er i nød, eller den luftfartsradiostation, der har overtaget kontrol med nødtrafikken, kan pålægge andre, der forstyrrer udvekslingen af nødtrafikken, radiotavshed ved at udsende STOP TRANSMITTING, MAYDAY / STOP UDSENDELSE, MAYDAY.

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

(Luftfartsradiostationens kaldesignal - luftfartøjets kaldesignal) CANCEL DISTRESS / ANNULLER NØDMELDING.

7.17.6 Den kontrollerende luftfartsradiostation skal, når nødtrafikken er ophørt, og radio-tavshed ikke længere er nødvendig, udsende:

ALL STATIONS / TIL ALLE STATIONER, (luftfartsradiostationens kaldesignal), DISTRESS TRAFFIC ENDED / NØDTRAFIK AFSLUTTET.

Ilmeldinger

7.17.7 Ilmelding skal indledes med signalet PAN PAN, om muligt udtalt tre gange, derefter så mange som muligt af følgende punkter:

a. Kaldesignalet på den station, meldingen er tiltænkt, eventuelt ALL STATIONS / TIL ALLE STATIONER.

b. Eget kaldesignal.

c. Beskrivelse af situationen.

d. Luftfartøjschefens hensigter.

e. Luftfartøjets position, højde og kurs.

f. Andre relevante oplysninger.

7.17.8 Den kaldte luftfartsradiostation eller førstkommende station, der reagerer på ilmeldingen, skal

- a. kvittere for ilmeldingen og
- b. underrette alle behørigt i henhold til lokal alarmeringsplan.

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

- a. luftfartøjets kaldesignal eller anden genkendelig identifikation af den medicinske transport,
- b. luftfartøjets position,
- c. antal og art af den medicinske transport,
- d. afgangssted og bestemmelsessted,
- e. påtænkt rute og forventet flyvetid og
- f. enhver anden oplysning om flyvningen, såsom flyvehøjde, aflyttede radiofrekvenser, anvendt sprog samt SSR-mode og -kode.

7.17.10 Den procedure, der er nævnt i pkt. 7.17.8, skal anvendes af den station, der modtager en PAN PAN MEDICAL melding.

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

7.18 Kommunikation vedrørende ulovlig handling

Den station, der bliver kaldt af et luftfartøj, der er udsat for en ulovlig handling, eller første station, der reagerer herpå, skal underrette i henhold til lokale alarmeringsplaner samt yde al mulig assistance, jf. også bestemmelsen i pkt. 7.16.5.

7.19 Svigtende radioforbindelse

7.19.1 Hvis det ikke er muligt for et luftfartøj at etablere forbindelse med den pågældende luftfartsradiostation på den frekvens, som stationen normalt anvender, skal luftfartøjet

- a. forsøge at etablere forbindelse på den forud benyttede frekvens og, hvis dette ikke giver resultat, på en anden hensigtsmæssig frekvens, eller
- b. hvis dette ikke lykkes, skal luftfartøjet forsøge at etablere forbindelse med den pågældende luftfartsradiostation, andre luftfartsradiostationer eller andre luftfartøjer ved brug af ethvert til rådighed værende middel, med oplysning om at forbindelsen på den oprindeligt tildelte frekvens ikke kunne etableres, eller
- c. hvis dette heller ikke lykkes, så på den normalt anvendte frekvens indlede udsendelsen med udtrykket TRANSMITTING BLIND / SENDER BLINDT og derefter sende meldingen 2 gange. Hvis luftfartøjet er udstyret med SSR-transponder, skal mode A, kode 7600, vælges.

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

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

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

8. Dispensation

Trafikstyrelsen kan i ganske særlige tilfælde dispensere fra bestemmelserne i denne BL, når det skønnes foreneligt med de hensyn, der ligger til grund for de pågældende bestemmelser herunder internationale regler på området.

9. Klageadgang

Afgørelser truffet af Trafikstyrelsen efter denne BL kan ikke indbringes for transportministeren eller anden administrativ myndighed, jf. bekendtgørelse om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter.

10. Straf

10.1 Overtrædelse af bestemmelserne i afsnit 5, 6 og 7, straffes med bøde, medmindre højere straf er forskyldt efter lov om luftfart.

10.2 Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel, jf. § 149, stk. 14, i lov om luftfart.

11. Ikrafttræden

11.1 Denne BL træder i kraft den 1. juli 2022, og har virkning fra den 6. oktober 2022, jf. dog pkt. 11.3.

11.2 BL 7-14, 10. udgave af 27. september 2017 ophæves.

11.3 Kravene om tilbagelæsning af instruktioner til førere af køretøjer i afsnit 7.4 har virkning fra den 1. juli 2024.

Trafikstyrelsen, den 8. juni 2022

CARSTEN FALK HANSEN

/ Lars Korsholm

Standardord, tal og standardudtryk (jf. pkt. 7.2.1)

De engelske tal er primært anført som de skrives på engelsk, og der skal derfor i udsendelsen/transmissionen af tal på engelsk tages højde for udtalen af tallene i henhold til ”Eksempler på udtale af tal” på denne side.

Stavealfabetet (jf. pkt. 7.5):

A Alfa AL FAH

B Bravo BRAH VOH

C Charlie CHAR LEE or SHAR LEE

D Delta DELL TAH

E Echo ECK OH

F Foxtrot FOKS TROT

G Golf GOLF

H Hotel HOH TELL

I India IN DEE AH

J Juliett JEW LEE ETT

K Kilo KEY LOH

L Lima LEE MAH

M Mike MIKE

N November NO VEM BER

O Oscar OSS CAH

P Papa PAH PAH

Q Quebec KEH BECK

R Romeo ROW ME OH

S Sierra SEE AIR RAH

T Tango TANG GO

U Uniform YOU NEE FORM or OO NEE FORM

V Victor VIK TAH

W Whiskey WISS KEY

X X-ray EKCS RAY

Y Yankee YANG KEY

Z Zulu ZOO LOO

Æ Ægir ÆGIR

Ø Øresund ØRESUND

Å Åse ÅSE

Der lægges tryk på understregede stavelser.

◇

Eksempler på udtale af tal (jf. pkt. 7.6):

Tal Dansk Engelsk

0 Nul ZERO

1 Eet/Én WUN

2 To TOO

3 Tre TREE

4 Fire FOW-er

5 Fem FIFE

6 Seks SIX

7 Syv SEV-en

8 Otte AIT

9 Ni eller NEJ-ner* NIN-er

10 Ti ONE ZERO

, Komma DAY-SEE-MAL

100 Eet hundrede One HUN-dred

1000 Eet tusind One TOU-SAND

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

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

Tal indeholdende komma (jf. pkt. 7.6.3):

100,32 ONE ZERO ZERO DECIMAL THREE TWO

(eet hundrede komma toogtredive eller eet hundrede komma tre to)

38 143,9 THREE EIGHT ONE FOUR THREE DECIMAL NIN-er

(otteogtredive tusinde éthundrede og treogfyrre komma NEJ-ner)

Eksempler på talgrupper (jf. pkt. 7.6.1 og 7.6.2):

Aircraft call signs (kaldesignaler for luftfartøjer)

CCA 238 Air China TWO THREE EIGHT

(tohundrede og otteogtredive)

OAL 242

Olympic TWO FOUR TWO

(tohundrede og toogfyrre)

Flight levels (flyveniveauer)

FL180 flight level ONE EIGHT ZERO

(flyveniveau ethundrede og firs)

FL 200

flight level TWO HUNDRED

(flyveniveau tohundrede)

◇

Headings (kurser)

100 degrees heading ONE ZERO ZERO

(kurs ethundrede)

080 degrees heading ZERO EIGHT ZERO

(kurs firs)

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

200 degrees 79 knots wind TWO ZERO ZERO degrees SEVEN NIN-er knots

(vind tohundrede grader NEJ-nerhalyfjerds knob)

160 degrees 18 knots

wind ONE SIX ZERO degrees ONE EIGHT knots

(vind ethundredeogtres grader atten knob)↯

Bemærkning:

320 magnetic 13 knots

I Grønland angives vinden i visse tilfælde i henhold til magnetisk nord. ↯

Wind THREE TWO ZERO magnetic ONE THREE knots

(vind trehundredetyve magnetisk tretten knob)

Transponder codes (*transponderkoder*)

2000 squawk TWO THOUSAND

(squawk totusinde)

2400

squawk TWO FOUR ZERO ZERO

(squawk firetyve nul nul eller totusinde firehundrede)

4213

squawk FOUR TWO ONE THREE

(squawk toogfyrre tretten eller firetusind tohundrede og tretten)

Runway (*bane*)

27

runway TWO SEVEN

(bane syvogtyve)

08R

runway ZERO EIGHT RIGHT

(bane nul otte right)

Altimeter setting (*højdemålerindstilling*)

1010

QNH ONE ZERO ONE ZERO

(QNH ettusinde og ti)

1000

QNH ONE THOUSAND

(QNH ettusind)

Altitude (*højde over havet*)

800 ft EIGHT HUNDRED FEET
(ottehundrede fod)

3400 ft THREE THOUSAND FOUR HUNDRED FEET

12000 ft *(tretusinde firehundrede fod eller fireogtredivehundrede fod)*
ONE TWO THOUSAND FEET
(tolvtusinde fod)

◇

Cloud height (*skyhøjde*)

2200 ft TWO THOUSAND TWO HUNDRED FEET
(totusind tohundrede fod eller toogtyvehundrede fod)

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

Visibility (*sigtbarhed*)

1000 m visibility ONE THOUSAND METERS
(sigtbarhed ettusind meter)

700 m visibility SEVEN HUNDRED METERS
(sigtbarhed syvhundrede meter)

Runway Visual Range (*banesynsvidde*)

600 m RVR SIX HUNDRED METERS
(RVR sekshundrede meter)

1700 m RVR ONE THOUSAND SEVEN HUNDRED METERS
(RVR ettusind syvhundrede meter eller syttenhundrede meter)

Eksempler på tal ved angivelse af klokkeslæt (jf. pkt. 7.6.4):

Kl. **Engelsk/dansk**
0620 TWO ZERO (eller) ZERO SIX TWO ZERO

1643 *(tyve eller nul seks tyve)*

Klokken hel (hele timer)	FOUR THREE (eller) ONE SIX FOUR THREE <i>(treogfyrre eller seksten treogfyrre)</i>
	ON THE HOUR (eller) ZERO ZERO <i>(på timen eller nul nul)</i>
Bem.	Jf. BL 7-14 pkt. 7.6.4 vil ATS-enheder ved anmodning om oplysning om aktuel tid, angive tiden afrundet til nærmeste halve minut. Der anvendes følgende fraseologi:
0620 og 30 sekunder	TWO ZERO AND A HALF (eller) ZERO SIX TWO ZERO AND A HALF <i>(tyve og et halvt eller nul seks tyve og et halvt)</i>
Klokken hel (hele timer) og 30 sekunder	ON THE HOUR AND A HALF (eller) ZERO ZERO AND A HALF <i>(på timen og et halvt eller nul nul og et halvt)</i>

Eksempler på tal, der angiver kanaler for VHF-frekvenser (jf. pkt. 7.6.5):

Tal	Engelsk/dansk
118,000	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO <i>(ethundrede atten komma nul)</i>
118,005	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ZERO FIVE <i>(ethundrede atten komma nul nul fem)</i>
118,010	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ONE ZERO <i>(ethundrede atten komma nul ti eller ethundrede atten komma nul et nul)</i>
118,025	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO TWO FIVE <i>(ethundrede atten komma nul femogtyve eller ethundrede atten komma nul to fem)</i>
118,050	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO FIVE ZERO <i>(ethundrede atten komma nul halvtreds eller ethundrede atten komma nul fem nul)</i>
118,100	ONE ONE EIGHT DECIMAL ONE <i>(ethundrede atten komma een)</i>

Eksempler på tal ved udpegning af trafik:

Ved udpegning af trafik m.v. efter urskivemetoden anvendes udtale af talord fra 1-12, jf. udtale af tal ovenfor:

Tal	Engelsk/dansk
Kl. 9-position	At your NIN-er O’CLOCK position <i>(i din klokken NEJ-ner position)</i>
Kl. 10-position	At your TEN O’CLOCK position <i>(i din klokken TI position)</i>
Kl. 11-position	At your ELEVEN O’CLOCK position <i>(i din klokken ELLEVE position)</i>
Kl. 12-position	At your TWELVE O’CLOCK position <i>(i din klokken TOLV position)</i>

Eksempler på direkte udtrykte flyvekontrollinstruktioner og instruktioner (jf. pkt. 7.3.2):

Flyvekontrollinstruktioner:

TAXI.....TAXI

AIR-TAXI.....AIR-TAXI

CLIMB..... STIG

DESCEND..... GÅ NED

CROSS.....KRYDS

TURN.....DREJ

CONTACT.....KONTAKT

REPORT.....RAPPORTER

HOLD.....VENT

GO AROUND.....OVERSKYD

LINE-UP.....TAXI IND PÅ BANEN

Instruktioner til køretøjer: –HOLD FØR

–KRYDS –KØR IND PÅ

KØR FRI AF BANEN

RAPPORTER FRI AF BANEN

Eksempler på standardord og –udtryk (jf. pkt. 7.2.1):

ACKNOWLEDGE	Lad mig vide, at min melding er modtaget og forstået
BEKRÆFT MELDING AFFIRM	Ja
JA APPROVED	Forespørgsel godkendt
GODKENDT BREAK	Jeg indikerer hermed adskillelse mellem dele af min melding
BREAK BREAK BREAK	Jeg indikerer hermed adskillelse mellem meldinger til forskellige luftfar- tøjer
BREAK BREAK CANCEL	Annuller
ANNULLER CHECK	Kontroller (systemer eller procedurer)
TJEK eller KONTROL- LER CLEARED	Tilladt at fortsætte i overensstemmelse med de angivne betingelser
TILLADT CONFIRM	Jeg anmoder om bekræftelse på: (klarering, instruktion, aktion, informa- tion)
BEKRÆFT CONTACT	Etabler radiokontakt med
KONTAKT eller SKIFT TIL CORRECT	Det er korrekt
KORREKT CORRECTION	Jeg har sagt en fejl, den korrekte version er
RETTELSE DISREGARD	Betragt pågældende melding som værende ikke sendt
IGNORER MELDING HOW DO YOU READ	Hvad er læseligheden (kvaliteten) af min udsendelse

HVORDAN LÆSER DU MIG I SAY AGAIN	Jeg gentager (for at understrege)
JEG GENTAGER MAINTAIN	Fortsæt i overensstemmelse med de angivne betingelser, eller i ordets bogstavelige forstand, f.eks. "Maintain VFR" / "Forbliv VFR"
FORBLIV MONITOR	Lyt på (frekvens)
AFLYT NEGATIVE	Nej, eller tilladelse ikke givet, eller det er ikke korrekt
NEGATIV OVER	Min melding er afsluttet, og jeg forventer svar (anvendes normalt ikke ved kommunikation på VHF)
SKIFTER OUT	Udveksling af meldinger afsluttet (anvendes normalt ikke ved kommunikation på VHF)
SLUT READ BACK	Gentag hele eller nærmere angivet del af den melding, jeg lige har sendt
LÆS TILBAGE RECLEARED	Klarering ændret til (denne nye klarering erstatter den tidligere eller dele heraf)
ÆNDRET TILLADELSE REPORT	Send følgende oplysning
RAPPORTER REQUEST	Jeg vil gerne vide, eller jeg anmoder om
ANMODER OM ROGER	Jeg har forstået meldingen (må ikke bruges som kvittering for meldinger, der kræver tilbagelæsning)
FORSTÅET eller MOD- TAGET SAY AGAIN	Gentag hele eller nærmere angivet del af din melding
GENTAG SPEAK SLOWER	Nedsæt talehastigheden
TAL LANGSOMMERE STANDBY	Vent, jeg kalder dig
VENT JEG KALDER TILBAGE UNABLE	Jeg kan ikke efterkomme din anmodning, instruktion eller klarering (normalt efterfulgt af en årsag)
IKKE I STAND TIL	

WILCO	Jeg forstår din melding og vil efterkomme denne.
WILCO	(WILCO er en sammentrækning af “will comply”)
WORDS TWICE	a. Som anmodning: Kommunikationen vanskelig så send hvert ord eller grupper af ord to gange
SEND HVERT ORD TO GANGE	b. Som information: Da kommunikation er vanskelig, vil hvert ord eller grupper af ord blive sendt to gange (anvendes normalt ikke på VHF)

Eksempler på kaldesignaler (jf. pkt. 7.9):

Fuldt kaldesignal	Forkortet kaldesignal
a. OYABC CESSNA FABCD	OBC eller OABC CESSNA CD eller
CITATION FABCD	CESSNA BCD CITATION CD eller
HELICOPTER OYHAF	CITATION BCD HELICOPTER AF eller
GLIDER/SVÆVEFLY OYXPM	HELICOPTER HAF GLIDER/SVÆVEFLY PM eller
b. VARIG PVMA	GLIDER/SVÆVEFLY XPM VARIG MA eller
c. VARIG 401	VARIG VMA (ingen forkortet form)

◇

Suffikser for tjenesteenheder (jf. pkt. 7.10):

Enhed/tjeneste	Suffiks til kaldesignal
Area control centre	CONTROL
Approach control	APPROACH
Approach control radar arrivals	ARRIVAL
Approach control radar departures	DEPARTURE
Aerodrome control	TOWER
Surface movement control	GROUND
Radar (in general)	RADAR
Precision approach radar	PRECISION
Direction- finding station	HOMER
Flight information service	INFORMATION

Clearance delivery	DELIVERY
Apron service	APRON
Company dispatch	DISPATCH
Aeronautical station	RADIO
Aerodrome Flight Information Service	AFIS
Heliport Information Service	HIS

Eksempler:

SONDRESTROM TOWER * VAGAR AFIS * NUUK AFIS *NUUK INFORMATION

Eksempler på anvendt fraseologi

Forord

Dette bilag indeholder eksempler på standardfraseologi, som skal anvendes i forbindelse med lufttrafik og kørsel med luftfartøjer, jf. pkt. 3.1 og 3.1.1.

Som følge af BL'ens anvendelsesområde er de engelske eksempler på standardfraseologi i dette bilag kun gældende for Færøerne og Grønland, mens de danske eksempler på standardfraseologi, medmindre andet er angivet i tilknytning til de enkelte fraseologier eller grupper af fraseologier, er gældende for såvel Danmark, Færøerne og Grønland.

Fraseologier anvendt i forbindelse med køretøjers færdsel på manøvreområdet, andre end bugsertraktorer (tow-tractors), skal være de samme som dem anvendt til luftfartøjer, bortset fra instruktioner i forbindelse med kørsel, hvor udtrykket "KØR" (engelsk: "PROCEED") skal erstatte udtrykket "TAXI".

Fraseologieksemplerne skal anvendes i overensstemmelse med opdelingen i tabellens højre kolonne, hvor

- "ATC" angiver flyvekontrolenheders transmissioner,
- "FIS" angiver flyveinformationsenheders, herunder AFIS- og HIS-enheders, transmissioner,
- "*" angiver pilot-transmissioner og
- "†" angiver transmission fra kombinationen luftfartøj/bugserende køretøj (tow-tractor).

Eksemplerne på anvendt fraseologi skal anvendes i de situationer, for hvilke de er angivet i kolonnen 'Circumstances' eller 'Omstændigheder', men i de situationer, hvor fraseologien ikke er dækkende, kan klart sproget anvendes i det omfang, det er nødvendigt for at gøre situationen forståelig.

Hvis der i en given situation enten ikke er fastlagt en fraseologi, eller der opstår forståelsesmæssige problemer i korrespondancen, skal anden passende fraseologi anvendes. Denne bør da være så klar og kortfattet som muligt og udformet således, at misforståelser undgås.

Eksemplerne på anvendt fraseologi er inddelt i hovedgrupper og undergrupper, hvori omstændighederne er beskrevet og dernæst den tilknyttede fraseologi.

Enkelte fraseologier, eller grupper heraf, er ikke angivet på dansk, idet de ikke er relevant for dansksproget kommunikation.

Tekst angivet i rund parentes () er obligatorisk og skal tilføjes pågældende fraseologi.

