

Udskriftsdato: 27. juli 2024

BEK nr 9941 af 27/09/2017 (Historisk)

BL 7-14 Bestemmelser om procedurer for tale-radiokommunikation **Udgave 10, 12. oktober 2017**

Ministerium: Transportministeriet

Journalnummer: TS30302-00099

Senere ændringer til forskriften

BEK nr 9609 af 08/06/2022

BL 7-14

Bestemmelser om procedurer for tale-radiokommunikation¹⁾

Udgave 10, 12. oktober 2017

I medfør af § 54, § 82 og § 149, stk. 10, i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1036 af 28. august 2013, fastsættes efter bemyndigelse i henhold til § 152, stk. 1:

1. Referencedokumenter

- 1.1 Kommissionens forordning (EU) nr. 923/2012 af 26. september 2012 om fælles regler for luftrummet og operationelle bestemmelser vedrørende luftfartstjenester og –procedurer, som ændret ved Kommissionens forordning (EU) 2015/340 af 20. februar 2015 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/1185 af 20. juli 2016 - i denne BL benævnt SERA-forordningen.
- 1.2 ICAO Annex 10, Aeronautical Tele-communications, Volume II, seneste udgave.
- 1.3 ICAO Annex 11, Air Traffic Services, seneste udgave.
- 1.4 ICAO Doc 4444-ATM/501, Air Traffic Management, seneste udgave.
- 1.5 ICAO Doc 8400, Abbreviations and Codes, seneste udgave.
- 1.6 ICAO Doc 8585, Designators for Aircraft, Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services, seneste udgave.
- 1.7 Energistyrelsens bekendtgørelse om anvendelse af radiofrekvenser uden tilladelse samt om amatør-radioprøver og kaldesignaler mv., seneste udgave 1.8 BL 6-08, Bestemmelser om certifikater for betjening af radioanlæg i luftfartsradiotjenester, seneste udgave.
- 1.9 BL 7-1, Bestemmelser om lufttrafikregler, seneste udgave.
- 1.10 BL 7-10, Bestemmelser om definitioner vedrørende lufttrafiktjeneste, seneste udgave.
- 1.11 BL 7-100, Bestemmelser der supplerer SERA-forordningen, seneste udgave
- 1.12 AIP Denmark, AIP Faeroe Islands og AIP Greenland, seneste udgaver.
- 1.13 Det dokument, der er nævnt i pkt. 1.1, findes på den Europæiske Unions hjemmeside www.eur-lex.europa.eu. De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.7 - 1.11 findes på Retsinformations hjemmeside www.retsinformation.dk. De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.8 – 1.11 findes tillige på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside www.tbst.dk. Dokumenterne nævnt i pkt. 1.11 findes på AIM-kontorets hjemmeside aim.naviair.dk. Samtlige dokumenter nævnt i pkt. 1.1 - 1.12 kan endvidere fås ved henvendelse til

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Tel. : 7221 8800
Fax: 7262 6790
E-post: info@tbst.dk

2. Definitioner

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

3. Anvendelsesområde

3.1 Denne BL fastsætter bestemmelser om procedurer for tale-radiokommunikation (i det følgende benævnt radiokommunikation) i forbindelse med lufttrafik og kørsel med luftfartøjer 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 I Danmark gælder BL'en alene for så vidt angår dansk udtale og dansk fraseologi, jf. bestemmelserne i pkt. 6 og 7 samt bilag 1 og 2.

Anm. : I Danmark gælder i øvrigt de lufttrafikregler, herunder procedurer for tale-radiokommunikation, som er indeholdt i SERA-forordningen og de supplerende bestemmelser, der er fastsat til denne forordning, jf. BL 7-100.

4. Ansvar

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

5. Tidssystem

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

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

6. Sprog

6.1 Ved radiokommunikation skal anvendes engelsk eller dansk.

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

6.1.2 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan fastsætte krav om anvendelse af engelsk ved radiokommunikation med specifikke lufttrafiktjenester inden for nærmere afgrænsede luftrum.

Anm. : Krav fastsat efter pkt. 6.1.2 fremgår 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.

Anm. : Det fremgår af Aeronautical Information Publication (AIP), hvilke luftfartsradiostationer der kun anvender dansk.

7. Radiotelefoniprocedurer

7.1 Transmission generelt

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

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

7.1.3 Følgende transmissionsteknik skal følges:

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

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

- Standardfraseologi skal anvendes, hvor det er muligt.

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

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

7.2 Fraseologi

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

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

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

7.2.3 Forkortelser, initialord (ord bestående af forbogstaver) og koder skal anvendes, når det er muligt, og hvor det vil afkorte og afhjælpe kommunikationen.

Anm. : I ICAO Doc 8400 er anført de forkortelser, initialord og kodefraser, der er godkendt til brug i radiokommunikation, ved at udtale hvert bogstav for sig eller som almindelige talte ord.

7.3 Klareringer og flyvekontrollinstruktioner

7.3.1 Standardudtrykket "CLEARED / TIL-LADT" 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. Eksempler på disse fremgår af bilag 1 til denne BL.

7.3.3 For at undgå forveksling ved udstedelse af ATC-klareringer og tilbagelæsning heraf skal både ATC-personale og piloter altid tilføje kaldesignalet på det luftfartøj, som ATC-klareringen afsendes til.

7.3.4 Klareringer eller flyvekontrollinstruktioner i form af betingede udtryk, fx "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 (read back)

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

- a. Rute klareringer.
- b. Klareringer og flyvekontrollinstruktioner til at køre ind på en bane, lande på en bane, starte på en bane, holde kort før en bane, krydse en bane eller køre tilbage ad en bane (backtrack), hvad enten banen er "bane i brug" eller ej.
- c. Oplysninger om bane i brug, højdemålerindstilling, SSR-koder, højdeinstruktioner, kurs- og fartinstruktioner samt for ankommende IFR-flyvninger, hvad enten oplyst af lufttrafiktjenesten eller indeholdt i en ATIS-udsendelse, gennemgangsniveau.

7.4.2 Andre klareringer eller flyvekontrollinstruktioner, herunder betingede klareringer, 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 og flyvekontrollinstruktioner 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 stavealfabet for bogstaverne æ, ø og å. Stavealfabetet fremgår af bilag 1 til denne BL.

7.6 Afgivelse af tal og talgrupper

Anm. : *Eksempler på tal og talgrupper fremgår af bilag 1 til denne BL.*

7.6.1 På dansk afsendes tal og talgrupper på samme måde, som disse siges i almindelig tale.

Anm. : *Eksempler på afgivelse af tal og talgrupper på dansk fremgår af bilag 1*

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.

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.

7.6.6.2 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.

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

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

7.7 Prioritering af meldinger

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

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

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

7.8 Sammensætning af meldinger

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

- 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 som følger:

- 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 følger:

- 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 følgende tre typer:

- 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.

Anm. 1: Eksempler på kaldesignaler fremgår af bilag 1 til denne BL.

Anm. 2: For at øge opmærksomheden over for jordstationen eller andre luftfartøjer om, at luftfartøjet der sender, er af en kategori der har særlige manøvrekaraktistika, kan følgende luftfartøjstyper 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 "Hangglider".*
- e. *Varmluftballoner: "Balloon" eller "Ballon".*

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

- a. Den første (eventuelt luftfartøjets fabrikat eller typemodel) og mindst de to sidste karakterer af registreringer.
- 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 midlertidigt at anvende andet kaldesignal.

