

Udskriftsdato: 10. januar 2026

BEK nr 9150 af 24/02/2025 (Gældende)

**BL 7-14 Bestemmelser om procedurer for tale-radiokommunikation
(Udgave 12, 24. februar 2025)**

Ministerium: Transportministeriet

Journalnummer: Transportmin.,
Trafikstyrelsen, j.nr. 2023-113121

BL 7-14

Bestemmelser om procedurer for tale-radiokommunikation (Udgave 12, 24. februar 2025)

I medfør af § 54, § 82 og § 149, stk. 10, i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 118 af 31. januar 2024, og § 54, § 82 og § 149, stk. 10, i anordning om ikrafttræden for Færøerne af lov om luftfart, jf. anordningsbekendtgørelse nr. 141 af 6. februar 2024, og for Grønland § 54, § 82 og § 149, stk. 10, i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 76 af 24. januar 2024, fastsættes efter bemyndigelse i henhold til § 6, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 34 af 15. januar 2025 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter, § 3, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 1619 af 8. december 2023 for Færøerne om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter på luftfartsområdet, og § 3, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 1126 af 25. oktober 2024 for Grønland om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter på luftfartsområdet:

1. Referencedokumenter

- 1.1 ICAO Annex 10, Aeronautical Tele-communications, Volume II, 7. udgave, juli 2016, samt ændringerne 91 - 93.
- 1.2 ICAO Annex 11, Air Traffic Services, 15. Udgave, juli 2018, samt ændring 53.
- 1.3 ICAO PANS-ATM (Doc 4444), Air Traffic Management, 16. udgave, november 2016, samt ændringerne 7-B - 12.
- 1.4 ICAO Doc 8400, Abbreviations and Codes, 9. udgave, November 2016, samt ændring 33.
- 1.5 ICAO Doc 8585, Designators for Aircraft, Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services, 206. udgave, oktober 2023.
- 1.6 Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 923/2012 af 26. september 2012 om fælles regler for lufterummet og operationelle bestemmelser vedrørende luftfartstjenester og –procedurer ... , som ændret ved forordning (EU) nr. 2015/340 af 20. februar 2015, forordning (EU) nr. 2016/1185 af 20. juli 2016, forordning (EU) nr. 2017/835 af 12. maj 2017, forordning (EU) 2020/469 af 14. februar 2020, forordning (EU) 2021/666 af 22. april 2021, forordning (EU) 2023/1772 af 12. september 2023, forordning (EU) 2024/379 af 25. januar 2024 og forordning (EU) 2024/404 af 30. januar 2024, i denne BL benævnt SERA-forordningen.
- 1.7 Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 af 1. marts 2017 om fastsættelse af fælles krav til udøvere af lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester og andre lufttrafikstyringsnetfunktioner og tilsynet med disse udøvere, som ændret ved forordning (EU) nr. 2020/469 af 14. februar 2020, forordning (EU) nr. 2021/665 af 22. april 2021, forordning (EU) nr. 2021/1338 af 11. august 2021, forordning (EU) 2022/938 af 26. juli 2022, forordning (EU) 2023/1771 af 12. september 2023, forordning (EU) nr. 2024/403 af 30. januar 2024 og forordning 2024/1111 af 10. april 2024, i denne BL benævnt ATM/ANS-forordningen.
- 1.8 BL 6-08, Bestemmelser om certifikater for betjening af radioanlæg i luftfartsradiotjenester, 4. udgave af 15. november 2017.
- 1.9 BL 7-1, Bestemmelser om lufttrafikregler, 16. udgave af 27. september 2017.
- 1.10 BL 7-5, Bestemmelser for Færøerne og Grønland om krav til udøvelse af luftfartstjenester og visse øvrige tjenester til brug for luftfarten m.v., 1. udgave af 7. marts 2022.
- 1.11 BL 7-100, Bestemmelser der supplerer SERA-forordningen, 2. udgave af 27. september 2017.
- 1.12 AIP Denmark, AIP Faroe Islands og AIP Greenland.
- 1.13 De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.6 og 1.7, findes på den Europæiske Unions hjemmeside www.eur-lex.europa.eu. De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.8 - 1.9 og 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 på e-mailadressen info@trafikstyrelsen.dk.

2. Definitioner

Se BL 7-5 gældende for Færøerne og Grønland og SERA-forordningen og ATM/ANS-forordningen gældende for Danmark.

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 procedurene 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 ved luft til jord kommunikation

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:

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

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

c. 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.

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

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 ankommende 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, banesynsvidde 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 kontrollørne samt AFIS- og HIS-enheder angive tiden afrundet til nærmeste halve minutt.

7.6.5 Ved angivelse af kanaler for VHF-frekvenser skal alle 6 cifre angives på såvel dansk som engelsk, medmindre 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
 - a. opkald, der tilkendegiver modtagerens kaldesignal efterfulgt af afsenderens kaldesignal, jf. pkt. 7.9 og pkt. 7.10 og
 - b. meldingens tekst, jf. pkt. 7.8.4.
 - 7.8.2 Meldinger fra luftfartøjer, der af luftfartsradiostationen skal viderebringes til andre, skal sammensættes af
 - a. opkald, jf. pkt. 7.8.1 a., efterfulgt af ordet: FOR / TIL eller MESSAGE FOR / MELDING TIL,
 - b. navnet og/eller adressen, til hvilken meldingen skal viderebringes og
 - c. meldingens tekst, jf. pkt. 7.8.4.
 - 7.8.3 Meldinger til luftfartøjer udstedt af andre end luftfartstjenester skal afsendes som
 - a. opkald, jf. pkt. 7.8.1 a., efterfulgt af ordet: FROM / FRA eller MESSAGE FROM / MEDDELELSE FRA,
 - b. navnet og adressen på den, der har udstedt meldingen og
 - c. 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:
 - a. Luftfartøjets registreringsbetegnelse (navnet på enten luftfartøjets fabrikat eller typemodel må anvendes som præfiks til registreringsbetegnelsen).
 - b. Luftfartsselskabets telefonibetegnelse (ICAO Doc 8585) efterfulgt af de sidste fire karakterer af luftfartøjets registreringsbetegnelse.
 - c. 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 manøvrekarakteristika, må følgende luftfartøjstyper desuden anvende egen luftfartøjstype som præfiks i kaldesignalet:
 - a. Svævefly: "Glider" eller "Svævefly".
 - b. Helikoptere: "Helicopter" eller "Helikopter".
 - c. Ultralette luftfartøjer: "Ultralight" eller "Ultralet".
 - d. Hangglidere: "Hangglider" eller "Dragefly".
 - e. Varmluftballoner: "Balloon" eller "Ballon".
 - 7.9.2 Når tilfredsstillende kommunikation er blevet etableret, og det ikke kan medføre forveksling, må kaldesignalerne anført i pkt. 7.9.1, litra a og b, men ikke litra c, anvendes af luftfartøjer i den forkortede form som følger nedenfor i tilsvarende litrering, hvis luftfartsradiostationen har anvendt denne form:
 - a. Den første (eventuelt luftfartøjets fabrikat eller typemodel) og mindst de to sidste karakterer af registreringen.
 - b. Luftfartsselskabets telefonibetegnelse efterfulgt af mindst de to sidste karakterer af registreringen.
 - c. 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 mid-lertidigt at anvende andet kaldesignal.

7.10 Kaldesignaler for luftfartsradiostationer

En luftfartsradiostations kaldesignal skal bestå af

- a. 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 etableret.

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 kaldesignal 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 følgende 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 lufttrafiktjenestefrekvenser, 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 En ATS-enhed skal advisere luftfartøjer om at skifte frekvens i overensstemmelse med aftalte procedurer. I fraværet af en sådan advisering, skal luftfartøjer notificere ATS-enheden inden frekvensskift.
- 7.11.13 Luftfartøjer, hvortil der ikke stilles krav om tovejs-radiokommunikation, skal meddele, når frekvensen forlades.
- 7.12 Kvittering for modtagelse
- 7.12.1 Et luftfartøjs kvittering for modtagelse af en melding skal ske ved at udtale luftfartøjets kaldesignal.
- 7.12.2 En luftfartsradiostations kvittering for en melding skal ske på følgende vis:
- a. *Til luftfartøjer*
angives luftfartøjets kaldesignal efterfulgt om nødvendigt af luftfartsradiostationens eget kaldesignal.
- b. *Til en anden luftfartsradiostation*
angives den anden luftfartsradiostations kaldesignal.
- 7.12.2.1 Særligt vanskelige meldinger skal tilbagelæses af en luftfartsradiostation og afsluttes med luftfartsradiostationens 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 MELLEME.
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 flyvekontrollinstruktion skal annulleres, skal luftfartsradiostationen 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 involveret 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. Særlige radiotelefoniprocedurer

8.1 Fraseologier anvendt i forbindelse med køretøjers færdsel på manøvreområdet

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".

8.2 Angivelse af wake turbulence-kategorien SUPER og HEAVY

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

8.3 Procedurer i forbindelse med afvigelse som følge af vejforhold

8.3.1 Når afvigelser som følge af vejrforhold er påkrævet, skal luftfartøjet indlede kommunikationen med lufttrafiktjenesteenheden via tale eller CPDLC (controller–pilot data link communications). En hurtig reaktion kan opnås ved enten:

a. at anvende udtrykket »WEATHER DEVIATION REQUIRED« for at angive, at der ønskes fortrinsret på frekvensen og for så vidt angår svar fra lufttrafiktjenesteenheden, eller

b. anmode om en afvigelse som følge af vejrforhold ved hjælp af en CPDLC lateral downlink-meddelelse.

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

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

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

8.4 Klareringer af standardinstrumentudflyvning (SID)

8.4.1 Eventuelle begrænsninger skal utvetydigt angives i klareringer af SID.

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

8.4.2.1 Følgende fraseologier skal anvendes med følgende betydninger:

a. CLIMB VIA SID TO (*level*):

1. Stig til klareret højde og overhold de publicerede højderestriktioner;

2. Følg den angivne, laterale SID-profil; og

3. Overhold de publicerede hastighedsbegrænsninger, eller de af ATC udstedte hastighedsinstruktioner, alt efter tilfældet.

b. CLIMB VIA SID TO (*level*), CANCEL LEVEL RESTRICTION(S):

1. Stig til klareret højde; de publicerede højderestriktioner er annulleret;

2. Følg den angivne, laterale SID-profil; og

3. Overhold de publicerede hastighedsbegrænsninger, eller de af ATC udstedte hastighedsinstruktioner, alt efter tilfældet.

c. CLIMB VIA SID TO (*level*), CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT (*point(s)*):

1. Stig til klareret højde; de publicerede højderestriktioner, ved det/de specificerede punkt(er) er annulleret;

2. Følg den angivne, laterale SID-profil; og

3. Overhold de publicerede hastighedsbegrænsninger, eller de af ATC udstedte hastighedsinstruktioner, alt efter tilfældet.

d. CLIMB VIA SID TO (*level*), CANCEL SPEED RESTRICTION(S):

1. Stig til klareret højde og overhold de publicerede højderestriktioner;

2. Følg den angivne, laterale SID-profil; og

3. De publicerede hastighedsbegrænsninger og af ATC udstedte hastighedsinstruktioner er annulleret.

e. CLIMB VIA SID TO (*level*), CANCEL SPEED RESTRICTIONS AT (*point(s)*):

1. Stig til klareret højde og overhold de publicerede højderestriktioner;

2. Følg den angivne, laterale SID-profil; og

3. De publicerede hastighedsbegrænsninger er annulleret ved det/de specificerede punkt(er).

f. CLIMB UNRESTRICTED TO (*level*) eller CLIMB TO (*level*), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTION(S):

1. Stig til klareret højde; de publicerede højderestriktioner er annulleret;

2. Følg den angivne, laterale SID-profil; og
3. De publicerede hastighedsbegrænsninger og af ATC udstedte hastighedsinstruktioner er annulleret.
- 8.4.3 Hvis der ikke er nogle resterende publicerede højderestriktioner eller hastighedsbegrænsninger på SID'en, skal fraseologien "CLIMB TO (*level*)" anvendes.
- 8.4.4 Når efterfølgende hastighedsinstruktioner udstedes, og hvis den klarerede højde er uændret, skal fraseologien "CLIMB VIA SID TO (*level*)" udelades.
- 8.4.5 Når et afgående luftfartøj klareres til at fortsætte direkte til et publiceret waypoint på SID'en, annulleres de hastighedsbegrænsninger og højderestriktioner, som knytter sig til de passerende waypoints. Alle resterende publicerede hastighedsbegrænsninger og højderestriktioner forbliver gældende.
- 8.4.6 Når et afgående luftfartøj kursdirigeres eller klareres til at fortsætte til et punkt, som ikke indgår i SID'en, annulleres alle publicerede hastighedsbegrænsninger og højderestriktioner i SID'en, og flyvelederen skal
 - a. gentage den klarerede flyvehøjde,
 - b. udstede hastigheds- og højderestriktioner efter behov, og
 - c. underrette piloten, hvis det forventes, at luftfartøjet efterfølgende vil blive instrueret om at gentilslutte sig SID'en.
- 8.4.7 Flyvekontrolinstruktioner til et luftfartøj om at gentilslutte sig en SID, skal omfatte
 - a. betegnelsen på SID'en, som skal gentilsluttes, medmindre forudgående meddelelse om gentilslutning er givet i overensstemmelse med pkt. 8.4.6,
 - b. den klarerede flyvehøjde i overensstemmelse med pkt. 8.4.2 og 8.4.2.1, og
 - c. den position, hvor det forventes at luftfartøjet gentilslutter sig SID'en.
- 8.5 Klareringer af standardinstrumentindflyvning (STAR)
 - 8.5.1 Eventuelle begrænsninger skal utvetydigt angives i klareringer af STAR.
 - 8.5.2 Klareringer til luftfartøjer på en STAR med resterende publicerede højderestriktioner og/eller hastighedsbegrænsninger skal angive, om sådanne restriktioner/begrænsninger skal følges eller om de er annulleret.
 - 8.5.2.1 Følgende fraseologier skal anvendes med følgende betydninger:
 - a. DESCEND VIA STAR TO (*level*):
 1. Gå ned til klareret højde og overhold de publicerede højderestriktioner;
 2. Følg den angivne, laterale STAR-profil; og
 3. Overhold de publicerede hastighedsbegrænsninger, eller de af ATC udstedte hastighedsinstruktioner, alt efter tilfældet.
 - b. DESCEND VIA STAR TO (*level*), CANCEL LEVEL RESTRICTION(S):
 1. Gå ned til klareret højde; de publicerede højderestriktioner er annulleret;
 2. Følg den angivne, laterale STAR-profil; og
 3. Overhold de publicerede hastighedsbegrænsninger, eller de af ATC udstedte hastighedsinstruktioner, alt efter tilfældet.
 - c. DESCEND VIA STAR TO (*level*), CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT (*point(s)*):
 1. Gå ned til klareret højde; de publicerede højderestriktioner, ved det/de specificerede punkt(er) er annulleret;
 2. Følg den angivne, laterale STAR-profil; og
 3. Overhold de publicerede hastighedsbegrænsninger, eller de af ATC udstedte hastighedsinstruktioner, alt efter tilfældet.
 - d. DESCEND VIA STAR TO (*level*), CANCEL SPEED RESTRICTION(S):
 1. Gå ned til klareret højde og overhold de publicerede højderestriktioner;
 2. Følg den angivne, laterale STAR-profil; og
 3. De publicerede hastighedsbegrænsninger og af ATC udstedte hastighedsinstruktioner er annulleret.
 - e. DESCEND VIA STAR TO (*level*), CANCEL SPEED RESTRICTIONS AT (*point(s)*):

1. Gå ned til klareret højde og overhold de publicerede højderestriktioner;
 2. Følg den angivne, laterale STAR-profil; og
 3. De publicerede hastighedsbegrænsninger er annulleret ved det/de specificerede punkt(er).
- f. DESCEND UNRESTRICTED TO (*level*) or DESCEND TO (*level*), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTION(S):
1. Gå ned til klareret højde; de publicerede højderestriktioner er annulleret;
 2. Følg den angivne, laterale STAR-profil; og
 3. De publicerede hastighedsbegrænsninger og af ATC udstedte hastighedsinstruktioner er annulleret.
- 8.5.3 Hvis der ikke er nogen resterende publicerede højderestriktioner eller hastighedsbegrænsninger på STAR'en, skal fraseologien "DESCEND TO (*level*)" anvendes.
- 8.5.4 Når efterfølgende hastighedsinstruktioner udstedes, og hvis den klarerede højde er uændret, skal fraseologien "DESCEND VIA STAR TO (*level*)" udelades.
- 8.5.5 Når et ankommende luftfartøj klareres til at fortsætte direkte til et publiceret waypoint på STAR'en, annulleres de hastighedsbegrænsninger og højderestriktioner, som knytter sig til de passerede waypoints. Alle resterende publicerede hastighedsbegrænsninger og højderestriktioner forbliver gældende.
- 8.5.6 Når et ankommende luftfartøj kursdirigeres eller klareres til at fortsætte til et punkt, som ikke indgår i STAR'en, annulleres alle publicerede hastighedsbegrænsninger og højderestriktioner i STAR'en, og flyvelederen skal
- a. gentage den klarerede flyvehøjde,
 - b. udstede hastigheds- og højderestriktioner efter behov, og
 - c. underrette piloten, hvis det forventes, at luftfartøjet efterfølgende vil blive instrueret om at gentilslutte sig STAR'en.
- 8.5.7 Flyvekontrollinstruktioner til et luftfartøj om at gentilslutte sig en STAR, skal omfatte
- a. betegnelsen på STAR'en, som skal gentilsluttes, medmindre forudgående meddelelse om gentilslutning er givet i overensstemmelse med pkt. 8.5.6,
 - b. den klarerede flyvehøjde indtil gentilslutning af STAR'en i overensstemmelse med pkt. 8.5.2 og 8.5.2.1, og
 - c. den position, hvor det forventes at luftfartøjet gentilslutter sig STAR'en.

9. 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.

10. 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.

11. Straf

11.1 Overtrædelse af bestemmelserne i afsnit 5, 6, 7 og 8, straffes med bøde, medmindre højere straf er forskyldt efter lov om luftfart.