Tekst angivet i firkant parentes [] er ikke obligatorisk og kan valgfrit efter omstændighederne tilføjes fraseologien. ◇

Indholdsfortegnelse

1. ATS Phraseologies	26
1.1 General.....	26
1.2 En-route air traffic services.....	44
1.3 Arrival air traffic services.....	50
1.4 Phraseologies for use on and in the vicinity of the aerodrome.....	55
1.5 Phraseologies to be used related to controller-pilot data link communications (CPDLC).....	73
2. ATS Surveillance service phraseologies	73
2.1 General ATS surveillance phraseologies.....	74
2.2 Radar in approach control service.....	81
2.3 Secondary surveillance radar (SSR) and ADS-B phraseologies.....	85
3. Automatic dependent surveillance – contract (ADS-C) phraseologies	89
3.1 General ADS-C phraseologies.....	89
4. Alerting phraseologies	90
4.1 Alerting phraseologies.....	90
5. Air Traffic Flow Management	90
5.1 ATFM.....	90

Circumstances	Phraseology	Omstændig-heder	Fraseologi	Anvendes af	
				ATC	FIS
I. ATS Phraseologies 1.1 General		I. ATS-fraseologi 1.1 Generelt			
1.1.1 Description of levels (subsequently referred to as “(level)”)	a) FLIGHT LEVEL (<i>number</i>); <i>or</i> b) [HEIGHT] (<i>number</i>) FEET/METRES; <i>or</i> c) [ALTITUDE] (<i>number</i>) FEET/METRES;	1.1.1 Beskrivelse af højder (efterfølgende anført som “ (højde)”)	a) FLYVENIVEAU (<i>antal</i>); <i>eller</i> a) [HØJDE] (<i>antal</i>) FOD/METER; <i>eller</i> a) [ALTITUDE] (<i>antal</i>) FOD/METER;	√	√
<i>Note: In circumstances where clarification is required, the word “ALTITUDE” or “HEIGHT” may be included, e.g. ‘DESCEND TO ALTITUDE TWO THOUSAND FEET’.</i>		<i>Note: I situationer hvor klarificering er påkrævet, kan ordet “ALTITUDE” eller “HØJDE” inkluderes, f.eks. ‘GÅ NED TIL ALTITUDE TO TUSINDE FOD’.</i>		√	√
...when passing level) (<i>number</i>) FEET/METRES ABOVE (<i>or</i> information in form of BELOW). vertical distance from the other traffic		... når der afgives) (<i>antal</i>) FOD/METER OVER (<i>eller</i> UNDER). højdeinformationer i form af vertikal afstand fra anden trafik		√	√
1.1.2 –Level changes, –reports and rates	a) CLIMB (<i>or</i> DESCEND); –	1.1.2 –Højdeskift, rapporter og gradienter	a) STIG (<i>eller</i> GÅ NED); –efterfulgt, som nødvendigt, af:	√	□

<p><i>followed as necessary by:</i></p> <p>1) TO (<i>level</i>);</p> <p>...instruction that a climb²) TO AND MAINTAIN BLOCK (<i>level</i>) TO (or descent) to a level within(<i>level</i>); the vertical range defined is to commence</p> <p>3) TO REACH (<i>level</i>) AT (or BY) (<i>time or significant point</i>);</p> <p>4) REPORT LEAVING (or REACHING, or PASSING) (<i>level</i>);</p> <p>5) AT (<i>number</i>) FEET PER – MINUTE (or METRES PER – SECOND) [OR GREATER (or OR LESS)];</p> <p>.... for SST (Supersonic⁶) REPORT STARTING – ACCELERATION (Transport) aircraft only(or – DECELERATION);</p> <p>b) MAINTAIN AT LEAST (<i>number</i>) FEET (or METRES) ABOVE (or BELOW) (<i>aircraft call sign</i>);</p> <p>c) REQUEST LEVEL (or FLIGHT LEVEL or ALTITUDE) CHANGE FROM (<i>name of unit</i>) [AT (<i>time or significant point</i>)]<input type="checkbox"/>;</p> <p>d) STOP CLIMB (or DESCENT) AT (<i>level</i>);</p>	<p>1) TIL (<i>højde</i>);</p> <p>...instruktion om at en²) TIL OG FORBLIV I BLOK (<i>højde</i>) TIL stigning (eller nedgang)(<i>højde</i>); til en højde indenfor det definerede højdebånd skal påbegyndes</p> <p>3) TIL OG NÅ (<i>højde</i>) SENEST (eller VED) (<i>tidspunkt eller betydningsfuldt punkt</i>);</p> <p>4) RAPPORTER NÅR DU – FORLADER (eller NÅR, eller PASSERER) (<i>højde</i>);</p> <p>5) MED (<i>antal</i>) FOD PR. MINUT (eller METER PR. SEKUND) [ELLER MERE (eller ELLER MINDRE)];</p> <p>d) STOP STIGNING (eller –NEDGANG) I (<i>højde</i>);</p>	<p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p>
--	---	---

<p>◊e) CONTINUE CLIMB (or DESCENT) TO (level);</p> <p>f) EXPEDITE CLIMB (or DESCENT) [UNTIL PASSING (level)]□;</p> <p>g) WHEN READY CLIMB (or ¬DESCEND) TO (level);</p> <p>h) EXPECT CLIMB (or DESCENT) AT (time or significant point);</p> <p>i)* REQUEST DESCENT AT (time);</p> <p>... to require action at specific time or place</p> <p>k) AFTER PASSING (significant point);</p> <p>l) AT (time or significant point);</p> <p>... to require action when convenient</p> <p>... to require an aircraft to maintain own separation</p> <p>◊and VMCo) MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC ABOVE (or BELOW, or TO) (level);</p>	<p>e) FORTSÆT STIGNING (eller ¬NEDGANG) TIL (højde);</p> <p>f) STIG (eller GÅ NED) HURTIGT [INDTIL PASSAGE AF (højde)];</p> <p>g) NÅR KLAR STIG (eller GÅ NED) TIL (højde);</p> <p>h) FORVENT STIGNING (eller ¬NEDGANG) VED (tidspunkt eller betydningsfuldt punkt);</p> <p>i)* ANMODER OM NEDGANG KLOKKEN (tidspunkt);</p> <p>...at kræve aktion på bestemt tidspunkt eller sted</p> <p>k) EFTER PASSAGE AF ¬(betydningsfuldt punkt);</p> <p>l) VED (betydningsfuldt punkt) eller KLOKKEN (tidspunkt);</p> <p>...at kræve aktion når det er bejligt</p>	<p>√</p> <p>√</p> <p>√</p> <p>√</p> <p>*</p> <p>√</p> <p>√</p> <p>√</p> <p>√</p> <p>√</p> <p>√</p>	<p>□</p> <p>□</p> <p>□</p> <p>□</p> <p>□</p> <p>□</p> <p>□</p> <p>□</p> <p>□</p> <p>□</p> <p>□</p>
--	--	--	--

<p>... when there is doubt thatp) IF UNABLE (<i>alternative instructions</i>) AND an aircraft can comply withADVISE; a clearance or instruction</p>	<p>...når der er tvivl om at etp) HVIS IKKE I STAND TIL DET (<i>alternative luftfartøj kan efterkomme eninstruktioner</i>) OG ADVISER; klarering eller instruktion</p>	√	□	
<p>... when a pilot is ¬unable toq)* UNABLE; comply ¬with a clearance or ¬instruction</p>	<p>...når en pilot er ude afq)* IKKE I STAND TIL; stand til at efter-komme en klarering eller instruktion</p>	*		
<p>... after a flight crewr)* TCAS RA; starts to deviate from any ATC clearance or instruction to comply with an ACAS resolution^s) ROGER; advisory (RA) (Pilot and controller interchange)</p>	<p>...når flyvebesætningern)* TCAS RA; påbegynder ¬afvigelse fra enhver klarering eller ¬instruktion for at efterkomme en ACAS^s) FORSTÅET; resolution advisory (RA) (udveksling mellem pilot og flyveleder)</p>	*	√	□
<p>... after the response to tot)* CLEAR OF CONFLICT, ¬ RETURNING an ACAS RA is completedTO (<i>assigned ¬ clearance</i>); and a return to the ATC clearance or instruction is initiated (Pilot and controlleru) ROGER (<i>or alternative ¬ instructions</i>); interchange)</p>	<p>...efter ACAS RA t)* FRI AF KONFLIKTEN, VENDER TILBAGE reaktionen er udført ogTIL (<i>tildelt klarering</i>); returnering til klareringen eller instruktionen påbegyn- des (udveksling mellem pilotu) FORSTÅET (<i>eller alternative ¬instruktioner</i>); og flyveleder)</p>	*	√	□
<p>... after the response to anv)* CLEAR OF CONFLICT (<i>assigned ACAS RA is completed andclearance</i>) RESUMED; the assigned ATC ¬clearance or w) ROGER (<i>or alternative ¬ instructions</i>);</p>	<p>...efter udført reaktionv)* FRI AF KONFLIKTEN (<i>tildelt klarering</i>) på ACAS RA og nårGENOPTAGET; den tildelte klarering eller instruktion er genoptaget (udveksling mellem pilot ogw) FORSTÅET (<i>eller alternative ¬instruktioner</i>); flyveleder)</p>	*	√	□

<p>instruction has been resumed (Pilot and controller interchange)</p>		
<p>... after an ATC clearance or x)* UNABLE, TCAS RA; instruction contradictory to the ACAS RA is received, the flight crew will follow the RA and inform ATC y) ROGER; directly (Pilot and controller interchange)</p>	<p>... efter modtagelse af en x)* IKKE MULIGT, TCAS RA; klarering eller instruktion i modstrid med en ACAS RA, vil flyvebesætningen følge RA og informere ATC y) FORSTÅET; direkte (udveksling mellem pilot og flyveleder)</p>	<p>*</p> <p>√ □</p>
<p>... clearance to cancel level z) CLIMB TO (level) [LEVEL restriction(s) of the vertical RESTRICTION(S) (SID designator) profile of a SID during CANCELLED (or) LEVEL climb RESTRICTION(S) (SID designator) AT (point) CANCELLED];</p>	<p>... klarering til at annullere z) STIG TIL (højde) HØJDERESTRIKTION(ER) højderestriktion(er) på en (SID designator) ANULLERET (eller) SID's vertikale profil under HØJDERESTRIKTION(ER) (SID designator) stigning VED (punkt) ANULLERET;</p>	<p>√ □</p>
<p>... clearance to cancel level a) DESCEND TO (level) restriction(s) of the vertical [LEVEL RESTRICTION(S) (STAR profile of a STAR during designator) CANCELLED (or) LEVEL descend RESTRICTION(S) (STAR designator) AT (point) CANCELLED].</p> <p>'*' Denotes pilot transmission.</p>	<p>... klarering til at annullere a) GÅ NED TIL (højde) højderestriktion(er) på en HØJDERESTRIKTION(ER) (STAR designator) STAR's vertikale profil ANULLERET (eller) HØJDERESTRIKTION(ER) under nedgang (STAR designator) VED (punkt) ANULLERET.</p> <p>'*' Angiver pilot-transmission.</p>	<p>√ □</p>

<p>1.1.3 Minimum fuel</p> <p>...indication of minimum fuel)* MINIMUM FUEL; fuel</p> <p>b) ROGER [NO DELAY EXPECTED or EXPECT (delay information)];</p> <p><i>Note: A flight information service (FIS) unit will not provide information on delay.</i></p> <p>*' Denotes pilot transmission.</p>	<p>1.1.3 Minimum brændstof</p> <p>...indikation af minimum brændstof)* MINIMUM BRÆNDSTOF; brændstof</p> <p>b) FORSTÅET [INGEN FORSINKELSE FORVENTET] eller FORVENT (information om forsinkelsen);</p> <p><i>Note: En FIS-enhed vil ikke informere om forsinkelser.</i></p> <p>*' Angiver pilot-transmission.</p>	<p>*</p> <p>√ □</p>
<p>1.1.4 Transfer of control and/or frequency change</p> <p>a) CONTACT (unit call sign) (frequency) [NOW □];</p> <p>b) AT (or OVER) (time or place) [or WHEN] [PASSING/LEAVING/REACHING (level)] CONTACT (unit call sign) (frequency);</p> <p>c) IF NO CONTACT (instructions);</p> <p>d) STAND BY FOR (unit call sign) (frequency);</p> <p>e)* REQUEST CHANGE TO (frequency);</p> <p>f) FREQUENCY CHANGE APPROVED;</p> <p><i>Note: - An aircraft may be requested to "STAND BY" on a frequency when it is intended that the ATS unit will initiate communications soon.</i></p>	<p>1.1.4 Overdragelse af kontrol og/eller frekvensskift</p> <p>a) KONTAKT (enhedens kaldesignal) (frekvens) [NU];</p> <p>b) KLOKKEN (eller VED) (tidspunkt eller sted) [eller NÅR DU] [PASSERER/FORLADER/NÅR] KONTAKT (enhedens kaldesignal) (frekvens);</p> <p>c) HVIS INGEN KONTAKT (instruktioner);</p> <p>d) AFVENT (enhedens kaldesignal) PÅ (frekvens);</p> <p>e)* ANMODER OM AT SKIFTE TIL (frekvens);</p> <p>f) FREKVENNSKIFT GODKENDT;</p> <p><i>Note: Et luftfartøj kan blive bedt om at "AFVENTE" på en frekvens når det er meningen at ATS- enheden initierer kommunikationen snarest.</i></p>	<p>√ □</p> <p>√ □</p> <p>√ □</p> <p>√ □</p> <p>*</p> <p>√ □</p>

<p>Note: - An aircraft may be requested to 'MONITOR' a frequency when information is being broadcast thereon.</p> <p>g) MONITOR (unit call sign) (frequency);</p> <p>h)* MONITORING (frequency);</p> <p>i) WHEN READY CONTACT (unit call sign) (frequency);</p> <p>j) REMAIN THIS FREQUENCY.</p> <p>'*' Denotes pilot transmission.</p>	<p>Note: Et luftfartøj kan blive bedt om at "AFLYTTE" en frekvens, hvorpå der rundsendes informationer.</p> <p>g) AFLYT (enhedens kaldesignal) (frekvens);</p> <p>h)* AFLYTTER (frekvens);</p> <p>i) NÅR KLAR KONTAKT (enhedens kaldesignal) (frekvens);</p> <p>j) FORBLIV PÅ DENNE FREKVENNS.</p> <p>'*' Angiver pilot-transmission.</p>	<p>√ □</p> <p>*</p> <p>√ □</p> <p>√ □</p>
<p>1.1.5–8.33 kHz channel spacing</p> <p>Note 1: Mandatory carriage of 8.33 equipment not required in the ICAO NAT-Region.</p> <p>Note 2: In this paragraph, the term "point" is used only in the context of naming the 8.33 kHz channel spacing concept and does not constitute any change to existing ICAO provisions or phraseology regarding the use of the term "decimal".</p> <p>...to request confirmation of 8.33 kHz capability</p> <p>a) CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE;</p> <p>...to indicate 8.33 kHz capability</p> <p>b)* AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE;</p>	<p>1.1.5–8.33 kHz kanalseparation</p> <p>Note: Der er ikke krav om 8.33-udstyr i luftfartøjer i ICAO NAT-Regionen.</p> <p>...at anmode om bekræftelse på 8.33 kHz mulighed</p> <p>a) BEKRÆFT OTTE KOMMA TREOGTREDIVE;</p> <p>...at indikere at 8.33 kHz er mulig</p> <p>b)* JA OTTE KOMMA TREOGTREDIVE;</p>	<p>√ √</p> <p>*</p>

<p>...to indicate lack of 8.33c)* NEGATIVE EIGHT POINT THREE kHz capabilityTHREE;</p> <p>...to request UHF capabilityd) CONFIRM UHF;</p> <p>...to indicate UHF capabilitye)* AFFIRM UHF;</p> <p>...to indicate lack of UHFf)* NEGATIVE UHF; capability</p> <p>...to request the status ing) CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE respect of exemptionEXEMPTED;</p> <p>...to indicate 8.33 kHzh)* AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE exemption statusEXEMPTED;</p> <p>...to indicate 8.33 kHzi)* NEGATIVE EIGHT POINT THREE exemption statusTHREE EXEMPTED;</p> <p>...to indicate that aj) DUE EIGHT POINT THREE THREE certain clearance is givenREQUIREMENT. because otherwise a non-equipped and/or non-exempted aircraft would enter airspace of mandatory carriage</p> <p><i>‘*’ Denotes pilot transmission.</i></p>	<p>...at indikere manglende)* NEGATIV IKKE OTTE KOMMA mulighed for 8.33 kHzTREGTREDIVE;</p> <p>...at anmode om UHFd) BEKRÆFT UHF; mulighed</p> <p>...at indikere at UHF ere)* JA UHF; mulig</p> <p>...at indikere manglende)* NEGATIV UHF; mulighed for UHF</p> <p>...at anmode omg) BEKRÆFT FRITAGET FOR OTTE KOMMA fritagelsesstatusTREGTREDIVE;</p> <p>...at indikere 8.33 kHzh)* JA FRITAGET FOR OTTE KOMMA fritagelsesstatusTREGTREDIVE;</p> <p>...at indikere 8.33 kHzi)* NEGATIV IKKE FRITAGET FOR OTTE fritagelsesstatusKOMMA TREGTREDIVE;</p> <p>...at indikere at en klareringj) PÅ GRUND AF OTTE KOMMA er givet på grund af kravetTREGTREDIVE KRAV. om 8.33 kHz udstyr</p> <p><i>‘*’ Angiver pilot-transmission.</i></p>	<p>*</p> <p>√ √</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>√ √</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>√ □</p>
<p>1.1.6-Change of callsign</p>	<p>1.1.6-Ændring af kaldesignal</p>	

<p>...to instruct an aircraft to a) CHANGE YOUR CALL SIGN TO (<i>new change its type of call sign</i>) [UNTIL FURTHER ADVISED];</p> <p>... to advise an aircraft to b) REVERT TO FLIGHT PLAN CALL SIGN to revert to the call sign [AT (<i>significant point</i>)]. indicated in the flight plan</p>	<p>...at instruere et luftfartøj a) SKIFT KALDESIGNAL TIL (<i>nyt kaldesignal</i>) om at ændre sit [INDTIL VIDERE]; kaldesignalstype</p> <p>...at anmode et luftfartøj til b) SKIFT TILBAGE TIL FLYVEPLANENS at gå tilbage og anvende KALDESIGNAL (<i>kaldesignal</i>) [VED flyveplanens kaldesignal (<i>betydningsfuldt punkt</i>)].</p>	<p>√ □</p> <p>√ □</p>
<p>1.1.7-Traffic information</p> <p>... to pass traffic information a) TRAFFIC (<i>information</i>);</p> <p>b) NO REPORTED TRAFFIC;</p> <hr/> <p>... to acknowledge traffic c)* LOOKING OUT; information</p> <p>d)* TRAFFIC IN SIGHT;</p> <p>e)* NEGATIVE CONTACT [<i>reasons</i>];</p> <p>f) [ADDITIONAL] TRAFFIC (<i>direction</i>) BOUND (<i>type of aircraft</i>) (<i>level</i>) ESTIMATED (or OVER) (<i>significant point</i>) AT (<i>time</i>);</p> <p>g) TRAFFIC IS (<i>classification</i>) UNMANNED FREE BALLOON(S) WAS [or ESTIMATED] OVER (<i>place</i>) AT (<i>time</i>) REPORTED (<i>level(s)</i>) [or LEVEL UNKNOWN] MOVING</p>	<p>1.1.7-Trafikinformation</p> <p>...at udstede trafik a) TRAFIKKEN ER (<i>information</i>); information</p> <p>b) INGEN RAPPORTERET TRAFIK;</p> <hr/> <p>...at bekræfte c)* HOLDER UDKIG; trafikinformation</p> <p>d)* TRAFIK I SIGTE;</p> <p>e)* INGEN VISUEL KONTAKT (<i>begrundelse</i>);</p> <p>f) [YDERLIGERE] TRAFIK ER (<i>flyveretning</i>) (<i>luftfartøjstype</i>) (<i>højde</i>) FORVENTER (eller OVER) (<i>betydningsfuldt punkt</i>) KLOKKEN (<i>tidspunkt</i>);</p> <p>g) TRAFIK ER (<i>klassifikation</i>) UBEMANDET FRIBALLON VAR [eller FORVENTES] OVER (<i>sted</i>) KLOKKEN (<i>tidspunkt</i>) RAPPORTERET (<i>højde</i>) [eller UKENDT HØJDE] BEVÆGER SIG</p>	<p>√ √</p> <p>√ √</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>√ √</p> <p>√ √</p>

<p>(direction) (other pertinent information, if any).</p> <p>‘*’ Denotes pilot transmission.</p>	<p>(retning) (anden betydningsfuld information, hvis nogen);</p> <p>‘*’ Angiver pilot-transmission.</p>	
<p>1.1.8 Meteorological conditions</p> <p>a) [SURFACE] WIND (number) DEGREES (speed) (units);</p> <p>b) WIND AT (level) (number) DEGREES (number) KNOTS (or KILOMETRES PER HOUR);</p> <p>Note: - Wind is always expressed by giving the mean direction and speed and any significant variations thereof.</p> <p>c) VISIBILITY (distance) (units) [direction];</p> <p>d) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY (number)] (distance) (units);</p> <p>e) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) RUNWAY (number) NOT AVAILABLE (or NOT REPORTED);</p> <p>...for multiple RVRf) RUNWAY VISUAL RANGE (or observationsRVR) [RUNWAY (number)] (first position) (distance) (units), (second position) (distance) (units), (third position) (distance) (units);</p>	<p>1.1.8 Meteorologiske forhold</p> <p>a) VIND (retning) GRADER (hastighed) (måleenhed);</p> <p>b) VIND I (højde) (retning) GRADER (hastighed) (måleenhed);</p> <p>Note: Vinden udtrykkes altid ved gennemsnitsretning og -hastighed samt enhver betydningsfuld variation.</p> <p>c) SIGTBARHED (afstand) (måleenhed) [retning];</p> <p>d) BANESYNSVIDDE (eller RVR) [BANE (nummer)] (afstand) (måleenhed);</p> <p>e) BANESYNSVIDDE (eller RVR) BANE (nummer) ER IKKE TILGÆNGELIG (eller ER IKKE RAPPORTERET);</p> <p>...for flere RVRf) BANESYNSVIDDE (eller RVR) [BANE observationer(nummer)] (første position) (afstand) (måleenhed), (anden position) (afstand) (måleenhed), (tredje position) (afstand) (måleenhed);</p>	<p>√ √</p> <p>√ √</p> <p>√ √</p> <p>√ √</p> <p>√ √</p> <p>√ √</p>