7.9.4 Et luftfartøj af Wake Turbulence kategorien HEAVY skal ved første opkald til Tower/AFIS og Approach/Arrival tilføje "HEAVY" til sit kaldesignal. Et luftfartøj af typen A380-800 skal dog ved første opkald til en luftrafikjenesteenhed tilføje "SUPER" til sit 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.

7.11.2 Eventuelt prøveopkald skal sendes således:

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

7.11.3 Svar på prøveopkald skal sendes således:

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

1. UNREADABLE / ULÆSELIG.
2. READABLE NOW AND THEN / LÆSELIG AF OG TIL.
3. READABLE BUT WITH DIFFICULTY / LÆSELIG, MEN MED BESVÆR.
4. READABLE / LÆSELIG.
5. PERFECTLY READABLE / FULD-STÆNDIG 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 Luftfartsradiostationer skal instruere luftfartøjer om at skifte til anden specificeret frekvens, når luftfartøjerne må forlade en frekvens, for hvilken der ifølge BL 7-1, pkt. 4.6.5.1, er stillet krav om etablering af tovejsradiokommunikation.

Anm. : Luftfartøjer, hvortil der ikke stilles krav om tovejs-radiokommunikation, bør 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 ved:

a. *Til luftfartøjer*

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

b. *Til en anden luftfartsradiostation*

at angive den anden luftfartsradiostations kaldesignal.

Særligt vanskelige meldinger skal tilbagelæses af en luftfartsradiostation og afsluttes med 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 MELLEML.

Ønskes et bestemt emne gentaget, udtrykkes fx

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 Søndrestrom 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.

Anm. : Pr. 1. marts 2018 skifter Søndrestrom FIR navn til Nuuk FIR.

7.16.3 Luftfartøjer, der på VHF-nødfrekvensen 121.5 MHz hører et ELT (Emergency Locator Transmitter) signal (piiijooouuu-piiijooouuu 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 / MOD-TAGET 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 MAY-DAY, 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 radiotavshed 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 luftfartsradio-station 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 luftfartsradio-station, andre luftfartsradio-stationer 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 MØDTAGERFEJL.

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

8. Dispensation

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

9. Klageadgang

Afgørelser truffet af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen efter denne BL kan ikke indbringes for transport-, bygnings- og boligministeren eller anden administrativ myndighed, jf. bekendtgørelse om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens forskrifter.

10. Straf

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

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

11. Ikrafttræden

11.1 BL'en træder i kraft den 12. oktober 2017.

11.2 BL 7-14, 9. udgave af 26. Januar 2010 ophæves.

Transport-, Bygge- og Boligstyrelsen, den 27. september 2017

CARSTEN FALK HANSEN

/ Per Schmock

- ¹⁾ I BL'en er der medtaget visse bestemmelser fra Kommissionens forordning (EU) nr. 923/2012 af 26. september 2012 som ændret ved Kommissionens forordning (EU) nr. 2015/340 af 20. februar 2015 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 2016/1185 af 20. juli 2016. Ifølge artikel 288 i EUF-Traktaten gælder en forordning umiddelbart i hver medlemsstat. Gengivelse af disse bestemmelser i BL'en er udelukkende begrundet i praktiske hensyn og berører ikke forordningens umiddelbare gyldighed i Danmark.

Standardord, tal og standardudtryk (jf. BL 7-14, pkt. 7.2.1)

Overskrift til formateret tekst

Anm. : 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. BL 7-14, 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. BL 7-14, 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. BL 7-14, pkt. 7.6.3):

100,325 ONE ZERO ZERO DECIMAL THREE TWO FIVE/

(eet hundrede komma tre to fem)

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

(otteogtredive tusinde éthundrede og treogfyrre komma NEJ-ner)

Eksempler på talgrupper (jf. BL 7-14 pkt. 7.6.1 og 7.6.2):

Aircraft call signs (kaldesignaler for luftfartøjer)

OCA 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

080 degrees
(kurs ethundrede)
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:

320 magnetic 13 knots

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

Wind THREE TWO ZERO magnetic ONE THREE knots

(vind trehundredetyve magnetisk tretten knob)

Transponder codes (*transponderkoder*)

2000 squawk TWO THOUSAND

(squawk totusinde)

2400

squawk TWO FOUR ZERO ZERO

4213

(squawk firetyve nul nul eller totusinde firehundrede)

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 fireogtredive hundrede 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 toogtyve nul nul fod)</i>
4300 ft	FOUR THOUSAND THREE HUNDRED FEET <i>(firetusinde trehundrede fod eller treogfyrre hundrede 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 sytten hundrede meter)</i>

Eksempler på tal ved angivelse af klokkeslæt:

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

1643	FOUR THREE (eller) ONE SIX FOUR THREE
	<i>(treogfyrre eller seksten treogfyrre)</i>
Klokken hel (hele timer)	ON THE HOUR (eller) ZERO ZERO
	<i>(på timen eller nul nul)</i>
Bem.	Jf. BL 7-14 pkt. 7.6.4 vil ATS-enheder ved anmodning om oplysning om aktuel tid, angive tiden afrundet til nærmeste halve minut. Der anvendes følgende fraseologi:
0620 og 30 sekunder	TWO ZERO AND A HALF (eller) ZERO SIX TWO ZERO AND A HALF
	<i>(seks tyve og et halvt (eller) eller nul seks tyve og tredive sekunderet halvt)</i>
Klokken hel (hele timer)	
og 30 sekunder	ON THE HOUR AND A HALF (eller) ZERO ZERO AND A HALF
	<i>(på timen og et halvt tredive sekunder (eller) nul nul og tredive sekunderet halvt)</i>

Eksempler på tal, der angiver kanaler for VHF-frekvenser (jf. BL 7-14, pkt. 7.6.5):

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

Eksempler på tal ved udpegning af trafik:

Ved udpegning af trafik m.v. efter urskivemetoden anvendes normal udtale af talord fra 1-12:

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 (jf. BL 7-14, pkt. 7.3.2):

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

Eksempler på standardord og –udtryk (jf. BL 7-14 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 WORDS TWICE	(WILCO er en sammentrækning af "will comply") a. Som anmodning: Kommunikation er 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. BL 7-14, pkt. 7.9):

Fuldt kaldesignal

a. OYABC
CESSNA FABCD

CITATION FABCD

HELICOPTER OYHAF

GLIDER/SVÆVEFLY OYXPM

b. VARIG PVMA

c. VARIG 401

Forkortet kaldesignal

OBC eller OABC
CESSNA CD eller

CESSNA BCD
CITATION CD eller

CITATION BCD
HELICOPTER AF eller

HELICOPTER HAF
GLIDER/SVÆVEFLY PM eller

GLIDER/SVÆVEFLY XPM
VARIG MA eller

VARIG VMA
(ingen forkortet form)

◇

Suffikser for tjenesteenheder (jf. BL 7-14, pkt. 7.10):**Enhed/tjeneste**

Area control centre
Approach control
Approach control radar arrivals
Approach control radar departures
Aerodrome control
Surface movement control
Radar (in general)
Precision approach radar
Direction- finding station
Flight information service
Clearance delivery
Apron service
Company dispatch
Aeronautical station
Aerodrome Flight Information Service
Heliport Information Service

Suffiks til kaldesignal

CONTROL
APPROACH
ARRIVAL
DEPARTURE
TOWER
GROUND
RADAR
PRECISION
HOMER
INFORMATION
DELIVERY
APRON
DISPATCH
RADIO
AFIS
HIS

Eksempler:

AALBORG TOWER * ROSKILDE APPROACH * COPENHAGEN CONTROL * ESBJERG AFIS
* SONDRESTROM INFORMATION

Anm. : Pr. 1. marts 2018 skifter Sondrestrom Information navn til Nuuk Information.