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

12. Ikrafttræden

12.1 Denne BL træder i kraft den 1. maj 2025.

12.2 BL 7-14, Bestemmelser om procedurer for tale-radiokommunikation, 11. udgave af 8. juni 2022 ophæves.

Trafikstyrelsen, den 24. februar 2025

NANNA MØLLER

/ 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-nerhalvfjerds knob)

160 degrees 18 knots

wind ONE SIX ZERO degrees ONE EIGHT knots

(vind ethundredeogtres grader atten knob)

Bemærkning:

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

320 magnetic 13 knots

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
	<i>(ottehundrede fod)</i>
3400 ft	THREE THOUSAND FOUR HUNDRED FEET
12000 ft	<i>(tretusinde firehundrede fod eller fireogtredivehundrede fod)</i>
	ONE TWO THOUSAND FEET
	<i>(tolvtusinde fod)</i>

◇

Cloud height (*skyhøjde*)

2200 ft	TWO THOUSAND TWO HUNDRED FEET
	<i>(totusind tohundrede fod eller toogtyvehundrede fod)</i>
4300 ft	FOUR THOUSAND THREE HUNDRED FEET
	<i>(firetusinde trehundrede fod eller treogfyrrehundrede fod)</i>

Visibility (*sigtbarhed*)

1000 m	visibility ONE THOUSAND METERS
	<i>(sigtbarhed ettusind meter)</i>
700 m	visibility SEVEN HUNDRED METERS
	<i>(sigtbarhed syvhundrede meter)</i>

Runway Visual Range (*banesynsvidde*)

600 m	RVR SIX HUNDRED METERS
	<i>(RVR sekshundrede meter)</i>
1700 m	RVR ONE THOUSAND SEVEN HUNDRED METERS
	<i>(RVR ettusind syvhundrede meter eller syttenhundrede meter)</i>

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

Kl.	Engelsk/dansk
0620	TWO ZERO (eller) ZERO SIX TWO ZERO
1643	<i>(tyve eller nul seks tyve)</i>

Klokken hel (hele timer)	FOUR THREE (eller) ONE SIX FOUR THREE (treogfyrre eller seksten treogfyrre)
	ON THE HOUR (eller) ZERO ZERO (på timen eller nul nul)
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
Klokken hel (hele timer)	(tyve og et halvt eller nul seks tyve og et halvt)
og 30 sekunder	ON THE HOUR AND A HALF (eller) ZERO ZERO AND A HALF (på timen og et halvt eller nul nul og et halvt)

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

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

Eksempler på tal ved udpegning af trafik:

Ved udpegning af trafik m.v. efter urskrivemetoden 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*Eksempler på anvendt fraseologi***Eksempler på anvendt fraseologi****Forord**

Dette bilag indeholder eksempler på standardfraseologi, som skal anvendes i forbindelse med lufttrafik, kørsel med luftfartøjer og mellem jordpersonale og piloter i forbindelse med standplads- og deicingprocedurer.

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.

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 sprog 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.

1. ATS Phraseologies

1.1 General

1.2 En-route air traffic services

1.3 Arrival air traffic services

1.4 Phraseologies for use on and in the vicinity of the aerodrome

1.5 Phraseologies to be used related to controller-pilot data link communications (CPDLC)

2. ATS Surveillance service phraseologies

2.1 General ATS surveillance phraseologies

2.2 Radar in approach control service

2.3 Secondary surveillance radar (SSR) and ADS-B phraseologies

3. Automatic dependent surveillance – contract (ADS-C) phraseologies

3.1 General ADS-C phraseologies

4. Alerting phraseologies

4.1 Alerting phraseologies

5. Air Traffic Flow Management

5.1 ATFM

6. Ground crew/Flight crew phraseologies

6.1 Starting procedures

6.2 Push-back procedures

6.3 De/anti-icing operations

<i>Circumstances</i>	<i>Phraseology</i>	<i>Omstændigheder</i>	<i>Fraseologi</i>	<i>Anvendes af</i>	
				<i>ATC</i>	<i>FIS</i>
1. ATS Phraseologies		1. ATS-fraseologi			
1.1 General		1.1 Generelt			
1.1.1 Description of levels (subsequently referred to as “(level)”) a) FLIGHT LEVEL (<i>number</i>); or b) [HEIGHT] (<i>number</i>) FEET/METRES; or c) [ALTITUDE] (<i>number</i>) FEET/METRES; <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>		1.1.1 Beskrivelse af højder (efterfølgende anført som “(højde)”) a) FLYVENIVEAU (<i>antal</i>); eller a) [HØJDE] (<i>antal</i>) FOD/METER; eller a) [ALTITUDE] (<i>antal</i>) FOD/METER; <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 (or information in form of BELOW). vertical distance from the other traffic		... når der afgives) (<i>antal</i>) FOD/METER OVER (eller højdeinformationer i form af UNDER). vertikal afstand fra anden trafik		√	√
1.1.2		1.1.2			
Level changes, reports and rates		Højdeskift, rapporter og gradienter			

a) CLIMB (or DESCEND); <i>followed as necessary by:</i>	a) STIG (eller GÅ NED); efterfulgt, som nødvendigt, af:	√	☐
1) TO (level);	1) TIL (højde);	√	☐
...instruction that a climb2) TO AND MAINTAIN BLOCK (level) TO (or descent) to a level(level); within the vertical range defined is to commence	...instruktion om at en stigning2) TIL OG FORBLIV I BLOK (højde) TIL (eller nedgang) til en højde(højde); indenfor det definerede højdebånd skal påbegyndes	√	☐
3) TO REACH (level) AT (or BY) (time or significant point);	3) TIL OG NÅ (højde) SENEST (eller VED) (tidspunkt eller betydningsfuldt punkt);	√	☐
4) REPORT LEAVING (or REACHING, or PASSING) (level);	4) RAPPORTER NÅR DU FORLADER (eller NÅR, eller PASSERER) (højde);	√	☐
5) AT (number) FEET PER MINUTE (or METRES PER- SECOND) [OR GREATER (or OR LESS];	5) MED (antal) FOD PR. MINUT (eller METER PR. SEKUND) [ELLER MERE (eller ELLER MINDRE)];	√	☐
.... for SST (Supersonic6) REPORT STARTING ACCELERATION Transport) aircraft only(or DECELERATION;		√	☐
b) MAINTAIN AT LEAST (number) FEET (or METRES) ABOVE (or BELOW) (aircraft call sign);		√	☐
c) REQUEST LEVEL (or FLIGHT LEVEL or ALTITUDE) CHANGE FROM (name of unit) [AT (time or significant point)□;		√	☐
d) STOP CLIMB (or DESCENT) AT (level);	d) STOP STIGNING (eller -NEDGANG) I (højde);	√	☐

◊e) CONTINUE CLIMB (or DESCENT) TO (level); f) EXPEDITE CLIMB (or DESCENT) [UNTIL PASSING (level)]□; g) WHEN READY CLIMB (or DESCEND) TO (level); h) EXPECT CLIMB (or DESCENT) AT (time or significant point); i)* REQUEST DESCENT AT (time); ... to require action at aj) IMMEDIATELY; specific time or place k) AFTER PASSING (significant point); l) AT (time or significant point); ... to require action whenm) WHEN READY (instruction); convenient ... to require an aircraftn) MAINTAIN OWN SEPARATION AND to climb or descendVMC [FROM (level)] [TO (level)]; maintaining own separation and VMCo) MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC ABOVE (or BELOW, or TO) (level);	e) FORTSÆT STIGNING (eller NEDGANG) TIL (højde); f) STIG (eller GÅ NED) HURTIGT [INDTIL PASSAGE AF (højde)]; g) NÅR KLAR STIG (eller GÅ NED) TIL (højde); h) FORVENT STIGNING (eller NEDGANG) VED (tidspunkt eller betydningsfuldt punkt); i)* ANMODER OM NEDGANG KLOKKEN (tidspunkt); ...at kræve aktion på bestemtj) ØJEBLIKKELT; tidspunkt –eller sted k) EFTER PASSAGE AF (betydningsfuldt punkt); l) VED (betydningsfuldt punkt) eller KLOKKEN (tidspunkt); ...at kræve aktion når det erm) NÅR KLAR (instruktion); bejligt	√ √ √ √ * √ √ √ √ √ √	□ □ □ □ □ □ □ □ □ □
--	---	--	---

... when there is doubt thatp) IF UNABLE (<i>alternative instructions</i>) an aircraft can comply withAND ADVISE; a clearance or instruction	...når der er tvivl om at etp) HVIS IKKE I STAND TIL DET luftfartøj kan efterkomme en(<i>alternative instruktioner</i>) OG ADVISER; klarering eller instruktion	√	□
... when a pilot is ¬unable toq)* UNABLE; comply ¬with a clearance or ¬instruction	...når en pilot er ude af stand tilq)* IKKE I STAND TIL; at efter-komme en klarering eller instruktion	*	
... 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)	...når flyvebesætningenr)* TCAS RA; påbegynder afvigelse fra enhver klarering eller instruktion for at efterkomme en ACAS resolution advisory (RA) (udveksling mellem ^s) FORSTÅET; pilot og lyveleder)	*	
... after the response 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 andu) ROGER (<i>or alternative ¬ instructions</i>); controller interchange)	...efter ACAS RA reaktionent)* FRI AF KONFLIKTEN, VENDER er udført og returnering tilTILBAGE TIL (<i>tildelt klarering</i>); klareringen eller instruktionen påbegyndes (udveksling mellem pilot og flyveleder)u) FORSTÅET (<i>eller alternative ¬instruktioner</i>);	√	□
... 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>);	...efter udført reaktion på ACASv)* FRI AF KONFLIKTEN (<i>tildelt RA og når den tildelte klareringklarering</i>) GENOPTAGET; eller instruktion er genoptaget (udveksling mellem pilot og flyveleder)w) FORSTÅET (<i>eller alternative ¬instruktioner</i>);	*	
		√	□

instruction has been resumed (Pilot and controller interchange)			
... after an ATC clearancex)* UNABLE, TCAS RA; or instruction contradictory to the ACAS RA is received, the flight crew will follow the RA and inform ATC directly (Pilot_y) ROGER; and controller interchange)	...efter modtagelse af en klareringx)* IKKE MULIGT, TCAS RA; eller instruktion i modstrid med en ACAS RA, vil flyvebesætningen følge RA og informere ATC direkte (udveksling mellem pilot og flyveleder)y) FORSTÅET;	*	
		√	☐
...clearance to climbz) CLIMB VIA SID TO (level); on a SID which has published level and/or speed restrictions, where the pilot is to climb to the cleared level and comply with published level restrictions, follow the lateral profile of			
	<i>SID- og STAR-relateret fraseologi er ikke relevant for dansksproget kommunikation</i> <i>‘*’ Angiver pilot-transmission.</i>	√	☐

the SID, and comply with
published speed restrictions
or ATC-issued speed control

instructions as applicable

...clearance to cancel level
restriction(s) of the vertical
profile of a SID during
climb

aa) [CLIMB VIA SID TO *(level)*], CANCEL
LEVEL RESTRICTION(S);

...clearance to cancel
specific level restriction(s)
of the

vertical profile of a SIDbb) [CLIMB VIA SID TO *(level)*], CANCEL
during climbLEVEL RESTRICTION(S) AT *(point(s))*;

...clearance to cancel speed
restrictions of a SID during

climbcc) [CLIMB VIA SID TO *(level)*], CANCEL
SPEED RESTRICTION(S);

...clearance to cancel
specific speed restrictions of

a SID during climbdd) [CLIMB VIA SID TO *(level)*], CANCEL
SPEED RESTRICTION(S) AT *(point(s))*;

...clearance to climb and
to cancel level and speed
restrictions of a SID

√ □

√ □

√ □

√ □

√ □

...clearance to descend) CLIMB UNRESTRICTED TO <i>(level)</i> (or) on a STAR which has CLIMB TO <i>(level)</i>, CANCEL LEVEL AND published level and/or speed SPEED RESTRICTIONS; restrictions, where the pilot is to descend to the cleared level and comply with published level restrictions, ff) DESCEND VIA STAR TO <i>(level)</i>; follow the lateral profile of the STAR, and comply with published speed restrictions or ATC-issued speed control instructions	√	□
...clearance to cancel level restrictions of a STAR during descent	√	□
...clearance to cancel specific level restrictions of a STAR during descent	√	□
gg) [DESCEND VIA STAR TO <i>(level)</i>], ...clearance to cancel speed CANCEL LEVEL RESTRICTION(S); restrictions of a STAR during descent	√	□
hh) [DESCEND VIA STAR TO <i>(level)</i>], ...clearance to cancel CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT specific speed restrictions of <i>(point(s))</i>; a STAR during descent	√	□
ii) [DESCEND VIA STAR TO <i>(level)</i>], CANCEL SPEED RESTRICTION(S)	√	

...clearance to descend and to cancel speed and level restrictions of a STARjj) [DESCEND VIA STAR TO <i>(level)</i>], CANCEL SPEED RESTRICTION(S) AT <i>(point(s))</i>; kk) DESCEND UNRESTRICTED TO <i>(level)</i> or DESCEND TO <i>(level)</i>, CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTIONS. ‘*’ Denotes pilot transmission.		□ √
1.1.3 Minimum fuel ...indication of minimuma)* MINIMUM FUEL; fuel b) ROGER [NO DELAY EXPECTED or EXPECT <i>(delay information)</i>]; <i>Note: A flight information service (FIS) unit will not provide information on delay.</i> ‘*’ Denotes pilot transmission.	1.1.3 Minimum brændstof ...indikation af minimuma)* MINIMUM BRÆNDSTOF; brændstof b) FORSTÅET [INGEN FORSINKELSE FORVENTET] eller FORVENT <i>(information om forsinkelsen)</i>]; <i>Note: En FIS-enhed vil ikke informere om forsinkelser.</i> ‘*’ Angiver pilot-transmission.	* √ □
1.1.4 Transfer of control and/or frequency change a) CONTACT <i>(unit call sign) (frequency)</i> [NOW□;	1.1.4 Overdragelse af kontrol og/eller frekvensskift a) KONTAKT <i>(enhedens kaldesignal) (frekvens)</i> [NU];	√ □

b) AT (or OVER) (time or place) [or WHEN] [PASSING/LEAVING/REACHING (level)] CONTACT (unit call sign) (frequency);	b) KLOKKEN (eller VED) (tidspunkt eller sted) [eller NÅR DU] [PASSERER/ FORLADER/NÅR] KONTAKT (enhedens kaldesignal) (frekvens);	√ ☐
c) IF NO CONTACT (instructions);	c) HVIS INGEN KONTAKT (instruktioner);	√ ☐
<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> d) STAND BY FOR (unit call sign) (frequency);	<i>Note: Et luftfartøj kan blive bedt om at "AFVENTE" på en frekvens når det er meningen at ATS- enheden initierer kommunikationen snarest.</i> d) AFVENT (enhedens kaldesignal) PÅ (frekvens);	√ ☐
e)* REQUEST CHANGE TO (frequency);	e)* ANMODER OM AT SKIFTE TIL (frekvens);	* ☐
f) FREQUENCY CHANGE APPROVED;	f) FREKVENNS SKIFT GODKENDT;	√ ☐
<i>Note: - An aircraft may be requested to 'MONITOR' a frequency when information is being broadcast thereon.</i> g) MONITOR (unit call sign) (frequency);	<i>Note: Et luftfartøj kan blive bedt om at "AFLYTTE" en frekvens, hvorpå der rundsendes informationer.</i> g) AFLYT (enhedens kaldesignal) (frekvens);	√ ☐
h)* MONITORING (frequency);	h)* AFLYTTER (frekvens);	* ☐
i) WHEN READY CONTACT (unit call sign) (frequency);	i) NÅR KLAR KONTAKT (enhedens kaldesignal) (frekvens);	√ ☐
j) REMAIN THIS FREQUENCY.	j) FORBLIV PÅ DENNE FREKVENNS.	√ ☐

‘*’ Denotes pilot transmission.	‘*’ Angiver pilot-transmission.		
1.1.5 8.33 kHz channel spacing <i>Note 1: Mandatory carriage of 8.33 equipment not required in the ICAO NAT-Region.</i> <i>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”.</i> ...to request confirmation of a) CONFIRM EIGHT POINT THREE 8.33 kHz capabilityTHREE; ...to indicate 8.33 kHz b)* AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE; capability ...to indicate lack of 8.33 c)* NEGATIVE EIGHT POINT THREE kHz capabilityTHREE; ...to request UHF capability d) CONFIRM UHF; ...to indicate UHF e)* AFFIRM UHF; capability ...to indicate lack of UHF f)* NEGATIVE UHF; capability ...to request the status in g) CONFIRM EIGHT POINT THREE respect of exemptionTHREE EXEMPTED;	1.1.5 8.33 kHz kanalseparation <i>Note: Der er ikke krav om 8.33-udstyr i luftfartøjer i ICAO NAT-Regionen.</i> ...at anmode om bekræftelse på a) BEKRÆFT OTTE KOMMA 8.33 kHz mulighed TREOGTREDIVE; ...at indikere at 8.33 kHz er mulig b)* JA OTTE KOMMA TREOGTREDIVE; ...at indikere manglende mulighed c)* NEGATIV IKKE OTTE KOMMA for 8.33 kHz TREOGTREDIVE; ...at anmode om UHF mulighed d) BEKRÆFT UHF; ...at indikere at UHF er mulig e)* JA UHF; ...at indikere manglende mulighed f)* NEGATIV UHF; for UHF ...at anmode om fritagelsesstatus g) BEKRÆFT FRITAGET FOR OTTE KOMMA TREOGTREDIVE;		