<p><i>Note 1: Multiple RVR observations are always representative of the touchdown zone, midpoint zone and the roll-out/stop end zone respectively.</i></p> <p><i>Note 2: Where report for three locations are given, the indication of these locations may be omitted, provided that the reports are passed in the order of touchdown zone, followed by the midpoint zone and ending the roll-out/stop end zone report.</i></p>	<p><i>Note 1: Flere RVR observationer repræsenteres altid af sætningszonen midtpunkt og baneslut.</i></p> <p><i>Note 2: Når rapporter angiver de 3 positioner, må afgivelse af disse positioner udelades under forudsætning af at rapporteringen sker i rækkefølgen sættepunkt, efterfulgt af midtpunkt og slutter med baneslut.</i></p>	
<p>... in the event that RVRg) RUNWAY VISUAL RANGE (or information on any oneRVR) [RUNWAY (number)] (first position) position is not available this(distance) (units), (second position) NOT information will be includedAVAILABLE, (third position) (distance) in the appropriate sequence(units);</p>	<p>...i tilfælde af atg) BANESYNSVIDDE (eller RVR) [BANE RVR information på(nummer)] SÆTTEPUNKT (første position) enkeltstående positioner(afstand) (måleenhed), (anden position) IKKE ikke er til rådighed vil denneTILGÆNGELIG, (tredje position) (afstand) information blive inkluderet(måleenhed); i passende rækkefølge</p>	<p>√ √</p>
<p>h) PRESENT WEATHER (details);</p>	<p>h) AKTUELT VEJR (detaljer);</p>	<p>√ √</p>
<p>i) CLOUD (amount, [(type)] and height of base) (units) (or SKY CLEAR);</p>	<p>i) SKYER (mængde, [(type)] og højde på underkanten) (måleenhed) (eller SKYFRIT);</p>	<p>√ √</p>
<p>j) CAVOK;</p>	<p>j) CAVOK;</p>	<p>√ √</p>
<p><i>Note: Pronounced CAV-O-KAY.</i></p>	<p><i>Note: Udtales CAV-O-KAY.</i></p>	
<p>k) TEMPERATURE [MINUS] (number) (and/or DEWPOINT [MINUS] (number));</p>	<p>k) TEMPERATUR [MINUS] (antal) (og/eller DUGPUNKT [MINUS] (antal));</p>	<p>√ √</p>
<p>l) QNH (number) [units];</p>	<p>l) QNH (antal) [måleenhed];</p>	<p>√ √</p>

<p>m) QFE (<i>number</i>) [(<i>units</i>)];</p> <p>n) (<i>aircraft type</i>) REPORTED (<i>description</i>) ICING (<i>or</i>) TURBULENCE [IN CLOUD] (<i>area</i>) (<i>time</i>);</p> <p>o) REPORT FLIGHT CONDITIONS;</p> <p>...information to a pilotp) INSTRUMENT METEOROLOGICAL changing from IFR flight toCONDITIONS REPORTED (<i>or</i>) FORECAST VFR flight where it isIN THE VICINITY OF (<i>location</i>).</p> <p>likely that flight in VMC cannot be maintained</p>	<p>m) QFE (<i>antal</i>) [(<i>måleenhed</i>)];</p> <p>n) (<i>luftfartøjstype</i>) RAPPORTEREDE (<i>beskrivelse</i>) ISNING (<i>eller</i>) TURBULENS [I SKYER] (<i>område</i>) KLOKKEN (<i>tidspunkt</i>);</p> <p>o) RAPPORTER FLYVEFORHOLD;</p> <p>...information til en pilotp) INSTRUMENT METEOROLOGISKE som overgår fra IFR-VEJRFORHOLD RAPPORTERET (<i>eller</i>) til VFR-flyvning, nårVARSLER) I NÆRHEDEN AF (<i>sted</i>). der er sandsynlighed for at flyvning under VMC-forhold ikke kan bibeholdes</p>	<p>√ √</p> <p>√ √</p> <p>√ √</p> <p>√ √</p>
<p>1.1.9—Position reporting</p> <p>a) NEXT REPORT AT (<i>significant point</i>);</p> <p>... to omit position reportsb) OMIT POSITION REPORTS [UNTIL until a specified position(<i>specify</i>)];</p> <p>c) RESUME POSITION REPORTING.</p>	<p>1.1.9—Positions-rapportering</p> <p>a) NÆSTE RAPPORT VED (<i>betydningsfuldt punkt</i>);</p> <p>...at undladeb) UNDLAD POSITIONSRAPPORTERING positionsrapportering indtil[INDTIL (<i>angiv position/tidspunkt</i>)]; angiven position</p> <p>c) GENOPTAG POSITIONSRAPPORTERING.</p>	<p>√ □</p> <p>√ □</p> <p>√ □</p>
<p>1.1.10—Additional reports</p> <p>a) REPORT PASSING (<i>significant point</i>);</p>	<p>1.1.10—Yderligere rapporter</p> <p>a) RAPPORTER PASSAGE AF (<i>betydningsfuldt punkt</i>);</p>	<p>√ √</p>

<p>... to request a report at ab) REPORT (<i>distance</i>) MILES (GNSS or specified place or distance DME) FROM (<i>name of DME station</i>) (or significant point);</p> <p>... to report at a specified c)* (<i>distance</i>) MILES (GNSS or DME) FROM place or distance (<i>name of DME station</i>) (or significant point);</p> <p>d) REPORT PASSING (<i>three digits</i>) RADIAL (<i>name of VOR</i>) VOR;</p> <p>... to request a report of e) REPORT (GNSS or DME) DISTANCE present position FROM (<i>significant point</i>) or (<i>name of DME station</i>);</p> <p>... to report present position f)* (<i>distance</i>) MILES (GNSS or DME FROM (<i>name of DME station</i>) (or significant point).</p> <p>'*' Denotes pilot transmission</p>	<p>... at kræve en rapport ved b) RAPPORTER (<i>distance</i>) MIL (GNSS eller bestemt sted eller distance DME) FRA (<i>DME stationens navn</i>) (eller betydningsfuldt punkt);</p> <p>... at rapportere ved bestemte c)* (<i>distance</i>) MIL (GNSS eller DME) FRA sted eller distance (<i>DME stationens navn</i>) (eller betydningsfuldt punkt);</p> <p>d) RAPPORTER PASSAGE AF (<i>tre cifre</i>) RADIAL (<i>VOR stationens navn</i>) VOR;</p> <p>... at kræve en rapport af e) RAPPORTER (GNSS eller DME) DISTANCE nuværende position FRA (<i>betydningsfuldt punkt</i>) eller (<i>DME stationens navn</i>);</p> <p>... at rapportere nuværende f)* (<i>distance</i>) MIL (GNSS eller DME FRA (<i>DME position stationens navn</i>) (eller betydningsfuldt punkt).</p> <p>'*' Angiver pilot-transmission.</p>	<p>√ √</p> <p>*</p> <p>√ √</p> <p>√ √</p> <p>*</p>
<p>1.1.11 – Aerodrome information</p> <p><i>Note: - This information is provided for runway thirds or the full runway, as applicable.</i></p>	<p>1.1.11 – Flyvepladsinformation</p> <p><i>Note: Informationerne gives for en tredjedel af banen eller hele banen, alt efter tilfældet.</i></p>	

<p>a) [(<i>location</i>)] RUNWAY (<i>number</i>) SURFACE CONDITION [CODE (<i>three-digit number</i>)];</p> <p>followed as necessary by:</p> <p>1) ISSUED AT (<i>date and time UTC</i>);</p> <p>2) DRY, <i>or</i> WET ICE, <i>or</i> WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW, <i>or</i> DRY SNOW, <i>or</i> DRY SNOW ON TOP OF ICE, <i>or</i> WET SNOW ON TOP OF ICE, <i>or</i> ICE, <i>or</i> SLUSH, <i>or</i> STANDING WATER, <i>or</i> COMPACTED SNOW, <i>or</i> WET SNOW, <i>or</i> DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW, <i>or</i> WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW, <i>or</i> WET <i>or</i> SLIPPERY WET <i>or</i> SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY <i>or</i> FROST;</p> <p>3) DEPTH ((<i>depth of deposit</i>) MILLIMETRES <i>or</i> NOT REPORTED);</p> <p>4) COVERAGE ((<i>number</i>) PER CENT <i>or</i> NOT REPORTED);</p> <p>5) ESTIMATED SURFACE FRICTION (GOOD, <i>or</i> GOOD TO MEDIUM, <i>or</i> MEDIUM, <i>or</i> MEDIUM TO POOR, <i>or</i> POOR, <i>or</i> LESS THAN POOR);</p> <p>6) AVAILABLE WIDTH (<i>number</i>) METRES;</p> <p><i>Note: Not applicable in Denmark</i></p>	<p><i>Note: Finder ikke anvendelse i Danmark</i></p>	<p>a) [(<i>stednavn</i>)] BANE (<i>nummer</i>) OVERFLADEFORHOLD [KODE (<i>trecifret nummer</i>)];</p> <p>efterfulgt som nødvendigt af:</p> <p>1) UDSTEDT (<i>dato og tidspunkt UTC</i>);</p> <p>2) TØR, <i>eller</i> VÅD IS, <i>eller</i> VAND OVEN PÅ SAMMENPRESSET SNE, <i>eller</i> TØR SNE, <i>eller</i> TØR SNE OVEN PÅ IS, <i>eller</i> VÅD SNE OVEN PÅ IS, <i>eller</i> IS, <i>eller</i> SNESJAP, <i>eller</i> STÅENDE VAND, <i>eller</i> SAMMENPRESSET SNE, <i>eller</i> VÅD SNE, <i>eller</i> TØR SNE OVEN PÅ SAMMENPRESSET SNE, <i>eller</i> VÅD SNE OVEN PÅ SAMMENPRESSET SNE, <i>eller</i> VÅD, <i>eller</i> GLAT VÅD <i>eller</i> SÆRLIG FORBEREDT VINTERBANE <i>eller</i> RIM;</p> <p>3) DYBDE ((<i>lagets tykkelse</i>) MILIMETER <i>eller</i> IKKE RAPPORTERET);</p> <p>4) DÆKKER ((<i>antal</i>) PROCENT (<i>eller</i> DÆKNING IKKE RAPPORTERET));</p> <p>5) FORVENTET OVERFLADEFRIKTION (GOD, <i>eller</i> GOD TIL MIDDEL, <i>eller</i> MIDDEL, <i>eller</i> MIDDEL TIL DÅRLIG, <i>eller</i> DÅRLIG, <i>eller</i> MINDRE END DÅRLIG);</p> <p>6) TILGÆNGELIG BREDDE (<i>antal</i>) METER;</p>	<p>√</p> <p>√</p>
---	--	--	-------------------

7) LENGTH REDUCED TO (<i>number</i>) METRES;	7) LÆNGDE REDUCERET TIL (<i>antal</i>) METER;		
8) DRIFTING SNOW;	8) SNEFYGNING;		
9) LOOSE SAND;	9) LØST SAND;		
10) CHEMICALLY TREATED;	10) KEMISK BEHANDLET;		
11) SNOWBANK (<i>number</i>) METRES [LEFT, or RIGHT, or LEFT AND RIGHT] [OF or FROM] CENTRE LINE;	11) SNEVOLD (<i>antal</i>) METER [TIL VENSTRE FOR, eller TIL HØJRE FOR, eller TIL VENSTRE OG HØJRE FOR] CENTERLINJEN;		
12) TAXIWAY (<i>identification of taxiway</i>) SNOWBANK (<i>number</i>) METRES [LEFT, or RIGHT, or LEFT AND RIGHT] [OF or FROM] CENTRE LINE;	12) RULLEVEJ (<i>rullevejsidentifikation</i>) SNEVOLD (<i>antal</i>) METER [TIL VENSTRE FOR, eller TIL HØJRE FOR, eller TIL VENSTRE OG HØJRE FOR] CENTERLINJEN;		
13) ADJACENT SNOWBANKS;	13) NÆRLIGGENDE SNEVOLDE;		
14) TAXIWAY (<i>identification of taxiway</i>) POOR;	14) RULLEVEJ (<i>rullevejsidentifikation</i>) DÅRLIG;		
15) APRON (<i>identification of apron</i>) POOR;	15) FORPLADS (<i>forpladsidentifikation</i>) DÅRLIG;		
16) Plain-language remarks;	16) Bemærkninger i klart sprog;		
b) [(<i>location</i>)] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (<i>number</i>) NOT CURRENT;	b) [(<i>position</i>)] BANEFORHOLD BANE (<i>nummer</i>) INGEN GÆLDENDE;	√	√
c) LANDING SURFACE (<i>condition</i>);	c) LANDINGSOMRÅDE (<i>forhold</i>);	√	√

d) CAUTION CONSTRUCTION WORK (<i>location</i>);	d) ADVARSEL KONSTRUKTION SARBEJDE (<i>position</i>);	√	√
e) CAUTION (<i>specify reasons</i>) RIGHT (<i>or</i> LEFT), (<i>or</i> BOTH SIDES) OF RUNWAY [(<i>number</i>)];	e) ADVARSEL (<i>angiv årsag</i>) TIL HØJRE FOR (<i>eller</i> TIL VENSTRE FOR), (<i>eller</i> PÅ BEGGE SIDER AF) BANE [(<i>nummer</i>)];	√	√
f) CAUTION WORK IN PROGRESS (<i>or</i> OBSTRUCTION) (<i>position and any necessary advice</i>);	f) ADVARSEL IGANGVÆRENDE ARBEJDE (<i>eller</i> FORHINDRING) (<i>position og yderligere nødvendig oplysning</i>);	√	√
g) BRAKING ACTION REPORTED BY (<i>aircraft type</i>) AT (<i>time</i>) GOOD (<i>or</i> GOOD TO MEDIUM, <i>or</i> MEDIUM, <i>or</i> MEDIUM TO POOR, <i>or</i> POOR);	g) BREMSEVIRKNING RAPPORTERET AF (<i>luftfartøjstype</i>) KLOKKEN (<i>tidspunkt</i>) GOD (<i>eller</i> GOD TIL MIDDEL, <i>eller</i> MIDDEL, <i>eller</i> MIDDEL TIL DÅRLIG, <i>eller</i> DÅRLIG);	√	√
h) TAXIWAY (<i>identification of taxiway</i>) WET [<i>or</i> STANDING WATER, <i>or</i> SNOW REMOVED (<i>length and width as applicable</i>), <i>or</i> CHEMICALLY TREATED, <i>or</i> COVERED WITH PATCHES OF DRY SNOW (<i>or</i> WET SNOW, <i>or</i> COMPACTED SNOW, <i>or</i> SLUSH, <i>or</i> FROZEN SLUSH, <i>or</i> ICE, <i>or</i> WET ICE, <i>or</i> ICE UNDERNEATH, <i>or</i> ICE AND SNOW, <i>or</i> SNOWDRIFTS, <i>or</i> FROZEN RUTS AND RIDGES <i>or</i> LOOSE SAND)];	h) RULLEVEJ (<i>rullevejsidentifikation</i>) VÅD [<i>eller</i> STÅENDE VAND, <i>eller</i> SNE FJERNET (<i>længde og bredde af ryddet område</i>), <i>eller</i> KEMISK BEHANDLET, <i>eller</i> DÆKKET AF PLETTER AF TØR SNE (<i>eller</i> VÅD SNE, <i>eller</i> SAMMENPRESSET SNE, <i>eller</i> SNESJAP, <i>eller</i> FROSSEN SNESJAP, <i>eller</i> IS, <i>eller</i> VÅD IS, <i>eller</i> UNDERLIGGENDE IS, <i>eller</i> IS OG SNE, <i>eller</i> SNEDRIVER, <i>eller</i> FROSNE SPOR OG KAMME <i>eller</i> LØST SAND)];	√	√
i) (<i>ATS unit call sign</i>) OBSERVES (<i>weather information</i>);	i) (<i>ATS-enhed kaldesignal</i>) OBSERVERER (<i>relevante vejrobservationer</i>);	√	√
j) PILOT REPORTS (<i>weather information</i>).	j) PILOT RAPPORTERER (<i>relevante vejrobservationer</i>).	√	√

<p>1.1.12–Operational status of visual and non-visual aids</p> <p>a) <i>(specify visual or non-visual aid)</i> RUNWAY (number) <i>(description of deficiency)</i>;</p> <p>b) <i>(type)</i> LIGHTING <i>(unserviceability)</i>;</p> <p>c) GBAS/SBAS/MLS/ILS CATEGORY <i>(category)</i> <i>(serviceability state)</i>;</p> <p>d) TAXIWAY LIGHTING <i>(description of deficiency)</i>;</p> <p>e) <i>(type of visual approach slope indicator)</i> RUNWAY (number) <i>(description of deficiency)</i>.</p>	<p>1.1.12–Operationel status af visuelle og ikke-visuelle hjælpemidler</p> <p>a) <i>(angiv visuelt eller ikke-visuelt hjælpemiddel)</i> BANE (nummer) <i>(beskrivelse af manglen)</i>;</p> <p>b) <i>(type)</i> LYSSYSTEM <i>(uanvendelighed)</i>;</p> <p>c) GBAS/SBAS/MLS/ILS KATEGORI <i>(kategori)</i> <i>(anvendelighed status)</i>;</p> <p>d) RULLEVEJS LYSSYSTEMET <i>(beskrivelse af manglen)</i>;</p> <p>e) <i>(type af visuel indflyvningsglidevinkel indikator)</i> BANE (nummer) <i>(beskrivelse af manglen)</i>.</p>	<p>√ √</p> <p>√ √</p> <p>√ √</p> <p>√ √</p> <p>√ √</p>
<p>1.1.13</p> <p>Reduced vertical separation minimum (RVSM) operations</p> <p>... to ascertain RVSMa) CONFIRM RVSM APPROVED; approval status of an aircraft</p> <p>...to report RVSM approvedb)* AFFIRM RVSM; status</p> <p>... to report RVSM non-c)* NEGATIVE RVSM [<i>(supplementary approval status followed by information, e.g. State aircraft)</i>]; supplementary information</p>	<p>1.1.13–Reduceret vertikal adskillelses minimum (RVSM) operationer</p> <p><i>Ikke relevant for dansksproget kommunikation</i></p>	<p>√ □</p> <p>*</p> <p>*</p>

<p>... to deny ATC clearance) UNABLE ISSUE CLEARANCE INTO into RVSM airspaceRVSM AIRSPACE, MAINTAIN [<i>or</i> DESCEND TO, <i>or</i> CLIMB TO] (<i>level</i>);</p>	<p>√ □</p>
<p>... to report when severe)* UNABLE RVSM DUE TURBULENCE; turbulence affects the capability of an aircraft to maintain the height-keeping requirements for RVSM</p>	<p>*</p>
<p>... to report that the)f)* UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT; equipment of an aircraft has degraded below minimum aviation system performance standards</p>	<p>*</p>
<p>... to request an aircraft to) REPORT WHEN ABLE TO RESUME provide information as soonRVSM; as RVSM-approved status has been regained or the pilot is ready to resume RVSM operations</p>	<p>√ □</p>
<p>... to request confirmationh) CONFIRM ABLE TO RESUME RVSM; that an aircraft has regained RVSM-approved status or a pilot is ready to resume RVSM operations</p>	<p>√ □</p>
<p>...to report ability to resumei)* READY TO RESUME RVSM. RVSM operations after an equipment or weather- related contingency</p>	<p>*</p>

<p>‘*’ Denotes pilot transmission.</p>			
<p>1.1.14–GNSS service status</p> <p>a) GNSS REPORTED UNRELIABLE (<i>or</i> GNSS MAY NOT BE AVAILABLE [DUE TO INTERFERENCE]);</p> <p>1) IN THE VICINITY OF (<i>location</i>) (<i>radius</i>) [BETWEEN (<i>levels</i>)];</p> <p><i>or</i></p> <p>2) IN THE AREA OF (<i>description</i>) (<i>or</i> IN (<i>name</i>) FIR) [BETWEEN (<i>levels</i>)];</p> <p>b) BASIC GNSS (<i>or</i> SBAS, <i>or</i> GBAS) UNAVAILABLE FOR (<i>specify operation</i>) [FROM (<i>time</i>) TO (<i>time</i>) (<i>or</i> UNTIL FURTHER NOTICE)];</p> <p>c)* BASIC GNSS UNAVAILABLE [DUE TO (<i>reason e.g.</i> LOSS OF RAIM <i>or</i> RAIM ALERT)];</p> <p>d)* GBAS (<i>or</i> SBAS) UNAVAILABLE;</p> <p>e) CONFIRM GNSS NAVIGATION; and</p> <p>f)* AFFIRM GNSS NAVIGATION.</p>	<p>1.1.14–GNSS service status</p>	<p>√</p> <p>√</p> <p>√</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>√</p> <p>*</p>	<p>√</p> <p>√</p> <p></p> <p></p> <p>√</p> <p></p>

	‘*’ Denotes pilot transmission.		
1.1.15		1.1.5	<i>Ikke relevant for dansksproget kommunikation</i>
RNAV		RNAV	
<p>...RNAV arrival ora)* UNABLE (<i>designator</i>) DEPARTURE [<i>or</i> departure procedure cannotARRIVAL] DUE RNAV TYPE; be accepted by the pilot</p> <p>...pilot is unable to complyb)* UNABLE (<i>designator</i>) DEPARTURE [<i>or</i> with an assigned terminalARRIVAL] (<i>reasons</i>); area procedure</p> <p>...ATC unable to assign anc) UNABLE TO ISSUE (<i>designator</i>) RNAV arrival or departureDEPARTURE [<i>or</i> ARRIVAL] DUE RNAV procedure requested by theTYPE; pilot due to the type of on-board RNAV equipment</p> <p>...ATC unable to assignd) UNABLE TO ISSUE (<i>designator</i>) an arrival or departureDEPARTURE [<i>or</i> ARRIVAL] (<i>reasons</i>); procedure requested by the pilot</p> <p>...confirmation whether ae) ADVISE IF ABLE (<i>designator</i>) specific RNAV arrival orDEPARTURE [<i>or</i> ARRIVAL]; departure procedure can be accepted</p> <p>...informing ATC of RNAVf)* (<i>aircraft call sign</i>) UNABLE RNAV DUE degradation or failureEQUIPMENT;</p> <p>...informing ATC of nog)* (<i>aircraft call sign</i>) NEGATIVE RNAV; RNAV capability</p>			<p>*</p> <p>*</p> <p>√ □</p> <p>√ □</p> <p>√ □</p> <p>*</p> <p>*</p>