Bilag 2 til BL 7-14

Overskrift til formateret tekst

Forord

Dette bilag indeholder eksempler på standardfraseologi, som skal anvendes i forbindelse med lufttrafik og kørsel med luftfartøjer, jf. BL 7-14, pkt. 3.1.

Anm. : Fraseologier anvendt i forbindelse med køretøjers færdsel på manøvreområdet vil i mange tilfælde være identiske med dem anvendt til luftfartøjer, bortset fra instruktioner i forbindelse med kørsel, hvor udtrykket "KØR" (engelsk: "PROCEED") skal erstatte udtrykket "TAXI".

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 nogle hovedgrupper, hvori omstændighederne er beskrevet og dernæst den tilknyttede fraseologi.

Enkelte engelske fraseologier er ikke angivet på dansk, idet de ikke er relevant for VFR-flyvning.

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.

◇Eksempler på anvendt fraseologi

Indholdsfortegnelse over fraseologieksempler

Fraseologi, generelt 25

Area Control Service 39

Approach Control Service 43

Phraseologies for Use On and In the Vicinity of the Aerodrome 48

ATS Surveillance Service Phraseologies 62

Radar in Approach Control Service 68

Secondary Surveillance Radar (SSR) and ADS-B Phraseologies 74

8.33 kHz Channel Spacing Phraseologies 77

◇Fraserologi, generelt

<i>Circumstances</i>	<i>Phraseology</i>	<i>Omstændigheder</i>	<i>Fraseologi</i>
Description of levels (subsequently referred to as “ (level)”)	<i>(* = pilot transmission)</i> FLIGHT LEVEL (<i>number</i>); <i>or</i> (<i>number</i>) METRES; <i>or</i> (<i>number</i>) FEET.	Beskrivelse af højder (efterfølgende reference som “ (højde)”)	<i>(* = pilot transmission)</i> FLYVENIVEAU (<i>antal</i>); <i>eller</i> (<i>antal</i>) METER; <i>eller</i> (<i>antal</i>) FOD.

<p>Level changes, reports and rates</p> <p>...instruction that a climb (or descent) to a level within the vertical range defined is to commence</p> <p>.... for SST (Supersonic Transport) aircraft only</p>	<p>a) CLIMB (or DESCEND);</p> <p><i>followed as necessary by:</i></p> <p>i) TO (level);</p> <p>ii) TO AND MAINTAIN BLOCK (level) TO (level);</p> <p>iii) TO REACH (level) AT (or BY) (time or significant point);</p> <p>iv) REPORT LEAVING (or REACHING, or PASSING) (level);</p> <p>v) AT (number) FEET PER MINUTE (or METRES PER SECOND) [OR GREATER (or OR LESS);</p> <p>vi) REPORT STARTING ACCELERATION (or DECELERATION);</p> <p>b) MAINTAIN AT LEAST (number) METRES (or FEET) ABOVE (or BELOW) (aircraft call sign);</p> <p>c) REQUEST LEVEL (or FLIGHT LEVEL or ALTITUDE) CHANGE FROM (name of unit) [AT (time or significant point)□];</p> <p>d) STOP CLIMB (or DESCENT) AT (level);</p> <p>◇e) CONTINUE CLIMB (or DESCENT) TO (level);</p> <p>f) EXPEDITE CLIMB (or DESCENT) [UNTIL PASSING (level)□];</p> <p>g) WHEN READY CLIMB (or DESCEND) TO (level);</p>	<p>Højdeskift, rapporter og gradienter</p> <p>...instruktion om at en stigning (eller nedgang) til en højde indenfor et defineret højdebånd skal påbegyndes</p> <p>...kun for SST (Supersonisk Transport) luftfartøjer</p>	<p>STIG (eller GÅ NED) efterfulgt af følgende kombinationsmuligheder</p> <p>i) TIL (højde);</p> <p>ii) TIL OG FORBLIV I BLOK (højde) TIL (højde);</p> <p>iii) TIL OG NÅ (højde) SENEST (eller VED) (tidspunkt eller betydningsfuldt punkt);</p> <p>iv) RAPPORTER NÅR DU FORLADER (eller NÅR, eller PASSERER) (højde);</p> <p>v) MED (antal) FOD PR. MINUT (eller METER PR. SEKUND) [ELLER MERE (eller ELLER MINDRE)];</p> <p>d) STOP STIGNING (eller NEDGANG) I (højde);</p> <p>e) FORTSÆT STIGNING (eller NEDGANG) TIL (højde);</p> <p>f) STIG (eller GÅ NED) HURTIGT [INDTIL PASSAGE AF (højde)];</p> <p>g) NÅR KLAR STIG (eller GÅ NED) TIL (højde);</p>
---	--	---	--

<p>... to require action at a specific time or place</p> <p>.. to require action when convenient</p> <p>... to require an aircraft to climb or descend maintaining own separation and VMC</p>	<p>h) EXPECT CLIMB (or DESCENT) AT (time or significant point);</p> <p>i)* REQUEST DESCENT AT (time);</p> <p>j) IMMEDIATELY;</p> <p>k) AFTER PASSING (significant point);</p> <p>l) AT (time or significant point);</p> <p>m) WHEN READY (instruction);</p> <p>n) MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC [FROM (level)] [TO (level)];</p> <p>o) MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC ABOVE (or BELOW, or TO) (level);</p>	<p>...at kræve aktion på bestemt tidspunkt eller sted</p> <p>...at kræve aktion når det er bejligt</p>	<p>h) FORVENT STIGNING (eller NEDGANG) VED (betydningsfuldt punkt eller tidspunkt);</p> <p>i)* ANMODER OM NEDGANG KL. (tidspunkt);</p> <p>j) ØJEBLIKKELT;</p> <p>k) EFTER PASSAGE AF (betydningsfuldt punkt);</p> <p>l) VED (betydningsfuldt punkt) eller KL. (tidspunkt);</p> <p>m) NÅR KLAR (instruktion);</p>
<p>... when there is doubt that an aircraft can comply with a clearance or instruction</p>	<p>p) IF UNABLE (alternative instructions) AND ADVISE;</p>	<p>...når der er tvivl om at et luftfartøj kan efterkomme klareringen eller instruktionen</p>	<p>p) HVIS IKKE I STAND TIL DET (alternative instruktioner) OG ADVISER;</p>
<p>... when a pilot is unable to comply with a clearance or instruction</p>	<p>q)* UNABLE;</p>	<p>...når en pilot er ude af stand til at efterkomme en klarering eller instruktion</p>	<p>q)* IKKE I STAND TIL;</p>
<p>...clearance to cancel level restriction(s) of the vertical profile of a SID during climb</p>	<p>r) CLIMB TO (level) [LEVEL RESTRICTION(S) (SID designator) CANCELLED (or) LEVEL RESTRICTION(S) (SID designator) AT (point) CANCELLED];</p>	<p>... klarering til at annullere højderestriktion(er) på en SID's vertikale profil under stigning</p>	<p>r) STIG TIL (level) [HØJDERESTRIKTION(ER) (SID designator) ANNULLERET (eller) HØJDERESTRIKTION(ER) (SID designator) PÅ (point) ANNULLERET];</p>
<p>...clearance to cancel level restriction(s) of the vertical profile of a STAR during descent</p>	<p>s) DESCEND TO (level) [LEVEL RESTRICTION(S) (STAR designator) CANCELLED (or) LEVEL RESTRICTION(S) (STAR designator) AT (point) CANCELLED].</p>	<p>... klarering til at annullere højderestriktion(er) på en STAR's vertikale profil under nedgang</p>	<p>s) GÅ NEDAD TIL (level) [HØJDERESTRIKTION(ER) (SID designator) ANNULLERET (eller)</p>