...to indicate 8.33 kHz)* AFFIRM EIGHT POINT THREE exemption statusTHREE EXEMPTED; ...to indicate 8.33 kHzi)* NEGATIVE EIGHT POINT THREE exemption statusTHREE EXEMPTED; ...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 ‘*’ Denotes pilot transmission.	...at indikere 8.33 kHzh)* JA FRITAGET FOR OTTE KOMMA fritagelsesstatusTREOGTREDIVE; ...at indikere 8.33 kHzi)* NEGATIV IKKE FRITAGET FOR fritagelsesstatusOTTE KOMMA TREOGTREDIVE; ...at indikere at en klarering erj) PÅ GRUND AF OTTE KOMMA givet på grund af kravet om 8.33TREOGTREDIVE KRAV. kHz udstyr ‘*’ Angiver pilot-transmission.	*	
1.1.6 Change of callsign ...to instruct an aircraft toa) CHANGE YOUR CALL SIGN TO (<i>new</i> change its type of call sign<i>call sign</i>) [UNTIL FURTHER ADVISED]; ... to advise an aircraftb) REVERT TO FLIGHT PLAN CALL SIGN to revert to the call sign(call sign) [AT (<i>significant point</i>)]. indicated in the flight plan	1.1.6 Ændring af kaldesignal ...at instruere et luftfartøj om ata) SKIFT KALDESIGNAL TIL (<i>nyt</i> ændre sit kaldesignalstype<i>kaldesignal</i>) [INDTIL VIDERE]; ...at anmode et luftfartøj til at gåb) SKIFT TILBAGE TIL tilbage og anvende flyveplanensFLYVEPLANENS KALDESIGNAL kaldesignal(<i>kaldesignal</i>) [VED (<i>betydningsfuldt punkt</i>)].	√	□
1.1.7 Traffic information ... to pass traffic nformationa) TRAFFIC (<i>information</i>);	1.1.7 Trafikinforation ...at udstede trafik informationa) TRAFIKKEN ER (<i>information</i>);	√	√

b) NO REPORTED TRAFFIC;	b) INGEN RAPPORTERET TRAFIK;	√	√
... to acknowledge traffic)* LOOKING OUT; information	...at bekræfte trafikinformationc)* HOLDER UDKIG;	*	
d)* TRAFFIC IN SIGHT;	d)* TRAFIK I SIGTE;	*	
e)* NEGATIVE CONTACT [reasons];	e)* INGEN VISUEL KONTAKT (begrundelse);	*	
f) [ADDITIONAL] TRAFFIC (direction) BOUND (type of aircraft) (level) ESTIMATED (or OVER) (significant point) AT (time);	f) [YDERLIGERE] TRAFIK ER (flyveretning) (luftfartstøjtype) (højde) FORVENTER (eller OVER) (betydningsfuldt punkt) KLOKKEN (tidspunkt);	√	√
g) TRAFFIC IS (classification) UNMANNED FREE BALLOON(S) WAS [or ESTIMATED] OVER (place) AT (time) REPORTED (level(s)) [or LEVEL UNKNOWN] MOVING (direction) (other pertinent information, if any).	g) TRAFIK ER (klassifikation) UBEMANDET FRIBALLON VAR [eller FORVENTES] OVER (sted) KLOKKEN (tidspunkt) RAPPORTERET (højde) [eller UKENDT HØJDE] BEVÆGER SIG (retning) (anden betydningsfuld information, hvis nogen);	√	√
‘*’ Denotes pilot transmission.	‘*’ Angiver pilot-transmission.		
1.1.8	1.1.8		
Meteorological conditions	Meteorologiske forhold		
a) [SURFACE] WIND (number) DEGREES (speed) (units);	a) VIND (retning) GRADER (hastighed) (måleenhed);	√	√

b) WIND AT (<i>level</i>) (<i>number</i>) DEGREES (<i>number</i>) KNOTS (<i>or</i> KILOMETRES PER HOUR); <i>Note: - Wind is always expressed by giving the mean direction and speed and any significant variations thereof.</i> c) VISIBILITY (<i>distance</i>) (<i>units</i>) [<i>direction</i>]; d) RUNWAY VISUAL RANGE (<i>or</i> RVR) [RUNWAY (<i>number</i>)] (<i>distance</i>) (<i>units</i>); e) RUNWAY VISUAL RANGE (<i>or</i> RVR) RUNWAY (<i>number</i>) NOT AVAILABLE (<i>or</i> NOT REPORTED); ...for multiple RVRf) RUNWAY VISUAL RANGE (<i>or</i> observationsRVR) [RUNWAY (<i>number</i>)] (<i>first position</i>) (<i>distance</i>) (<i>units</i>), (<i>second position</i>) (<i>distance</i>) (<i>units</i>), (<i>third position</i>) (<i>distance</i>) (<i>units</i>); <i>Note 1: Multiple RVR observations are always representative of the touchdown zone, midpoint zone and the roll-out/stop end zone respectively.</i> <i>Note 2: Where report for three locations are given, the indication of these locations may be omitted, provided that the reports are passed in the order of touchdown zone, followed by</i>	b) VIND I (<i>højde</i>) (<i>retning</i>) GRADER (<i>hastighed</i>) (<i>måleenhed</i>); <i>Note: Vinden udtrykkes altid ved gennemsnitsretning og -hastighed samt enhver betydningsfuld variation.</i> c) SIGTBARHED (<i>afstand</i>) (<i>måleenhed</i>) [<i>retning</i>]; d) BANESYNSVIDDE (<i>eller</i> RVR) [BANE (<i>nummer</i>)] (<i>afstand</i>) (<i>måleenhed</i>); e) BANESYNSVIDDE (<i>eller</i> RVR) BANE (<i>nummer</i>) ER IKKE TILGÆNGELIG (<i>eller</i> ER IKKE RAPPORTERET); ...for flere RVR observationerf) BANESYNSVIDDE (<i>eller</i> RVR) [BANE (<i>nummer</i>)] (<i>første position</i>) (<i>afstand</i>) (<i>måleenhed</i>), (<i>anden position</i>) (<i>afstand</i>) (<i>måleenhed</i>), (<i>tredje position</i>) (<i>afstand</i>) (<i>måleenhed</i>); <i>Note 1: Flere RVR observationer repræsenteres altid af sætningszonen midtpunkt og baneslut.</i> <i>Note 2: Når rapporter angiver de 3 positioner, må afgivelse af disse positioner udelades under forudsætning</i>	√ √ √ √ √ √ √ √ √ √ √ √
---	---	---

the midpoint zone and ending the roll-out/stop end zone report.	af at rapporteringen sker i rækkefølgen sættepunkt, efterfulgt af midtpunkt og slutter med baneslut.		
... in the event that RVRg) RUNWAY VISUAL RANGE (or information on any one RVR) [RUNWAY (number)] (first position) position is not available this (distance) (units), (second position) NOT information will be included AVAILABLE, (third position) (distance) in the appropriate sequence (units);	...i tilfælde af at RVR information g) BANESYNSVIDDE (eller RVR) på enkeltstående positioner ikke er [BANE (nummer)] SÆTTEPUNKT (første til rådighed vil denne information position) (afstand) (måleenhed), (anden blive inkluderet i passende position) IKKE TILGÆNGELIG, (tredje rækkefølge position) (afstand) (måleenhed);	√	√
h) PRESENT WEATHER (details);	h) AKTUEL T VEJR (detaljer);	√	√
i) CLOUD (amount, [(type)] and height of base) (units) (or SKY CLEAR);	i) SKYER (mængde, [(type)] og højde på underkanten) (måleenhed) (eller SKYFRIT);	√	√
j) CAVOK;	j) CAVOK;	√	√
Note: Pronounced CAV-O-KAY.	Note: Udtales CAV-O-KAY.		
k) TEMPERATURE [MINUS] (number) (and/or DEWPOINT [MINUS] (number));	k) TEMPERATUR [MINUS] (antal) (og/ eller DUGPUNKT [MINUS] (antal));	√	√
l) QNH (number) [(units)];	l) QNH (antal) [(måleenhed)];	√	√
m) QFE (number) [(units)];	m) QFE (antal) [(måleenhed)];	√	√
n) (aircraft type) REPORTED (description) ICING (or TURBULENCE) [IN CLOUD] (area) (time);	n) (luftfartøjstype) RAPPORTEREDE (beskrivelse) ISNING (eller TURBULENS) [I SKYER] (område) KLOKKEN (tidspunkt);	√	√

o) REPORT FLIGHT CONDITIONS; ...information to a pilotp) INSTRUMENT METEOROLOGICAL changing from IFR flight toCONDITIONS REPORTED (or FORECAST) VFR flight where it isIN THE VICINITY OF (location). likely that flight in VMC cannot be maintained	o) RAPPORTER FLYVEFORHOLD; ...information til en pilot somp) INSTRUMENT METEOROLOGISKE overgår fra IFR- til VFR-flyvning,VEJRFORHOLD RAPPORTERET (eller når der er sandsynlighed for atVARSLERET) I NÆRHEDEN AF (sted). flyvning under VMC-forhold ikke kan bibeholdes	√	√
1.1.9 Position reporting a) NEXT REPORT AT (significant point); ... to omit position reportsb) OMIT POSITION REPORTS [UNTIL until a specified position(specify)]; c) RESUME POSITION REPORTING.	1.1.9 Positionsrapportering a) NÆSTE RAPPORT VED (betydningsfuldt punkt); ...at undlade positionsrapporteringb) UNDLAD indtil angiven positionPOSITIONSRAPPORTERING [INDTIL (angiv position/tidspunkt)]; c) GENOPTAG POSITIONSRAPPORTERING.	√	□
1.1.10 Additional reports a) REPORT PASSING (significant point); ... to request a report at ab) REPORT (distance) MILES (GNSS or specified place or distanceDME) FROM (name of DME station) (or significant point); ... to report at a specifiedc)* (distance) MILES (GNSS or DME) place or distanceFROM (name of DME station) (or significant point);	1.1.10 Yderligere rapporter a) RAPPORTER PASSAGE AF (betydningsfuldt punkt); ... at kræve en rapport ved bestemt b) RAPPORTER (distance) MIL (GNSS sted eller distanceeller DME) FRA (DME stationens navn) (eller betydningsfuldt punkt); ... at rapportere ved bestemt stedc)* (distance) MIL (GNSS eller DME) eller distanceFRA (DME stationens navn) (eller betydningsfuldt punkt);	√	√
		*	

d) REPORT PASSING (<i>three digits</i>) RADIAL (<i>name of VOR</i>) VOR; ... 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>); ...to report present position f)* (<i>distance</i>) MILES (GNSS or DME FROM (<i>name of DME station</i>) (or <i>significant point</i>)). ‘*’ Denotes pilot transmission	d) RAPPORTER PASSAGE AF (<i>tre cifre</i>) RADIAL (<i>VOR stationens navn</i>) VOR; ... at kræve en rapport af e) RAPPORTER (GNSS eller DME) nuværende position DISTANCE FRA (<i>betydningsfuldt punkt</i>) eller (<i>DME stationens navn</i>); ...at rapportere nuværende f)* (<i>distance</i>) MIL (GNSS eller DME position FRA (<i>DME stationens navn</i>) (eller <i>betydningsfuldt punkt</i>)). ‘*’ Angiver pilot-transmission.	√ √ √ √ *
1.1.11 Aerodrome information <i>Note: - This information is provided for runway thirds or the full runway, as applicable.</i> a) [(<i>location</i>)] RUNWAY (<i>number</i>) SURFACE CONDITION [CODE (<i>three-digit number</i>)]; followed as necessary by: 1) ISSUED AT (<i>date and time UTC</i>);	1.1.11 Flyvepladsinformation <i>Note: Informationerne gives for en tredjedel af banen eller hele banen, alt efter tilfældet.</i> a) [(<i>stednavn</i>)] BANE (<i>nummer</i>) OVERFLADEFORHOLD [KODE (<i>trecifret nummer</i>)]; efterfulgt som nødvendigt af: 1) UDSTEDT (<i>dato og tidspunkt UTC</i>);	√ √

	2) DRY, <i>or</i> WET ICE, <i>or</i> WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW, <i>or</i> DRY SNOW, <i>or</i> DRY SNOW ON TOP OF ICE, <i>or</i> WET SNOW ON TOP OF ICE, <i>or</i> ICE, <i>or</i> SLUSH, <i>or</i> STANDING WATER, <i>or</i> COMPACTED SNOW, <i>or</i> WET SNOW, <i>or</i> DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW, <i>or</i> WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW, <i>or</i> WET <i>or</i> SLIPPERY WET <i>or</i> SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY <i>or</i> FROST;		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;
	3) DEPTH (<i>depth of deposit</i>) MILLIMETRES <i>or</i> NOT REPORTED);		3) DYBDE (<i>lagets tykkelse</i>) MILIMETER <i>eller</i> IKKE RAPPORTERET);
	4) COVERAGE (<i>number</i>) PER CENT <i>or</i> NOT REPORTED);		4) DÆKKER (<i>antal</i>) PROCENT (<i>eller</i> DÆKNING IKKE RAPPORTERET));
<i>Note: Not applicable in Denmark</i>	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);	<i>Note: Finder ikke anvendelse i Danmark</i>	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);
	6) AVAILABLE WIDTH (<i>number</i>) METRES;		6) TILGÆNGELIG BREDDE (<i>antal</i>) METER;
	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, <i>or</i> RIGHT, <i>or</i> LEFT AND RIGHT] [OF <i>or</i> FROM] CENTRE LINE;	11) SNEVOLD (<i>antal</i>) METER [TIL VENSTRE FOR, <i>eller</i> TIL HØJRE FOR, <i>eller</i> TIL VENSTRE OG HØJRE FOR] CENTERLINJEN;		
12) TAXIWAY (<i>identification of taxiway</i>) SNOWBANK (<i>number</i>) METRES [LEFT, <i>or</i> RIGHT, <i>or</i> LEFT AND RIGHT] [OF <i>or</i> FROM] CENTRE LINE;	12) RULLEVEJ (<i>rullevejsidentifikation</i>) SNEVOLD (<i>antal</i>) METER [TIL VENSTRE FOR, <i>eller</i> TIL HØJRE FOR, <i>eller</i> 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 (or LEFT), (or BOTH SIDES) OF RUNWAY [(number)];	e) ADVARSEL (<i>angiv årsag</i>) TIL HØJRE FOR (eller TIL VENSTRE FOR), (eller PÅ BEGGE SIDER AF) BANE [(nummer)];	√	√
f) CAUTION WORK IN PROGRESS (or OBSTRUCTION) (<i>position and any necessary advice</i>);	f) ADVARSEL IGANGVÆRENDE ARBEJDE (eller FORHINDRING) (<i>position og yderligere nødvendig oplysning</i>);	√	√
g) BRAKING ACTION REPORTED BY (<i>aircraft type</i>) AT (<i>time</i>) GOOD (or GOOD TO MEDIUM, or MEDIUM, or MEDIUM TO POOR, or POOR);	g) BREMSEVIRKNING RAPPORTERET AF (<i>luftfartøjstype</i>) KLOKKEN (<i>tidspunkt</i>) GOD (eller GOD TIL MIDDEL, eller MIDDEL, eller MIDDEL TIL DÅRLIG, eller DÅRLIG);	√	√
h) TAXIWAY (<i>identification of taxiway</i>) WET [or STANDING WATER, or SNOW REMOVED (<i>length and width as applicable</i>), or CHEMICALLY TREATED, or COVERED WITH PATCHES OF DRY SNOW (or WET SNOW, or COMPACTED SNOW, or SLUSH, or FROZEN SLUSH, or ICE, or WET ICE, or ICE UNDERNEATH, or ICE AND SNOW, or SNOWDRIFTS, or FROZEN RUTS AND RIDGES or LOOSE SAND)];	h) RULLEVEJ (<i>rullevejsidentifikation</i>) VÅD [eller STÅENDE VAND, eller SNE FJERNET (<i>længde og bredde af ryddet område</i>), eller KEMISK BEHANDLET, eller DÆKKET AF PLETTER AF TØR SNE (eller VÅD SNE, eller SAMMENPRESSET SNE, eller SNESJAP, eller FROSSEN SNESJAP, eller IS, eller VÅD IS, eller UNDERLIGGENDE IS, eller IS OG SNE, eller SNEDRIVER, eller FROSNE SPOR OG KAMME eller 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>).	√	√

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

... 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>);	√	☐
... to report when severe)* UNABLE RVSM DUE TURBULENCE; turbulence affects the capability of an aircraft to maintain the height-keeping requirements for RVSM	*	
... to report that the)* UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT; equipment of an aircraft has degraded below minimum aviation system performance standards	*	
... 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	√	☐
... 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	√	☐
...to report ability to resumei)* READY TO RESUME RVSM. RVSM operations after an equipment or weather- related contingency	*	

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

‘*’ Denotes pilot transmission.		
1.1.15 RNAV ...RNAV arrival ora)* UNABLE (<i>designator</i>) DEPARTURE [<i>or</i> departure procedure cannotARRIVAL] DUE RNAV TYPE; be accepted by the pilot ...pilot is unable to complyb)* UNABLE (<i>designator</i>) DEPARTURE [<i>or</i> with an assigned terminalARRIVAL] (<i>reasons</i>); area procedure ...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 ...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 ...confirmation whether ae) ADVISE IF ABLE (<i>designator</i>) specific RNAV arrival orDEPARTURE [<i>or</i> ARRIVAL]; departure procedure can be accepted ...informing ATC of RNAVf)* (<i>aircraft call sign</i>) UNABLE RNAV DUE degradation or failureEQUIPMENT;	1.1.15 <i>Ikke relevant for dansksproget kommunikation</i> RNAV	* * √ ☐ √ ☐ √ ☐ *

...informing ATC of nog)* (<i>aircraft call sign</i>) NEGATIVE RNAV; RNAV capability <i>‘*’ Denotes pilot transmission.</i>			*
1.1.16 Degradation of aircraft navigation performance * UNABLE RNP (<i>specify type</i>) (or RNAV) [DUE TO (<i>reason e.g. LOSS OF RAIM or RAIM ALERT</i>)]. <i>‘*’ Denotes pilot transmission.</i>	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 a) (<i>name of unit</i>) CLEARS (<i>aircraft call sign</i>); b) (<i>aircraft call sign</i>) CLEARED TO; c) RECLEARED (<i>amended clearance details</i>) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED];	1.2.1 Udstedelse af klareringer a) (<i>enhedens navn</i>) KLARERER (<i>luftfartøjets kaldesignal</i>); b) (<i>luftfartøjets kaldesignal</i>) KLARERET TIL; c) ÆNDRET KLARERING (<i>detaljerede ændringer</i>) [RESTERENDE KLARERING UÆNDRET];	√ ☐ √ ☐ √ ☐	

d) RECLEARED (<i>amended route portion</i>) TO (<i>significant point of original route</i>) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED]; e) ENTER CONTROLLED AIRSPACE (<i>or</i> CONTROL ZONE) [VIA (<i>significant point or route</i>)] AT (<i>level</i>) [AT (<i>time</i>)]; f) LEAVE CONTROLLED AIRSPACE (<i>or</i> CONTROL ZONE) [VIA (<i>significant point or route</i>)] AT (<i>level</i>) (<i>or</i> CLIMBING TO (<i>level</i>), <i>or</i> DESCENDING TO (<i>level</i>)); g) JOIN (<i>specify</i>) AT (<i>significant point</i>) AT (<i>level</i>) [AT (<i>time</i>)].	d) ÆNDRET KLARERING (<i>ændret ruteafsnit</i>) TIL (<i>betydningsfuldt punkt på den oprindelige rute</i>) [RESTERENDE KLARERING UÆNDRET]; e) FLYV IND I KONTROLLERET LUFTRUM (<i>eller</i> KONTROLZONEN) [VIA (<i>betydningsfuldt punkt eller rute</i>)] I (<i>højde</i>) [KLOKKEN (<i>tidspunkt</i>)]; f) FORLAD KONTROLLERET LUFTRUM (<i>eller</i> KONTROLZONEN) [VIA (<i>betydningsfuldt punkt eller rute</i>)] I (<i>højde</i>) (<i>eller</i> STIGENDE TIL (<i>højde</i>), <i>eller</i> UNDER NEDGANG TIL (<i>højde</i>)); g) TILSLUT DIG (<i>specificér</i>) VED (<i>betydningsfuldt punkt</i>) I (<i>højde</i>) [KLOKKEN (<i>tidspunkt</i>)].	√ ☐ √ ☐ √ ☐ √ ☐
1.2.2 Indication of route and clearance limit a) FROM (<i>location</i>) TO (<i>location</i>); b) TO (<i>location</i>), <i>followed as necessary by:</i> 1) DIRECT;	1.2.2 Angivelse af rute og klareringsgrænse a) FRA (<i>sted</i>) TIL (<i>sted</i>); b) TIL (<i>sted</i>), <i>efterfulgt om nødvendigt af:</i> 1) DIREKTE;	√ ☐ √ ☐ √ ☐