	<i>‘*’ Denotes pilot transmission.</i>			
1.1.16–Degradation of aircraft navigation performance	<p><i>* UNABLE RNP (specify type) (or RNAV) [DUE TO (reason e.g. LOSS OF RAIM or RAIM ALERT)].</i></p> <p><i>‘*’ Denotes pilot transmission.</i></p>	1.1.16–Nedgradering af luftfartøjets navigationsevne	Ikke relevant for dansksproget kommunikation	*
1.2 –En-route air traffic services		1.2 –En-route lufttrafiktjeneste		
1.2.1–Issuance of a clearance		1.2.1–Udstedelse af klareringer		
	a) <i>(name of unit) CLEARS (aircraft call sign);</i>		a) <i>(enhedens navn) KLARERER (luftfartøjets kaldesignal);</i>	√ □
	b) <i>(aircraft call sign) CLEARED TO;</i>		b) <i>(luftfartøjets kaldesignal) KLARERET TIL;</i>	√ □
	c) <i>RECLEARED (amended clearance details) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED];</i>		c) <i>ÆNDRET KLARERING (detaljerede ændringer) [RESTERENDE KLARERING UÆNDRET];</i>	√ □
	d) <i>RECLEARED (amended route portion) TO (significant point of original route) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED];</i>		d) <i>ÆNDRET KLARERING (ændret ruteafsnit) TIL (betydningsfuldt punkt på den oprindelige rute) [RESTERENDE KLARERING UÆNDRET];</i>	√ □
	e) <i>ENTER CONTROLLED AIRSPACE (or CONTROL ZONE) [VIA (significant point or route)] AT (level) [AT (time)];</i>		e) <i>FLYV IND I KONTROLLERET LUFTRUM (eller KONTROLZONEN) [VIA (betydningsfuldt punkt eller rute)] I (højde) [KLOKKEN (tidspunkt)];</i>	√ □

<p>f) LEAVE CONTROLLED AIRSPACE (or CONTROL ZONE) [VIA (significant point or route)] AT (level) (or CLIMBING TO (level), or DESCENDING TO (level));</p> <p>g) JOIN (specify) AT (significant point) AT (level) [AT (time)].</p>	<p>f) FORLAD KONTROLLERET LUFTRUM (eller KONTROLZONEN) [VIA (betydningsfuldt punkt eller rute)] I (højde) (eller STIGENDE TIL (højde), (eller UNDER NEDGANG TIL (højde));</p> <p>g) TILSLUT DIG (specificér) VED (betydningsfuldt punkt) I (højde) [KLOKKEN (tidspunkt)].</p>	<p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p>
<p>1.2.2–Indication of route and clearance limit</p> <p>a) FROM (location) TO (location);</p> <p>b) TO (location),</p> <p><i>followed as necessary by:</i></p> <p>1) DIRECT;</p> <p>2) VIA (route and/or significant points);</p> <p>3) VIA FLIGHT PLANNED ROUTE; –</p> <p>4) VIA (distance) DME ARC (direction) OF (name of DME station);</p> <p>c) (route) NOT AVAILABLE DUE (reason) ALTERNATIVE[S] IS/ARE (routes) ADVISE.</p>	<p>1.2.2–Angivelse af rute og klarerings-grænse</p> <p>a) FRA (sted) TIL (sted);</p> <p>b) TIL (sted),</p> <p><i>efterfulgt om nødvendigt af:</i></p> <p>1) DIREKTE;</p> <p>2) VIA (rute og/eller betydningsfulde punkter);</p> <p>3) VIA FLYVEPLANENS RUTE;</p> <p>4) VIA (distance) DME ARC (retning) FRA (DME stationens navn);</p> <p>c) (route) IKKE MULIG (grundet) ALTERNATIVE[R] ER (rute) ANGIV VALG.</p>	<p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p>

<p>1.2.3 Maintenance of specified levels</p> <p><i>Note: The term “MAINTAIN” is not to be used in lieu of “DESCEND” or “CLIMB” when instructing an aircraft to change level.</i></p> <p>a) MAINTAIN (level) [TO (significant point)];</p> <p>b) MAINTAIN (level) UNTIL PASSING (significant point or);</p> <p>c) MAINTAIN (level) UNTIL (minutes) AFTER PASSING (significant point);</p> <p>d) MAINTAIN (level) UNTIL (time);</p> <p>e) MAINTAIN (level) UNTIL ADVISED BY (name of unit);</p> <p>f) MAINTAIN (level) UNTIL FURTHER ADVISED;</p> <p>g) MAINTAIN (level) WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE;</p> <p>h) MAINTAIN BLOCK (level) TO (level).</p>	<p>1.2.3 Forblive i specifikke højder</p> <p><i>Note: “FORBLIV I” erstatter ikke anvendelsen af “GÅ NED TIL” eller “STIG TIL” når et luftfartøj instrueres om at ændre højde.</i></p> <p>a) FORBLIV I (højde) [INDTIL (betydningsfuldt punkt)];</p> <p>b) FORBLIV I (højde) INDTIL PASSAGE AF (betydningsfuldt punkt);</p> <p>c) FORBLIV I (højde) INDTIL (antal minutter) EFTER PASSAGE AF (betydningsfuldt punkt);</p> <p>d) FORBLIV I (højde) INDTIL (tidspunkt);</p> <p>e) FORBLIV I (højde) INDTIL ANGIVET AF (enhedens navn);</p> <p>f) FORBLIV I (højde) INDTIL NÆRMERE ANGIVET;</p> <p>g) FORBLIV I (højde) I KONTROLLERET LUFTRUM;</p> <p>h) FORBLIV I BLOK (højde) TIL (højde).</p>	<p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p>
<p>1.2.4 Specification of cruising levels</p> <p>a) CROSS (significant point) AT (or ABOVE, or BELOW) (level);</p>	<p>1.2.4 Angivelse af marchhøjder</p> <p>a) KRYDS (betydningsfuldt punkt) I (eller OVER, eller UNDER) (højde);</p>	<p>√ <input type="checkbox"/></p>

<p>b) CROSS (<i>significant point</i>) AT (<i>time</i>) OR LATER (<i>or BEFORE</i>) AT (<i>level</i>);</p> <p>c) CRUISE CLIMB BETWEEN (<i>levels</i>) (<i>or ABOVE</i>) (<i>level</i>);</p> <p>d) CROSS (<i>distance</i>) MILES, (GNSS <i>or DME</i>) [(<i>direction</i>)] OF (<i>name of DME station</i>) DME AT (<i>or ABOVE, or BELOW</i>) (<i>level</i>).</p>	<p>b) KRYDS (<i>betydningsfuldt punkt</i>) KLOKKEN (<i>tidspunkt</i>) ELLER SENERE (<i>eller FØR</i>) I (<i>højde</i>);</p> <p>c) MARCHSTIGNING MELLEM (<i>højder</i>) (<i>eller OVER</i>) (<i>højde</i>);</p> <p>d) KRYDS (<i>distance</i>) MIL, (GNSS <i>eller DME</i>) [(<i>retning</i>)] FOR (<i>DME stationens navn</i>) DME I (<i>eller OVER, eller UNDER</i>) (<i>højde</i>).</p>	<p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p>
<p>1.2.5–Emergency descent</p> <p>a)* EMERGENCY DESCENT (<i>intentions</i>);</p> <p>Note: FIC and AFIS units are entitled only to provide information, and to relay clearances and instructions on behalf of ATC units.</p> <p>b) ATTENTION ALL AIRCRAFT IN THE VICINITY OF [<i>or AT</i>] (<i>significant point or location</i>) EMERGENCY DESCENT IN PROGRESS FROM (<i>level</i>) (<i>followed as necessary by specific instructions, clearances, traffic information, etc.</i>).</p> <p>*' Denotes pilot transmission.</p>	<p>1.2.5–Nødnedgang</p> <p>a)* NØDNEDGANG (<i>intentioner</i>);</p> <p>Note: FIC og AFIS må kun yde informationer og videregive klareringer og instruktioner på vegne af ATC-enheder.</p> <p>b) ADVARSEL, ALLE LUFTFARTØJER I NÆRHEDEN AF [<i>eller VED</i>] (<i>betydningsfuldt punkt eller sted</i>) NØDNEDGANG FOREGÅR FRA (<i>højde</i>) (<i>efterfulgt af nødvendige specifikke instruktioner, klareringer, trafikinformationer osv.</i>).</p> <p>*' Angiver pilot-transmission.</p>	<p>*</p> <p>√ √</p>
<p>1.2.6–If clearance cannot be issued immediately upon request</p> <p>EXPECT CLEARANCE (<i>or type of clearance</i>) AT (<i>time</i>).</p>	<p>1.2.6–Hvis klarering ikke kan udstedes med det samme efter anmodning</p> <p>FORVENT KLARERING (<i>eller klareringstype</i>) KLOKKEN (<i>tidspunkt</i>).</p>	<p>√ <input type="checkbox"/></p>
<p>1.2.7–When clearance for deviation cannot be issued</p> <p>UNABLE, TRAFFIC (<i>direction</i>) BOUND (<i>type of aircraft</i>) (<i>level</i>) ESTIMATED (<i>or OVER</i>)(<i>significant point</i>) AT (<i>time</i>) CALL SIGN (<i>call sign</i>) ADVISE INTENTIONS.</p>	<p>1.2.7–Når klarering til afvigelse ikke kan udstedes</p> <p>IKKE MULIGT, TRAFIK (<i>flyveretning</i>) (<i>luftfartøjstype</i>) (<i>højde</i>) FORVENTER (<i>eller OVER</i>) (<i>betydningsfuldt punkt</i>) KLOKKEN</p>	<p>√ <input type="checkbox"/></p>

		(<i>tidspunkt</i>) KALDESIGNAL (<i>kaldesignal</i>) ADVISER OM INTENTIONER.		
1.2.8–Separation instructions				
a) CROSS (<i>significant point</i>) AT (<i>time</i>) [OR LATER (<i>or</i> OR BEFORE)];		a) KRYDS (<i>betydningsfuldt punkt</i>) KLOKKEN (<i>tidspunkt</i>) [ELLER SENERE (<i>eller</i> ELLER FØR)];	√	<input type="checkbox"/>
b) ADVISE IF ABLE TO CROSS (<i>significant point</i>) AT (<i>level or time</i>);		b) ANGIV OM DU ER I STAND TIL AT KRYDSE (<i>betydningsfuldt punkt</i>) I (<i>højde</i>) (<i>eller</i> KLOKKEN (<i>tidspunkt</i>));	√	<input type="checkbox"/>
c) MAINTAIN MACH (<i>number</i>) [OR GREATER (<i>or</i> OR LESS)] [UNTIL (<i>significant point</i>)];		c) BIBEHOLD MACH (<i>nummer</i>) [ELLER MERE (<i>eller</i> ELLER MINDRE)] [INDTIL (<i>betydningsfuldt punkt</i>)];	√	<input type="checkbox"/>
d) DO NOT EXCEED MACH (<i>number</i>);		d) OVERSKRID IKKE MACH (<i>nummer</i>);	√	<input type="checkbox"/>
e) CONFIRM ESTABLISHED ON THE TRACK BETWEEN (<i>significant point</i>) AND (<i>significant point</i>) [WITH ZERO OFFSET];		e) BEKRÆFT ETABLERET PÅ FLYVEVEJEN MELLEM (<i>betydningsfuldt punkt</i>) OG (<i>betydningsfuldt punkt</i>) [INGEN OFFSET];	√	<input type="checkbox"/>
f)* ESTABLISHED ON THE TRACK BETWEEN (<i>significant point</i>) AND (<i>significant point</i>) [WITH ZERO OFFSET];		f)* ETABLERET PÅ FLYVEVEJEN MELLEM (<i>betydningsfuldt punkt</i>) OG (<i>betydningsfuldt punkt</i>) [INGEN OFFSET];	*	
g) MAINTAIN TRACK BETWEEN (<i>significant point</i>) AND (<i>significant point</i>). REPORT ESTABLISHED ON THE TRACK;		g) BIBEHOLD FLYVEVEJEN MELLEM (<i>betydningsfuldt punkt</i>) OG (<i>betydningsfuldt punkt</i>). RAPPORTER ETABLERET PÅ FLYVEVEJEN;	√	<input type="checkbox"/>
h)* ESTABLISHED ON THE TRACK;		h)* ETABLERET PÅ FLYVEVEJEN;	*	

<p>Note: - When used to apply a lateral VOR/ GNSS separation)]* AFFIRM ZERO OFFSET.</p> <p>confirmation of zero offset is required.</p> <p>** Denotes pilot transmission.</p>	<p>i) BEKRÆFT INGEN OFFSET;</p> <p>j)* BEKRÆFTER, INGEN OFFSET.</p> <p>** Angiver pilot-transmission.</p>	<p>√</p> <p>*</p> <p>□</p>
<p>1.2.9—Instructions associated with flying a track (offset), parallel to the cleared route</p> <p>a) ADVISE IF ABLE TO PROCEED PARALLEL OFFSET;</p> <p>b) PROCEED OFFSET (distance) RIGHT/ LEFT OF (route) (track) [CENTRE LINE] [AT (significant point or time)] [UNTIL (significant point or time)];</p> <p>c) CANCEL OFFSET (instructions to rejoin cleared flight route or other information).</p>	<p>1.2.9—Instruktioner i tilknytning til at flyve en beholden kurs (offset), parallelt med den klarerede rute</p> <p><i>Ikke relevant for dansksproget kommunikation</i></p>	<p>√</p> <p>√</p> <p>√</p> <p>□</p> <p>□</p> <p>□</p>
<p>1.2.10</p> <p>Relaying clearances, instructions and information</p> <p>a) (ATC unit) CLEARS (or INSTRUCTS) (or INFORMS) (details of the clearance, instructions or information);</p>	<p>1.2.10</p> <p>Videregivelse af klareringer, instruktioner og informationer</p> <p>a) (ATC enhed) KLARERER (eller INSTRUERER) (eller INFORMERER) (detaljeret klarering, instruktion eller information);</p>	<p>√</p> <p>√</p>

<p>...confirmation or otherwise) [THAT IS] CORRECT (or NEGATIVE) of the readback of clearance [I SAY AGAIN (ATC unit) CLEARS (or or instruction INSTRUCTS) (details of the clearance or the instruction)].</p>	<p>b) [DET ER] KORREKT (eller NEJ) [JEG GENTAGER (ATC enhed) KLARERER (eller INSTRUERER) (klareringens eller instruktionens detaljer)].</p>	<p>√ √</p>
<p>1.3 –Arrival and departure air traffic services</p> <p>1.3.1 –Departure instructions</p> <p>a) [AFTER DEPARTURE] TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (three digits) (or CONTINUE RUNWAY HEADING) (or TRACK EXTENDED CENTRE LINE) TO (level or significant point) [(other instructions as required)];</p> <p>b) AFTER REACHING (or PASSING) (level or significant point) (instructions);</p> <p>c) TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (three digits) TO (level) [TO INTERCEPT (track, route, airway, etc.)];</p> <p>d) (standard departure name and number) DEPARTURE;</p> <p>e) TRACK (three digits) DEGREES [MAGNETIC (or TRUE)] TO (or FROM) (significant point) (UNTIL (time), or REACHING (fix or significant point or level)) [BEFORE PROCEEDING ON COURSE];</p> <p>f) CLEARED VIA (designation);</p>	<p>1.3 –Ind- og udflyvning luftrafiktjeneste</p> <p>1.3.1 –Udflyvningsinstruktioner</p> <p>a) [EFTER AFGANG] DREJ TIL HØJRE (eller VENSTRE) PÅ KURS (tre cifre) (eller FORTSÆT PÅ BANEKURSEN) (eller FØLG DEN FORLÆNGEDE CENTERLINJE) INDTIL (højde eller betydningsfuldt punkt) [(anden instruktion hvis nødvendig)];</p> <p>b) EFTER DU NÅR (eller PASSAGE AF) (højde eller betydningsfuldt punkt) (instruktioner);</p> <p>c) DREJ TIL HØJRE (eller VENSTRE) KURS (tre cifre) INDTIL (højde) [FOR AT FØLGE (flyvevej, rute, luftvej osv.)];</p> <p>d) (standard udflyvning navn og nummer) DEPARTURE;</p> <p>e) TRACK (tre cifre) GRADER [MAGNETISK (eller SAND)] INDTIL (eller FRA) (betydningsfuldt punkt) (INDTIL (tidspunkt), eller DU NÅR (betydningsfuldt punkt eller højde)) [FØR DU FORTSÆTTER PÅ KURS];</p> <p>f) KLARERET VIA (designator);</p>	<p>√ □</p> <p>√ □</p> <p>√ □</p> <p>√ □</p> <p>√ □</p> <p>√ □</p>

1.3.2-Approach instructions	1.3.2-Indflyvnings instruktioner	Nogle af fraseologierne er ikke relevant for dansksproget kommunikation		
a) CLEARED (or PROCEED) VIA (designation);		a) KLARERET (eller FORTSÆT) VIA (designator);	√	□
b) CLEARED TO (clearance limit) VIA (designation);		b) KLARERET TIL (klareringsgrænse) VIA (designator);	√	□
c) CLEARED (or PROCEED) VIA (details of route to be followed);		c) KLARERET (eller FORTSÆT) VIA (detaljeret rutebeskrivelse);	√	□
d) CLEARED (type of approach) APPROACH [RUNWAY (number)];		d) KLARERET FOR (anflyvningstype) ANFLYVNING [BANE (nummer)];	√	□
e) CLEARED (type of approach) RUNWAY (number) FOLLOWED BY CIRCLING TO RUNWAY (number);		e) KLARERET FOR (anflyvningstype) BANE (nummer) EFTERFULGT AF CIRCLING TIL BANE (nummer);	√	□
f) CLEARED APPROACH [RUNWAY (number)];		f) KLARERET FOR ANFLYVNING BANE (nummer);	√	□
g) COMMENCE APPROACH AT (time);		g) PÅBEGYND ANFLYVNING KLOKKEN (tidspunkt);	√	□
h)* REQUEST STRAIGHT-IN [(type of approach)] APPROACH [RUNWAY (number)];		h)* ANMODER OM DIREKTE (anflyvningstype) ANFLYVNING [BANE (nummer)];	*	
i) CLEARED STRAIGHT-IN [(type of approach)] APPROACH [RUNWAY (number)];		i) TILLADT AT FORETAGE DIREKTE [(anflyvningstype)] ANFLYVNING [BANE (nummer)];	√	□
j) REPORT VISUAL;		j) RAPPORTER VISUEL;	√	□

<p>k) REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT;</p> <p>... when a pilot requests a)* REQUEST VISUAL APPROACH; visual approach</p> <p>m) CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (<i>number</i>);</p> <p>... to request if a pilot is able n) ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL to accept a visual approach APPROACH RUNWAY (<i>number</i>);</p> <p>... in case of successive o) CLEARED VISUAL APPROACH visual approaches when –the RUNWAY (<i>number</i>), MAINTAIN OWN pilot of a succeeding aircraft SEPARATION FROM PRECEDING (<i>aircraft</i> has reported the preceding <i>type and wake turbulence category</i> aircraft in sight <i>as appropriate</i>) [CAUTION WAKE TURBULENCE];</p> <p>p) REPORT (<i>significant point</i>) [OUTBOUND, or INBOUND];</p> <p>q) REPORT COMMENCING PROCEDURE TURN;</p> <p>r)* REQUEST VMC DESCENT;</p> <p>s) MAINTAIN OWN SEPARATION;</p> <p>t) MAINTAIN VMC;</p>	<p>k) RAPPORTER BANEN (<i>eller</i> BANELYS) I SIGTE;</p> <p>...</p> <p>m) CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (<i>number</i>);</p> <p>... to request if a pilot is able n) ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL to accept a visual approach APPROACH RUNWAY (<i>number</i>);</p> <p>... in case of successive o) CLEARED VISUAL APPROACH visual approaches when –the RUNWAY (<i>number</i>), MAINTAIN OWN pilot of a succeeding aircraft SEPARATION FROM PRECEDING (<i>aircraft</i> has reported the preceding <i>type and wake turbulence category</i> aircraft in sight <i>as appropriate</i>) [CAUTION WAKE TURBULENCE];</p> <p>p) RAPPORTER (<i>betydningsfuldt punkt</i>) [OUTBOUND, <i>eller</i> INBOUND];</p> <p>q) RAPPORTER NÅR DU PÅBEGYNDER PROCEDURE DREJ;</p> <p>r)* ANMODER OM VMC NEDGANG;</p> <p>s) HOLD SELV ADSKILLELSE;</p> <p>t) FORBLIV VMC.</p>	<p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>*</p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p>
--	---	--

<p>u) ARE YOU FAMILIAR WITH (<i>name</i>) APPROACH PROCEDURE;</p> <p>v)* REQUEST (<i>type of approach</i>) APPROACH [RUNWAY (<i>number</i>)];</p> <p>w)* REQUEST (<i>MLS/RNAV plain language designator</i>);</p> <p>x) CLEARED (<i>MLS/RNAV plain language designator</i>).</p> <p>'*' Denotes pilot transmission.</p>	<p>'*' Angiver pilot-transmission.</p>	<p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>*</p> <p>*</p> <p>√ <input type="checkbox"/></p>
<p>1.3.3–Holding clearances</p> <p>...visuala) HOLD VISUAL [OVER] (<i>position</i>), (or BETWEEN (<i>two prominent landmarks</i>));</p> <p>... published holdingb) CLEARED (or PROCEED) TO (<i>significant procedure over a point, name of facility or fix</i>) [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO)] (<i>level</i>) [HOLD facility or a fix[<i>direction</i>]] AS PUBLISHED] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (<i>time</i>);</p> <p>c)* REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS;</p>	<p>1.3.3–Venteflyvning</p> <p>...visuela) VENT VISUELT [OVER] (<i>position</i>), (eller MELLEME (to <i>genkendelige landemærker</i>));</p> <p>...publiceret venteprocedureb) KLARERET (eller FORTSÆT) TIL over et hjælpemiddel eller et (<i>betydningsfuldt punkt, navn på hjælpemiddel eller fix/fix</i>) [FORBLIV I (eller STIG eller GÅ NED TIL)] (<i>højde</i>) [VENT [(<i>retning</i>)] SOM PUBLICERET] FORVENT INDFLYVNINGSKLARERING (eller YDERLIGERE KLARERING) KLOKKEN (<i>tidspunkt</i>);</p> <p>c)* ANMODER OM VENTEINSTRUKTIONER;</p> <p>'*' Angiver pilot-transmission.</p>	<p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>*</p>