			HØJDERESTRIKTION(ER) (<i>SID designator</i>) PÅ (<i>point</i>) ANNULLERET].
◇ACAS (TCAS) phraseology		ACAS (TCAS) fraseologi	
... after a flight crew starts to deviate from any ATC clearance or instruction to comply with an ACAS resolution advisory (RA) (Pilot and controller interchange)	a)* TCAS RA; b) ROGER;	...når flyvebesætningen påbegynder afvigelse fra enhver klarering eller instruktion for at efterkomme en ACAS resolution advisory (RA) (udveksling mellem pilot og flyveleder)	a)* TCAS RA; b) FORSTÅET;
... after the response to an ACAS RA is completed and a return to the ATC clearance or instruction is initiated (Pilot and controller interchange)	c)* CLEAR OF CONFLICT, RETURNING TO (<i>assigned clearance</i>); d) ROGER (<i>or alternative instructions</i>);	...efter ACAS RA reaktionen er udført og returnering til klareringen eller instruktionen påbegyndes (udveksling mellem pilot og flyveleder)	c)* FRI AF KONFLIKTEN, VENDER TILBAGE TIL (<i>tildelt klarering</i>); d) FORSTÅET (<i>eller alternative instruktioner</i>);
... after the response to an ACAS RA is completed and the assigned ATC clearance or instruction has been resumed (Pilot and controller interchange)	e)* CLEAR OF CONFLICT (<i>assigned clearance</i>) RESUMED; f) ROGER (<i>or alternative instructions</i>);	...efter udført reaktion på ACAS RA og når den tildelte klarering eller instruktion er genoptaget (udveksling mellem pilot og flyveleder)	e)* FRI AF KONFLIKTEN (<i>tildelt klarering</i>); f) FORSTÅET (<i>eller alternative instruktioner</i>);
... after an ATC clearance or instruction contradictory to the ACAS RA is received, the flight crew will follow the RA and inform ATC directly (Pilot and controller interchange)	g)* UNABLE, TCAS RA; h) ROGER.	...efter modtagelse af klarering eller instruktion i modstrid med en ACAS RA, vil flyvebesætningen følge RA og informere ATC direkte (udveksling mellem pilot og flyveleder)	g)* IKKE MULIGT, TCAS RA; h) FORSTÅET.

ATFM phraseology		ATFM fraseologi	Ikke relevant for dansksproget kommunikation
<p>... calculated take-off time (CTOT) delivery resulting from a slot allocation message (SAM). (The CTOT shall be communicated to the pilot at the first contact with ATC)</p>	<p>SLOT (time);</p>		
<p>... change to CTOT resulting from a slot revision message (SRM)</p>	<p>REVISED SLOT (<i>time</i>);</p>		
<p>... CTOT cancellation resulting from a slot cancellation message</p>	<p>SLOT CANCELLED, REPORT READY;</p>		
<p>... flight suspension until further notice (resulting from flight suspension message (FLS))</p>	<p>FLIGHT SUSPENDED UNTIL FURTHER NOTICE, DUE (<i>reason</i>);</p>		
<p>... flight de-suspension resulting from a de-suspension message (DES)</p>	<p>SUSPENSION CANCELLED, REPORT READY;</p>		
<p>... denial of start-up when requested too late to comply with the given CTOT</p>	<p>UNABLE TO APPROVE START-UP CLEARANCE DUE SLOT EXPIRED, REQUEST A NEW SLOT;</p>		
<p>... denial of start-up when requested too early to comply with the given CTOT</p>	<p>UNABLE TO APPROVE START-UP CLEARANCE DUE SLOT (<i>time</i>), REQUEST START-UP AT (<i>time</i>).</p>		

<p>◊RNAV phraseology</p> <p>... instructions associated with flying a track (offset), parallel to the cleared route</p>	<p>ADVISE IF ABLE TO PROCEED PARALLEL OFFSET;</p> <p>PROCEED OFFSET (<i>distance</i>) RIGHT/LEFT OF (<i>route</i>) (<i>track</i>) [CENTRE LINE] [AT (<i>significant point or time</i>)];</p> <p>CANCEL OFFSET (<i>instructions to rejoin cleared flight route or other information</i>).</p>	<p>RNAV fraseologi</p>	<p>Ikke relevant for dansksproget kommunikation</p>
<p>RVSM phraseology</p> <p>... to ascertain RVSM approval status of an aircraft</p> <p>...to report RVSM approved status</p> <p>... to report non-RVSM approval status followed by supplementary information</p> <p>... to deny ATC clearance into RVSM airspace</p> <p>... to report when severe turbulence affects the capability of an aircraft to maintain the height-keeping requirements for RVSM</p> <p>... for a pilot to report that the aircraft's equipment has degraded below the MASPS</p>	<p>a) CONFIRM RVSM APPROVED;</p> <p>b)* AFFIRM RVSM;</p> <p>c)* NEGATIVE RVSM [(<i>supplementary information, e.g. State Aircraft</i>)];</p> <p>d) UNABLE ISSUE CLEARANCE INTO RVSM AIRSPACE, MAINTAIN [<i>or DESCEND TO, or CLIMB TO</i>] (<i>level</i>);</p> <p>e)* UNABLE RVSM DUE TURBULENCE;</p> <p>f)* UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT;</p>	<p>RVSM fraseologi</p>	<p>Ikke relevant for dansksproget kommunikation</p>

<p>... to request an aircraft to provide information as soon as RVSM-approved status has been regained or the pilot is ready to resume RVSM operations</p> <p>... to request confirmation that an aircraft has regained RVSM-approved status or a pilot is ready to resume RVSM operations</p> <p>...to report ability to resume RVSM operations after an equipment or weather-related contingency</p>	<p>g) REPORT WHEN ABLE TO RESUME RVSM;</p> <p>h) CONFIRM ABLE TO RESUME RVSM;</p> <p>i)* READY TO RESUME RVSM.</p>		
<p>Transfer of control and/or frequency change</p>		<p>Overdragelse af kontrol og/eller frekvensskift</p>	
<p><i>Note: - An aircraft may be requested to "STAND BY" on a frequency when it is intended that the ATS unit will initiate communications soon and to "MONITOR" a frequency when information is broadcast thereon.</i></p>	<p>a) CONTACT (unit call sign) (frequency) [NOW□];</p> <p>b) AT (or OVER) (time or place) [or WHEN] [PASSING/LEAVING/REACHING (level)] CONTACT (unit call sign) (frequency);</p> <p>c) IF NO CONTACT (instructions);</p> <p>d) STAND BY FOR (unit call sign) (frequency);</p> <p>e)* REQUEST CHANGE TO (frequency);</p> <p>f) FREQUENCY CHANGE APPROVED;</p> <p>g) MONITOR (unit call sign) (frequency);</p> <p>h)* MONITORING (frequency);</p> <p>i) WHEN READY CONTACT (unit call sign) (frequency);</p> <p>j) REMAIN THIS FREQUENCY.</p>	<p><i>Note: - Et luftfartøj kan blive bedt om at "AFVENTE" på en frekvens når det er meningen at ATS enheden initierer kommunikationen snarest og at "AFLYTTE" en frekvens når informationer bliver rundsendt der.</i></p>	<p>a) KONTAKT (enhedens kaldesignal) (frekvens) [NU];</p> <p>b) KL. (eller VED) (tidspunkt eller sted) [eller NÅR DU] [PASSERER/ FORLADER/NÅR] KONTAKT (enhedens kaldesignal) (frekvens);</p> <p>c) HVIS INGEN KONTAKT (instruktioner);</p> <p>d) AFVENT (enhedens kaldesignal) PÅ (frekvens);</p> <p>e)* ANMODER OM AT SKIFTE TIL (frekvens);</p> <p>f) FREKVENNS SKIFT GODKENDT;</p> <p>g) AFLYT (enhedens kaldesignal) (frekvens);</p> <p>h)* AFLYTTER (frekvens);</p> <p>i) NÅR KLAR KONTAKT (enhedens kaldesignal) (frekvens);</p> <p>j) FORBLIV PÅ DENNE FREKVENNS.</p>