2) VIA (route and/or significant points); <i>Note: Conditions associated with the use of this phrase are in ICAO SERA. 8015(d)(3) and in ATS. TR. 235(b)(3) of and GM1 ATS. TR. 235(b)(3)(i) to Regulation (EU) 2017/373</i> <i>ICAO PANS-ATM, pt. 4.5.7.2.</i> 4) VIA (distance) DME ARC (direction) OF (name of DME station); c) (route) NOT AVAILABLE DUE (reason) ALTERNATIVE[S] IS/ARE (routes) ADVISE.	2) VIA (rute og/eller betydningsfulde punkter); <i>Note: Forhold der vedrører brug af denne fraseologi fremgår af this phrase are in SERA. 8015(d)(3) and in ATS. TR. 235(b)(3) of and GM1 ATS. TR. 235(b)(3)(i) to Regulation (EU) 2017/373</i> <i>SERA. 8015(d)(3) og af ATS. TR. 235(b)(3) og GM1 ATS. TR. 235</i> <i>(b)(3)(i) til ATM/ANS-forordningen og BL 7-5.</i> 3) FLYVEPLANENS RUTE; 4) VIA (distance) DME ARC (retning) FRA (DME stationens navn); c) (route) IKKE MULIG (grundet) ALTERNATIVE[R] ER (rute) ANGIV VALG.	√ ☐ √ ☐ √ ☐ √ ☐
1.2.3 Maintenance of specified levels <i>Note: The term “MAINTAIN” is not to be used in lieu of “DESCEND” or “CLIMB” when instructing an aircraft to change level.</i> a) MAINTAIN (level) [TO (significant point)];	1.2.3 Forblive i specifikke højder <i>Note: “FORBLIV I” erstatter ikke anvendelsen af “GÅ NED TIL” eller “STIG TIL” når et luftfartøj instrueres om at ændre højde.</i> a) FORBLIV I (højde) [INDTIL (betydningsfuldt punkt)];	<i>Note: “FORBLIV I” erstatter ikke</i> √ ☐

b) MAINTAIN (<i>level</i>) UNTIL PASSING (<i>significant point or</i>); c) MAINTAIN (<i>level</i>) UNTIL (<i>minutes</i>) AFTER PASSING (<i>significant point</i>); d) MAINTAIN (<i>level</i>) UNTIL (<i>time</i>); e) MAINTAIN (<i>level</i>) UNTIL ADVISED BY (<i>name of unit</i>); f) MAINTAIN (<i>level</i>) UNTIL FURTHER ADVISED; g) MAINTAIN (<i>level</i>) WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE; h) MAINTAIN BLOCK (<i>level</i>) TO (<i>level</i>).	b) FORBLIV I (<i>højde</i>) INDTIL PASSAGE AF (<i>betydningsfuldt punkt</i>); c) FORBLIV I (<i>højde</i>) INDTIL (<i>antal minutter</i>) EFTER PASSAGE AF (<i>betydningsfuldt punkt</i>); d) FORBLIV I (<i>højde</i>) INDTIL (<i>tidspunkt</i>); e) FORBLIV I (<i>højde</i>) INDTIL ANGIVET AF (<i>enhedens navn</i>); f) FORBLIV I (<i>højde</i>) INDTIL NÆRMERE ANGIVET; g) FORBLIV I (<i>højde</i>) I KONTROLLERET LUFTRUM; h) FORBLIV I BLOK (<i>højde</i>) TIL (<i>højde</i>).	√ ☐ √ ☐ √ ☐ √ ☐ √ ☐ √ ☐ √ ☐
1.2.4 Specification of cruising levels a) CROSS (<i>significant point</i>) AT (<i>or ABOVE, or BELOW</i>) (<i>level</i>); b) CROSS (<i>significant point</i>) AT (<i>time</i>) OR LATER (<i>or BEFORE</i>) AT (<i>level</i>); c) CRUISE CLIMB BETWEEN (<i>levels</i>) (<i>or ABOVE</i>) (<i>level</i>);	1.2.4 Angivelse af marchhøjder a) KRYDS (<i>betydningsfuldt punkt</i>) I (<i>eller OVER, eller UNDER</i>) (<i>højde</i>); b) KRYDS (<i>betydningsfuldt punkt</i>) KLOKKEN (<i>tidspunkt</i>) ELLER SENERE (<i>eller FØR</i>) I (<i>højde</i>); c) MARCHSTIGNING MELLEM (<i>højder</i>) (<i>eller OVER</i>) (<i>højde</i>);	√ ☐ √ ☐ √ ☐

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

		(kaldesignal) ADVISER OM INTENTIONER.		
1.2.8	1.2.8 Adskillelsesinstruktioner			
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)];	√	☐	
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>));	√	☐	
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>)];	√	☐	
d) DO NOT EXCEED MACH (<i>number</i>);	d) OVERSKRID IKKE MACH (<i>nummer</i>);	√	☐	
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];	√	☐	
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;	√	☐	

h)* ESTABLISHED ON THE TRACK; <i>Note: When used to apply a lateral VOR/ GNSS separation</i> i) CONFIRM ZERO OFFSET; j)* AFFIRM ZERO OFFSET. <i>confirmation of zero offset is required.</i> <i>‘*’ Denotes pilot transmission.</i>	h)* ETABLERET PÅ FLYVEVEJEN; i) BEKRÆFT INGEN OFFSET; j)* BEKRÆFTER, INGEN OFFSET. <i>‘*’ Angiver pilot-transmission.</i>	* √ *
1.2.9 Instructions associated with flying a track (offset), parallel to the cleared route a) ADVISE IF ABLE TO PROCEED PARALLEL OFFSET; b) PROCEED OFFSET (<i>distance</i>) RIGHT/ LEFT OF (<i>route</i>) (<i>track</i>) [CENTRE LINE] [AT (<i>significant point or time</i>)] [UNTIL (<i>significant point or time</i>)]; c) CANCEL OFFSET (<i>instructions to rejoin cleared flight route or other information</i>).	1.2.9 <i>Ikke relevant for dansksproget kommunikation</i> Instruktioner i tilknytning til at flyve en beholden kurs (offset), parallelt med den klarerede rute	√ √ √
1.2.10 Relaying clearances, instructions and information	1.2.10 Videregivelse af klareringer, instruktioner og informationer	

a) (ATC unit) CLEARS (or INSTRUCTS) (or INFORMS) (details of the clearance, instructions or information); ...confirmation or otherwise b) [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)].	a) (ATC enhed) KLARERER (eller INSTRUERER) (eller INFORMERER) (detaljeret klarering, instruktion eller information); b) [DET ER] KORREKT (eller NEJ) [JEG GENTAGER (ATC enhed) KLARERER (eller INSTRUERER) (klareringens eller instruktionens detaljer)].	√ √	√ √
1.3 Arrival and departure air traffic services 1.3.1 Departure instructions 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)]; b) AFTER REACHING (or PASSING) (level or significant point) (instructions); c) TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (three digits) TO (level) [TO INTERCEPT (track, route, airway, etc.)];	1.3 Ind- og udflyvning lufttrafiktjeneste 1.3.1 Udflyvningsinstruktioner <i>Enkelte af de engelske fraseologier er udeladt, da de ikke er relevante ifm. dansksproget kommunikation</i> 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)]; b) EFTER DU NÅR (eller PASSAGE AF) (højde eller betydningsfuldt punkt) (instruktioner); c) DREJ TIL HØJRE (eller VENSTRE) KURS (tre cifre) INDTIL (højde) [FOR AT FØLGE (flyvevej, rute, luftvej osv.)];	√ √	□ □

d) <i>(standard departure name and number)</i> DEPARTURE; e) TRACK <i>(three digits)</i> DEGREES [MAGNETIC <i>(or TRUE)</i>] TO <i>(or FROM)</i> <i>(significant point)</i> (UNTIL <i>(time)</i>, or REACHING <i>(fix or significant point or level)</i>) [BEFORE PROCEEDING ON COURSE]; Note: Conditions associated with the use of this phrase are in ICAO PANS-ATM, pt. 4.5.7.2. f) CLEARED <i>(designation)</i> DEPARTURE;	d) <i>(standard udflyvning navn og nummer)</i> DEPARTURE;	√	☐
	e) TRACK <i>(tre cifre)</i> GRADER [MAGNETISK <i>(eller SAND)</i>] INDTIL <i>(eller FRA)</i> <i>(betydningsfuldt punkt)</i> (INDTIL <i>(tidspunkt)</i>, eller DU NÅR <i>(betydningsfuldt punkt eller højde)</i>) [FØR DU FORTSÆTTER PÅ KURS];	√	☐
		√	☐

...clearance to proceed) CLEARED DIRECT (<i>waypoint</i>), CLIMB direct with advance notice TO (<i>level</i>), EXPECT TO REJOIN SID [(<i>SID</i> of a future instruction to <i>designator</i>)] [AT (<i>waypoint</i>)], rejoin the SID <i>then</i> REJOIN SID [(<i>SID designator</i>)] [AT (<i>waypoint</i>)] h) CLEARED DIRECT (<i>waypoint</i>), CLIMB TO (<i>level</i>), <i>then</i> REJOIN SID (<i>SID designator</i>) AT (<i>waypoint</i>).		√ ☐ √ ☐
1.3.2 Approach instructions	1.3.2 Indflyvnings instruktioner <i>Enkelte af de engelske fraseologier er udeladt, da de ikke er relevante ifm. dansksproget kommunikation</i>	

<i>Note: Conditions associated</i>a) CLEARED (<i>designation</i>) ARRIVAL; <i>with the use of this phrase</i> <i>are in ICAO PANS-ATM,</i> <i>pt. 4.5.7.2.</i> b) CLEARED TO (<i>clearance limit</i>) (<i>designation</i>); c) CLEARED (<i>or PROCEED</i>) (<i>details of</i> <i>route to be followed</i>);	√ ☐ b) KLARERET TIL (<i>klareringsgrænse</i>) (<i>designator</i>); c) KLARERET (<i>eller FORTSÆT</i>) (<i>detaljeret rutebeskrivelse</i>); √ ☐
---	--

...clearance to proceedd) CLEARED DIRECT (<i>waypoint</i>), direct with advance noticeDESCEND TO (<i>level</i>), EXPECT TO REJOIN of a future instruction toSTAR [(<i>STAR designator</i>)] AT (<i>waypoint</i>); rejoin the STAR		√ ☐
<i>then</i>		√ ☐
REJOIN STAR [(<i>STAR designator</i>)] [AT (<i>waypoint</i>)];		√ ☐
e) CLEARED DIRECT (<i>waypoint</i>), DESCEND TO (<i>level</i>),		√ ☐
<i>then</i>		
REJOIN STAR (<i>STAR designator</i>) AT (<i>waypoint</i>);	f) KLARERET FOR (<i>anflyvningstype</i>) ANFLYVNING [BANE (<i>nummer</i>)];	
f) CLEARED (<i>type of approach</i>) APPROACH [RUNWAY (<i>number</i>)];		
<i>Note: The instrument approach procedure identification in the aeronautical chart is used to specify the type of approach. Where the identification uses a parenthetical suffix to include exceptional</i>	<i>Note: Betegnelsen af g) KLARERET FOR (<i>anflyvningstype</i>) instrumentindflyvnings-procedurerBANE (<i>nummer</i>) EFTERFULGT AF i AIP'ens kortmaterialeCIRCLING TIL BANE (<i>nummer</i>); benyttes til at specificere indflyvningstypen. Når der til betegnelsen af instrumentindflyvnings-proceduren er tilknyttet en parentes for at beskrive særlige forhold, som</i>	√ ☐

conditions, e.g. '(LNAV/VNAV only)' or '(AR)' etc., the text in the parentheses does not form part of the ATC clearance.

- h) CLEARED APPROACH [RUNWAY (number)];
- i) COMMENCE APPROACH AT (time);
- j)* REQUEST STRAIGHT-IN [(type of approach)] APPROACH [RUNWAY (number)];
- k) CLEARED STRAIGHT-IN [(type of approach)] APPROACH [RUNWAY (number)];
- l) REPORT VISUAL;
- m) REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT;
- ... when a pilot requests an)* REQUEST VISUAL APPROACH; visual approach
- o) CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number);

eksempelvis "(LNAV/VNAV only)" eller "(AR)" osv., er teksten i parenteser ikke indeholdt i klareringen.

- h) KLARERET FOR ANFLYVNING BANE (nummer);
- i) PÅBEGYND ANFLYVNING KLOKKEN (tidspunkt);
- j)* ANMODER OM DIREKTE (anflyvningsstype) ANFLYVNING [BANE (nummer)];
- k) TILLADT AT FORETAGE DIREKTE [(anflyvningsstype)] ANFLYVNING [BANE (nummer)];
- l) RAPPORTER VISUEL;
- m) RAPPORTER BANEN (eller BANELYS) I SIGTE;

√ □

√ □

*

√ □

√ □

*

√ □

... to request if a pilotp) ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL is able to accept a visualAPPROACH RUNWAY (number); approach		√	☐
...in case of successiveq) CLEARED VISUAL APPROACH visual approaches –whenRUNWAY (number), MAINTAIN OWN the pilot of a succeedingSEPARATION FROM PRECEDING (aircraft aircraft has reported thetype and wake turbulence category preceding aircraft in sightas appropriate) [CAUTION WAKE TURBULENCE];		√	☐
r) REPORT (significant point) [OUTBOUND, or INBOUND];	r) RAPPORTER (betydningsfuldt punkt) [OUTBOUND, eller INBOUND];	√	☐
s) REPORT COMMENCING PROCEDURE TURN;	s) RAPPORTER NÅR DU PÅBEGYNDER PROCEDUREDREJ;	√	☐
t)* REQUEST VMC DESCENT;	t)* ANMODER OM VMC NEDGANG;	*	
u) MAINTAIN OWN SEPARATION;	u) HOLD SELV ADSKILLELSE;	√	☐
v) MAINTAIN VMC;	v) FORBLIV VMC.	√	☐
	‘*’ Angiver pilot-transmission.		
x) ARE YOU FAMILIAR WITH (name) APPROACH PROCEDURE;		√	☐
y)* REQUEST (type of approach) APPROACH [RUNWAY (number)];		*	

‘*’ Denotes pilot transmission.		
1.3.3 Holding clearances ...visuala) HOLD VISUAL [OVER] (<i>position</i>), (<i>or</i>) BETWEEN (<i>two prominent landmarks</i>)); ... published holdingb) CLEARED (<i>or</i> PROCEED) TO procedure over a(<i>significant point, name of facility or fix</i>) [MAINTAIN (<i>or</i> CLIMB facility or a fixor DESCEND TO)] (<i>level</i>) [HOLD [(<i>direction</i>)] AS PUBLISHED] EXPECT APPROACH CLEARANCE (<i>or</i> FURTHER CLEARANCE) AT (<i>time</i>); c)* REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS; ...when a detailed holdingd) CLEARED (<i>or</i> PROCEED) TO clearance is required(<i>significant point, name of facility or fix</i>) [MAINTAIN (<i>or</i> CLIMB <i>or</i> DESCEND TO)] (<i>level</i>) HOLD [(<i>direction</i>)] [(<i>specified</i>) RADIAL, COURSE, INBOUND TRACK (<i>three digits</i>) DEGREES] [RIGHT (<i>or</i> LEFT) HAND PATTERN] [OUTBOUND	1.3.3 Venteflyvning ...visuela) VENT VISUELT [OVER] (<i>position</i>), (<i>eller</i> MELLEM (<i>to genkendelige landemærker</i>)); ...publiceret venteprocedure overb) KLARERET (<i>eller</i> FORTSÆT) et hjælpemiddel eller et fixTIL (<i>betydningsfuldt punkt, navn på hjælpemiddel eller fix</i>) [FORBLIV I (<i>eller</i> STIG <i>eller</i> GÅ NED TIL)] (<i>højde</i>) [VENT [(<i>retning</i>)] SOM PUBLICERET] FORVENT INDFLYVNINGSKLARERING (<i>eller</i> YDERLIGERE KLARERING) KLOKKEN (<i>tidspunkt</i>); c)* ANMODER OM VENTEINSTRUKTIONER; ‘*’ Angiver pilot-transmission.	√ ☐ √ ☐ * √ ☐

TIME <i>(number)</i> MINUTES] EXPECT APPROACH CLEARANCE <i>(or FURTHER CLEARANCE)</i> AT <i>(time)</i> <i>(additional instructions, if necessary)</i>; e) CLEARED TO THE <i>(three digits)</i> RADIAL OF THE <i>(name)</i> VOR AT <i>(distance)</i> DME FIX [MAINTAIN <i>(or CLIMB or DESCEND TO)</i>] <i>(level)</i> HOLD <i>(direction)</i> [RIGHT <i>(or LEFT)</i> HAND PATTERN] [OUTBOUND TIME <i>(number)</i> MINUTES] EXPECT APPROACH CLEARANCE <i>(or FURTHER CLEARANCE)</i> AT <i>(time)</i> <i>(additional instructions, if necessary)</i>; f) CLEARED TO THE <i>(three digits)</i> RADIAL OF THE <i>(name)</i> VOR AT <i>(distance)</i> DME FIX [MAINTAIN <i>(or CLIMB or DESCEND TO)</i>] <i>(level)</i> HOLD BETWEEN <i>(distance)</i> AND <i>(distance)</i> DME [RIGHT <i>(or LEFT)</i> HAND PATTERN] EXPECT APPROACH CLEARANCE <i>(or FURTHER CLEARANCE)</i> AT <i>(time)</i> <i>(additional instructions, if necessary)</i>. ‘*’ Denotes pilot transmission.		√ □ √ □
1.3.4 Expected approach time a) NO DELAY EXPECTED;	1.3.4 Forventet anflyvningstid a) INGEN FORVENTET FORSINKELSE;	√ □

b) EXPECTED APPROACH TIME (<i>time</i>); c) REVISED EXPECTED APPROACH TIME (<i>time</i>); d) DELAY NOT DETERMINED (<i>reasons</i>).	b) FORVENTET INDFLYVNINGSTIDSPUNKT (<i>tidspunkt</i>); c) REVIDERET FORVENTET INDFLYVNINGSTIDSPUNKT (<i>tidspunkt</i>); d) FORSINKELSEN ER IKKE FASTSAT (<i>grundet</i>).	√ ☐ √ ☐ √ ☐
1.4 Phraseologies for use on and in the vicinity of the aerodrome	1.4 Fraseologier til brug på og i nærheden af flyvepladsen	
1.4.1 Identification of aircraft SHOW LANDING LIGHTS.	1.4.1 Identifikation af luftfartøjer TÆND LANDINGSLYSENE.	√ √
1.4.2 Acknowledgement by visual means a) ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS (<i>or</i> RUDDER); b) ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS; c) ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS.	1.4.2 Bekræftelse ved hjælp af visuelle signaler a) KVITTER VED AT BEVÆGE BALANCEKLAPPER (<i>eller</i> SIDEROR); b) KVITTER VED AT BEVÆGE VINGERNE; c) KVITTER VED AT BLINKE MED LANDINGSLYSENE.	√ √ √ √ √ √