<p>...when a detailed holdingd) CLEARED (or PROCEED) TO (<i>significant clearance is required</i>point, name of facility or fix) [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO)] (<i>level</i>) HOLD [(<i>direction</i>)] [(<i>specified</i>) RADIAL, COURSE, INBOUND TRACK (<i>three digits</i>) DEGREES] [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] [OUTBOUND TIME (<i>number</i>) MINUTES] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (<i>time</i>) (<i>additional instructions, if necessary</i>);</p> <p>e) CLEARED TO THE (<i>three digits</i>) RADIAL OF THE (<i>name</i>) VOR AT (<i>distance</i>) DME FIX [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO)] (<i>level</i>) HOLD (<i>direction</i>) [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] [OUTBOUND TIME (<i>number</i>) MINUTES] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (<i>time</i>) (<i>additional instructions, if necessary</i>);</p> <p>f) CLEARED TO THE (<i>three digits</i>) RADIAL OF THE (<i>name</i>) VOR AT (<i>distance</i>) DME FIX [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO)] (<i>level</i>) HOLD BETWEEN (<i>distance</i>) AND (<i>distance</i>) DME [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (<i>time</i>) (<i>additional instructions, if necessary</i>).</p> <p>‘*’ Denotes pilot transmission.</p>		<p>√ □</p> <p>√ □</p> <p>√ □</p>
<p>1.3.4-Expected approach time</p>	<p>1.3.4-Forventet anflyvningstid</p>	

<p>a) NO DELAY EXPECTED;</p> <p>b) EXPECTED APPROACH TIME (<i>time</i>);</p> <p>c) REVISED EXPECTED APPROACH TIME (<i>time</i>);</p> <p>d) DELAY NOT DETERMINED (<i>reasons</i>).</p>	<p>a) INGEN FORVENTET FORSINKELSE;</p> <p>b) FORVENTET INDFLYVNINGSTIDSPUNKT (<i>tidspunkt</i>);</p> <p>c) REVIDERET FORVENTET INDFLYVNINGSTIDSPUNKT (<i>tidspunkt</i>);</p> <p>d) FORSINKELSEN ER IKKE FASTSAT (<i>grundet</i>).</p>	<p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p>
<p>1.4–Phraseologies for use on and in the vicinity of the aerodrome</p>	<p>1.4–Fraseologier til brug på og i nærheden af flyvepladsen</p>	
<p>1.4.1–Identification of aircraft</p> <p>SHOW LANDING LIGHTS.</p>	<p>1.4.1–Identifikation af luftfartøjer</p> <p>TÆND LANDINGSLYSENE.</p>	<p>√ √</p>
<p>1.4.2</p> <p>Acknowledgement by visual means</p> <p>a) ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS (<i>or</i> RUDDER);</p> <p>b) ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS;</p> <p>c) ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS.</p>	<p>1.4.2–Bekræftelse ved hjælp af visuelle signaler</p> <p>a) KVITTER VED AT BEVÆGE BALANCEKLAPPER (<i>eller</i> SIDEROR);</p> <p>b) KVITTER VED AT BEVÆGE VINGERNE;</p> <p>c) KVITTER VED AT BLINKE MED LANDINGSLYSENE.</p>	<p>√ √</p> <p>√ √</p> <p>√ √</p>

<p>1.4.3 Starting procedures</p> <p>... to request permission to a)* [aircraft location] REQUEST START UP; start engines</p> <p>b)* [aircraft location] REQUEST START UP, INFORMATION (ATIS identification);</p> <p>... ATC response c) START UP APPROVED;</p> <p>d) START UP AT (time);</p> <p>e) EXPECT START UP AT (time);</p> <p>f) START UP AT OWN DISCRETION;</p> <p>g) EXPECT DEPARTURE (time) START UP AT OWN DISCRETION.</p> <p>‘*’ Denotes pilot transmission.</p>	<p>1.4.3 Opstarts-procedurer</p> <p>...at anmode om tilladelse til a)* [luftfartøjets position] ANMODER OM at starte motorene START OP;</p> <p>b)* [luftfartøjets position] ANMODER OM START OP, INFORMATION (ATIS identifikationsbogstav);</p> <p>...ATC svar c) START OP GODKENDT;</p> <p>d) START OP KLOKKEN (tidspunkt);</p> <p>e) FORVENT START OP KLOKKEN (tidspunkt);</p> <p>f) START OP EFTER EGET SKØN;</p> <p>g) FORVENT AFGANG (tidspunkt) START OP EFTER EGET SKØN.</p> <p>‘*’ Angiver pilot-transmission.</p>	<p>*</p> <p>*</p> <p>√ □</p> <p>√ □</p> <p>√ □</p> <p>√ □</p> <p>√ □</p>
<p>1.4.4 Pushback procedures</p> <p>... aircraft request a)* [aircraft location] REQUEST PUSH BACK;</p> <p>...ATC response b) PUSHBACK APPROVED;</p>	<p>1.4.4 Skubbe-procedurer</p> <p>...luftfartøj anmodning a)* [luftfartøjets position] ANMODER OM AT SKUBBE;</p> <p>...ATC svar b) DU MÅ SKUBBE;</p>	<p>*</p> <p>√ □</p>

<p>c) STAND BY;</p> <p>d) PUSHBACK AT OWN DISCRETION;</p> <p>e) EXPECT (<i>number</i>) MINUTES DELAY DUE (<i>reason</i>).</p> <p>'*' Denotes pilot transmission.</p>	<p>c) VENT JEG KALDER TILBAGE;</p> <p>d) SKUB EFTER EGET SKØN;</p> <p>e) FORVENT (<i>antal</i>) MINUTTERS FORSINKELSE PÅ GRUND AF (<i>grundet</i>).</p> <p>'*' Angiver pilot-transmission.</p>	<p>√ □</p> <p>√ □</p> <p>√ □</p>
<p>1.4.5 Towing procedures</p> <p>a) † REQUEST TOW [<i>company name</i>] (<i>aircraft type</i>) FROM (<i>location</i>) TO (<i>location</i>);</p> <p>...ATC/AFIS response b) TOW APPROVED VIA (<i>specific routing to be followed</i>);</p> <p>c) HOLD POSITION;</p> <p>d) STAND BY.</p> <p>'†' Denotes transmission from aircraft/tow vehicle combination.</p>	<p>1.4.5 Bugserings-procedurer</p> <p>a) † ANMODER OM BUGSERING AF [<i>selskabets navn</i>] (<i>luftfartøjstype</i>) FRA (<i>position</i>) TIL (<i>position</i>);</p> <p>...ATC/AFIS svar b) BUGSERING GODKENDT VIA (<i>specifik rute at følge</i>);</p> <p>c) HOLD POSITIONEN;</p> <p>d) VENT JEG KALDER TILBAGE.</p> <p>'†' Angiver transmission fra kombinationen luftfartøj/bugserende køretøj.</p>	<p>† †</p> <p>√ √</p> <p>√ √</p> <p>√ √</p>
<p>1.4.6</p>	<p>1.4.6</p>	

<p>To request time check and/or aerodrome data for departure</p> <p>a)* REQUEST TIME CHECK;</p> <p>b) TIME (time);</p> <p>...when no ATIS broadcast)* REQUEST DEPARTURE is available INFORMATION;</p> <p><i>Note: If multiple visibility and RVR observations are available, those that represent the roll-out/stop end zone should be used for take-off.</i></p> <p>d) RUNWAY (number), WIND (direction and speed) (units) QNH (or QFE) (number) [(units)] TEMPERATURE [MINUS] (number), [VISIBILITY (distance) (units) (or RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR (distance (units)] [TIME (time)].</p> <p>‘*’ Denotes pilot transmission.</p>	<p>At anmode om korrekt tid og/eller flyvepladsdata i forbindelse med afgang</p> <p>a)* ANMODER OM KLOKKESLÆT;</p> <p>b) KLOKKEN ER (tidspunkt);</p> <p>...når ingen ATIS-c)* ANMODER OM udsendelse er tilgængelig AFGANGSINFORMATIONER;</p> <p>d) BANE (nummer), VIND (retning og hastighed) (enhed) QNH (eller QFE) (nummer) [(enhed)] TEMPERATUR [MINUS] (nummer), [SIGTBARHED (afstand) (enhed) (eller BANESYNSVIDDE (eller RVR (afstand (enhed)] [KLOKKEN (tidspunkt)].</p> <p>‘*’ Angiver pilot-transmission.</p>	<p>*</p> <p>√ √</p> <p>*</p> <p>√ √</p>
<p>1.4.7-Taxi procedures</p> <p>... for departure a)* [aircraft type] [wake turbulence category if “super” or “heavy”] [aircraft location] REQUEST TAXI [intentions];</p> <p>b)* [aircraft type] [wake turbulence category if “super” or “heavy”] [aircraft location] (flight rules) TO (aerodrome of destination) REQUEST TAXI [intentions];</p> <p>c) TAXI TO HOLDING POINT [number] RUNWAY (number) [HOLD SHORT OF</p>	<p>1.4.7-Taxi-procedurer</p> <p>...i forbindelse med afgang a)* [luftfartøjstype] [wake turbulens kategori hvis “super” eller “heavy”] (luftfartøjets placering) ANMODER OM TAXI [intentioner];</p> <p>b)* [luftfartøjstype] [wake turbulens kategori hvis “super” eller “heavy”] (luftfartøjets placering) (flyveregler) TIL (bestemmelsessted) ANMODER OM TAXI [intentioner];</p> <p>c) TAXI TIL STOPLINJE [nummer] BANE (nummer) [HOLD FØR BANE (nummer)] (eller</p>	<p>*</p> <p>*</p> <p>√ □</p>

<p>RUNWAY (<i>number</i>) (or CROSS RUNWAY (<i>number</i>)) [TIME (<i>time</i>)];</p> <p>... where detailed taxi instructions are required* [aircraft type] [wake turbulence category if “super” or “heavy”] (aircraft location) REQUEST DETAILED TAXI INSTRUCTIONS;</p> <p>e) TAXI TO HOLDING POINT [<i>number</i>] [RUNWAY (<i>number</i>)] VIA (<i>specific route to be followed</i>) [TIME (<i>time</i>)]; [HOLD SHORT OF RUNWAY (<i>number</i>) (or CROSS RUNWAY (<i>number</i>))];</p> <p>... where aerodrome information is not available from an alternative source such as ATIS</p> <p>f) TAXI TO HOLDING POINT [<i>number</i>] (followed by aerodrome information as applicable) [TIME (<i>time</i>)];</p> <p>g) TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND) LEFT (or RIGHT);</p> <p>h) TAXI VIA (<i>identification of taxiway</i>);</p> <p>i) TAXI VIA RUNWAY (<i>number</i>);</p> <p>j) TAXI TO TERMINAL (or other location e.g. GENERAL AVIATION AREA) [STAND (<i>number</i>)];</p> <p>... for helicopter operations* REQUEST AIR-TAXIING FROM (or VIA) TO (<i>location or routing as appropriate</i>);</p>	<p>KRYDS BANE (<i>nummer</i>) [KLOKKEN ER (<i>tidspunkt</i>)];</p> <p>... når detaljeret* [luftfartøjstype] [wake turbulens kategori hvis taxivejledning ønskes] “super” eller “heavy” (luftfartøjets placering) ANMODER OM TAXIVEJLEDNING;</p> <p>e) TAXI TIL STOPLINJE [<i>nummer</i>] [BANE (<i>nummer</i>)] VIA (<i>specifik rute</i>) [KLOKKEN ER (<i>tidspunkt</i>)]; [HOLD FØR BANE (<i>nummer</i>) (eller KRYDS BANE (<i>nummer</i>))];</p> <p>... når flyvepladsinformationer ikke er tilgængelige fra et alternativ kilde så som ATIS</p> <p>f) TAXI TIL STOPLINJE [<i>nummer</i>] (passende flyvepladsinformationer) [KLOKKEN ER (<i>tidspunkt</i>)];</p> <p>g) TAG (eller DREJ) FØRSTE (eller ANDEN) TIL VENSTRE (eller HØJRE);</p> <p>h) TAXI VIA (<i>rullevejsidentifikation</i>);</p> <p>i) TAXI VIA BANE (<i>nummer</i>);</p> <p>j) TAXI TIL TERMINALEN (eller anden stedangivelse f.eks. GENERAL AVIATION OMRÅDET) [STANDPLADS (<i>nummer</i>)];</p> <p>... for helikopteroperationer* ANMODER OM AIR-TAXI FRA (eller VIA) TIL (<i>sted eller rute</i>);</p>	<p>*</p> <p>√ □</p> <p>√ □</p> <p>√ □</p> <p>√ □</p> <p>√ □</p> <p>√ □</p> <p>*</p>
---	---	---

<p>l) AIR-TAXI TO (or VIA) (location or routing as appropriate) [CAUTION (dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.)];</p>	<p>l) AIR-TAXI TIL (eller VIA) (sted eller rute) [ADVARSEL (støv, høj snefygning, løse objekter, kørende lette luftfartøjer, personer osv.)];</p>	√	□
<p>m) AIR TAXI VIA (direct, as requested, or specified route) TO (location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway) AVOID (aircraft or vehicles or personnel);</p>	<p>m) AIR-TAXI VIA (direkte, som anmodet, eller specificeret rute) TIL (sted, heliport, operations- eller trafikområdet, aktiv eller ikke-aktiv bane) UNDGÅ (luftfartøj eller køretøjer eller personer);</p>	√	□
<p>...after landingn)* REQUEST BACKTRACK</p>	<p>...efter landingn)* ANMODER OM BACKTRACK;</p>	*	
<p>o) BACKTRACK APPROVED;</p>	<p>o) BACKTRACK GODKENDT;</p>	√	□
<p>p) BACKTRACK RUNWAY (number);</p>	<p>p) BACKTRACK BANE (nummer);</p>	√	□
<p>...generalq)* [aircraft location] REQUEST TAXI TO (destination on aerodrome);</p>	<p>...genereltq)* [luftfartøjets placering] ANMODER OM TAXI TIL (sted på flyvepladsen);</p>	*	
<p>r) TAXI STRAIGHT AHEAD;</p>	<p>r) TAXI LIGE UD;</p>	√	□
<p>s) TAXI WITH CAUTION;</p>	<p>s) TAXI MED FORSİGTİGHED;</p>	√	□
<p>t) GIVE WAY TO (description and position of other aircraft);</p>	<p>t) HOLD TILBAGE FOR (beskrivelse og position af andet luftfartøj);</p>	√	□
<p>u)* GIVING WAY TO (traffic);</p>	<p>u)* HOLDER TILBAGE FOR (trafik);</p>	*	
<p>v)* TRAFFIC (or type of aircraft) IN SIGHT;</p>	<p>v)* TRAFIKKEN (eller luftfartøjstype) I SIGTE;</p>	*	

<p>w) TAXI INTO HOLDING BAY;</p> <p>x) FOLLOW (<i>description of other aircraft or vehicle</i>);</p> <p>y) VACATE RUNWAY;</p> <p>z)* RUNWAY VACATED;</p> <p>aa) EXPEDITE TAXI [<i>reason</i>];</p> <p>bb)* EXPEDITING;</p> <p>cc) [CAUTION] TAXI SLOWER [<i>reason</i>];</p> <p>dd)* SLOWING DOWN.</p> <p><i>‘*’ Denotes pilot transmission.</i></p> <p><i>‘*’ Denotes pilot transmission.</i></p>	<p>w) TAXI IND PÅ OPVARMNINGSOMRÅDE (<i>specifik angivelse af område</i>);</p> <p>x) FØLG (<i>beskrivelse af andet luftfartøj eller køretøj</i>);</p> <p>y) FORLAD BANEN;</p> <p>z)* HAR FORLADT BANEN;</p> <p>aa) TAXI HURTIGERE [<i>grundet</i>];</p> <p>bb)* TAXIER HURTIGERE;</p> <p>cc) TAXI LANGSOMMERE [<i>grundet</i>];</p> <p>dd)* TAXIER LANGSOMMERE.</p> <p><i>‘*’ Angiver pilot-transmission.</i></p>	<p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>* <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>* <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>* <input type="checkbox"/></p>
<p>1.4.8 Holding (on ground)</p> <p>a)¹⁾ HOLD (<i>direction</i>) OF (<i>position, runway number, etc.</i>);</p>	<p>1.4.8 Holde (på jorden)</p> <p>a)¹⁾ HOLD (<i>retning</i>) FOR (<i>position, bane nummer, osv.</i>);</p>	<p>√ <input type="checkbox"/></p>

<p><i>For a), b), c) and d) - see note 1)</i> b) ¹⁾ HOLD POSITION;</p> <p>c) ¹⁾ HOLD (<i>distance</i>) FROM (<i>position</i>);</p>	<p><i>For a), b), c) og d) - se note 1)</i> b) ¹⁾ HOLD POSITIONEN;</p> <p>c) ¹⁾ HOLD (<i>distance</i>) FRA (<i>position</i>);</p>	<p>√ □</p> <p>√ □</p>
<p>...to hold not closer to ad) ¹⁾ HOLD SHORT OF (<i>position</i>); runway than specified</p> <p>e)* HOLDING;</p> <p>f)* HOLDING SHORT.</p> <p><i>1) Requires specific acknowledgement from the pilot.</i></p> <p><i>‘*’ Denotes pilot transmission. The procedure words ROGER and WILCO are insufficient acknowledgement of the instructions HOLD, HOLD POSITION and HOLD SHORT OF (position). In each case the acknowledgement shall be the phraseology HOLDING or HOLDING SHORT, as appropriate.</i></p>	<p>... at holde ikke tættere på ad) ¹⁾ HOLD FØR (<i>position</i>); en bane end angivet</p> <p>e)* HOLDER;</p> <p>f)* HOLDER FØR.</p> <p><i>1) Kræver særlig kvittering fra piloten.</i></p> <p><i>‘*’ Angiver pilot-transmission. Procedure-ordene FORSTÅET og WILCO er utilstrækkelig kvittering på instruktionerne HOLD, HOLD POSITIONEN og HOLD FØR (position). I hvert af disse tilfælde skal kvitteringen være med fraseologien HOLDER eller HOLDER FØR, alt efter tilfældet.</i></p>	<p>√ □</p> <p>*</p> <p>*</p>
<p>1.4.9 To cross a runway</p> <p>a)* REQUEST CROSS RUNWAY (<i>number</i>);</p> <p><i>Note: If the control tower is unable to see the crossing aircraft (e.g. night, low visibility, etc.), the instruction should always be accompanied</i></p>	<p>1.4.9 At krydse en bane</p> <p>a)* ANMODER OM AT KRYDSE BANE (<i>nummer</i>);</p> <p><i>Note: Hvis tårnet ikke er i stand til at se det krydsende luftfartøj (pga. nat, lav sigtbarhed, osv.),</i></p>	<p>*</p>

<p>by a request to report when the aircraft has vacated the runway.</p> <p>b) CROSS RUNWAY (number) [REPORT VACATED];</p> <p>c) EXPEDITE CROSSING RUNWAY (number) TRAFFIC (aircraft type) (distance) MILES (or KILOMETRES) FINAL;</p> <p>d) TAXI TO HOLDING POINT [number] [RUNWAY (number)] VIA (specific route to be followed), [HOLD SHORT OF RUNWAY (number)] or [CROSS RUNWAY (number)];</p> <p>e) REPORT RUNWAY (number) VACATED;</p> <p>f)* RUNWAY VACATED.</p> <p><i>Note: - The pilot will, when requested, report "RUNWAY VACATED" when the entire aircraft is beyond the relevant runway-holding position.</i></p> <p><i>'*' Denotes pilot transmission.</i></p>	<p>skal instruktionen altid indeholde en anmodning om at rapportere når luftfartøjet er fri af banen.</p> <p>b) KRYDS BANE (nummer) [RAPPORTER NÅR DU ER FRI AF BANEN];</p> <p>c) KRYDS BANE (nummer) HURTIGT, TRAFIK (luftfartøjstype) (afstand) MIL (eller KILOMETER) FINALE;</p> <p>d) TAXI TIL STOPLINJE [nummer] [BANE (nummer)] VIA (specifik rute), [HOLD FØR BANE (nummer) eller KRYDS BANE (nummer)];</p> <p>e) RAPPORTER FRI AF BANE (nummer);</p> <p>f)* FRI AF BANEN.</p> <p><i>Note: Piloten vil, efter anmodning, rapportere "FRI AF BANEN" når hele luftfartøjet har passeret den relevante venteposition.</i></p> <p><i>'*' Angiver pilot-transmission.</i></p>	<p>√ □</p> <p>√ □</p> <p>√ □</p> <p>√ √</p> <p>*</p>
<p>1.4.10–Preparation for take-off</p> <p>a) UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE (reasons);</p> <p>b) REPORT WHEN READY [FOR DEPARTURE];</p>	<p>1.4.10–Forberedelse til start</p> <p>a) IKKE I STAND TIL AT UDSTEDE (betegnelse) UDFLYVNING (grundet);</p> <p>b) RAPPORTER KLAR [TIL AFGANG];</p>	<p>√ □</p> <p>√ □</p>

c) ARE YOU READY [FOR DEPARTURE]? ;	c) ER DU KLAR [TIL AFGANG]? ;	√	<input type="checkbox"/>
d) ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE? ;	d) ER DU KLAR TIL ØJEBLIKKEG AFGANG? ;	√	<input type="checkbox"/>
e)* READY;	e)* KLAR;	*	
... clearance to enter runwayf) LINE UP [AND WAIT]; and await take-off clearance	...klarering til at køref) TAXI IND PÅ BANEN [OG VENT]; på banen og afvente starttilladelse	√	<input type="checkbox"/>
g) ¹⁾ LINE UP RUNWAY (number);	g) ¹⁾ TAXI IND PÅ BANE (nummer);	√	<input type="checkbox"/>
h) LINE UP. BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE;	h) TAXI IND PÅ BANEN OG VÆR KLAR TIL ØJEBLIKKEG AFGANG;	√	<input type="checkbox"/>
... conditional clearancei) (condition) LINE UP (brief reiteration of the condition);	...betinget klareringi) (betingelse) TAXI IND PÅ BANEN (kort gentagelse af betingelsen);	√	<input type="checkbox"/>
... acknowledgement of aj)* (condition) LINING UP (brief reiteration of conditional clearancethe condition);	...kviktering på en betingetj)* (betingelse) TAXIER IND PÅ BANEN (kort klareringgentagelse af betingelsen);	*	
... confirmation or otherwisek) [THAT IS] CORRECT (or NEGATIVE [I of the readback of aSAY AGAIN] (as appropriate)). conditional clearance	...bekræftelse eller andetk) KORREKT (eller NEGATIV [JEG af tilbagelæsningen af enGENTAGER] (alt efter tilfældet)). betinget klarering	√	<input type="checkbox"/>
...request for departurél)* REQUEST DEPARTURE FROM from an intersection take-offRUNWAY (number), INTERSECTION position(designation or name of intersection);	...anmodning om afgang fral)* ANMODER OM AFGANG FRA BANE en forskudt startposition(nummer) (angivelse af specifik position);	*	