<p>Change of call sign</p> <p>...to instruct an aircraft to change its type of call sign</p> <p>... to advise an aircraft to revert to the call sign indicated in the flight plan</p>	<p>a) CHANGE YOUR CALL SIGN TO (<i>new call sign</i>) [UNTIL FURTHER ADVISED];</p> <p>b) REVERT TO FLIGHT PLAN CALL SIGN (<i>call sign</i>) [AT (<i>significant point</i>)].</p>	<p>Ændring af kaldesignal</p> <p>...at instruere et luftfartøj om at ændre sit kaldesignalstype</p> <p>...at råde et luftfartøj til at gå tilbage og anvende flyveplanens kaldesignal</p>	<p>a) SKIFT KALDESIGNAL TIL (<i>nyt kaldesignal</i>) INDTIL VIDERE;</p> <p>b) ANVEND FLYVEPLANENS KALDESIGNAL (<i>kaldesignal</i>) [VED (<i>betydningsfuldt punkt</i>)].</p>
<p>Traffic information</p> <p>... to pass traffic information</p> <p>... to acknowledge traffic information</p> <p>...related to runway operations at non-controlled aerodromes/heliports (AFIS/HIS)</p> <p>...where traffic is of relevance to the departing/landing aircraft</p>	<p>a) TRAFFIC (<i>information</i>);</p> <p>b) NO REPORTED TRAFFIC;</p> <p>c)* LOOKING OUT;</p> <p>d)* TRAFFIC IN SIGHT;</p> <p>e)* NEGATIVE CONTACT [<i>reasons</i>];</p> <p>f) [ADDITIONAL] TRAFFIC IS (<i>direction</i>) BOUND (<i>type of aircraft</i>) (<i>level</i>) ESTIMATED (or OVER) (<i>significant point</i>) AT (<i>time</i>);</p> <p>g) TRAFFIC IS (<i>classification</i>) UNMANNED FREE BALLOON(S) WAS [or ESTIMATED] OVER (<i>place</i>) AT (<i>time</i>) REPORTED (<i>level(s)</i>) [or UNKNOWN] MOVING (<i>direction</i>) (<i>other pertinent information, if any</i>);</p> <p>NO TRAFFIC ON THE RUNWAY;</p> <p>TRAFFIC IS (<i>aircraft type, position, additional information as applicable</i>).</p>	<p>Trafik information</p> <p>...at udstede trafik information</p> <p>...at bekræfte trafik information</p> <p>...i forbindelse med banebenyttelse på ikke-kontrollerede flyvepladser/heliport (AFIS/ HIS)</p> <p>...når trafik er af betydning for startende/landende luftfartøjer</p>	<p>a) TRAFIKKEN ER (<i>information</i>);</p> <p>b) INGEN RAPPORTERET TRAFIK;</p> <p>c)* HOLDER UDKIG;</p> <p>d)* TRAFIK I SIGTE;</p> <p>e)* INGEN VISUEL KONTAKT (<i>begrundelse</i>);</p> <p>f) [YDERLIGERE] TRAFIK ER (<i>flyveretning</i>) (<i>luftfartøjstype</i>) (<i>højde</i>) FORVENTER (eller OVER) (<i>betydningsfuldt punkt</i>) (<i>tidspunkt</i>);</p> <p>g) TRAFIK ER (<i>klassifikation</i>) UBEMANDET FRIBALLON [FORVENTET] OVER (<i>sted</i>) (<i>tidspunkt</i>) RAPPORTERET (<i>højde</i>) [eller UKENDT HØJDE] BEVÆGER SIG (<i>retning</i>) (<i>anden betydningsfuld information, hvis nogen</i>);</p> <p>h) INGEN TRAFIK PÅ BANEN;</p> <p>i) TRAFIK ER (<i>luftfartøjstype, position, yderligere relevant information</i>).</p>

Meteorological conditions		Meteorologiske forhold	
...to notify wind at specific levels	<p>a) [SURFACE] WIND (<i>number</i>) DEGREES (<i>speed</i>) (<i>units</i>);</p> <p>b) WIND AT (<i>level</i>) (<i>number</i>) DEGREES (<i>number</i>) KNOTS (or KILOMETRES PER HOUR);</p>	...at oplyse vinden i bestemte højder	<p>a) VIND (<i>retning</i>) GRADER (<i>hastighed</i>) (<i>måleenhed</i>);</p> <p>VIND I (<i>højde</i>) (<i>retning</i>) GRADER (<i>hastighed</i>) (<i>måleenhed</i>);</p>
...to notify wind variations	<p><i>Note: - Wind is always expressed by giving the mean direction and speed and any significant variations thereof.</i></p> <p>c) WIND VARIABLE (<i>speed</i>) (<i>units</i>);</p> <p>d) WIND (<i>number</i>) DEGREES (<i>speed</i>) (<i>units</i>) VARIABLE BETWEEN (<i>number</i>) DEGREES AND (<i>number</i>) DEGREES</p>	...at oplyse om vindvariationer	<p><i>Note: Vinden udtrykkes altid ved gennemsnitsretning og –hastighed samt enhver betydningsfuld variation.</i></p> <p>c) VIND VARIABEL (<i>hastighed</i>) (<i>måleenhed</i>);</p> <p>d) VIND (<i>retning</i>) GRADER (<i>hastighed</i>) (<i>måleenhed</i>) VARIABEL MELLEM (<i>retning</i>) GRADER OG (<i>retning</i>) GRADER;</p>
...to indicate gusting winds	<p>e) MAXIMUM (<i>speed</i>) (<i>units</i>) [MINIMUM (<i>speed</i>) (<i>units</i>)];</p>	...at indikere stødende vind	<p>e) MAXIMUM (<i>hastighed</i>) (<i>måleenhed</i>) [MINIMUM (<i>hastighed</i>) (<i>måleenhed</i>)];</p>
...to report runway visual range	<p>f) VISIBILITY (<i>distance</i>) (<i>units</i>) [<i>direction</i>];</p> <p>g) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY (<i>number</i>)] (<i>distance</i>) (<i>units</i>);</p> <p>h) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) RUNWAY (<i>number</i>) NOT AVAILABLE (or NOT REPORTED);</p>	...at rapportere banesynsvidde	<p>f) SIGT (<i>distance</i>) (<i>måleenhed</i>) [<i>retning</i>];</p> <p>g) BANESYNSVIDDE (eller RVR) [BANE (<i>nummer</i>)] (<i>distance</i>) (<i>måleenhed</i>);</p> <p>h) BANESYNSVIDDE (eller RVR) BANE (<i>nummer</i>) ER IKKE TILGÆNGELIG (eller ER IKKE RAPPORTERET);</p>
...for multiple RVR observations	<p>i) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [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>);</p> <p><i>Note 1: - Multiple RVR observations are always representative of the touchdown zone, midpoint zone and the roll-out/stop end zone respectively.</i></p>	...for flere RVR observationer	<p>i) BANESYNSVIDDE (eller RVR) [BANE (<i>nummer</i>)] (<i>første position</i>) (<i>distance</i>) (<i>måleenhed</i>) (<i>anden position</i>) (<i>distance</i>) (<i>måleenhed</i>) (<i>tredie position</i>) (<i>distance</i>) (<i>måleenhed</i>);</p> <p><i>Note 1: - Flere RVR observationer repræsenteres altid af sætningszonen midtpunkt og baneslut.</i></p> <p><i>Note 2: - Når rapporter angiver de 3 positioner, må afgivelse af disse positioner udelades</i></p>