1.4.3 Starting procedures ... to request permission to start engines)* <i>[aircraft location]</i> REQUEST START UP; b)* <i>[aircraft location]</i> REQUEST START UP, INFORMATION (<i>ATIS identification</i>); ... ATC response) START UP APPROVED; d) START UP AT (<i>time</i>); e) EXPECT START UP AT (<i>time</i>); f) START UP AT OWN DISCRETION; g) EXPECT DEPARTURE (<i>time</i>) START UP AT OWN DISCRETION. ‘*’ Denotes pilot transmission.	1.4.3 Opstartsprocedurer ...at anmode om tilladelse til at starte motorerne)* <i>[luftfartøjets position]</i> ANMODER OM START OP; b)* <i>[luftfartøjets position]</i> ANMODER OM START OP, INFORMATION (<i>ATIS identifikationsbogstav</i>); ...ATC svar) START OP GODKENDT; d) START OP KLOKKEN (<i>tidspunkt</i>); e) FORVENT START OP KLOKKEN (<i>tidspunkt</i>); f) START OP EFTER EGET SKØN; g) FORVENT AFGANG (<i>tidspunkt</i>) START OP EFTER EGET SKØN. ‘*’ Angiver pilot-transmission.	* * √ √ √ √ √ √ √	□ □ □ □ □ □ □ □
1.4.4 Pushback procedures	1.4.4 Skubbeprocedurer		

... aircraft requesta)* [<i>aircraft location</i>] REQUEST PUSH BACK; ...ATC responseb) PUSHBACK APPROVED; c) STAND BY; d) PUSHBACK AT OWN DISCRETION; e) EXPECT (<i>number</i>) MINUTES DELAY DUE (<i>reason</i>). ‘*’ Denotes pilot transmission.	...luftfartøj anmodninga)* [<i>luftfartøjets position</i>] ANMODER OM AT SKUBBE; ...ATC svarb) DU MÅ SKUBBE; c) VENT JEG KALDER TILBAGE; d) SKUB EFTER EGET SKØN; e) FORVENT (<i>antal</i>) MINUTTERS FORSINKELSE PÅ GRUND AF (<i>grundet</i>). ‘*’ Angiver pilot-transmission.	* √ ☐ √ ☐ √ ☐ √ ☐
1.4.5 Towing procedures a)† REQUEST TOW [<i>company name</i>] (<i>aircraft type</i>) FROM (<i>location</i>) TO (<i>location</i>); ...ATC/AFIS responseb) TOW APPROVED VIA (<i>specific routing to be followed</i>); c) HOLD POSITION; d) STAND BY.	1.4.5 Bugseringsprocedurer a)† ANMODER OM BUGSERING AF [<i>selskabets navn</i>] (<i>luftfartøjstype</i>) FRA (<i>position</i>) TIL (<i>position</i>); ...ATC/AFIS svarb) BUGSERING GODKENDT VIA (<i>specifik rute at følge</i>); c) HOLD POSITIONEN; d) VENT JEG KALDER TILBAGE.	† † √ √ √ √ √ √

<i>‘†’ Denotes transmission from aircraft/tow vehicle combination.</i>	<i>‘†’ Angiver transmission fra kombinationen luftfartøj/bugserende køretøj.</i>		
1.4.6 To request time check and/or aerodrome data for departure a)* REQUEST TIME CHECK; b) TIME (time); ...when no ATIS broadcast)* REQUEST DEPARTURE is availableINFORMATION; <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> 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)]. <i>‘*’ Denotes pilot transmission.</i>	1.4.6 At anmode om korrekt tid og/ eller flyvepladsdata i forbindelse med afgang a)* ANMODER OM KLOKKESLÆT; b) KLOKKEN ER (tidspunkt); ...når ingen ATIS-udsendelse etc)* ANMODER OM tilgængeligAFGANGSINFORMATIONER; <i>Note: Hvis flere sigtbarheds- og RVR-observationer er til rådighed, og hastighed skal de der er repræsentative for roll-out/stop end zonen anvendes.</i> 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)]. <i>‘*’ Angiver pilot-transmission.</i>	* √ √ * √ √	
1.4.7 Taxi procedures ... for departurea)* [aircraft type] [wake turbulence category if “super” or “heavy”] [aircraft location] REQUEST TAXI [intentions];	1.4.7 Taxi-procedurer ...i forbindelse med afganga)* [luftfartøjstype] [wake turbulens kategori hvis ”super” eller ”heavy”]	*	

b)* <i>[aircraft type] [wake turbulence category if “super” or “heavy”] [aircraft location] (flight rules) TO (aerodrome of destination) REQUEST TAXI [intentions];</i> c) TAXI TO HOLDING POINT <i>[number]</i> RUNWAY <i>(number)</i> [HOLD SHORT OF RUNWAY <i>(number)</i> (or CROSS RUNWAY <i>(number)</i>)] [TIME <i>(time)</i>]; ...where detailed taxid)* <i>[aircraft type] [wake turbulence category if “super” or “heavy”] (aircraft instructions are requiredlocation) REQUEST DETAILED TAXI INSTRUCTIONS;</i> 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>)]; ...where aerodromef) TAXI TO HOLDING POINT <i>[number]</i> information is not available<i>(followed by aerodrome information as from an alternative sourceapplicable)</i> [TIME <i>(time)</i>]; such as ATIS g) TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND) LEFT (or RIGHT); h) TAXI VIA <i>(identification of taxiway)</i>;	(<i>luftfartøjets placering</i>) ANMODER OM TAXI [<i>intentioner</i>]; b)* [<i>luftfartøjstype</i>] [<i>wake turbulens kategori hvis ”super” eller “heavy”</i>] (<i>luftfartøjets placering</i>) (<i>flyveregler</i>) TIL (<i>bestemmelsessted</i>) ANMODER OM TAXI [<i>intentioner</i>]; c) TAXI TIL STOPLINJE [<i>nummer</i>] BANE (<i>nummer</i>) [HOLD FØR BANE (<i>nummer</i>)] (eller KRYDS BANE (<i>nummer</i>)) [KLOKKEN ER (<i>tidspunkt</i>)]; ...når detaljeret taxivejledningd)* [<i>luftfartøjstype</i>] [<i>wake turbulens ønskeskategori hvis ”super” eller “heavy”</i>] (<i>luftfartøjets placering</i>) ANMODER OM TAXIVEJLEDNING; 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>))]; ...når flyvepladsinformationerf) TAXI TIL STOPLINJE [<i>nummer</i>] ikke er tilgængelige fra en(<i>passende flyvepladsinformationer</i>) alternativ kilde så som ATIS[KLOKKEN ER (<i>tidspunkt</i>)]; g) TAG (eller DREJ) FØRSTE (eller ANDEN) TIL VENSTRE (eller HØJRE); h) TAXI VIA (<i>rullevajsidentifikation</i>);	* √ □ * √ □ √ □ √ □ √ □ √ □
--	---	---

i) TAXI VIA RUNWAY (<i>number</i>);	i) TAXI VIA BANE (<i>nummer</i>);	√	☐
j) TAXI TO TERMINAL (<i>or other location e.g. GENERAL AVIATION AREA</i>) [STAND (<i>number</i>)];	j) TAXI TIL TERMINALEN (<i>eller anden stedangivelse f.eks. GENERAL AVIAITON OMRÅDET</i>) [STANDPLADS (<i>nummer</i>)];	√	☐
... for helicopter operationsk)* REQUEST AIR-TAXIING FROM (<i>or VIA</i>) TO (<i>location or routing as appropriate</i>);	...for helikopteroperationerk)* ANMODER OM AIR-TAXI FRA (<i>eller VIA</i>) TIL (<i>sted eller rute</i>);	*	
l) 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>)];	l) AIR-TAXI TIL (<i>eller VIA</i>) (<i>sted eller rute</i>) [ADVARSEL (<i>støv, høj snefygning, løse objekter, kørende lette luftfartøjer, personer osv.</i>)];	√	☐
m) AIR TAXI VIA (<i>direct, as requested, or specified route</i>) TO (<i>location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway</i>) AVOID (<i>aircraft or vehicles or personnel</i>);	m) AIR-TAXI VIA (<i>direkte, som anmodet, eller specificeret rute</i>) TIL (<i>sted, heliport, operations- eller trafikområdet, aktiv eller ikke-aktiv bane</i>) UNDGA (<i>luftfartøj eller køretøjer eller personer</i>);	√	☐
...after landingn)* REQUEST BACKTRACK	...efter landingn)* ANMODER OM BACKTRACK;	*	
o) BACKTRACK APPROVED;	o) BACKTRACK GODKENDT;	√	☐
p) BACKTRACK RUNWAY (<i>number</i>);	p) BACKTRACK BANE (<i>nummer</i>);	√	☐
...generalq)* [<i>aircraft location</i>] REQUEST TAXI TO (<i>destination on aerodrome</i>);	...genereltq)* [<i>luftfartøjets placering</i>] ANMODER OM TAXI TIL (<i>sted på flyvepladsen</i>);	*	
r) TAXI STRAIGHT AHEAD;	r) TAXI LIGE UD;	√	☐

s) TAXI WITH CAUTION;	s) TAXI MED FORSIGTIGHED;	√	☐
t) GIVE WAY TO (<i>description and position of other aircraft</i>);	t) HOLD TILBAGE FOR (<i>beskrivelse og position af andet luftfartøj</i>);	√	☐
u)* GIVING WAY TO (<i>traffic</i>);	u)* HOLDER TILBAGE FOR (<i>trafik</i>);	*	
v)* TRAFFIC (<i>or type of aircraft</i>) IN SIGHT;	v)* TRAFIKKEN (<i>eller luftfartøjstype</i>) I SIGTE;	*	
w) TAXI INTO HOLDING BAY;	w) TAXI IND PÅ OPVARMNINGSOMRÅDE (<i>specifik angivelse af område</i>);	√	☐
x) FOLLOW (<i>description of other aircraft or vehicle</i>);	x) FØLG (<i>beskrivelse af andet luftfartøj eller køretøj</i>);	√	☐
y) VACATE RUNWAY;	y) FORLAD BANEN;	√	☐
z)* RUNWAY VACATED;	z)* HAR FORLADT BANEN;	*	
aa) EXPEDITE TAXI [<i>reason</i>];	aa) TAXI HURTIGERE [<i>grundet</i>];	√	☐
bb)* EXPEDITING;	bb)* TAXIER HURTIGERE;	*	
cc) [CAUTION] TAXI SLOWER [<i>reason</i>];	cc) TAXI LANGSOMMERE [<i>grundet</i>];	√	☐
dd)* SLOWING DOWN.	dd)* TAXIER LANGSOMMERE.	*	

‘*’ Denotes pilot transmission. ‘*’ Denotes pilot transmission.		
1.4.8 Holding (on ground) a)¹⁾ HOLD (<i>direction</i>) OF (<i>position, runway number, etc.</i>); <i>For a), b), c) and d) - see note ¹⁾</i> b)¹⁾ HOLD POSITION; c)¹⁾ HOLD (<i>distance</i>) FROM (<i>position</i>);	1.4.8 Holde (på jorden) a)¹⁾ HOLD (<i>retning</i>) FOR (<i>position, bane nummer, osv.</i>); <i>For a), b), c) og d) - se note ¹⁾</i> b)¹⁾ HOLD POSITIONEN; c)¹⁾ HOLD (<i>distance</i>) FRA (<i>position</i>);	√ □ √ □ √ □
...to hold not closer to ad)¹⁾ HOLD SHORT OF (<i>position</i>); runway than specified e)* HOLDING; f)* HOLDING SHORT. ¹⁾ Requires specific acknowledgement from the pilot. ‘*’ Denotes pilot transmission. The procedure words ROGER and WILCO are insufficient	... at holde ikke tættere på en bane d)¹⁾ HOLD FØR (<i>position</i>); end angivet e)* HOLDER; f)* HOLDER FØR. ¹⁾ Kræver særlig kvittering fra piloten. ‘*’ Angiver pilot-transmission. Procedureordene FORSTÅET og WILCO er utilstrækkelig kvittering på instruktionerne	√ □ * *

<i>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>	<i>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>	
1.4.9 To cross a runway a)* REQUEST CROSS RUNWAY (<i>number</i>); <i>Note: If the control tower is unable to see the crossing aircraft (e.g. night, low visibility, etc.), the instruction should always be accompanied by a request to report when the aircraft has vacated the runway.</i> b) CROSS RUNWAY (<i>number</i>) [REPORT VACATED]; c) EXPEDITE CROSSING RUNWAY (<i>number</i>) TRAFFIC (<i>aircraft type</i>) (<i>distance</i>) MILES (or KILOMETRES) FINAL; d) TAXI TO HOLDING POINT [<i>number</i>] [RUNWAY (<i>number</i>)] VIA (<i>specific route to be followed</i>), [HOLD SHORT OF RUNWAY (<i>number</i>)] or [CROSS RUNWAY (<i>number</i>)]; e) REPORT RUNWAY (<i>number</i>) VACATED;	1.4.9 At krydse en bane a)* ANMODER OM AT KRYDSE BANE (<i>nummer</i>); <i>Note: Hvis tårnet ikke er i stand til at se det krydsende luftfartøj (pga. nat, lav sigtbarhed, osv.), skal instruktionen altid indeholde en anmodning om at rapportere når luftfartøjet er fri af banen.</i> b) KRYDS BANE (<i>nummer</i>) [RAPPORTER NÅR DU ER FRI AF BANEN]; c) KRYDS BANE (<i>nummer</i>) HURTIGT, TRAFIK (<i>luftfartøjstype</i>) (<i>afstand</i>) MIL (eller KILOMETER) FINALE; d) TAXI TIL STOPLINJE [<i>nummer</i>] [BANE (<i>nummer</i>)] VIA (<i>specifik rute</i>), [HOLD FØR BANE (<i>nummer</i>) eller KRYDS BANE (<i>nummer</i>)]; e) RAPPORTER FRI AF BANE (<i>nummer</i>);	* √ ☐ √ ☐ √ ☐ √ √

<i>Note: - The pilot will, when requested, report "RUNWAY VACATED" when the entire aircraft is beyond the relevant runway-holding position.</i> f)* RUNWAY VACATED. <i>'*' Denotes pilot transmission.</i>	<i>Note: Piloten vil, efter anmodning, rapportere "FRI AF BANEN" når hele luftfartøjet har passeret den relevante venteposition.</i> f)* FRI AF BANEN. <i>'*' Angiver pilot-transmission.</i>	*
1.4.10 Preparation for take-off a) UNABLE TO ISSUE (<i>designator</i>) DEPARTURE (<i>reasons</i>); b) REPORT WHEN READY [FOR DEPARTURE]; c) ARE YOU READY [FOR DEPARTURE]? ; d) ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE? ; e)* READY; ... clearance to enter runwayf) LINE UP [AND WAIT]; and await take-off clearance g)¹⁾ LINE UP RUNWAY (<i>number</i>); h) LINE UP. BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE;	1.4.10 Forberedelse til start a) IKKE I STAND TIL AT UDSTEDE (<i>betegnelse</i>) UDFLYVNING (<i>grundet</i>); b) RAPPORTER KLAR [TIL AFGANG]; c) ER DU KLAR [TIL AFGANG]? ; d) ER DU KLAR TIL ØJEBLIKKELIG AFGANG? ; e)* KLAR; ...klarering til at køre på banen ogf) TAXI IND PÅ BANEN [OG VENT]; afvente starttilladelse g)¹⁾ TAXI IND PÅ BANE (<i>nummer</i>); h) TAXI IND PÅ BANEN OG VÆR KLAR TIL ØJEBLIKKELIG AFGANG;	√ ☐ √ ☐ √ ☐ √ ☐ * √ ☐ √ ☐ √ ☐

... conditional clearance <i>ei</i>) (<i>condition</i>) LINE UP (<i>brief reiteration of the condition</i>);	...betinget klarering <i>gi</i>) (<i>betingelse</i>) TAXI IND PÅ BANEN (<i>kort gentagelse af betingelsen</i>);	√	☐
... acknowledgement of <i>aj</i>)* (<i>condition</i>) LINING UP (<i>brief reiteration of conditional clearance of the condition</i>);	...kvittering på en betinget <i>gj</i>)* (<i>betingelse</i>) TAXIER IND PÅ BANEN klarering(<i>kort gentagelse af betingelsen</i>);	*	
... confirmation or otherwise <i>ek</i>) [THAT IS] CORRECT (<i>or</i> NEGATIVE [I of the readback of a SAY AGAIN] (<i>as appropriate</i>)). conditional clearance	...bekræftelse eller andet af <i>fk</i>) KORREKT (<i>eller</i> NEGATIV [JEG tilbagelæsningen af en betinget GENTAGER] (<i>alt efter tilfældet</i>)). klarering	√	☐
...request for departure <i>el</i>)* REQUEST DEPARTURE FROM from an intersection take-off RUNWAY (<i>number</i>), INTERSECTION position(<i>designation or name of intersection</i>);	...anmodning om afgang fra en <i>l</i>)* ANMODER OM AFGANG FRA forskudt startposition BANE (<i>nummer</i>) (<i>angivelse af specifik position</i>);	*	
...approval of requested <i>dm</i>) APPROVED, TAXI TO departure from an HOLDING POINT RUNWAY (<i>number</i>), intersection take-off INTERSECTION (<i>designation or name of position intersection</i>);	...godkendelse af anmodning <i>gm</i>) GODKENDT, TAXI TIL STOPLINJE om afgang fra en forskudt BANE (<i>nummer</i>), (<i>angivelse af specifik startposition position</i>);	√	☐
...denial of requested <i>dn</i>) NEGATIVE, TAXI TO HOLDING POINT departure from an RUNWAY (<i>number</i>), INTERSECTION intersection take-off (<i>designation or name of intersection</i>); position	...afslag på anmodning om afgang <i>gn</i>) NEGATIV, TAXI TIL STOPLINJE fra en forskudt startposition BANE (<i>nummer</i>), (<i>angivelse af specifik position</i>);	√	☐
...ATC-initiated intersection <i>no</i>) ADVISE ABLE TO DEPART FROM take-off RUNWAY (<i>number</i>), INTERSECTION (<i>designation or name of intersection</i>);	...ATC-initieret afgang fra en <i>no</i>) ADVISER OM DU ER I STAND forskudt startposition TIL AT AFGÅ FRA BANE (<i>nummer</i>), (<i>angivelse af specifik position</i>);	√	☐
...advising take-off run <i>np</i>) TORA RUNWAY (<i>number</i>), FROM available from an INTERSECTION (<i>designation or name of intersection take-off intersection</i>), (<i>distance</i>) METRES; position	...at advisere om tilgængelig <i>tp</i>) TORA BANE (<i>nummer</i>), FRA startløb fra en forskudt (<i>angivelse af specifik position</i>) (<i>distance</i>) startposition METER;	√	☐
Note: 'TORA' is pronounced 'TOR-AH'.			