<p>...approval of requested departure from an intersection take-off position (designated) APPROVED, TAXI TO HOLDING POINT (number), INTERSECTION (designated or name of intersection);</p>	<p>...godkendelse af anmodning om afgang fra en forskudt startposition GODKENDT, TAXI TIL STOPLINJE BANE (nummer), (angivelse af specifik position);</p>	<p>√ □</p>
<p>...denial of requested departure from an intersection take-off position (designated) NEGATIVE, TAXI TO HOLDING POINT (number), INTERSECTION (designated or name of intersection);</p>	<p>...afslag på anmodning om afgang fra en forskudt startposition NEGATIV, TAXI TIL STOPLINJE BANE (nummer), (angivelse af specifik position);</p>	<p>√ □</p>
<p>...ATC-initiated intersection take-off RUNWAY (number), INTERSECTION (designated or name of intersection) ADVISE ABLE TO DEPART FROM</p>	<p>...ATC-initieret afgang fra en forskudt startposition AFGÅ FRA BANE (nummer), (angivelse af specifik position) ADVISER OM DU ER I STAND TIL AT</p>	<p>√ □</p>
<p>...advising take-off from an intersection take-off position (designated) TORA RUNWAY (number), FROM (distance) METRES; INTERSECTION (designated or name of intersection), (distance) METRES;</p>	<p>...at advisere om tilgængeligt startløb fra en forskudt startposition TORA BANE (nummer), FRA (angivelse af specifik position) (distance) METER;</p>	<p>√ □</p>
<p><i>Note: 'TORA' is pronounced 'TOR-AH'.</i></p>	<p><i>Note: 'TORA' udtales 'TOR-AH'.</i></p>	
<p>...request for a visual departure [DIRECT] TO/UNTIL (navaid, waypoint, altitude)* REQUEST VISUAL DEPARTURE</p>	<p>...at anmode om en visuel afgang [DIREKTE] TIL/INDTIL (navigationshjælpemiddel, punkt, højde)* ANMODER OM VISUEL AFGANG</p>	<p>Se noten</p>
<p><i>Note: Procedure not applied in Denmark, Faroe Islands and Greenland.</i></p>	<p><i>Note: Proceduren anvendes ikke i Rigsfællesskabet.</i></p>	
<p>...ATS-initiated visual departure DEPARTURE [DIRECT] TO/UNTIL (navaid, waypoint/altitude) ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL</p>	<p>...ATS-initieret visuel afgang ACCEPTERE VISUEL AFGANG [DIREKTE] TIL/INDTIL (navigationshjælpemiddel, punkt/højde) ADVISER OM DU ER I STAND TIL AT</p>	<p>Se noten</p>
<p><i>Note: Procedure not applied in Denmark, Faroe Islands and Greenland.</i></p>	<p><i>Note: Proceduren anvendes ikke i Rigsfællesskabet.</i></p>	

<p>...clearance for visual) VISUAL DEPARTURE RUNWAY (<i>number</i>) departure APPROVED, TURN LEFT/RIGHT [DIRECT] TO (<i>navaid, heading, waypoint</i>) [MAINTAIN VISUAL REFERENCE UNTIL (<i>altitude</i>)];</p> <p><i>Note: Procedure not applied in Denmark, Faroe Islands and Greenland.</i></p> <p>...read-back of visual)* VISUAL DEPARTURE TO/UNTIL departure clearance(<i>navaid, waypoint/altitude</i>).</p> <p><i>Note: Procedure not applied in Denmark, Faroe Islands and Greenland.</i></p> <p><i>‘*’ Denotes pilot transmission.</i></p> <p><i>1) When there is the possibility of confusion during multiple runway operations.</i></p>	<p>...klarering til visuel afgang) VISUEL AFGANG BANE (<i>nummer</i>) TILLADT, DREJ TIL VENSTRE/HØJRE [DIREKTE] TIL (<i>navigationshjælpemiddel, kurs,</i> <i>Note: Proceduren anvendes</i> punkt) [BIBEHOLD VISUEL REFERENCE <i>ikke i Rigsfælleskabet.</i> INDTIL (<i>højde</i>)];</p> <p>...tilbagelæsning af)* VISUEL AFGANG TIL/INDTIL klarering til visuel afgang(<i>navigationshjælpemiddel, punkt/højde</i>).</p> <p><i>Note: Proceduren anvendes ikke i Rigsfælleskabet.</i></p> <p><i>‘*’ Angiver pilot-transmission.</i></p> <p><i>1) Når der er mulighed for forvirring ved anvendelse af flere baner.</i></p>	<p>Se noten</p> <p>Se noten</p>
<p>1.4.11–Take-off clearance</p> <p>a) RUNWAY (<i>number</i>) CLEARED FOR TAKE-OFF [REPORT AIRBORNE];</p> <p>...when the national procedure for reduced runway separation is used</p> <p><i>Note: National procedure for reduced runway separation – see AIP, GEN 1.7, PANS-ATM.</i></p>	<p>1.4.11–Starttilladelse</p> <p>a) BANE (<i>nummer</i>) TILLADT AT STARTE [RAPPORTER I LUFTEN];</p> <p>...når den nationale procedure for nedsat baneadskillelse anvendes</p> <p><i>Note: National procedure for reduceret baneadskillelse – se AIP, GEN 1.7, PANS- ATM.</i></p>	<p>√ □</p> <p>√ □</p>

<p>... when take-off clearance has not been complied with</p> <p>c) TAKE OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY [(instructions)];</p>	<p>...når starttilladelsen ikke er blevet efterkommet</p> <p>c) START ØJEBLIKKELT ELLER TAXI FRI AF BANEN [(instruktioner)];</p>	√	<input type="checkbox"/>
<p>d) TAKE OFF IMMEDIATELY OR HOLD SHORT OF RUNWAY;</p>	<p>d) START ØJEBLIKKELT ELLER HOLD FØR BANEN;</p>	√	<input type="checkbox"/>
<p>... to cancel a take-off clearance</p> <p>e) HOLD POSITION, CANCEL TAKE-OFF I SAY AGAIN CANCEL TAKE-OFF (reasons);</p>	<p>...at annullere en starttilladelse</p> <p>e) HOLD POSITIONEN, ANNULLER START, JEG GENTAGER ANNULLER START (grundet);</p>	√	<input type="checkbox"/>
<p>f)* HOLDING;</p>	<p>f)* HOLDER POSITIONEN;</p>	*	
<p>... to stop a take-off after an aircraft has commenced take-off roll</p> <p>g) STOP IMMEDIATELY [(repeat aircraft call sign) STOP IMMEDIATELY];</p>	<p>...at stoppe en start efter at luftfartøjet har påbegyndt startløbet</p> <p>g) STOP ØJEBLIKKELT [(gentag luftfartøjets kaldesignal) STOP ØJEBLIKKELT];</p>	√	<input type="checkbox"/>
<p>h)* STOPPING;</p>	<p>h)* STOPPER;</p>	*	
<p>... for helicopter operations</p> <p>i) CLEARED FOR TAKE-OFF [FROM (location)] (present position, taxiway, final approach and take-off area, runway and number);</p>	<p>...for helikopteroperationer</p> <p>i) TILLADT AT STARTE [FRA (sted)] (nuværende position, rullevej, indflyvnings- og startområde, bane og nummer);</p>	√	<input type="checkbox"/>
<p>j)* REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS;</p>	<p>j)* ANMODER OM AFGANGSINSTRUKTIONER;</p>	*	
<p>k) AFTER DEPARTURE TURN RIGHT (or LEFT, or CLIMB) (instructions as appropriate).</p>	<p>k) EFTER AFGANG DREJ TIL HØJRE (eller VENSTRE, eller STIG) (passende instruktioner).</p>	√	<input type="checkbox"/>
	<p>*' Angiver pilot-transmission. HOLDER POSITIONEN og STOPPER er pilotens kvittering på henholdsvis e) og g).</p>		

<p>‘*’ Denotes pilot transmission. HOLDING and STOPPING are the procedural responses to e) and g) respectively.</p>	
<p>1.4.12–Turn or climb instructions after take-off</p> <p>a)* REQUEST RIGHT (or LEFT) TURN;</p> <p>b) RIGHT (or LEFT) TURN APPROVED;</p> <p>c) WILL ADVISE LATER FOR RIGHT (or LEFT) TURN;</p> <p>...to requestd) REPORT AIRBORNE; airborne time</p> <p>e) AIRBORNE (time);</p> <p>f) AFTER PASSING (level) (instructions);</p> <p>... heading to be followedg) CONTINUE RUNWAY HEADING (instructions);</p> <p>... when a specific track is toh) TRACK EXTENDED CENTRE LINE be followed(instructions);</p> <p>i) CLIMB STRAIGHT AHEAD (instructions).</p>	<p>1.4.12–Drej og stigning efter start</p> <p>a)* ANMODER OM HØJRE (eller VENSTRE) DREJ;</p> <p>b) HØJRE (eller VENSTRE) DREJ GODKENDT;</p> <p>c) KALDER DIG SENERE FOR HØJRE (eller VENSTRE) DREJ;</p> <p>...at anmode omd) RAPPORTER I LUFTEN; starttidspunkt</p> <p>e) I LUFTEN (tidspunkt);</p> <p>f) EFTER PASSAGE AF (højde) (instruktioner);</p> <p>...styret kurs, som skalg) FORTSÆT PÅ BANEKURSEN (instruktioner); følges</p> <p>...når en specifik flyvevej h) FØLG DEN FORLÆNGEDE CENTERLINJE skal følges(instruktioner);</p> <p>i) STIG LIGE UD (instruktioner).</p>
	<p>*</p> <p>✓ □</p> <p>✓ □</p> <p>✓ ✓</p> <p>✓ ✓</p> <p>✓ □</p> <p>✓ □</p> <p>✓ □</p> <p>✓ □</p>

<p>‘*’ Denotes pilot transmission.</p>	<p>‘*’ Angiver pilot-transmission.</p>	
<p>1.4.13–Entering an aerodrome traffic circuit</p> <p>a)* [aircraft type] (position) (level) FOR LANDING;</p> <p>b) JOIN [(direction of circuit)] (position in circuit) RUNWAY (number) [SURFACE] WIND (direction and speed) (units) [TEMPERATURE [MINUS] (number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)];</p> <p>c) [(direction of circuit)] RUNWAY (number) [SURFACE] WIND (direction and speed) (units) [TEMPERATURE [MINUS] (number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)];</p> <p>d) MAKE STRAIGHT-IN APPROACH, RUNWAY (number) [SURFACE] WIND (direction and speed) (units) [TEMPERATURE [MINUS] (number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)];</p> <p>... when ATIS information is available)* (aircraft type) (position) (level) INFORMATION (ATIS identification) FOR LANDING;</p>	<p>1.4.13–Komme ind i trafikrunden</p> <p>a)* [luftfartøjstype] (position) (højde) FOR LANDING;</p> <p>b) TILSLUT DIG [(trafikrundens retning)] (position i trafikrunden) BANE (nummer) VIND (retning og hastighed) (måleenhed) [TEMPERATUR [MINUS] (nummer)] QNH (eller QFE) (nummer) [(måleenhed)] [TRAFIKKEN ER (detaljer)];</p> <p>c) [(trafikrundens retning)] BANE (nummer) VIND (retning og hastighed) (måleenhed) [TEMPERATUR [MINUS] (nummer)] QNH (eller QFE) (nummer) [(måleenhed)] [TRAFIKKEN ER (detaljer)];</p> <p>d) FORETAG DIREKTE ANFLYVNING BANE (nummer) VIND (retning og hastighed) (måleenhed) [TEMPERATUR [MINUS] (nummer)] QNH (eller QFE) (nummer) [(måleenhed)] [TRAFIKKEN ER (detaljer)];</p> <p>...når ATIS information er tilgængelig)* (luftfartøjstype) (position) (højde) INFORMATION (ATIS identifikation) FOR LANDING;</p>	<p>*</p> <p>√ □</p> <p>□ √</p> <p>√ □</p> <p>*</p>

<p>f) JOIN (<i>position in circuit</i>) RUNWAY (<i>number</i>) QNH (or QFE) (<i>number</i>) [(<i>units</i>)] [TRAFFIC (<i>detail</i>)];</p> <p>‘*’ Denotes pilot transmission.</p> <p>g) (<i>direction of circuit</i>) [RUNWAY (<i>number</i>)] QNH (or QFE) (<i>number</i>) [(<i>units</i>)] [TRAFFIC (<i>detail</i>)].</p>	<p>f) TILSLUT DIG (<i>position i trafikrunden</i>) BANE (<i>nummer</i>) QNH (eller QFE) (<i>nummer</i>) [(<i>måleenhed</i>)] [TRAFIKKEN ER (<i>detaljer</i>)];</p> <p>‘*’ Angiver pilot-transmission.</p> <p>g) (<i>trafikrundens retning</i>) [BANE (<i>nummer</i>)] QNH (eller QFE) (<i>nummer</i>) [(<i>måleenhed</i>)] [TRAFIKKEN ER (<i>detaljer</i>)].</p>	<p>√ □</p> <p>□ √</p>
<p>1.4.14–In the circuit</p> <p>a)* (<i>position in circuit, e.g. DOWNWIND or FINALE</i>);</p> <p>b) NUMBER ... FOLLOW (<i>aircraft type and position</i>) [<i>additional instructions if required</i>];</p> <p>c) TRAFFIC (<i>detail</i>) [<i>additional information if required</i>];</p> <p>d) REPORT (<i>position in the circuit</i>).</p> <p>‘*’ Denotes pilot transmission.</p>	<p>1.4.14–I trafikrunden</p> <p>a)* (<i>position i trafikrunden, f.eks. MEDVIND eller FINALE</i>);</p> <p>b) NUMMER ... FØLG EFTER (<i>luftfartøjstype og position</i>) [<i>yderligere instruktioner hvis nødvendigt</i>];</p> <p>c) TRAFIKKEN ER (<i>detaljer</i>) [<i>yderligere informationer hvis nødvendigt</i>];</p> <p>d) RAPPORTER (<i>position i trafikrunden</i>).</p> <p>‘*’ Angiver pilot-transmission.</p>	<p>*</p> <p>√ □</p> <p>√ √</p> <p>√ √</p>
<p>1.4.15–Approach instructions</p> <p>a) MAKE SHORT APPROACH;</p>	<p>1.4.15–Anflyvningsinstruktioner</p> <p>a) FORETAG EN KORT ANFLYVNING;</p>	<p>√ □</p>

<p><i>Note: The report "LONG FINAL" is made when an aircraft turns on to final approach at a distance greater than 4 NM from touchdown or when an aircraft on a straight-in approach is 8 NM from touchdown. In both cases a report "FINAL" is required at 4 NM from touchdown.</i></p>	<p>b) MAKE LONG APPROACH (or EXTEND DOWNWIND); c) REPORT BASE (or FINAL, or LONG FINAL); d) CONTINUE APPROACH [PREPARE FOR POSSIBLE GO AROUND].</p>	<p><i>Note: Rapporten "LANGb) FORETAG EN LANG ANFLYVNING (eller FINALE" afgives når etFORLÆNG MEDVIND); luftfartøj drejer på finale længere ude end 4 NMc) RAPPERTER BASE (eller FINALE, eller fra sættepunktet eller nårLANG FINALE); et luftfartøj på en direkte indflyvning er 8 NMd) FORTSÆT ANFLYVNINGEN fra sættepunktet. I begge[VÆR FORBEREDT PÅ EVENTUEL tilfælde skal "FINALE"OVERSKYDNING]. rapporteres ved 4 NM fra sættepunktet.</i></p>	<p>√ √ √</p>	<p>□ √ □</p>
<p>1.4.16–Landing clearance</p> <p>a) RUNWAY (number) CLEARED TO LAND; ...when reduced runwayb) (traffic information) RUNWAY (number) separation is usedCLEARED TO LAND;</p> <p><i>Note: Procedure not applied in Denmark, Faroe Islands and Greenland.</i></p> <p>...special operationsc) CLEARED TOUCH AND GO;</p> <p>d) MAKE FULL STOP;</p> <p>... to make an approache)* REQUEST LOW APPROACH (reasons); along, or parallel to a runway, descending to anf) CLEARED LOW APPROACH [RUNWAY agreed minimum level(number)] [(altitude restriction if required) (go around instructions)];</p>	<p>1.4.16–Landingsklarering</p> <p>a) BANE (nummer) TILLADT AT LANDE; ...når nedsatb) (trafikinformation) BANE (nummer) TILLADT banead-skillelsesprocedurerAT LANDE; anvendes</p> <p><i>Note: Proceduren anvendes ikke i Rigsfællesskabet.</i></p> <p>...specielle operationerc) TILLADT AT FORETAGE TOUCH AND GO;</p> <p>d) LAND FULD STOP;</p> <p>...foretage indflyvning langse)* ANMODER OM LAV INDFLYVNING eller parallelt med en bane,(grundet); og går ned til en aftaltf) TILLADT AT FORETAGE LAV minimumshøjdeINDFLYVNING [BANE (nummer)] [(højde restriktioner hvis nødvendigt) (overskydningsinstruktioner)];</p>	<p>√ Se noten √ √ * √</p> <p>□ □ □ □</p>		

<p>...when the nationalg) LAND AFTER PRECEDING LANDING procedure for reduced (aircraft type); runway separation is used</p> <p>Note: National procedure for reduced runway separation – see AIP, GEN 1.7, PANS-ATM.</p> <p>...when the nationalh) LAND AFTER DEPARTING (aircraft procedure for reduced type); runway separation is used</p> <p>Note: National procedure for reduced runway separation – see AIP, GEN 1.7, PANS-ATM.</p> <p>...to fly past the control tower or other observation point for the purpose of visual inspection by persons on the ground</p>	<p>...når den nationaleg) LAND BAGVED LANDENDE procedure for nedsat (luftfartøjstype); baneadskillelse anvendes</p> <p>Note: National procedure for reduceret baneadskillelse – se AIP, GEN 1.7, PANS-ATM.</p> <p>...når den nationaleh) LAND BAGVED STARTENDE procedure for nedsat (luftfartøjstype); baneadskillelse anvendes</p> <p>Note: National procedure for reduceret baneadskillelse – se AIP, GEN 1.7, PANS-ATM.</p> <p>...flyve forbi tårnet eller anden observations-punkt for en visuel inspektion af luftfartøjet fra personer på jorden</p>	<p>√ □</p> <p>√ □</p> <p>*</p> <p>√ □</p>
<p>... for helicopter operationsk)* REQUEST STRAIGHT-IN (or CIRCLING APPROACH, LEFT (or RIGHT) TURN TO (location));</p> <p>l) MAKE STRAIGHT-IN (or CIRCLING APPROACH, LEFT (or RIGHT) TURN TO (location, runway, taxiway, final approach and take off area)) [ARRIVAL (or ARRIVAL</p>	<p>...for helikopteroperationerk)* ANMODER OM DIREKTE (eller CIRCLING INDFLYVNING, VENSTRE (eller HØJRE) DREJ TIL (sted);</p> <p>l) FORETAG DIREKTE (eller CIRCLING INDFLYVNING, VENSTRE (eller HØJRE) DREJ TIL (sted, bane, rullevej, slutindflyvning- eller udflyvnings område) [INDFLYVNING (eller</p>	<p>*</p> <p>√ □</p>

<p>ROUTE) (<i>number, name or code</i>). [HOLD SHORT OF (<i>active runway, extended runway centre line, other</i>). [REMAIN (<i>direction or distance</i>) FROM (<i>runway, runway centre line, other helicopter or aircraft</i>). [CAUTION (<i>power lines, unlighted obstructions, wake turbulence, etc.</i>). CLEARED TO LAND.</p> <p><i>'*</i> Denotes pilot transmission.</p>	<p>INDFLYVNINGSRUTE) [(<i>nummer, navn eller kode</i>). [HOLD FØR (<i>aktiv bane, forlænget banecenterlinje, andet</i>)] [FORBLIV (<i>retning eller distance</i>) FOR/FRA (<i>bane, bane centerlinje, andre helikoptere eller luftfartøjer</i>)] [ADVARSEL (<i>elledninger, ubelyste forhindringer, randhvirvler, osv.</i>). TILLADT AT LANDE.</p> <p><i>'*</i> Angiver pilot-transmission.</p>	
<p>1.4.17–Delaying aircraft</p> <p>a) CIRCLE THE AERODROME;</p> <p>b) ORBIT (RIGHT, <i>or</i> LEFT) [FROM PRESENT POSITION];</p> <p>c) MAKE ANOTHER CIRCUIT.</p>	<p>1.4.17–Forsinkelse af luftfartøj</p> <p>a) FLYV RUNDT OM FLYVEPLADSEN;</p> <p>b) FORETAG EN CIRKEL (TIL HØJRE <i>eller</i> VENSTRE) [FRA NUVÆRENDE POSITION];</p> <p>c) FORETAG EN TRAFIKRUNDE MERE.</p>	<p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p>
<p>1.4.18–Missed Approach</p> <p>a) GO AROUND;</p> <p>b)* GOING AROUND.</p> <p><i>'*</i> Denotes pilot transmission.</p>	<p>1.4.18–Afbrudt indflyvning</p> <p>b) GO AROUND;</p> <p>b)* GOING AROUND.</p> <p><i>'*</i> Angiver pilot-transmission.</p>	<p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>*</p>
<p>1.4.19–Information to aircraft</p>	<p>1.4.19–Informationer til luftfartøjer</p>	