<p>... in the event that RVR information on any one position is not available this information will be included in the appropriate sequence</p> <p>...indication of tendency over a specific period of time</p> <p>Note: Pronounced CAV-O-KAY.</p>	<p>Note 2: - Where report for three locations are given, the indication of these locations may be omitted, provided that the reports are passed in the order of touchdown zone, followed by the midpoint zone and ending the roll-out/stop end zone report.</p> <p>j) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY (number)] (first position) (distance) (units) (second position) NOT AVAILABLE (third position) (distance) (units);</p> <p>k) RVR (distance) (units) UPWARD (or DOWNWARD) (or NO TENDENCY OBSERVED)</p> <p>l) PRESENT WEATHER (details);</p> <p>m) CLOUD (amount), [type] (height of base) (units) (or SKY CLEAR);</p> <p>n) CAVOK;</p> <p>o) TEMPERATURE [MINUS] (number) (and/or DEWPOINT [MINUS] (number));</p> <p>p) QNH (number) [(units)];</p> <p>q) QFE (number) [(units)];</p> <p>r) (aircraft type) REPORTED [LIGHT or MODERATE or SEVERE] ICING (or TURBULENCE) [IN CLOUD] (area) AT (time);</p> <p>s) REPORT FLIGHT CONDITIONS.</p>	<p>...i tilfælde af at RVR information på enkeltstående positioner ikke er til rådighed vil denne information blive inkluderet i passende rækkefølge</p> <p>...indikation af tendens over en fastsat tidsperiode</p> <p>Note: Udtales CAV-O-KAY.</p>	<p>under forudsætning af at rapporteringen sker i rækkefølgen sættepunkt, efterfulgt af midtpunkt og slutter med baneslut.</p> <p>j) BANESYNSVIDDE (eller RVR) [BANE (nummer)]</p> <p>k) SÆTTEPUNKT (første position) (distance) (måleenhed) (anden position) IKKE TILGÆNGELIG (tredje position) (distance) (måleenhed);</p> <p>l) RVR (distance) (måleenhed) STIGENDE (eller FALDENDE) (eller INGEN TENDENS OBSERVERET);</p> <p>m) AKTUELT VEJR (detaljer);</p> <p>n) SKYER (mængde), [type] (højde på underkanten) (måleenhed) (eller SKYFRIT);</p> <p>o) CAVOK;</p> <p>p) TEMPERATUR [MINUS] (antal) (og/eller DUGPUNKT [MINUS] (antal));</p> <p>q) QNH (antal) (måleenhed);</p> <p>r) QFE (antal) (måleenhed);</p> <p>s) (luffartøjstype) RAPPORTEREDE [LET eller MODERAT eller KRAFTIG] ISNING (eller TURBULENS) [I SKYER] (område) KL. (tidspunkt);</p> <p>s) RAPPORTER FLYVEFORHOLD.</p>
--	--	--	---

<p>Position reporting</p> <p>... to omit position reports until a specified position</p>	<p>a) NEXT REPORT AT (<i>significant point</i>);</p> <p>b) OMIT POSITION REPORTS [UNTIL (<i>specify</i>)];</p> <p>c) RESUME POSITION REPORTING.</p>	<p>Positionsrapportering</p> <p>...at undlade positionsrapportering indtil angiven position</p>	<p>a) NÆSTE RAPPORT VED (<i>betydningsfuldt punkt</i>);</p> <p>b) UNDLAD POSITIONSRAPPORTERING [INDTIL (<i>angiv position/tidspunkt</i>)];</p> <p>c) GENOPTAG POSITIONSRAPPORTERING.</p>
<p>Additional reports</p> <p>... to request a report at a specified place or distance</p> <p>... to report at a specified place or distance</p> <p>... to request a report of present position</p> <p>... to report present position</p>	<p>a) REPORT PASSING (<i>significant point</i>);</p> <p>b) REPORT (<i>distance</i>) MILES (GNSS or DME) FROM (<i>name of DME station</i>) (or <i>significant point</i>);</p> <p>c)* (<i>distance</i>) MILES (GNSS or DME) FROM (<i>name of DME station</i>) (or <i>significant point</i>);</p> <p>d) REPORT PASSING (<i>three digits</i>) RADIAL (<i>name of VOR</i>) VOR;</p> <p>e) REPORT (GNSS or DME) DISTANCE FROM (<i>significant point</i>) or (<i>name of DME station</i>);</p> <p>f)* (<i>distance</i>) MILES (GNSS or DME) FROM (<i>name of DME station</i>) (or <i>significant point</i>).</p>	<p>Yderligere rapporter</p> <p>... at kræve en rapport ved bestemt sted eller distance</p> <p>... at rapportere ved bestemt sted eller distance</p> <p>... at kræve en rapport af nuværende position</p> <p>... at rapportere nuværende position</p>	<p>a) RAPPORTER PASSAGE AF (<i>betydningsfuldt punkt</i>);</p> <p>b) RAPPORTER (<i>distance</i>) MIL (GNSS eller DME) FRA (<i>DME stationens navn</i>) (eller <i>betydningsfuldt punkt</i>);</p> <p>c)* (<i>distance</i>) MIL (GNSS eller DME) FRA (<i>DME stationens navn</i>) (eller <i>betydningsfuldt punkt</i>);</p> <p>d) RAPPORTER PASSAGE AF (<i>tre cifre</i>) RADIAL (<i>VOR stationens navn</i>) VOR;</p> <p>e) RAPPORTER (GNSS eller DME) DISTANCE FRA (<i>betydningsfuldt punkt</i>) eller (<i>DME stationens navn</i>);</p> <p>f)* (<i>distance</i>) MIL (GNSS eller DME) FRA (<i>DME stationens navn</i>) (eller <i>betydningsfuldt punkt</i>).</p>