...request for a visualr)* REQUEST VISUAL DEPARTURE departure[DIRECT] TO/UNTIL (<i>navaid, waypoint, altitude</i>); <i>Note: Procedure not applied in Denmark, Faroe Islands and Greenland.</i> ...ATS-initiated visuals) ADVISE ABLE TO ACCEPT departureVISUAL DEPARTURE [DIRECT] TO/ UNTIL (<i>navaid, waypoint/altitude</i>); <i>Note: Procedure not applied in Denmark, Faroe Islands and Greenland.</i> ...clearance for visualt) VISUAL DEPARTURE RUNWAY departure(<i>number</i>) APPROVED, TURN LEFT/RIGHT [DIRECT] TO (<i>navaid, heading, waypoint</i>) [MAINTAIN VISUAL REFERENCE UNTIL <i>(altitude)</i>]; <i>Note: Procedure not applied in Denmark, Faroe Islands and Greenland.</i> ...read-back of visuallu)* VISUAL DEPARTURE TO/UNTIL departure clearance(<i>navaid, waypoint/altitude</i>).	<i>Note: 'TORA' udtales 'TOR-AH'.</i> ...at anmode om en visuel afgangr)* ANMODER OM VISUEL AFGANG [DIREKTE] TIL/INDTIL (<i>navigationshjælpemiddel, punkt, højde</i>); <i>Note: Proceduren anvendes ikke i Rigsfællesskabet.</i> ...ATS-initieret visuel afgangr) ADVISER OM DU ER I STAND TIL AT ACCEPTERE VISUEL AFGANG [DIREKTE] TIL/INDTIL <i>Note: Proceduren anvendes ikke i(navigationshjælpemiddel, punkt/højde); Rigsfællesskabet.</i> ...klarering til visuel afgangt) VISUEL AFGANG BANE (<i>nummer</i>) TILLADT, DREJ TIL VENSTRE/HØJRE [DIREKTE] TIL <i>Note: Proceduren anvendes ikke i(navigationshjælpemiddel, kurs, punkt) Rigsfællesskabet.</i>[BIBEHOLD VISUEL REFERENCE INDTIL (<i>højde</i>)]; ...tilbagelæsning af klarering tilu)* VISUEL AFGANG TIL/INDTIL visuel afgang(<i>navigationshjælpemiddel, punkt/højde</i>).	Se noten Se noten Se noten Se noten
--	---	---

<i>Note: Procedure not applied in Denmark, Faroe Islands and Greenland. '*' Denotes pilot transmission.</i> <i>1) When there is the possibility of confusion during multiple runway operations.</i>	<i>Note: Proceduren anvendes ikke i Rigsfælleskabet. '*' Angiver pilot-transmission.</i> <i>1) Når der er mulighed for forvirring ved anvendelse af flere baner.</i>		
1.4.11 Take-off clearance a) RUNWAY (number) CLEARED FOR TAKE-OFF [REPORT AIRBORNE]; ...when reduced runway separation is used b) (traffic information) RUNWAY (number) CLEARED FOR TAKE OFF; ... when take-off clearance has not been complied with c) TAKE OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY [(instructions)]; d) TAKE OFF IMMEDIATELY OR HOLD SHORT OF RUNWAY; ... to cancel a take-off clearance e) HOLD POSITION, CANCEL TAKE-OFF I SAY AGAIN CANCEL TAKE-OFF (reasons); f)* HOLDING;	1.4.11 Starttilladelse a) BANE (nummer) TILLADT AT STARTE [RAPPORTER I LUFTEN]; ...når nedsat baneadskillelse anvendes b) (trafikinformation) BANE (nummer) TILLADT AT STARTE; ...når starttilladelsen ikke er blevet efterkommet c) START ØJEBLIKKELT ELLER TAXI FRI AF BANEN [(instruktioner)]; d) START ØJEBLIKKELT ELLER HOLD FØR BANEN; ...at annullere en starttilladelse e) HOLD POSITIONEN, ANNULER START, JEG GENTAGER ANNULER START (grundet); f)* HOLDER POSITIONEN;	√ √ √ √ √ *	☐ ☐ ☐ ☐ ☐

... to stop a take-off afterg) STOP IMMEDIATELY [(repeat aircraft an aircraft has commencedcall sign) STOP IMMEDIATELY]; take-off roll h)* STOPPING; ... for helicopter operationsi) CLEARED FOR TAKE-OFF [FROM (location)] (present position, taxiway, final approach and take-off area, runway and number); j)* REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS; k) AFTER DEPARTURE TURN RIGHT (or LEFT, or CLIMB) (instructions as appropriate). ‘*’ Denotes pilot transmission. HOLDING and STOPPING are the procedural responses to e) and g) respectively.	...at stoppe en start efterg) STOP ØJEBLIKKELT [(gentag at luftfartøjet har påbegyndtluftfartøjets kaldesignal) STOP startløbetØJEBLIKKELT]; h)* STOPPER; ...for helikopteroperationeri) TILLADT AT STARTE [FRA (sted)] (nuværende position, rullevej, indflyvnings- og startområde, bane og nummer); j)* ANMODER OM AFGANGSINSTRUKTIONER; k) EFTER AFGANG DREJ TIL HØJRE (eller VENSTRE, eller STIG) (passende instruktioner). ‘*’ Angiver pilot-transmission. HOLDER POSITIONEN og STOPPER er pilotens kvittering på henholdsvis e) og g).	√	☐
1.4.12 Turn or climb instructions after take-off a)* REQUEST RIGHT (or LEFT) TURN; b) RIGHT (or LEFT) TURN APPROVED; c) WILL ADVISE LATER FOR RIGHT (or LEFT) TURN;	1.4.12 Drej og stigning efter start a)* ANMODER OM HØJRE (eller VENSTRE) DREJ; b) HØJRE (eller VENSTRE) DREJ GODKENDT; c) KALDER DIG SENERE FOR HØJRE (eller VENSTRE) DREJ;	*	☐
		√	☐
		√	☐

...to requestd) REPORT AIRBORNE; airborne time e) AIRBORNE (<i>time</i>); f) AFTER PASSING (<i>level</i>) (<i>instructions</i>); ... heading to be followedg) CONTINUE RUNWAY HEADING (<i>instructions</i>); ... when a specific track is toh) TRACK EXTENDED CENTRE LINE be followed(<i>instructions</i>); i) CLIMB STRAIGHT AHEAD (<i>instructions</i>). ‘*’ Denotes pilot transmission.	...at anmode om starttidspunktd) RAPPORTER I LUFTEN; e) I LUFTEN (<i>tidspunkt</i>); f) EFTER PASSAGE AF (<i>højde</i>) (<i>instruktioner</i>); ...styret kurs, som skal følgesg) FORTSÆT PÅ BANEKURSEN (<i>instruktioner</i>); ...når en specifik flyvevej skalh) FØLG DEN FORLÆNGEDE følgesCENTERLINJE (<i>instruktioner</i>); i) STIG LIGE UD (<i>instruktioner</i>). ‘*’ Angiver pilot-transmission.	√ √ √ √ √ √	√ √ □ □ □ □
1.4.13 Entering an aerodrome traffic circuit a)* [<i>aircraft type</i>] (<i>position</i>) (<i>level</i>) FOR LANDING;	1.4.13 Komme ind i trafikrunden a)* [<i>luffartøjstype</i>] (<i>position</i>) (<i>højde</i>) FOR LANDING;	*	

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

				[(måleenhed)] [TRAFIKKEN ER (detaljer)].
1.4.14	1.4.14			
In the circuit	I trafikrunden			
a)* (position in circuit, e.g. DOWNWIND or FINAL);	a)* (position i trafikrunden, f.eks. MEDVIND eller FINALE);	*		
b) NUMBER ... FOLLOW (aircraft type and position) [additional instructions if required];	b) NUMMER ... FØLG EFTER (luftfartøjstype og position) [yderligere instruktioner hvis nødvendigt];	√	□	
c) TRAFFIC (detail) [additional information if required];	c) TRAFIKKEN ER (detaljer) [yderligere informationer hvis nødvendigt];	√	√	
d) REPORT (position in the circuit).	d) RAPPORTER (position i trafikrunden).	√	√	
‘*’ Denotes pilot transmission.	‘*’ Angiver pilot-transmission.			
1.4.15	1.4.15 Anflyvningsinstruktioner			
Approach instructions				
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	Note: Rapporten “LANG FINALE” afgives når et luftfartøj drejer på finale længere ude end 4 NM fra sættepunktet eller når et luftfartøj på en direkte indflyvning er 8 NM fra sættepunktet. I begge tilfælde			
a) MAKE SHORT APPROACH;	a) FORETAG EN KORT ANFLYVNING;	√	□	
b) MAKE LONG APPROACH (or EXTEND DOWNWIND);	b) FORETAG EN LANG ANFLYVNING (eller FORLÆNG MEDVIND);	√	□	
c) REPORT BASE (or FINAL, or LONG FINAL);	c) RAPPORTER BASE (eller FINALE, eller LANG FINALE);	√	√	

approach is 8 NM from touchdown. In both cases a report "FINAL" is required at 4 NM from touchdown.	d) CONTINUE APPROACH [PREPARE FOR POSSIBLE GO AROUND].	skal "FINALE" rapporteres ved 4 NM fra sættepunktet.	d) FORTSÆT ANFLYVNINGEN [VÆR FORBEREDT PÅ EVENTUEL OVERSKYDNING].	√	□
1.4.16 Landing clearance a) RUNWAY (number) CLEARED TO LAND; ...when reduced runway separation is used b) (traffic information) RUNWAY (number) CLEARED TO LAND; ...special operations c) CLEARED TOUCH AND GO; d) MAKE FULL STOP; ... to make an approach along, or parallel to a runway, descending to an agreed minimum level e)* REQUEST LOW APPROACH (reasons); f) CLEARED LOW APPROACH [RUNWAY (number)] [(altitude restriction if required) (go around instructions)];	1.4.16 Landingsklarering a) BANE (nummer) TILLADT AT LANDE; ...når nedsat b) (trafikinformation) BANE (nummer) TILLADT AT LANDE; baneadskillelsesprocedurer anvendes ...specielle operationer c) TILLADT AT FORETAGE TOUCH AND GO; d) LAND FULD STOP; ...foretage indflyvning langs ellere parallelt med en bane, og går ned til en aftalt minimumshøjde e)* ANMODER OM LAV INDFLYVNING (grundet); f) TILLADT AT FORETAGE LAV INDFLYVNING [BANE (nummer)] [(højde restriktioner hvis nødvendigt) (overskydningsinstruktioner)];	√	□	√	□

...to fly past the controlg)* REQUEST LOW PASS (<i>reasons</i>); tower or other observation point for the purpose of visual inspection by persons on the ground h) CLEARED LOW PASS [<i>as in f</i>]);	...flyve forbi tårnet eller andetg)* ANMODER OM LAV observations-punkt for en visuelFORBIFLYVNING (<i>grundet</i>); inspektion af luftfartøjet fra personer på jorden h) TILLADT AT FORETAGE LAV FORBIFLYVNING [<i>som i f</i>]);	*	
... for helicopter operationsi)* REQUEST STRAIGHT-IN (<i>or</i> CIRCLING APPROACH, LEFT (<i>or</i> RIGHT) TURN TO (<i>location</i>)); j) MAKE STRAIGHT-IN (<i>or</i> CIRCLING APPROACH, LEFT (<i>or</i> RIGHT) TURN TO (<i>location, runway, taxiway, final approach</i> <i>and take off area</i>)) [ARRIVAL (<i>or</i> ARRIVAL ROUTE) (<i>number, name or code</i>)]. [HOLD SHORT OF (<i>active runway, extended runway</i> <i>centre line, other</i>)]. [REMAIN (<i>direction or</i> <i>distance</i>) FROM (<i>runway, runway centre line,</i> <i>other helicopter or aircraft</i>)]. [CAUTION (<i>power lines, unlighted obstructions, wake</i> <i>turbulence, etc.</i>)]. CLEARED TO LAND. ‘*’ Denotes pilot transmission.	...for helikopteroperationeri)* ANMODER OM DIREKTE (<i>eller</i> CIRCLING INDFLYVNING, VENSTRE (<i>eller HØJRE</i>) DREJ TIL (<i>sted</i>); j) FORETAG DIREKTE (<i>eller</i> CIRCLING INDFLYVNING, VENSTRE (<i>eller HØJRE</i>) DREJ TIL (<i>sted,</i> <i>bane, rullevej, slutindflyvning- eller</i> <i>udflyvnings område</i>) [INDFLYVNING (<i>eller</i> INDFLYVNINGSRUTE) [(<i>nummer,</i> <i>navn eller kode</i>)]. [HOLD FØR (<i>aktiv bane, forlænget banecenterlinje,</i> <i>andet</i>)] [FORBLIV (<i>retning eller</i> <i>distance</i>) FOR/FRA (<i>bane, bane</i> <i>centerlinje, andre helikoptere eller</i> <i>luftfartøjer</i>)] [ADVARSEL (<i>elledninger,</i> <i>ubelyste forhindringer, randhvirvler,</i> <i>osv.</i>)]. TILLADT AT LANDE. ‘*’ Angiver pilot-transmission.	*	
1.4.17 Delaying aircraft a) CIRCLE THE AERODROME;	1.4.17 Forsinkelse af luftfartøj a) FLYV RUNDT OM FLYVEPLADSEN;	√	□

b) ORBIT (RIGHT, <i>or</i> LEFT) [FROM PRESENT POSITION]; c) MAKE ANOTHER CIRCUIT.	b) FORETAG EN CIRKEL (TIL HØJRE <i>eller</i> VENSTRE) [FRA NUVÆRENDE POSITION]; c) FORETAG EN TRAFIKRUNDE MERE.	√	☐
1.4.18 Missed Approach a) GO AROUND; b)* GOING AROUND. <i>‘*’ Denotes pilot transmission.</i>	1.4.18 Afbrudt indflyvning b) GO AROUND; b)* GOING AROUND. <i>‘*’ Angiver pilot-transmission.</i>	√	☐
1.4.19 Information to aircraft ...when pilot requesteda) LANDING GEAR APPEARS DOWN; visual inspection of landing gear b) RIGHT (<i>or</i> LEFT, <i>or</i> NOSE) WHEEL APPEARS UP (<i>or</i> DOWN); c) WHEELS APPEAR UP;	1.4.19 Informationer til luftfartøjer ...når piloten anmoder om visuel a) UNDERSTELLET SER UD TIL AT inspektion af understelletVÆRE NEDE; b) HØJRE (<i>eller</i> VENSTRE, <i>eller</i> NÆSE) HJUL SER UD TIL AT VÆRE OPPE (<i>eller</i> NEDE); c) HJULENE SER UD TIL AT VÆRE OPPE;	√	√

d) RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL DOES NOT APPEAR UP (or DOWN);	d) HØJRE (eller VENSTRE, eller NÆSE) HJUL SER IKKE UD TIL AT VÆRE OPPE (eller NEDE);	√	√
...wake turbulence) CAUTION WAKE TURBULENCE [FROM ARRIVING (or DEPARTING) (type of aircraft)] [additional information as required];	...randhvirvlere) ADVARSEL RANDHVIRVLER [FRA ANKOMMENDE (eller AFGÅENDE) (luftfartøjstype)] [yderligere information hvis nødvendigt];	√	√
... jet blast on apron or taxiway f) CAUTION JET BLAST;	...jet-udstødning på forpladsen f) ADVARSEL JET-UDSTØDNING; eller rullevej	√	√
propeller-driven aircraft g) CAUTION SLIPSTREAM; slipstream	...propellluftfartøjers slipstrøm g) ADVARSEL SLIPSTRØM.	√	√
...other traffic h) TRAFFIC (details);	...anden trafik h) TRAFIKKEN ER (detaljer);	√	√
...information on the actual use of the runway i) NO REPORTED TRAFFIC RUNWAY (number);	...information om den aktuelle brug af banen i) INGEN RAPPORTERET TRAFIK BANE (nummer);	□	√
j) RUNWAY (number) OCCUPIED [or Note: Information on the actual use of the runway in points i) and j) may be provided to aircraft at any phase of the flight, in particular in the circuit and during the preparation for departure.]	j) BANE (nummer) OPTAGET [eller Note: Information om den aktuelle brug af banen i litra i) og j) kan gives til luftfartøjer i enhver fase af flyvningen, i særdeleshed i trafikrunden og under forberedelsen til afgang.]	√	√
1.4.20	1.4.20		