<p>...when pilot requested a) LANDING GEAR APPEARS DOWN; visual inspection of landing gear</p>	<p>...når piloten anmoder a) UNDERSTELLET SER UD TIL AT VÆRE om visuel inspektion af NEDE; understellet</p>	<p>√ √</p>
<p>b) RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL APPEARS UP (or DOWN);</p>	<p>b) HØJRE (eller VENSTRE, eller NÆSE) HJUL SER UD TIL AT VÆRE OPPE (eller NEDE);</p>	<p>√ √</p>
<p>c) WHEELS APPEAR UP;</p>	<p>c) HJULENE SER UD TIL AT VÆRE OPPE;</p>	<p>√ √</p>
<p>d) RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL DOES NOT APPEAR UP (or DOWN);</p>	<p>d) HØJRE (eller VENSTRE, eller NÆSE) HJUL SER IKKE UD TIL AT VÆRE OPPE (eller NEDE);</p>	<p>√ √</p>
<p>...wake turbulence e) CAUTION WAKE TURBULENCE [FROM ARRIVING (or DEPARTING) (type of aircraft)] [additional information as required];</p>	<p>...randhvirvler e) ADVARSEL RANDHVIRVLER [FRA ANKOMMENDE (eller AFGÅENDE) (luftfartøjstype)] [yderligere information hvis nødvendigt];</p>	<p>√ √</p>
<p>... jet blast on apron or f) CAUTION JET BLAST; taxiway</p>	<p>...jet-udstødning på f) ADVARSEL JET-UDSTØDNING; forpladsen eller rullevej</p>	<p>√ √</p>
<p>propeller-driven aircraft g) CAUTION SLIPSTREAM; slipstream</p>	<p>...propelluftfartøjers g) ADVARSEL SLIPSTRØM. slipstrøm</p>	<p>√ √</p>
<p>...other traffic h) TRAFFIC (details);</p>	<p>...anden trafik h) TRAFIKKEN ER (detaljer);</p>	<p>√ √</p>
<p>...information on the actual i) NO REPORTED TRAFFIC RUNWAY use of the runway (number);</p>	<p>...information om den i) INGEN RAPPORTERET TRAFIK BANE aktuelle brug af banen (nummer);</p>	<p>□ √</p>
<p>j) RUNWAY (number) OCCUPIED [or Note: Information on the BLOCKED BY] (details) [REPORT actual use of the runway INTENTIONS]. in points i) and j) may</p>	<p>j) BANE (nummer) OPTAGET [eller BLOKERET Note: Information om den AF] (detaljer) [RAPPORTER INTENTIONER]. aktuelle brug af banen i litra i) og j) kan gives til</p>	<p>√ √</p>

<p><i>be provided to aircraft at any phase of the flight, in particular in the circuit and during the preparation for departure.</i></p>	<p>luftfartøjer i enhver fase af flyvningen, i særdeleshed i trafikrunden og under forberedelsen til afgang.</p>	
<p>1.4.20–Runway vacating and communications after landing</p>	<p>1.4.20–Afkørsel af banen og kommunikation efter landing</p>	
<p>a) CONTACT GROUND (<i>frequency</i>);</p>	<p>a) KONTAKT GROUND (<i>frekvens</i>);</p>	<p>√ □</p>
<p>b) WHEN VACATED CONTACT GROUND (<i>frequency</i>);</p>	<p>b) NÅR FRI AF BANEN KONTAKT GROUND (<i>frekvens</i>);</p>	<p>√ □</p>
<p>c) EXPEDITE VACATING;</p>	<p>c) SKYND DIG FRI AF BANEN;</p>	<p>√ □</p>
<p>d) YOUR STAND (<i>or GATE</i>) (<i>designation</i>);</p>	<p>d) DIN STANDPLADS (<i>eller GATE</i>) (<i>designator</i>);</p>	<p>√ √</p>
<p>e) TAKE (<i>or TURN</i>) FIRST (<i>or SECOND, or CONVENIENT</i>) LEFT (<i>or RIGHT</i>) AND CONTACT GROUND (<i>frequency</i>);</p>	<p>e) TAXI (<i>eller DREJ</i>) FØRSTE GANG (<i>eller ANDEN GANG, eller NÅR BELEJLIGT</i>) TIL VENSTRE (<i>eller HØJRE</i>) OG KONTAKT GROUND (<i>frekvens</i>);</p>	<p>√ □</p>
<p>... for helicopter operationsf) AIR-TAXI TO HELICOPTER STAND (<i>or HELICOPTER PARKING POSITION</i>) (<i>area</i>);</p>	<p>...for helikopteroperationerf) AIR-TAXI TIL HELIKOPTER STANDPLADS (<i>eller HELIKOPTER PARKERING</i>) (<i>område</i>);</p>	<p>√ □</p>
<p>g) AIR-TAXI TO (<i>or VIA</i>) (<i>location or routing as appropriate</i>) [CAUTION (<i>dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.</i>)];</p>	<p>g) AIR-TAXI TIL (<i>eller VIA</i>) (<i>sted eller rute, alt efter tilfældet</i>) [ADVARSEL (<i>støv, snefygning, løse objekter, kørende lette luftfartøjer, personer, osv.</i>)];</p>	<p>√ □</p>

<p>h) AIR-TAXI <i>VIA</i> (direct, as requested, or specified route) TO (location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway). AVOID (aircraft or vehicles or personnel).</p>	<p>h) AIR-TAXI VIA (direkte, som anmodet om, eller specificeret rute) TIL (sted, heliport, operations- eller trafikområdet, aktive eller ikke-aktive baner) UNDGÅ (luftfartøjer eller køretøjer eller personer).</p>	<p>√ □</p>
<p>1.5–Phraseologies to be used related to controller–pilot data link communications (CPDLC)</p>	<p>1.5–Fraseologi relateret til flyveleder-pilot data link kommunikation (CPDLC) <i>Ikke relevant for dansksproget kommunikation.</i></p>	
<p>1.5.1–Operational status</p> <p>...failure of CPDLCa) [ALL STATIONS] CPDLC FAILURE (instructions);</p> <p>...failure of a single CPDLCb) CPDLC MESSAGE FAILURE (appropriate messageclearance, instruction, information or request);</p> <p>...to correct CPDLCc) DISREGARD CPDLC (message type) clearances, instructions,MESSAGE, BREAK (correct clearance, information or requestsinstruction, information or request);</p> <p>...to instruct all stations ord) [ALL STATIONS] STOP SENDING a specific flight to avoidCPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] sending CPDLC requests for[(reason)]; a limited period of time</p> <p>...to resume normal use ofe) [ALL STATIONS] RESUME NORMAL CPDLCCPDLC OPERATIONS.</p>	<p>1.5.1–Operationel status</p>	<p>√ □</p> <p>√ □</p> <p>√ □</p> <p>√ □</p> <p>√ □</p>
<p>2. –ATS Surveillance service phraseologies</p>	<p>2. –Fraseologier ifm. ATS-overvågnings-tjeneste</p>	

<p><i>Note: The following comprise phraseologies specifically applicable when an ATS surveillance system is used in the provision of air traffic services. The phraseologies detailed in the sections above for use in the provision of air traffic services are also applicable, as appropriate, when an ATS surveillance system is used.</i></p>	<p><i>Note: De følgende fraseologier er til anvendelse når et ATS-overvågningssystem anvendes i forbindelse med udøvelse af lufttrafiktjeneste. Fraseologierne anført i sektionerne ovenfor til anvendelse i udøvelsen af lufttrafiktjeneste er også anvendelige, alt efter tilfældet, når et ATS-overvågningssystem anvendes.</i></p>	
<p>2.1</p> <p>General ATS surveillance service phraseologies</p> <p>2.1.1–Identification of aircraft</p> <p>a) REPORT HEADING [AND FLIGHT LEVEL (or ALTITUDE)];</p> <p>b) FOR IDENTIFICATION TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits);</p> <p>c) TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING;</p> <p>d) RADAR CONTACT [position];</p> <p>e) IDENTIFIED [position];</p> <p>f) NOT IDENTIFIED [reason], [RESUME (or CONTINUE) OWN NAVIGATION];</p> <p>g) NOT IDENTIFIED [reason].</p>	<p>2.1–Generelle fraseologier ifm. ATS-overvågningstjeneste</p> <p>2.1.1–Luftfartøjs identifikation</p> <p>a) RAPPORTER DIN KURS [OG FLYVENIVEAU (eller HØJDE)];</p> <p>b) FOR IDENTIFIKATION DREJ TIL VENSTRE (eller HØJRE) PÅ KURS (tre cifre);</p> <p>c) TRANSMITTER FOR IDENTIFIKATION OG RAPPORTER DIN KURS;</p> <p>d) RADAR KONTAKT (position);</p> <p>e) IDENTIFICERET (position);</p> <p>f) IKKE IDENTIFICERET [grundet] [GENOPTAG (eller FORTSÆT) EGEN NAVIGATION];</p> <p>g) IKKE IDENTIFICERET [grundet].</p>	<p>√ √</p> <p>√ □</p> <p>√ √</p> <p>√ √</p> <p>√ □</p> <p>√ √</p>

<p>2.1.2</p> <p>Position information</p> <p>POSITION (<i>distance</i>) (<i>direction</i>) OF (<i>significant point</i>) (or OVER or ABEAM (<i>significant point</i>)).</p>	<p>2.1.2</p> <p>Information om position</p> <p>POSITION (<i>distance</i>) (<i>retning</i>) FOR (<i>betydningsfuldt punkt</i>) (eller OVER eller PÅ TVÆRS AF (<i>betydningsfuldt punkt</i>)).</p>	<p>√</p> <p>√</p>
<p>2.1.3–Vectoring instructions</p> <p>a) LEAVE (<i>significant point</i>) HEADING (<i>three digits</i>);</p> <p>b) CONTINUE HEADING (<i>three digits</i>);</p> <p>c) CONTINUE PRESENT HEADING;</p> <p>d) FLY HEADING (<i>three digits</i>);</p> <p>e) TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (<i>three digits</i>) [<i>reason</i>];</p> <p>f) TURN LEFT (or RIGHT) (<i>number of degrees</i>) DEGREES [<i>reason</i>];</p> <p>g) STOP TURN HEADING (<i>three digits</i>);</p> <p>h) FLY HEADING (<i>three digits</i>), WHEN ABLE PROCEED DIRECT (<i>name</i>) (<i>significant point</i>);</p> <p>i) HEADING IS GOOD.</p>	<p>2.1.3–Kursdirigering</p> <p>a) FORLAD (<i>betydningsfuldt punkt</i>) PÅ KURS (<i>tre cifre</i>);</p> <p>b) FORTSÆT PÅ KURS (<i>tre cifre</i>);</p> <p>c) FORTSÆT PÅ NUVÆRENDE KURS;</p> <p>d) STYR KURS (<i>tre cifre</i>);</p> <p>e) DREJ TIL VENSTRE (eller HØJRE) PÅ KURS (<i>tre cifre</i>) (<i>grundet</i>);</p> <p>f) DREJ TIL VENSTRE (eller HØJRE) (<i>antal grader</i>) GRADER (<i>grundet</i>);</p> <p>g) STOP DREJ PÅ KURS (<i>tre cifre</i>);</p> <p>h) STYR KURS (<i>tre cifre</i>), NÅR MULIGT FORTSÆT DIREKTE (<i>navn</i>) (<i>betydningsfuldt punkt</i>);</p> <p>i) KURSEN ER GOD.</p>	<p>√</p> <p>□</p> <p>√</p> <p>□</p> <p>√</p> <p>□</p> <p>√</p> <p>□</p> <p>√</p> <p>□</p> <p>√</p> <p>□</p> <p>√</p> <p>□</p> <p>√</p> <p>□</p> <p>√</p> <p>□</p>

<p>2.1.4—Termination of vectoring</p> <p>a) RESUME OWN NAVIGATION (<i>position of aircraft</i>) (<i>specific instructions</i>);</p> <p>b) RESUME OWN NAVIGATION [DIRECT] (<i>significant point</i>) [MAGNETIC] TRACK (<i>three digits</i>) DISTANCE (<i>number</i>) MILES (<i>or</i>) KILOMETRES).</p>	<p>2.1.4</p> <p>Kursdirigering ophører</p> <p>a) GENOPTAG EGEN NAVIGATION (<i>luftfartøjets position</i>) (<i>specifikke instruktioner</i>);</p> <p>b) GENOPTAG EGEN NAVIGATION [DIREKTE] (<i>betydningsfuldt punkt</i>) [MAGNETISK] TRACK (<i>tre cifre</i>) DISTANCE (<i>antal</i>) MIL (<i>eller</i>) KILOMETER).</p>	<p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p>
<p>2.1.5—Manoeuvres</p> <p>a) MAKE A THREE SIXTY TURN LEFT (<i>or</i>) RIGHT) [<i>reason</i>];</p> <p>b) ORBIT LEFT (<i>or</i>) RIGHT) [<i>reason</i>];</p> <p>...(in case of unreliable) MAKE ALL TURNS RATE ONE (<i>or</i>) directional instruments onRATE HALF, <i>or</i> (<i>number</i>) DEGREES PER board aircraft)SECOND) START AND STOP ALL TURNS ON THE COMMAND “NOW”;</p> <p>Note: - When it is necessary to specify a reason for vectoring, or for the above mentioned manoeuvres, the following phraseologies should be used:</p> <p>d) TURN LEFT (<i>or</i>) RIGHT) NOW;</p> <p>e) STOP TURN NOW.</p> <p>j) DUE TRAFFIC;</p>	<p>2.1.5—Manøvrer</p> <p>a) FORETAG ET TREHUNDREDE OG TRES GRADERS DREJ TIL VENSTRE (<i>eller</i>) HØJRE) (<i>grundet</i>);</p> <p>b) CIRKEL TIL VENSTRE (<i>eller</i>) HØJRE) (<i>grundet</i>);</p> <p>...(i tilfælde af upålidelige) FORETAG ALLE DREJ RATE ET instrumenter i luftfartøjet)(<i>eller</i>) ET HALVT, (<i>antal</i>) GRADER PER SEKUND) START OG STOP ALLE DREJ PÅ KOMMANDOEN “NU”;</p> <p>Note: Når det er nødvendigt at oplyse om årsagen til kursdirigering, eller de øvrige ovenfor anførte manøvrer, skal følgende fraseologier anvendes:</p> <p>d) DREJ TIL VENSTRE (<i>eller</i>) HØJRE) NU;</p> <p>e) STOP DREJ NU.</p> <p>j) GRUNDET TRAFIK;</p>	<p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p>

<p>ii) FOR SPACING;</p> <p>iii) FOR DELAY;</p> <p>iv) FOR DOWNWIND (or BASE, or FINAL).</p>	<p>ii) FOR AT OPNÅ AFSTAND;</p> <p>iii) FOR FORSINKELSE;</p> <p>iv) FOR MEDVIND (eller BASE, eller FINALE).</p>	
<p>2.1.6–Speed control</p> <p>a) REPORT SPEED;</p> <p>b)* SPEED (<i>number</i>) KNOTS (or KILOMETRES PER HOUR);</p> <p>c) MAINTAIN (<i>number</i>) KNOTS (or KILOMETRES PER HOUR) [OR GREATER (or OR LESS)] [UNTIL (<i>significant point</i>)];</p> <p>d) DO NOT EXCEED (<i>number</i>) KNOTS (or KILOMETRES PER HOUR);</p> <p>e) MAINTAIN PRESENT SPEED;</p> <p>f) INCREASE (or REDUCE) SPEED TO (<i>number</i>) KNOTS (or KILOMETRES PER HOUR) [OR GREATER (or OR LESS)];</p> <p>g) INCREASE (or REDUCE) SPEED BY (<i>number</i>) KNOTS (or KILOMETRES PER HOUR);</p>	<p>2.1.6–Hastighedskontrol</p> <p>a) RAPPORTER HASTIGHED;</p> <p>b)* HASTIGHED (<i>nummer</i>) KNOB (eller KILOMETER I TIMEN);</p> <p>c) BEHOLD (<i>nummer</i>) KNOB (eller KILOMETER I TIMEN) [ELLER MERE (eller ELLER MINDRE)] [INDTIL (<i>betydningsfuldt punkt</i>)];</p> <p>d) OVERSKRID IKKE (<i>nummer</i>) KNOB (eller KILOMETER I TIMEN);</p> <p>e) BEHOLD NUVÆRENDE HASTIGHED;</p> <p>f) FORØG (eller REDUCER) HASTIGHEDEN TIL (<i>nummer</i>) KNOB (eller KILOMETER I TIMEN) [ELLER MERE (eller ELLER MINDRE)];</p> <p>g) FORØG (eller REDUCER) HASTIGHEDEN MED (<i>nummer</i>) KNOB (eller KILOMETER I TIMEN);</p>	<p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>*</p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p>

<p>h) RESUME NORMAL SPEED;</p> <p>i) REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED;</p> <p>j) REDUCE TO MINIMUM CLEAN SPEED;</p> <p>k) NO [ATC] SPEED RESTRICTIONS.</p> <p><i>Note: An arriving aircraft may be instructed to maintain its 'maximum speed', 'minimum clean speed', 'minimum speed', or a specified speed. 'Minimum clean speed' signifies the minimum speed at which an aircraft can be flown in a clean configuration, i.e. without deployment of lift-augmentation devices, speed brakes or landing gear.</i></p> <p><i>'*' Denotes pilot transmission.</i></p>	<p>h) GENOPTAG NORMAL HASTIGHED;</p> <p>i) REDUCER TIL MINIMUM INDFLYVNINGSHASTIGHED;</p> <p>j) REDUCER TIL MINIMUM CLEAN HASTIGHED;</p> <p>k) INGEN [ATC] HASTIGHEDS RESTRIKTIONER.</p> <p><i>'*' Angiver pilot-transmission.</i></p>	<p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p>
<p>2.1.7-Position reporting</p> <p>...to omit position reportsa) OMIT POSITION REPORT [UNTIL (<i>specify</i>)];</p> <p>b) NEXT REPORT AT (<i>significant point</i>);</p> <p>c) REPORTS REQUIRED ONLY AT (<i>significant point</i>);</p>	<p>2.1.7-Positions-rapportering</p> <p>...at udeladea) UDELAD POSITIONSRAPPORTERING positionsrapportering[INDTIL (<i>specificér</i>)];</p> <p>b) NÆSTE RAPPORT VED (<i>betydningsfuldt punkt</i>);</p> <p>c) RAPPORTER KUN VED (<i>betydningsfuldt punkt</i>);</p>	<p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p>

<p>...when passing level10) [YOUR CLEARED LEVEL]; information on to aircraft climbing or descending, in the form of vertical distance from other traffic.</p> <p>11) CLIMBING (or DESCENDING);</p> <p>...to request avoiding actionb)* REQUEST VECTORS;</p> <p>c) DO YOU WANT VECTORS? ;</p> <p>...when passing unknownd) CLEAR OF TRAFFIC [<i>appropriate trafficinstructions</i>];</p> <p>... for avoiding actione) TURN LEFT (or RIGHT) IMMEDIATELY HEADING (<i>three digits</i>) TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC (<i>bearing by clock-reference and distance</i>);</p> <p>f) TURN LEFT (or RIGHT) (<i>number of degrees</i>) DEGREES IMMEDIATELY TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC AT (<i>bearing by clock-reference and distance</i>).</p> <p>‘*’ Denotes pilot transmission.</p> <p>2.1.9</p>	<p>... når højdeinformationer10) [DIN KLAREREDE HØJDE]; gives til luftfartøjer under stigning eller nedgang, i form af vertikal afstand fra anden trafik.</p> <p>11) STIGENDE (<i>eller</i> UNDER NEDGANG);</p> <p>...at anmode omb) ANMODER OM KURSDIRIGERING; undvigemanøvre</p> <p>c) ØNSKER DU KURSDIRIGERING? ;</p> <p>...når trafikken er passeretd) FRI AF TRAFIKKEN [<i>passende instruktioner</i>];</p> <p>...for undvigemanøvrere) DREJ ØJEBLIKKELT TIL VENSTRE (<i>eller HØJRE</i>) PÅ KURS (<i>tre cifre</i>) FOR AT UNDGÅ [UIDENTIFICERET] TRAFIK I (<i>retning efter urskivemetoden og distance</i>);</p> <p>f) DREJ ØJEBLIKKELT (<i>antal grader</i>) GRADER TIL VENSTRE (<i>eller HØJRE</i>) FOR AT UNDGÅ [UIDENTIFICERET] TRAFIK I (<i>retning efter urskivemetoden og distance</i>).</p> <p>‘*’ Angiver pilot-transmission.</p> <p>2.1.9</p>	<p>√ □</p> <p>√ √</p> <p>*</p> <p>√ □</p> <p>√ √</p> <p>√ □</p> <p>√ □</p>
---	--	--