Aerodrome information		Flyvepladsinformation	
	<p>a) [(location)] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (number) (condition);</p> <p>b) [(location)] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (number) NOT CURRENT;</p> <p>c) LANDING SURFACE (condition);</p> <p>d) CAUTION CONSTRUCTION WORK (location);</p> <p>e) CAUTION (specify reasons) RIGHT (or LEFT), (or BOTH SIDES) OF RUNWAY [number];</p> <p>f) CAUTION WORK IN PROGRESS (or OBSTRUCTION) (position and any necessary advice);</p> <p>g) RUNWAY REPORT AT (observation time) [(coverage) PERCENT OF] RUNWAY (number) [parts of runway] COVERED BY (type of precipitant) [UP TO] (depth of deposits) MILLIMETRES. BRAKING ACTION GOOD (or MEDIUM TO GOOD, or MEDIUM, or MEDIUM TO POOR, or POOR or UNRELIABLE) [and/or BRAKING ACTION (equipment and number)];</p> <p>h) BRAKING ACTION REPORTED BY (aircraft type) AT (time) GOOD (or MEDIUM, or POOR);</p> <p>i) BRAKING ACTION [(location)] (measuring equipment used), RUNWAY (number), TEMPERATURE [MINUS] (number), WAS (reading) AT (time);</p> <p>j) RUNWAY (or TAXIWAY) (number) WET [or DAMP, WATER PATCHES, FLOODED (depth), or SNOW REMOVED (length and width as applicable) or TREATED, or COVERED WITH PATCHES OF DRY SNOW (or WET SNOW, or</p>		<p>a) [(stednavn)] BANEFORHOLD PÅ BANE (nummer) (forhold);</p> <p>b) [(stednavn)] BANEFORHOLD PÅ BANE (nummer) INGEN GÆLDENDE;</p> <p>c) LANDINGSOMRÅDE (forhold);</p> <p>d) ADVARSEL KONSTRUKTION SARBEJDE (sted);</p> <p>e) ADVARSEL (specifik grund) TIL HØJRE FOR (eller TIL VENSTRE FOR), (eller PÅ BEGGE SIDER AF) BANE (nummer);</p> <p>f) ADVARSEL IGANGVÆRENDE ARBEJDE (eller FORHINDRING) (sted og yderligere nødvendig rådgivning);</p> <p>g) BANERAPPORT [KL.] (observationstidspunkt) [(dækningsprocent) PROCENT AF] BANE (nummer) [(dele af banen)] DÆKKET AF (nedbørsaflejringer) [OP TIL] (lagets tykkelse) MILIMETER. BREMSEVIRKNING GOD (eller MIDDEL TIL GOD, eller MIDDEL, eller MIDDEL TIL DÅRLIG, eller DÅRLIG eller UPÅLIDELIG [og/eller BREMSEVIRKNING (måleudstyr og koeficient)];</p> <p>h) BREMSEVIRKNING RAPPORTERET AF (luftfartøjstype) KL. (tidspunkt) GOD (eller MIDDEL, eller DÅRLIG);</p> <p>i) BREMSEVIRKNING [(sted)] (anvendt måleudstyr), BANE (nummer), TEMPERATUR [MINUS] (nummer), VAR (aflæsning) KL. (tidspunkt);</p> <p>j) BANE (eller RULLEVEJ) (nummer) VÅD [eller FUGTIG, VANDPYTTER, DÆKKET AF VAND (dybde), eller SNE FJERNET (længde og bredde af ryddet område) eller BEHANDLET, eller DÆKKET AF TØR</p>

	<p>COMPACTED SNOW, or SLUSH, or FROZEN SLUSH, or ICE, or ICE UNDERNEATH, or ICE AND SNOW, or SNOWDRIFTS, or FROZEN RUTS AND RIDGES)];</p> <p>k) TOWER OBSERVES (<i>weather information</i>);</p> <p>l) PILOT REPORTS (<i>weather information</i>).</p>		<p>SNE (eller VÅD SNE) I PLETTER, eller DÆKKET AF SAMMENKØRT SNE (eller SLUD, eller FROSSEN SLUD, eller IS, eller UNDERLIGGENDE IS, eller IS OG SNE, eller SNEFYGNING, eller FROSNE SPOR OG KAMME)];</p> <p>k) TÅRNET OBSERVERER (<i>relevante vejrinformationer</i>);</p> <p>l) PILOT RAPPORTERER (<i>relevante vejrinformationer</i>).</p>
Operational status of visual and non-visual aids	<p>a) (<i>specify visual or non-visual aid</i>) RUNWAY (<i>number</i>) (<i>description of deficiency</i>);</p> <p>b) (<i>type</i>) LIGHTING (<i>unserviceability</i>);</p> <p>c) GBAS/SBAS/MLS/ILS CATEGORY (<i>category</i>) (<i>serviceability state</i>);</p> <p>d) TAXIWAY LIGHTING (<i>description of deficiency</i>);</p> <p>e) (<i>type of visual slope indicator</i>) RUNWAY (<i>number</i>) (<i>description of deficiency</i>).</p>	Operationel status for visuelle og ikke-visuelle hjælpemidler	<p>a) (<i>specificér visuelt eller ikke-visuelt hjælpemiddel</i>) BANE (<i>nummer</i>) (<i>beskrivelse af manglen</i>);</p> <p>b) (<i>type</i>) LYSSYSTEM (<i>uanvendelighed</i>);</p> <p>c) GBAS/SBAS/MLS/ILS KATEGORI (<i>kategori</i>) (<i>anvendelighed status</i>);</p> <p>d) RULLEVEJS LYSSYSTEMET (<i>beskrivelse af manglen</i>);</p> <p>e) (<i>type af visuel glidevinkel indikator</i>) BANE (<i>nummer</i>) (<i>beskrivelse af manglen</i>).</p>

GNSS service status	<p>a) GNSS REPORTED UNRELIABLE (<i>or</i> GNSS MAY NOT BE AVAILABLE [DUE TO INTERFERENCE]);</p> <p>1) IN THE VICINITY OF (<i>location</i>) (<i>radius</i>) [BETWEEN (<i>levels</i>)]; <i>or</i></p> <p>2) IN THE AREA OF (<i>description</i>)(<i>or</i> IN (<i>name</i>) FIR) [BETWEEN (<i>levels</i>)];</p> <p>b) BASIC GNSS (<i>or</i> SBAS, <i>or</i> GBAS) UNAVAILABLE FOR (<i>specify operation</i>) [FROM (<i>time</i>) TO (<i>time</i>) (<i>or</i> UNTIL FURTHER NOTICE)]</p> <p>c)* BASIC GNSS UNAVAILABLE [DUE TO (<i>reason e.g. LOSS OF RAIM or RAIM ALERT</i>)];</p> <p>d)* GBAS (<i>or</i> SBAS) UNAVAILABLE</p>	GNSS service status	
Degradation of aircraft navigation performance	UNABLE RNP (<i>specify type</i>) (<i>or</i> RNAV) [DUE TO (<i>reason e.g. LOSS OF RAIM or RAIM ALERT</i>)]	Nedgradering af luftfartøjets navigationsevne	