Runway vacating and communications after landing	Afkørsel af banen og kommunikation efter landing		
a) CONTACT GROUND (<i>frequency</i>);	a) KONTAKT GROUND (<i>frekvens</i>);	√	☐
b) WHEN VACATED CONTACT GROUND (<i>frequency</i>);	b) NÅR FRI AF BANEN KONTAKT GROUND (<i>frekvens</i>);	√	☐
c) EXPEDITE VACATING;	c) SKYND DIG FRI AF BANEN;	√	☐
d) YOUR STAND (<i>or GATE</i>) (<i>designation</i>);	d) DIN STANDPLADS (<i>eller GATE</i>) (<i>designator</i>);	√	√
e) TAKE (<i>or TURN</i>) FIRST (<i>or SECOND, or CONVENIENT</i>) LEFT (<i>or RIGHT</i>) AND CONTACT GROUND (<i>frequency</i>);	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>);	√	☐
... for helicopter operationsf) AIR-TAXI TO HELICOPTER STAND (<i>or HELICOPTER PARKING POSITION (area)</i>);	...for helikopteroperationerf) AIR-TAXI TIL HELIKOPTER STANDPLADS (<i>eller HELIKOPTER PARKERING (område)</i>);	√	☐
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>)];	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>)];	√	☐
h) AIR-TAXI <i>VIA</i> (<i>direct, as requested, or specified route</i>) TO (<i>location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway</i>). AVOID (<i>aircraft or vehicles or personnel</i>).	h) AIR-TAXI <i>VIA</i> (<i>direkte, som anmodet om, eller specificeret rute</i>) TIL (<i>sted, heliport, operations- eller trafikområdet, aktive eller ikke-aktive baner</i>) UNDGÅ (<i>luftfartøjer eller køretøjer eller personer</i>).	√	☐

1.5 Phraseologies to be used related to controller–pilot data link communications (CPDLC)	1.5 Fraseologi relateret til flyveleder-pilot data link kommunikation (CPDLC)	<i>Ikke relevant for dansksproget kommunikation.</i>		
1.5.1 Operational status ...failure of CPDLCa) [ALL STATIONS] CPDLC FAILURE (instructions); ...failure of a singleb) CPDLC MESSAGE FAILURE CPDLC message(appropriate clearance, instruction, information or request); ...to correct CPDLCc) DISREGARD CPDLC (message type) clearances, instructions,MESSAGE, BREAK (correct clearance, information or requestsinstruction, information or request); ...to instruct all stations ord) [ALL STATIONS] STOP SENDING a specific flight to avoidCPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] sending CPDLC requests[(reason)]; for a limited period of time ...to resume normal use ofe) [ALL STATIONS] RESUME NORMAL CPDLC CPDLC OPERATIONS.	1.5.1 Operationel status		✓ ☐ ✓ ☐ ✓ ☐ ✓ ☐ ✓ ☐	
2. ATS Surveillance service phraseologies	2. Fraseologier ifm. ATS-overvågnings-tjeneste			

<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>	<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>	
2.1 General ATS surveillance service phraseologies 2.1.1 Identification of aircraft a) REPORT HEADING [AND FLIGHT LEVEL (<i>or</i> ALTITUDE)]; b) FOR IDENTIFICATION TURN LEFT (<i>or</i> RIGHT) HEADING (<i>three digits</i>); c) TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING; d) RADAR CONTACT [<i>position</i>]; e) IDENTIFIED [<i>position</i>]; f) NOT IDENTIFIED [<i>reason</i>], [RESUME (<i>or</i> CONTINUE) OWN NAVIGATION];	2.1 Generelle fraseologier ifm. ATS-overvågningstjeneste 2.1.1 Luftfartøjsidentifikation a) RAPPORTER DIN KURS [OG FLYVENIVEAU (<i>eller</i> HØJDE)]; b) FOR IDENTIFIKATION DREJ TIL VENSTRE (<i>eller</i> HØJRE) PÅ KURS (<i>tre cifre</i>); c) TRANSMITTER FOR IDENTIFIKATION OG RAPPORTER DIN KURS; d) RADAR KONTAKT (<i>position</i>); e) IDENTIFICERET (<i>position</i>); f) IKKE IDENTIFICERET [<i>grundet</i>] [GENOPTAG (<i>eller</i> FORTSÆT) EGEN NAVIGATION];	√ √ √ □ √ √ √ √ √ √ √ □

g) NOT IDENTIFIED [<i>reason</i>].		g) IKKE IDENTIFICERET [<i>grundet</i>].		√	√
2.1.2		2.1.2			
Position information	POSITION (<i>distance</i>) (<i>direction</i>) OF (<i>significant point</i>) (or OVER or ABEAM (<i>significant point</i>)).	Information om position	POSITION (<i>distance</i>) (<i>retning</i>) FOR (<i>betydningsfuldt punkt</i>) (eller OVER eller PÅ TVÆRS AF (<i>betydningsfuldt punkt</i>)).	√	√
2.1.3		2.1.3			
Vectoring instructions		Kursdirigering			
	a) LEAVE (<i>significant point</i>) HEADING (<i>three digits</i>);		a) FORLAD (<i>betydningsfuldt punkt</i>) PÅ KURS (<i>tre cifre</i>);	√	☐
	b) CONTINUE HEADING (<i>three digits</i>);		b) FORTSÆT PÅ KURS (<i>tre cifre</i>);	√	☐
	c) CONTINUE PRESENT HEADING;		c) FORTSÆT PÅ NUVÆRENDE KURS;	√	☐
	d) FLY HEADING (<i>three digits</i>);		d) STYR KURS (<i>tre cifre</i>);	√	☐
	e) TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (<i>three digits</i>) [<i>reason</i>];		e) DREJ TIL VENSTRE (eller HØJRE) PÅ KURS (<i>tre cifre</i>) (<i>grundet</i>);	√	☐
	f) TURN LEFT (or RIGHT) (<i>number of degrees</i>) DEGREES [<i>reason</i>];		f) DREJ TIL VENSTRE (eller HØJRE) (<i>antal grader</i>) GRADER (<i>grundet</i>);	√	☐
	g) STOP TURN HEADING (<i>three digits</i>);		g) STOP DREJ PÅ KURS (<i>tre cifre</i>);	√	☐

h) FLY HEADING <i>(three digits)</i> , WHEN ABLE PROCEED DIRECT <i>(name)</i> <i>(significant point)</i> ;	h) STYR KURS <i>(tre cifre)</i> , NÅR MULIGT FORTSÆT DIREKTE <i>(navn)</i> <i>(betydningsfuldt punkt)</i> ;	√	☐
i) HEADING IS GOOD.	i) KURSEN ER GOD.	√	☐
2.1.4 Termination of vectoring a) RESUME OWN NAVIGATION <i>(position of aircraft)</i> <i>(specific instructions)</i> ;	2.1.4 Kursdirigering ophører a) GENOPTAG EGEN NAVIGATION <i>(luftfartøjets position)</i> <i>(specifikke instruktioner)</i> ;	√	☐
b) RESUME OWN NAVIGATION [DIRECT] <i>(significant point)</i> [MAGNETIC] TRACK <i>(three digits)</i> DISTANCE <i>(number)</i> MILES <i>(or KILOMETRES)</i> .	b) GENOPTAG EGEN NAVIGATION [DIREKTE] <i>(betydningsfuldt punkt)</i> [MAGNETISK] TRACK <i>(tre cifre)</i> DISTANCE <i>(antal)</i> MIL <i>(eller KILOMETER)</i> .	√	☐
2.1.5 Manoeuvres a) MAKE A THREE SIXTY TURN LEFT (or RIGHT) <i>[reason]</i> ;	2.1.5 Manøvrer a) FORETAG ET TREHUNDREDE OG TRES GRADERS DREJ TIL VENSTRE <i>(eller HØJRE)</i> <i>(grundet)</i> ;	√	☐
b) ORBIT LEFT <i>(or RIGHT)</i> <i>[reason]</i> ;	b) CIRKEL TIL VENSTRE <i>(eller HØJRE)</i> <i>(grundet)</i> ;	√	☐
...(in case of unreliable) MAKE ALL TURNS RATE ONE <i>(or</i> directional instruments onRATE HALF, <i>or (number)</i> DEGREES PER board aircraft)SECOND) START AND STOP ALL TURNS ON THE COMMAND “NOW”;	...(i tilfælde af upålideligec) FORETAG ALLE DREJ RATE ET instrumenter i luftfartøjet)(eller ET HALVT, <i>(antal)</i> GRADER PER SEKUND) START OG STOP ALLE DREJ PÅ KOMMANDOEN “NU”;	√	☐

<i>Note: - When it is necessary to specify a reason for vectoring, or for the above mentioned manoeuvres, the following phraseologies should be used:</i> i) DUE TRAFFIC; ii) FOR SPACING; iii) FOR DELAY; iv) FOR DOWNWIND (or BASE, or FINAL).	<i>Note: Når det er nødvendigt at oplyse om årsagen til kursdirigering, eller de øvrige ovenfor anførte manøvrer, skal følgende fraseologier anvendes:</i> i) GRUNDET TRAFIK; ii) FOR AT OPNÅ AFSTAND; iii) FOR FORSINKELSE; iv) FOR MEDVIND (eller BASE, eller FINALE).	d) TURN LEFT (or RIGHT) NOW; e) STOP TURN NOW. d) DREJ TIL VENSTRE (eller HØJRE) NU; e) STOP DREJ NU. √ ☐ √ ☐
2.1.6 Speed control a) REPORT SPEED; b)* SPEED (number) KNOTS (or KILOMETRES PER HOUR); c) MAINTAIN (number) KNOTS (or KILOMETRES PER HOUR) [OR GREATER (or OR LESS)] [UNTIL (significant point)];	2.1.6 Hastighedskontrol a) RAPPORTER HASTIGHED; b)* HASTIGHED (nummer) KNOB (eller KILOMETER I TIMEN); c) BEHOLD (nummer) KNOB (eller KILOMETER I TIMEN) [ELLER MERE (eller ELLER MINDRE)] [INDTIL (betydningsfuldt punkt)];	√ ☐ * √ ☐

d) DO NOT EXCEED <i>(number)</i> KNOTS <i>(or</i> KILOMETRES PER HOUR);	d) OVERSKRID IKKE <i>(nummer)</i> KNOB <i>(eller</i> KILOMETER I TIMEN);	√	☐
e) MAINTAIN PRESENT SPEED;	e) BEHOLD NUVÆRENDE HASTIGHED;	√	☐
f) INCREASE <i>(or</i> REDUCE) SPEED TO <i>(number)</i> KNOTS <i>(or</i> KILOMETRES PER HOUR) [OR GREATER <i>(or</i> OR LESS)];	f) FORØG <i>(eller</i> REDUCER) HASTIGHEDEN TIL <i>(nummer)</i> KNOB <i>(eller</i> KILOMETER I TIMEN) [ELLER MERE <i>(eller</i> ELLER MINDRE)];	√	☐
g) INCREASE <i>(or</i> REDUCE) SPEED BY <i>(number)</i> KNOTS <i>(or</i> KILOMETRES PER HOUR);	g) FORØG <i>(eller</i> REDUCER) HASTIGHEDEN MED <i>(nummer)</i> KNOB <i>(eller</i> KILOMETER I TIMEN);	√	☐
h) RESUME NORMAL SPEED;	h) GENOPTAG NORMAL HASTIGHED;	√	☐
i) REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED;	i) REDUCER TIL MINIMUM INDFLYVNINGSHASTIGHED;	√	☐
j) REDUCE TO MINIMUM CLEAN SPEED;	j) REDUCER TIL MINIMUM CLEAN HASTIGHED;	√	☐
k) RESUME PUBLISHED SPEED;			

...instruction to adhere to) RESUME PUBLISHED SPEED; the speed published on the arrival and departure charts I) NO [ATC] SPEED RESTRICTIONS. <i>Note: An arriving aircraft may be instructed to maintain its 'maximum speed', 'minimum clean speed', 'minimum speed', or a specified speed. 'Minimum clean speed' signifies the minimum speed at which an aircraft can be flown in a clean configuration, i.e. without deployment of lift-augmentation devices, speed brakes or landing gear.</i> <i>'*' Denotes pilot transmission.</i>	...instruktion om at overholde) GENOPTAG PUBLISERET hastigheden der er publiceret påHASTIGHED; ankomst- og udflyvningskort I) INGEN [ATC] HASTIGHEDS RESTRIKTIONER. <i>'*' Angiver pilot-transmission.</i>	√ ¬□ √ □
2.1.7 Position reporting ...to omit position reportsa) OMIT POSITION REPORT [UNTIL (<i>specify</i>)]; b) NEXT REPORT AT (<i>significant point</i>); c) REPORTS REQUIRED ONLY AT (<i>significant point</i>);	2.1.7 Positionsrapportering ...at udelade positionsrapporteringa) UDELAD POSITIONSRAPPORTERING [INDTIL (<i>specificér</i>)]; b) NÆSTE RAPPORT VED (<i>betydningsfuldt punkt</i>); c) RAPPORTER KUN VED (<i>betydningsfuldt punkt</i>);	√ □ √ □ √ □

d) RESUME POSITION REPORTING.	d) GENOPTAG POSITIONSRAPPORTERING.	√	□
2.1.8	2.1.8		
Traffic information and avoiding action	Trafikinformation og undvigemanøvrer		
a) TRAFFIC (<i>number</i>) O’CLOCK (<i>distance</i>) (<i>direction of flight</i>) [<i>any other pertinent information</i>]:	a) TRAFIK KLOKKEN (<i>1-12</i>) (<i>afstand</i>) (<i>flyvningens retning</i>) [<i>andre relevante oplysninger</i>]:	√	√
1) UNKNOWN;	1) UKENDT;	√	√
2) SLOW MOVING;	2) BEVÆGER SIG LANGSOMT;	√	√
3) FAST MOVING;	3) BEVÆGER SIG HURTIGT;	√	√
4) CLOSING;	4) NÆRMER SIG;	√	√
5) OPPOSITE (<i>or</i> SAME) DIREECTION;	5) MODSAT (<i>eller</i> SAMME) RETNING;	√	√
6) OVERTAKING;	6) OVERHALENDE;	√	√
7) CROSSING LEFT TO RIGHT (<i>or</i> RIGHT TO LEFT);	7) KRYDSER FRA VENSTRE MOD HØJRE (<i>eller</i> FRA HØJRE MOD VENSTRE);	√	√
...(if known)8) (<i>aircraft type</i>);	...(hvis kendt)8) (<i>luftfartøjstype</i>);	√	√

9) (<i>level</i>);	9) (<i>højde</i>);	√	√
...when passing level10) [YOUR CLEARED LEVEL]; information on to aircraft climbing or descending, in the form of vertical distance from other traffic.	... når højdeinformationer gives10) [DIN KLAREREDE HØJDE]; til luftfartøjer under stigning eller nedgang, i form af vertikal afstand fra anden trafik.	√	□
11) CLIMBING (<i>or</i> DESCENDING);	11) STIGENDE (<i>eller</i> UNDER NEDGANG);	√	√
...to request avoiding actionb)* REQUEST VECTORS;	...at anmode om undvigemanøverb) ANMODER OM KURSDIRIGERING;	*	
c) DO YOU WANT VECTORS? ;	c) ØNSKER DU KURSDIRIGERING? ;	√	□
...when passing unknownd) CLEAR OF TRAFFIC [<i>appropriate trafficinstructions</i>];	...når trafikken er passeretd) FRI AF TRAFIKKEN [<i>passende instruktioner</i>];	√	√
... for avoiding actione) TURN LEFT (<i>or</i> RIGHT) IMMEDIATELY HEADING (<i>three digits</i>) TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC (<i>bearing by clock-reference and distance</i>);	...for undvigemanøvrere) DREJ ØJEBLIKKELT TIL VENSTRE (<i>eller</i> HØJRE) PÅ KURS (<i>tre cifre</i>) FOR AT UNDGÅ [UIDENTIFICERET] TRAFIK I (<i>retning efter urskivemetoden og distance</i>);	√	□
f) TURN LEFT (<i>or</i> RIGHT) (<i>number of degrees</i>) DEGREES IMMEDIATELY TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC AT (<i>bearing by clock-reference and distance</i>).	f) DREJ ØJEBLIKKELT (<i>antal grader</i>) GRADER TIL VENSTRE (<i>eller</i> HØJRE) FOR AT UNDGÅ [UIDENTIFICERET] TRAFIK I (<i>retning efter urskivemetoden og distance</i>).	√	□
‘*’ Denotes pilot transmission.	‘*’ Angiver pilot-transmission.		

2.1.9 Communications and loss of communications a) [IF] RADIO CONTACT LOST (<i>instructions</i>); b) IF NO TRANSMISSION RECEIVED FOR (<i>number</i>) MINUTES (<i>or</i> SECONDS) (<i>instructions</i>); c) REPLY NOT RECEIVED (<i>instructions</i>); d) IF YOU READ (<i>manoeuvre instructions</i>); ...if loss of communications suspected e) IF YOU READ (SQUAWK (<i>code</i>) or IDENT); f) (<i>manoeuvre</i>, SQUAWK or IDENT) OBSERVED. POSITION (<i>position of aircraft</i>). [(<i>instructions</i>)].	2.1.9 Kommunikation og tab af kommunikation a) [HVIS] RADIO KONTAKT MISTES (<i>instruktioner</i>); b) HVIS INGEN TRANSMISSION ER MODTAGET I (<i>antal</i>) MINUTTER (<i>eller</i> SEKUNDER) (<i>instruktioner</i>); c) SVAR ER IKKE MODTAGET $\neg$(<i>instruktioner</i>); d) HVIS DU HØRER MIG (<i>manøvre instruktioner</i>); ...hvis mistanke om radiofejl e) HVIS DU HØRER MIG (SQUAWK (<i>kode</i>) eller IDENT); f) (<i>manøvre</i>, SQUAWK eller IDENT) OBSERVERET. POSITION (<i>luftfartøjets position</i>). [(<i>instruktioner</i>)].	✓ ✓ ✓ □ ✓ ✓ ✓ □ ✓ ✓ ✓ ✓
2.1.10 Termination of radar and/or $\neg$ADS-B service a) RADAR SERVICE (<i>or</i> IDENTIFICATION) TERMINATED [DUE (<i>reason</i>)] (<i>instructions</i>); b) WILL SHORTLY LOSE IDENTIFICATION (<i>appropriate instructions or information</i>);	2.1.10 Ophør af radar- og/eller ADS-B tjeneste a) RADAR TJENESTE (<i>eller</i> IDENTIFIKATION) OPHØRER [PÅ GRUND AF (<i>grundet</i>)] (<i>instruktioner</i>); b) MISTER SNART IDENTIFIKATIONEN (<i>passende instruktioner eller information</i>);	✓ ✓ ✓ ✓