<p>Communications and loss of communications</p> <p>a) [IF] RADIO CONTACT LOST (instructions);</p> <p>b) IF NO TRANSMISSION RECEIVED FOR (number) MINUTES (or SECONDS) (instructions);</p> <p>c) REPLY NOT RECEIVED (instructions);</p> <p>d) IF YOU READ (manoeuvre instructions);</p> <p>...if loss of communications suspected) IF YOU READ (SQUAWK (code) or IDENT);</p> <p>f) (manoeuvre, SQUAWK or IDENT) OBSERVED. POSITION (position of aircraft). [(instructions)].</p>	<p>Kommunikation og tab af kommunikation</p> <p>a) [HVIS] RADIO KONTAKT MISTES (instruktioner);</p> <p>b) HVIS INGEN TRANSMISSION ER MODTAGET I (antal) MINUTTER (eller SEKUNDER) (instruktioner);</p> <p>c) SVAR ER IKKE MODTAGET (instruktioner);</p> <p>d) HVIS DU HØRER MIG (manøvre instruktioner);</p> <p>...hvis mistanke om radiofejl) HVIS DU HØRER MIG (SQUAWK (kode) eller IDENT);</p> <p>f) (manøvre, SQUAWK eller IDENT) OBSERVERET. POSITION (luftfartøjets position). [(instruktioner)].</p>	<p>√ √</p> <p>√ □</p> <p>√ √</p> <p>√ □</p> <p>√ √</p> <p>√ √</p>
<p>2.1.10 Termination of radar and/or ADS-B service</p> <p>a) RADAR SERVICE (or IDENTIFICATION) TERMINATED [DUE (reason)] (instructions);</p> <p>b) WILL SHORTLY LOSE IDENTIFICATION (appropriate instructions or information);</p> <p>c) IDENTIFICATION LOST [reasons] (instructions).</p>	<p>2.1.10 Ophør af radar- og/ eller ADS-B tjeneste</p> <p>a) RADAR TJENESTE (eller IDENTIFIKATION) OPHØRER [PÅ GRUND AF (grundet)] (instruktioner);</p> <p>b) MISTER SNART IDENTIFIKATIONEN (passende instruktioner eller information);</p> <p>c) HAR MISTET IDENTIFIKATIONEN [grundet] (instruktioner).</p>	<p>√ √</p> <p>√ √</p> <p>√ √</p>

<p>2.1.11 – Radar and/or ADS-B equipment degradation</p> <p>a) SECONDARY RADAR OUT OF SERVICE <i>(appropriate information as necessary)</i>;</p> <p>b) PRIMARY RADAR OUT OF SERVICE <i>(appropriate information as necessary)</i>;</p> <p>c) ADS-B OUT OF SERVICE <i>(appropriate information as necessary)</i>.</p>	<p>2.1.11</p> <p>Nedbrud på radar og/eller ADS-B udstyr</p> <p>a) SEKUNDÆR RADAR UDE AF DRIFT <i>(passende information som nødvendigt)</i>;</p> <p>b) PRIMÆR RADAR UDE AF DRIFT <i>(passende information som nødvendigt)</i>;</p> <p>c) ADS-B UDE AF DRIFT <i>(passende information som nødvendigt)</i>.</p>	<p>√ √</p> <p>√ √</p> <p>√ √</p>
<p>2.2</p> <p>Radar in approach control service</p> <p>2.2.1</p> <p>Vectoring for approach</p> <p>a) VECTORING FOR <i>(type of pilot-interpreted aid)</i> APPROACH RUNWAY <i>(number)</i>;</p> <p>b) VECTORING FOR VISUAL APPROACH RUNWAY <i>(number)</i> REPORT FIELD <i>(or</i> RUNWAY) IN SIGHT;</p> <p>c) VECTORING FOR <i>(positioning in the circuit)</i>;</p>	<p>2.2</p> <p>Radar ifm. indflyvningskontrolltjeneste</p> <p>2.2.1</p> <p>Kursdirigering til indflyvning</p> <p>a) KURSDIRIGERING FOR <i>(type)</i> ANFLYVNING BANE <i>(nummer)</i>;</p> <p>b) KURSDIRIGERING FOR EN VISUEL ANFLYVNING BANE <i>(nummer)</i>, RAPPORTER FLYVEPLADS <i>(eller</i> BANE) I SIGTE;</p> <p>c) KURSDIRIGERING FOR <i>(tilslutning i trafikrunden)</i>;</p>	<p>√ □</p> <p>√ □</p> <p>√ □</p>

<p>d) VECTORING FOR SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (<i>number</i>);</p> <p><i>Note: PAR-approach not applied in Denmark, Faroe Islands and Greenland.</i></p> <p>e) VECTORING FOR PRECISION APPROACH RUNWAY (<i>number</i>);</p> <p>f) (<i>type</i>) APPROACH NOT AVAILABLE DUE (<i>reason</i>) (<i>alternative instructions</i>).</p>	<p>d) KURSDIRIGERING FOR OVERVÅGNINGSRADAR ANFLYVNING BANE (<i>nummer</i>);</p> <p><i>Note: PAR-anflyvning anvendes ikke i Rigsfællesskabet.</i></p> <p>e) KURSDIRIGERING FOR PRÆCISIONS ANFLYVNING BANE (<i>nummer</i>);</p> <p>f) (<i>type</i>) ANFLYVNING IKKE MULIG PÅ GRUND AF (<i>grundet</i>) (<i>alternative instruktioner</i>).</p>	<p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p>
<p>2.2.2</p> <p>Vectoring for ILS and other pilot-interpreted aids</p> <p>a) POSITION (<i>number</i>) MILES (<i>or</i>) KILOMETRES) FROM (<i>fix</i>) TURN LEFT (<i>or</i>) RIGHT) HEADING (<i>three digits</i>);</p> <p>b) YOU WILL INTERCEPT (<i>radio aid or track</i>) (<i>distance</i>) FROM (<i>significant point or TOUCHDOWN</i>);</p> <p>... when a pilot wishes to be positioned a specific distance from touchdown</p> <p>* REQUEST (<i>distance</i>) FINAL;</p> <p>d) CLEARED FOR (<i>type</i>) APPROACH RUNWAY (<i>number</i>);</p> <p>... instructions and information</p> <p>e) REPORT ESTABLISHED ON [ILS] LOCALISER (<i>or</i>) ON GBAS/SBAS/MLS APPROACH COURSE);</p>	<p>2.2.2</p> <p>Kursdirigering til ILS eller andre pilot-aflæste hjælpemidler</p> <p><i>Ikke relevant for dansksproget kommunikation.</i></p>	<p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>*</p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p>

<p>f) CLOSING FROM LEFT (<i>or</i> RIGHT) [REPORT ESTABLISHED];</p> <p>g) TURN LEFT (<i>or</i> RIGHT) HEADING (<i>three digits</i>) [TO INTERCEPT] <i>or</i> [REPORT ESTABLISHED];</p> <p>h) EXPECT VECTOR ACROSS (<i>localizer course or radio aid</i>) (<i>reason</i>);</p> <p>i) THIS TURN WILL TAKE YOU THROUGH (<i>localizer course or radio aid</i>) [<i>reason</i>];</p> <p>j) TAKING YOU THROUGH (<i>localizer course or radio aid</i>) [<i>reason</i>];</p> <p>k) MAINTAIN (<i>altitude</i>) UNTIL GLIDE PATH INTERCEPTION;</p> <p>l) REPORT ESTABLISHED ON GLIDE PATH;</p> <p>m) INTERCEPT (<i>localizer course or radio aid</i>) [REPORT ESTABLISHED].</p> <p>‘*’ <i>Denotes pilot transmission.</i></p>		<p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p>
<p>2.2.3</p> <p>Manoeuvre during independent and dependent parallel approaches</p>	<p>2.2.3</p> <p><i>Ikke relevant for dansksproget kommunikation.</i></p> <p>Manøvre ifm. uafhængige og afhængige parallelle anflyvninger</p>	

<p>a) CLEARED FOR <i>(type of approach)</i> APPROACH RUNWAY <i>(number)</i> LEFT <i>(or RIGHT)</i>;</p> <p>b) YOU HAVE CROSSED THE LOCALIZER <i>(or GBAS/SBAS/MLS FINAL APPROACH COURSE)</i>. TURN LEFT <i>(or RIGHT)</i> IMMEDIATELY AND RETURN TO THE LOCALIZER <i>(or GBAS/SBAS/MLS FINAL APPROACH COURSE)</i>;</p> <p>c) ILS <i>(or MLS)</i> RUNWAY <i>(number)</i> LEFT <i>(or RIGHT)</i>. LOCALIZER <i>(or MLS)</i> FREQUENCY IS <i>(frequency)</i>;</p> <p>... for avoidance action) TURN LEFT <i>(or RIGHT)</i> <i>(number)</i> when an aircraft is observed DEGREES <i>(or HEADING)</i> <i>(three penetrating the NTZ digits)</i> IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH], CLIMB TO <i>(altitude)</i>;</p> <p>...for avoidance action) CLIMB TO <i>(altitude)</i> IMMEDIATELY below 400 ft (120 TO AVOID TRAFFIC [DEVIATING m) above the runway FROM ADJACENT APPROACH] <i>(further threshold elevation where instructions)</i>. parallel approach obstacle assessment surfaces (PAOAS) criteria are being applied</p>		<p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p>
<p>2.2.4 Surveillance radar approach</p>	<p>2.2.4 – Overvågningsradar indflyvning <i>Ikke relevant for dansksproget kommunikation.</i></p>	

<p>...Provision of service a) THIS WILL BE A SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (<i>number</i>) TERMINATING AT (<i>distance</i>) FROM TOUCHDOWN, OBSTACLE CLEARANCE ALTITUDE (<i>or</i> HEIGHT) (<i>number</i>) FEET (<i>or</i> METRES) CHECK YOUR MINIMA [IN CASE OF GO AROUND (<i>instructions</i>)]; -</p> <p>b) APPROACH INSTRUCTIONS WILL BE TERMINATED AT (<i>distance</i>) FROM TOUCHDOWN;</p>		<p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p>
<p>...Elevation c) COMMENCE DESCENT NOW [TO MAINTAIN A (<i>number</i>) DEGREE GLIDE PATH];</p> <p>d) (<i>distance</i>) FROM TOUCHDOWN ALTITUDE (<i>or</i> HEIGHT) SHOULD BE (<i>numbers and units</i>).</p>		<p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p>
<p>...Position e) (<i>distance</i>) FROM TOUCHDOWN.</p> <p>...Checks f) CHECK GEAR DOWN [AND LOCKED];</p> <p>g) CHECK OVER THRESHOLD</p>		<p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p>
<p>...Completion of approach h) REPORT VISUAL;</p> <p>i) REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT;</p>		<p>√ <input type="checkbox"/></p> <p>√ <input type="checkbox"/></p>

j) APPROACH COMPLETED [CONTACT (unit)].		√ □
2.3 Secondary surveillance radar (SSR) and ADS-B phraseologies	2.3 Sekundær overvågningsradar (SSR) og ADS-B fraseologi	
2.3.1 To request the capability of the SSR equipment a) ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY; b)* TRANSPONDER (<i>as shown in the flight plan</i>); c)* NEGATIVE TRANSPONDER. <i>‘*’ Denotes pilot transmission.</i>	2.3.1 Anmode om SSR-udstyrets muligheder a) HVAD ER DIN TRANSPONDERS MULIGHEDER; b)* TRANSPONDER (<i>som angivet i flyveplanen</i>); c)* NEGATIV TRANSPONDER. <i>‘*’ Angiver pilot-transmission.</i>	√ √ * *
2.3.2 To request the capability of the ADS-B equipment a) ADVISE ADS-B CAPABILITY; b)* ADS-B TRANSMITTER (<i>data link</i>); c)* ADS-B RECEIVER (<i>data link</i>);	2.3.2 Anmode om ADS-B udstyrets muligheder a) HVAD ER DINE ADS-B MULIGHEDER; b)* ADS-B SENDER (<i>data link</i>); c)* ADS-B MODTAGER (<i>data link</i>);	√ √ * *

<p>d)* NEGATIVE ADS-B.</p> <p><i>'*' Denotes pilot transmission.</i></p>	<p>d)* NEGATIV ADS-B.</p> <p><i>'*' Angiver pilot-transmission.</i></p>	<p>*</p>
<p>2.3.3</p> <p>To instruct setting of transponder</p> <p>a) FOR DEPARTURE SQUAWK <i>(code)</i>;</p> <p>b) SQUAWK <i>(code)</i>.</p>	<p>2.3.3</p> <p>Instruktion om transponderindstilling</p> <p>a) FOR AFGANG SQUAWK <i>(kode)</i>;</p> <p>b) SQUAWK <i>(kode)</i>.</p>	<p>√ √</p> <p>√ √</p>
<p>2.3.4</p> <p>To request the pilot to reselect the assigned mode and code</p> <p>a) RESET SQUAWK <i>[(mode)] (code)</i>;</p> <p>b)* RESETTING <i>[(mode)] (code)</i>.</p> <p><i>'*' Denotes pilot transmission.</i></p>	<p>2.3.4</p> <p>Anmode piloten om at genindstille tildelt mode og kode</p> <p>a) GENINDSTIL SQUAWK <i>[(mode)] (kode)</i></p> <p>b)* GENINDSTILLER <i>[(mode)] (kode)</i>.</p> <p><i>'*' Angiver pilot-transmission.</i></p>	<p>√ √</p> <p>*</p>
<p>2.3.5</p> <p>To request reselection of aircraft identification</p> <p>REENTER [ADS-B or MODE S] AIRCRAFT IDENTIFICATION.</p>	<p>2.3.5</p> <p>Anmode om genvalg af luftfartøjets identifikation</p> <p>GENINDSÆT [ADS-B eller MODE S] IDENTIFIKATION.</p>	<p>√ √</p>

<p>2.3.6</p> <p>To request the pilot to confirm the code selected on the aircraft's transponder</p> <p>a) CONFIRM SQUAWK (<i>code</i>);</p> <p>b)* SQUAWKING (<i>code</i>).</p> <p><i>'*</i> Denotes pilot transmission.</p>	<p>2.3.6</p> <p>Anmode piloten om bekræftelse på valgt kode på luftfartøjets transponder</p> <p>a) BEKRÆFT SQUAWK (<i>kode</i>);</p> <p>b)* SQUAWKER (<i>kode</i>).</p> <p><i>* Angiver pilot-transmission.</i></p>	<p>√ √</p> <p>*</p>
<p>2.3.7</p> <p>To request the operation of the IDENT feature</p> <p>a) SQUAWK [(<i>code</i>)] [AND] IDENT;</p> <p>b) SQUAWK LOW;</p> <p>c) SQUAWK NORMAL;</p> <p>d) TRANSMIT ADS-B IDENT.</p>	<p>2.3.7</p> <p>At anmode om anvendelse af IDENT funktionen</p> <p>a) SQUAWK [(<i>kode</i>)] [OG] IDENT;</p> <p>b) SQUAWK LOW;</p> <p>c) SQUAWK NORMAL;</p> <p>d) SEND ADS-B IDENTIFIKATION.</p>	<p>√ √</p> <p>√ √</p> <p>√ √</p> <p>√ √</p>
<p>2.3.8</p> <p>To request temporary suspension of transponder operation</p>	<p>2.3.8</p> <p>At anmode om midlertidig ophør i anvendelsen af transponderen</p>	

SQUAWK STANDBY.	SQUAWK STANDBY.	√	√
2.3.9 To request emergency code SQUAWK MAYDAY [CODE SEVEN-SEVEN-ZERO-ZERO].	2.3.9 At anmode om nødkoden SQUAWK MAYDAY [KODE SYVOGHALVFJERDS NUL NUL].	√	√
2.3.10 To request termination of transponder and/or ADS-B transmitter operation <i>Note:</i> a) STOP SQUAWK. [TRANSMIT ADS-B ONLY]; b) STOP ADS-B TRANSMISSION [SQUAWK (code) ONLY]. <i>Independent operations of Mode S transponder and ADS-B may not be possible in all aircraft (e.g. where ADS-B is solely provided by 1090 MHz extended squitter emitted from the transponder). In such cases, aircraft may not be able to comply with ATC instructions related to ADS-B operation.</i>	2.3.10 At anmode om ophør i anvendelsen af transponder og/eller ADS-B <i>Note:</i> a) STOP SQUAWK [SEND ALENE ADS-B]; b) STOP ADS-B UDSENDELSE [SQUAWK (kode)]. <i>Uafhængige indstillinger af Mode S transponder og ADS-B er ikke nødvendigvis mulige i alle luftfartøjer (f.eks. hvor ADS-B anvendes udelukkende ved hjælp af 1090 MHz extended squitter udsendt fra transponderen).</i> <i>I sådanne tilfælde, kan luftfartøjer ikke forventes at kunne efterleve instruktioner relateret til ADS-B indstillinger.</i>	√	√

<p>2.3.11</p> <p>To request transmission of pressure-altitude</p> <p>a) SQUAWK CHARLIE;</p> <p>b) TRANSMIT ADS-B ALTITUDE.</p>	<p>2.3.11</p> <p>At anmode om at transmittere trykhøjden</p> <p>a) SQUAWK CHARLIE;</p> <p>b) UDSEND ADS-B HØJDE.</p>	<p>√</p> <p>√</p>
<p>2.3.12</p> <p>To request pressure setting check and confirmation of level</p> <p>CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM (<i>level</i>).</p>	<p>2.3.12</p> <p>At anmode om check af højdemålerindstilling og bekræftelse af højde</p> <p>KONTROLLER HØJDEMÅLERINDSTILLING OG BEKRÆFT (<i>højde</i>).</p>	<p>√</p> <p>√</p>
<p>2.3.13</p> <p>To request termination of pressure altitude transmission because of faulty operation</p> <p>a) STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION;</p> <p>b) STOP ADS-B ALTITUDE TRANSMISSION [(WRONG INDICATION, or reason)].</p>	<p>2.3.13</p> <p>At anmode om ophør med at transmittere trykhøjden pga. fejlangivelse</p> <p>a) STOP SQUAWK CHARLIE FEJLINDIKATION;</p> <p>b) STOP ADS-B HØJDE UDSENDELSE [(FORKERT VISNING, eller årsag)].</p>	<p>√</p> <p>√</p>
<p>2.3.14</p> <p>To request level check</p> <p>CONFIRM (<i>level</i>).</p>	<p>2.3.14</p> <p>At bekræfte højden</p> <p>BEKRÆFT (<i>højde</i>).</p>	<p>√</p> <p>√</p>

<p>2.3.15</p> <p>Controller queries a discrepancy between the displayed ‘Selected Level’ and the cleared level</p> <p>a) CHECK SELECTED LEVEL. CLEARED LEVEL IS (<i>level</i>);</p> <p>b) CHECK SELECTED LEVEL. CONFIRM CLIMBING (<i>or</i> DESCENDING) TO (<i>or</i> MAINTAINING) (<i>level</i>);</p> <p>c)* CLIMBING (<i>or</i> DESCENDING) TO (<i>or</i> MAINTAINING) (<i>level</i>) (<i>appropriate information on selected level</i>).</p> <p><i>Note: The controller will not state on radiotelephony the value of the ‘Selected Level’ ‘*’ Denotes pilot transmission observed on the situation display.</i></p>	<p>Ikke relevant for dansksproget kommunikation.</p>	<p>√</p> <p>√</p> <p>*</p>	
<p>3.</p> <p>Automatic dependent surveillance – contract <i>–(ADS-C) phraseologies</i></p>	<p>3.</p> <p>Automatisk afhængig overvågnings – kontrakt <i>–(ADS-C) fraseologier</i></p>		
<p>3.1</p> <p>General ADS-C phraseologies</p>	<p>3.1</p> <p>Generelle ADS-C fraseologier</p>		
<p>3.1.1</p> <p>ADS-C degradation</p> <p>ADS-C (<i>or</i> ADS-CONTRACT) OUT OF SERVICE (<i>appropriate information as necessary</i>).</p>	<p>3.1.1</p> <p>ADS-C degradering</p> <p>ADS-C (<i>eller</i> ADS-KONTRAKT) UDE AF DRIFT (<i>passende informationer som nødvendigt</i>).</p>	<p>√</p>	<p>□</p>
<p>4.</p>			

Alerting phraseologies		<i>Ikke relevant for dansksproget kommunikation</i>	
4.1			
Alerting phraseologies			
4.1.1–Low altitude warning	<i>(aircraft call sign) LOW ALTITUDE WARNING, CHECK YOUR ALTITUDE. IMMEDIATELY, QNH IS (number) [(units)]. [THE MINIMUM FLIGHT ALTITUDE IS (altitude)].</i>	√	√
4.1.2–Terrain alert	<i>(aircraft call sign) TERRAIN ALERT, (suggested pilot action, if possible).</i>	√	√
5.	<i>Note: ATFM-procedures not applied in the ICAO NAT-Region.</i>	<i>Ikke relevant for dansksproget kommunikation</i>	
Air Traffic Flow Management			
5.1			
ATFM phraseologies			
<i>Calculated take-off timea) SLOT (time); (CTOT) delivery resulting from a slot allocation message (SAM).</i>		√	√
<i>Change to CTOT resultingb) REVISED SLOT (time); from a slot revision message (SRM).</i>		√	√

<p><i>CTOT cancellation resulting</i>) SLOT CANCELLED, REPORT READY; <i>from a slot cancellation</i> <i>message (SLC).</i></p>		<p>√ √</p>
<p><i>Flight suspension until</i>) FLIGHT SUSPENDED UNTIL FURTHER <i>further notice (resulting</i>NOTICE, DUE (<i>reason</i>); <i>from flight suspension</i> <i>message (FLS)).</i></p>		<p>√ √</p>
<p><i>Flight de-suspension</i>) SUSPENSION CANCELLED, REPORT <i>resulting from a de-</i>READY; <i>suspension message (DES).</i></p>		<p>√ √</p>
<p><i>Denial of start-up when</i>t) UNABLE TO APPROVE START-UP <i>requested too late to comply</i>CLEARANCE DUE SLOT EXPIRED, <i>with the given CTOT.</i>REQUEST A NEW SLOT;</p>		<p>√ <input type="checkbox"/></p>
<p><i>Denial of start-up when</i>g) UNABLE TO APPROVE START-UP <i>requested too early to</i>CLEARANCE DUE SLOT (<i>time</i>), REQUEST <i>comply with the given</i>START-UP AT (<i>time</i>). <i>CTOT.</i></p>		<p>√ <input type="checkbox"/></p>