c) IDENTIFICATION LOST <i>[reasons]</i> <i>(instructions).</i>	c) HAR MISTET IDENTIFIKATIONEN <i>[grundet] (instruktioner).</i>	√	√
2.1.11 Radar and/or ADS-B equipment degradation a) SECONDARY RADAR OUT OF SERVICE <i>(appropriate information as necessary);</i> b) PRIMARY RADAR OUT OF SERVICE <i>(appropriate information as necessary);</i> c) ADS-B OUT OF SERVICE <i>(appropriate information as necessary).</i>	2.1.11 Nedbrud på radar og/eller ADS-B udstyr a) SEKUNDÆR RADAR UDE AF DRIFT <i>(passende information som nødvendigt);</i> b) PRIMÆR RADAR UDE AF DRIFT <i>(passende information som nødvendigt);</i> c) ADS-B UDE AF DRIFT <i>(passende information som nødvendigt).</i>	√	√
2.2 Radar in approach control service 2.2.1 Vectoring for approach a) VECTORING FOR <i>(type of approach)</i> APPROACH RUNWAY <i>(number);</i> b) VECTORING FOR VISUAL APPROACH RUNWAY <i>(number)</i> REPORT FIELD <i>(or)</i> RUNWAY) IN SIGHT;	2.2 Radar ifm. indflyvningskontrolltjeneste 2.2.1 Kursdirigering til indflyvning a) KURSDIRIGERING FOR <i>(type)</i> ANFLYVNING BANE <i>(nummer);</i> b) KURSDIRIGERING FOR EN VISUEL ANFLYVNING BANE <i>(nummer)</i> , RAPPORTER FLYVEPLADS <i>(eller)</i> BANE) I SIGTE;	√	√
		√	□
		√	□

c) VECTORIZING FOR <i>(positioning in the circuit)</i>; d) VECTORIZING FOR SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY <i>(number)</i>; <i>Note: PAR-approach not applied in Denmark, Faroe Islands and Greenland.</i> e) VECTORIZING FOR PRECISION APPROACH RUNWAY <i>(number)</i>; f) <i>(type)</i> APPROACH NOT AVAILABLE DUE <i>(reason)</i> <i>(alternative instructions)</i>.	c) KURSDIRIGERING FOR <i>(tilslutning i trafikrunden)</i>; d) KURSDIRIGERING FOR OVERVÅGNINGSRADAR ANFLYVNING BANE <i>(nummer)</i>; <i>Note: PAR-anflyvning anvendes ikke i Rigsfællesskabet.</i> e) KURSDIRIGERING FOR PRÆCISIONS ANFLYVNING BANE <i>(nummer)</i>; f) <i>(type)</i> ANFLYVNING IKKE MULIG PÅ GRUND AF <i>(grundet)</i> <i>(alternative instruktioner)</i>.	√ ☐ √ ☐ √ ☐ √ ☐
2.2.2 Vectoring for ILS and other approach procedures a) POSITION <i>(number)</i> MILES <i>(or KILOMETRES)</i> FROM <i>(fix)</i> TURN LEFT <i>(or RIGHT)</i> HEADING <i>(three digits)</i>; b) YOU WILL INTERCEPT (FINAL APPROACH COURSE <i>or radio aid</i>) <i>(distance)</i> FROM <i>(significant point or TOUCHDOWN)</i>; ... when a pilot wishes to be positioned a specific distance from touchdown c)* REQUEST <i>(distance)</i> FINAL; d) CLEARED FOR <i>(type)</i> APPROACH RUNWAY <i>(number)</i>;	2.2.2 Kursdirigering til ILS og andre indflyvningsprocedurer <i>Ikke relevant for dansksproget kommunikation.</i> a) POSITION <i>(number)</i> MILES <i>(or KILOMETRES)</i> FROM <i>(fix)</i> TURN LEFT <i>(or RIGHT)</i> HEADING <i>(three digits)</i>; b) YOU WILL INTERCEPT (FINAL APPROACH COURSE <i>or radio aid</i>) <i>(distance)</i> FROM <i>(significant point or TOUCHDOWN)</i>; c)* REQUEST <i>(distance)</i> FINAL; d) CLEARED FOR <i>(type)</i> APPROACH RUNWAY <i>(number)</i>;	√ ☐ √ ☐ * √ ☐

... instructions and e) REPORT ESTABLISHED ON information LOCALIZER (or [ON GLS/RNP/MLS] [FINAL] APPROACH [COURSE]);	√	☐
f) CLOSING FROM LEFT (or RIGHT) [REPORT ESTABLISHED];	√	☐
g) TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits) [TO INTERCEPT] or [REPORT ESTABLISHED];	√	☐
h) EXPECT VECTOR ACROSS THE (LOCALIZER or [GLS/RNP/MLS] FINAL APPROACH COURSE or radio aid) (reason);	√	☐
i) THIS TURN WILL TAKE YOU THROUGH THE (LOCALIZER or [GLS/RNP/MLS] FINAL APPROACH COURSE or radio aid) [(reason)];	√	☐
j) TAKING YOU THROUGH THE (LOCALIZER or [GLS/RNP/MLS] FINAL APPROACH COURSE or radio aid) [(reason)];	√	☐
k) MAINTAIN (altitude) UNTIL GLIDE PATH INTERCEPTION;	√	☐
l) REPORT ESTABLISHED ON GLIDE PATH;	√	☐
m) INTERCEPT (LOCALIZER or [GLS/RNP/MLS] [FINAL] APPROACH [COURSE] or radio aid) [RUNWAY (number)] [REPORT ESTABLISHED].	√	☐

‘*’ Denotes pilot transmission.		
2.2.3 Manoeuvre during independent and dependent parallel approaches a) CLEARED FOR (<i>type of approach</i>) APPROACH RUNWAY (<i>number</i>) LEFT (<i>or</i> RIGHT); b) YOU HAVE CROSSED THE LOCALIZER (<i>or</i> GLS/RNP/MLS FINAL APPROACH COURSE). TURN LEFT (<i>or</i> RIGHT) IMMEDIATELY AND RETURN TO THE LOCALIZER (<i>or</i> GLS/RNP/MLS FINAL APPROACH COURSE) [RUNWAY (<i>number</i>)]; c) ILS (<i>or</i> MLS) RUNWAY (<i>number</i>) LEFT (<i>or</i> RIGHT). LOCALIZER (<i>or</i> MLS) FREQUENCY IS (<i>frequency</i>); ... for avoidance action) TURN LEFT (<i>or</i> RIGHT) (<i>number</i>) DEGREES (<i>or</i> HEADING) (<i>three digits</i>) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH], CLIMB TO (<i>altitude</i>); ...for avoidance action) CLIMB TO (<i>altitude</i>) IMMEDIATELY below 400 ft (120 TO AVOID TRAFFIC [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH] (<i>further threshold elevation where instructions</i>). parallel approach obstacle	2.2.3 Manøvre ifm. uafhængige og afhængige parallelle anflyvninger <i>Ikke relevant for dansksproget kommunikation.</i>	√ ☐ √ ☐ √ ☐ √ ☐ √ ☐

assessment surfaces (PAOAS) criteria are being applied			
2.2.4 Surveillance radar approach ...Provision of servicea) THIS WILL BE A SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY <i>(number)</i> TERMINATING AT <i>(distance)</i> FROM TOUCHDOWN, OBSTACLE CLEARANCE ALTITUDE <i>(or HEIGHT)</i> <i>(number)</i> FEET <i>(or METRES)</i> CHECK YOUR MINIMA [IN CASE OF GO AROUND <i>(instructions)</i>]; ¬ b) APPROACH INSTRUCTIONS WILL BE TERMINATED AT <i>(distance)</i> FROM TOUCHDOWN;	2.2.4 <i>Ikke relevant for dansksproget</i> Overvågningsradar indflyvning <i>kommunikation.</i>	√	☐
...Elevationc) COMMENCE DESCENT NOW [TO MAINTAIN A <i>(number)</i> DEGREE GLIDE PATH]; d) <i>(distance)</i> FROM TOUCHDOWN ALTITUDE <i>(or HEIGHT)</i> SHOULD BE <i>(numbers and units)</i> ;		√	☐
...Positione) <i>(distance)</i> FROM TOUCHDOWN;		√	☐
...Checksf) CHECK GEAR DOWN [AND LOCKED];		√	☐
g) CHECK OVER THRESHOLD;		√	☐

...Completion of approachh) REPORT VISUAL;		√	☐
i) REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT;		√	☐
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	2.3.1 Anmode om SSR-udstyrets muligheder		
a) ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY;	a) HVAD ER DIN TRANSPONDERS MULIGHEDER;	√	√
b)* TRANSPONDER (<i>as shown in the flight plan</i>);	b)* TRANSPONDER (<i>som angivet i flyveplanen</i>);	*	
c)* NEGATIVE TRANSPONDER.	c)* NEGATIV TRANSPONDER.	*	
‘*’ Denotes pilot transmission.	‘*’ Angiver pilot-transmission.		
2.3.2	2.3.2		

To request the capability of the ADS-B equipment a) ADVISE ADS-B CAPABILITY; b)* ADS-B TRANSMITTER (<i>data link</i>); c)* ADS-B RECEIVER (<i>data link</i>); d)* NEGATIVE ADS-B. <i>‘*’ Denotes pilot transmission.</i>	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>); d)* NEGATIV ADS-B. <i>‘*’ Angiver pilot-transmission.</i>	√	√
2.3.3 To instruct setting of transponder a) FOR DEPARTURE SQUAWK (<i>code</i>); b) SQUAWK (<i>code</i>).	2.3.3 Instruktion om transponderindstilling a) FOR AFGANG SQUAWK (<i>kode</i>); b) SQUAWK (<i>kode</i>).	√	√
2.3.4 To request the pilot to reselect the assigned mode and code a) RESET SQUAWK [(<i>mode</i>)] (<i>code</i>); b)* RESETTING [(<i>mode</i>)] (<i>code</i>).	2.3.4 Anmode piloten om at genindstille tildelt mode og kode a) GENINDSTIL SQUAWK [(<i>mode</i>)] (<i>kode</i>); b)* GENINDSTILLER [(<i>mode</i>)] (<i>kode</i>).	√	√

<i>‘*’ Denotes pilot transmission.</i>	<i>‘*’ Angiver pilot-transmission.</i>		
2.3.5 To request reselection of aircraft identification REENTER [ADS-B <i>or</i> MODE S] AIRCRAFT IDENTIFICATION.	2.3.5 Anmode om genvalg af luftfartøjets identifikation GENINDSÆT [ADS-B <i>eller</i> MODE S] IDENTIFIKATION.	√	√
2.3.6 To request the pilot to confirm the code selected on the aircraft's transponder a) CONFIRM SQUAWK (<i>code</i>); b)* SQUAWKING (<i>code</i>). <i>‘*’ Denotes pilot transmission.</i>	2.3.6 Anmode piloten om bekræftelse på valgt kode på luftfartøjets transponder a) BEKRÆFT SQUAWK (<i>kode</i>); b)* SQUAWKER (<i>kode</i>). <i>* Angiver pilot-transmission.</i>	√	√
2.3.7 To request the operation of the IDENT feature a) SQUAWK [(<i>code</i>)] [AND] IDENT; b) SQUAWK LOW; c) SQUAWK NORMAL;	2.3.7 At anmode om anvendelse af IDENT funktionen a) SQUAWK [(<i>kode</i>)] [OG] IDENT; b) SQUAWK LOW; c) SQUAWK NORMAL;	√	√

d) TRANSMIT ADS-B IDENT.	d) SEND ADS-B IDENTIFIKATION.	√	√
2.3.8 To request temporary suspension of transponder operation SQUAWK STANDBY.	2.3.8 At anmode om midlertidig ophør i anvendelsen af transponderen 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]; <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</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]; <i>Uafhængige indstillinger af Mode S transponder og ADS-B er ikke nødvendigvis mulig i alle luftfartøjer (f.eks. hvor ADS-B anvendes udelukkende ved hjælp</i>	√	√
	b) STOP ADS-B TRANSMISSION [SQUAWK (code) ONLY]. b) STOP ADS-B UDSENDELSE [SQUAWK (kode)].	√	√

squitter emitted from the transponder). In such cases, aircraft may not be able to comply with ATC instructions related to ADS-B operation.	af 1090 MHz extended squitter udsendt fra transponderen). I sådanne tilfælde, kan luftfartøjer ikke forventes at kunne efterleve instruktioner relateret til ADS-B indstillinger.		
2.3.11 To request transmission of pressure-altitude a) SQUAWK CHARLIE; b) TRANSMIT ADS-B ALTITUDE.	2.3.11 At anmode om at transmittere trykhøjden a) SQUAWK CHARLIE; b) UDSEND ADS-B HØJDE.	√	√
2.3.12 To request pressure setting check and confirmation of level CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM (<i>level</i>).	2.3.12 At anmode om check af højdemålerindstilling og bekræftelse af højde KONTROLLER HØJDEMÅLERINDSTILLING OG BEKRÆFT (<i>højde</i>).	√	√
2.3.13 To request termination of pressure altitude transmission because of faulty operation a) STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION;	2.3.13 At anmode om ophør med at transmittere trykhøjden pga. fejlangivelse a) STOP SQUAWK CHARLIE FEJLINDIKATION;	√	√

b) STOP ADS-B ALTITUDE TRANSMISSION [(WRONG INDICATION, <i>or reason</i>)].	b) STOP ADS-B HØJDE UDSENDELSE [(FORKERT VISNING, <i>eller årsag</i>)].	√	√
2.3.14 To request level check CONFIRM (<i>level</i>).	2.3.14 At bekræfte højden BEKRÆFT (<i>højde</i>).	√	√
2.3.15 Controller queries a discrepancy between the displayed ‘Selected Level’ and the cleared level a) CHECK SELECTED LEVEL. CLEARED LEVEL IS (<i>level</i>); b) CHECK SELECTED LEVEL. CONFIRM CLIMBING (<i>or</i> DESCENDING) TO (<i>or</i> MAINTAINING) (<i>level</i>); c)* CLIMBING (<i>or</i> DESCENDING) TO (<i>or</i> MAINTAINING) (<i>level</i>) (<i>appropriate information on selected level</i>). <i>Note: The controller will not state on radiotelephony the value of the ‘Selected Level’ observed on the situation display.</i>	Ikke relevant for dansksproget kommunikation. <i>* Denotes pilot transmission.</i>	√ √ *	
3. Automatic dependent surveillance – contract (ADS-C) phraseologies	3. Automatisk afhængig overvågningskontrakt (ADS-C) fraseologier		
3.1 General ADS-C phraseologies	3.1 Generelle ADS-C fraseologier		

3.1.1	3.1.1		
ADS-C degradation ADS-C (or ADS-CONTRACT) OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary).	ADS-C degradering ADS-C (eller ADS-KONTRAKT) UDE AF DRIFT (passende informationer som nødvendigt).	√	☐
4.			
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.			
Air Traffic Flow Management <i>Note: ATFM-procedures are not applied in the ICAO NAT-Region.</i>	<i>Ikke relevant for dansksproget kommunikation</i>		
5.1			

ATFM phraseologies <i>Calculated take-off time</i> a) SLOT (time); <i>(CTOT) delivery resulting from a slot allocation message (SAM).</i> <i>Change to CTOT resulting</i> b) REVISED SLOT (time); <i>from a slot revision message (SRM).</i> <i>CTOT cancellation resulting</i> c) SLOT CANCELLED, REPORT READY; <i>from a slot cancellation message (SLC).</i> <i>Flight suspension until</i> d) FLIGHT SUSPENDED UNTIL <i>further notice (resulting</i> FURTHER NOTICE, DUE (reason); <i>from flight suspension message (FLS)).</i>	<i>Ikke relevant for dansksproget kommunikation</i>	√ √
<i>Flight de-suspension</i> e) SUSPENSION CANCELLED, REPORT <i>resulting from a de-</i> READY; <i>suspension message (DES).</i>		√ √
<i>Denial of start-up when</i> f) 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;		√ ☐
<i>Denial of start-up when</i> g) UNABLE TO APPROVE START- <i>requested too early to</i> UP CLEARANCE DUE SLOT (time), <i>comply with the given</i> REQUEST START-UP AT (time). <i>CTOT.</i>		√ ☐

6. <i>Ground crew/ Flight crew phraseologies</i>			<i>Ikke relevant for dansksproget kommunikation</i>		
6.1 Starting procedures (ground crew/cockpit)	a) [ARE YOU] READY TO START UP? ; b*) STARTING NUMBER (engine number(s)). <i>Note 1: The ground crew should follow this exchange by either a reply on the intercom or a distinct visual signal to indicate that all is clear and that the start-up as indicated may proceed.</i> <i>Note 2: Unambiguous identification of the parties concerned is essential in any communications between ground crew and pilots.</i> ‘*’ denotes pilot transmission.			*	
6.2 Pushback procedures ...ground crew/cockpit	a) ARE YOU READY FOR PUSHBACK? ; b*) READY FOR PUSHBACK;			*	*

6.3					
De-icing/anti-icing operations					
6.3.1 Prior to de-icing/anti-icing (ground crew (iceman)/flight crew) ...aircraft configuration confirmation	a) STANDING BY TO DE-ICE. CONFIRM BRAKES SET AND TREATMENT REQUIRED; b*) [AFFIRM] BRAKES SET, REQUEST <i>(type of de/anti-icing treatment and areas to be treated)</i> ; c) HOLD POSITION AND CONFIRM AIRCRAFT CONFIGURED; d*) [AFFIRM] AIRCRAFT CONFIGURED, READY FOR DE-ICING; e) DE-ICING STARTS NOW. <i>‘*’ denotes pilot transmission.</i>				
6.3.2 Upon concluding de-icing/anti-icing procedure					

...for de-icing operation	a) DE-ICING ON (<i>areas treated</i>) COMPLETE. ADVISE WHEN READY FOR INFORMATION; b) TYPE OF FLUID (Type I or II or III or IV); c) HOLDOVER TIME STARTED AT (<i>time</i>); d) ANTI-ICING CODE (<i>appropriate anti-icing code</i>).				
...for a two-step de-icing/anti-icing operation	<i>Note: Anti-icing code example:—</i> <i>A de-icing/anti-icing procedure whose last step is the use of a mixture of 75 % of a Type II fluid and 25 % of water, commencing at 13:35 local time, is recorded as follows:</i> <i>TYPE II/75 13:35 (followed by the complete name of the anti-icing fluid)</i> e) FINAL STEP STARTED AT (<i>time</i>);				
...de-icing/anti-icing complete	f) POST DE-ICING CHECK COMPLETED; g) PERSONNEL AND EQUIPMENT CLEAR OF AIRCRAFT.				

6.3.3 Abnormal operations ...for spray nozzle proximity sensor activation ...for other aircraft having an emergency in the de-icing bay	a) BE ADVISED NOZZLE PROXIMITY ACTIVATION ON <i>(significant point on aircraft)</i> [NO VISUAL DAMAGE <i>or</i> DAMAGE <i>(description of damage)</i> OBSERVED] [SAY INTENTIONS]; b) EMERGENCY IN DE-ICING BAY <i>(de-icing bay number)</i> [SHUT DOWN ENGINES <i>or</i> STANDBY FOR FURTHER INSTRUCTIONS].				