Area Control Service

<p>Issuance of a clearance ...when clearance is relayed</p>	<p>a) (name of unit) CLEARS (aircraft call sign); (aircraft call sign) CLEARED TO; c) RECLEARED (amended clearance details) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED]; d) RECLEARED (amended route portion) TO (significant point of original route) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED]; e) ENTER CONTROLLED AIRSPACE (or CONTROL ZONE) [VIA (significant point or route)] AT (level) [AT (time)]; f) LEAVE CONTROLLED AIRSPACE (or CONTROL ZONE) [VIA (significant point or route)] AT (level) (or CLIMBING TO (level), or DESCENDING TO (level)); g) JOIN (specify) AT (significant point) AT (level) [AT (time)].</p>	<p>Udstedelse af klareringer ...når klarering videresendes</p>	<p>a) (udstedende enheds navn) KLARERER (luftfartøjets kaldesignal); b) (luftfartøjets kaldesignal) KLARERET; c) ÆNDRET KLARERING (detaljerede ændringer) [RESTERENDE KLARERING UÆNDRET]; d) ÆNDRET KLARERING (ændret ruteafsnit) INDTIL (betydningsfuldt punkt på den oprindelige rute) [RESTERENDE KLARERING UÆNDRET]; e) FLYV IND I KONTROLLERET LUFTRUM (eller KONTROLZONEN) [VIA (betydningsfuldt punkt eller rute)] I (højde) [KL. (tidspunkt)]; f) FORLAD KONTROLLERET LUFTRUM (eller KONTROLZONEN) [VIA (betydningsfuldt punkt eller rute)] I (højde) (eller STIGENDE TIL (højde), eller UNDER NEDGANG TIL (højde)); g) TILSLUT DIG (specificér) VED (betydningsfuldt punkt) I (højde) [KL. (tidspunkt)].</p>
<p>Indication of route and clearance limit</p>	<p>a) FROM (location) TO (location); b) TO (location) followed as necessary by i) DIRECT; ii) VIA (route and/or significant points); iii) VIA FLIGHT PLANNED ROUTE (Note: Special conditions for use apply); iv) VIA (distance) DME ARC (direction) OF (name of DME station);</p>	<p>Angivelse af rute og klareringsgrænse</p>	<p>a) FRA (sted) TIL (sted); b) TIL (sted); i) DIREKTE; ii) VIA (rute og/eller betydningfuldt punkt); iii) VIA FLYVEPLANENS RUTE (Note: Der gælder særlige regler for anvendelse); iv) VIA (distance) DME ARC (retning) FRA (DME stationens navn);</p>

	c) (route) NOT AVAILABLE DUE (reason) ALTERNATIVE[S] IS/ARE (routes) ADVISE.		c) (route) IKKE MULIG (grundet) ALTERNATIVE[R] ER (rute) ANGIV VALG.
Maintenance of specified levels		Forblive i specifikke højder	
<i>Note: - The term "MAINTAIN" is not to be used in lieu of "DESCEND" og "CLIMB" when instructing an aircraft to change level.</i>	<p>a) MAINTAIN (level) [TO (significant point)];</p> <p>b) MAINTAIN (level) UNTIL PASSING (or LEAVING)(significant point or area);</p> <p>c) MAINTAIN (level) UNTIL (minutes) AFTER PASSING (significant point);</p> <p>d) MAINTAIN (level) UNTIL (time);</p> <p>e) MAINTAIN (level) UNTIL ADVISED BY (name of unit);</p> <p>f) MAINTAIN (level) UNTIL FURTHER ADVISED;</p> <p>g) MAINTAIN (level) [OR BELOW] WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE (or CONTROL ZONE);</p> <p>h) MAINTAIN BLOCK (level) TO (level).</p>	<i>Note: - "FORBLIV I" erstatter ikke anvendelsen af "GÅ NED TIL" eller "STIG TIL" når et luftfartøj instrueres om at ændre højde.</i>	<p>a) FORBLIV I (højde) [INDTIL (betydningsfuldt punkt)];</p> <p>b) FORBLIV I (højde) INDTIL PASSAGE AF (eller DU FORLADER) (betydningsfuldt punkt eller områder);</p> <p>c) FORBLIV I (højde) INDTIL (antal minutter) EFTER PASSAGE AF (betydningsfuldt punkt);</p> <p>d) FORBLIV I (højde) INDTIL (tidspunkt);</p> <p>e) FORBLIV I (højde) INDTIL ANGIVET AF (enhedens navn);</p> <p>f) FORBLIV I (højde) INDTIL NÆRMERE ANGIVET;</p> <p>g) FORBLIV I (højde) [ELLER DERUNDER] I KONTROLLERET LUFTRUM (eller I KONTROLZONEN);</p> <p>h) FORBLIV I BLOK (højde) TIL (højde).</p>
Specification of cruising levels		Angivelse af marchhøjder	
	<p>a) CROSS (significant point) AT (or ABOVE, or BELOW) (level);</p> <p>b) CROSS (significant point) AT (time) OR LATER (or BEFORE) AT (level);</p> <p>c) CRUISE CLIMB BETWEEN (levels) (or ABOVE (level));</p> <p>d) CROSS (distance) MILES, (GNSS or DME) [(direction)] OF (name of DME station) DME AT (or ABOVE, or BELOW) (level).</p>		<p>a) KRYDS (betydningsfuldt punkt) I (eller OVER, eller UNDER) (højde);</p> <p>b) KRYDS (betydningsfuldt punkt) KL. (tidspunkt) ELLER SENERE (eller FØR) I (højde);</p> <p>c) MARCHSTIGNING MELLEM (højder) (eller OVER (højde));</p> <p>d) KRYDS (distance) MIL, (GNSS eller DME) [(retning)] FOR (DME stationens navn) DME I (eller OVER, eller OVER) (højde).</p>
Emergency descent		Nødnedgang	
	a)* EMERGENCY DESCENT (intentions);		a)* NØDNEDGANG (intentioner);

	b) ATTENTION ALL AIRCRAFT IN THE VICINITY OF [<i>or AT</i>] (<i>significant point or location</i>) EMERGENCY DESCENT IN PROGRESS FROM (<i>level</i>) (followed as necessary by specific instructions, clearances, traffic information, etc.).		b) ADVARSEL, ALLE LUFTFARTØJER I NÆRHEDEN AF [<i>eller VED</i>] (<i>betydningsfuldt punkt eller sted</i>) NØDNEDGANG FOREGÅR FRA (<i>højde</i>) (efterfulgt af nødvendige specifikke instruktioner, klareringer, trafikinformationer osv.).
If clearance cannot be issued immediately upon request	EXPECT CLEARANCE (<i>or type of clearance</i>) AT (<i>time</i>).	...hvis klarering ikke kan udstedes med det samme efter anmodning	FORVENT KLARERING (<i>eller klareringstype</i>) KL. (<i>tidspunkt</i>).
When clearance for deviation cannot be issued	UNABLE, TRAFFIC (<i>direction</i>) BOUND (<i>type of aircraft</i>) (<i>level</i>) ESTIMATED (<i>or OVER</i>) (<i>significant point</i>) AT (<i>time</i>) CALL SIGN (<i>call sign</i>) ADVISE INTENTIONS.	...når klarering til afvigelse ikke kan udstedes	IKKE MULIGT, TRAFIK (<i>flyveretning</i>) (<i>luftfartøjstype</i>) (<i>højde</i>) FORVENTER (<i>eller OVER</i>) (<i>betydningsfuldt punkt</i>) KL (<i>tidspunkt</i>) KALDESIGNAL (<i>kaldesignal</i>) ADVISER OM INTENTIONER.
Separation instructions	a) CROSS (<i>significant point</i>) AT (<i>time</i>) [OR LATER (<i>or OR BEFORE</i>)]; b) ADVISE IF ABLE TO CROSS (<i>significant point</i>) AT (<i>level or time</i>); c) MAINTAIN MACH (<i>number</i>) [OR GREATER (<i>or OR LESS</i>)] [UNTIL (<i>significant point</i>)]; d) DO NOT EXCEED MACH (<i>number</i>).	Adskillelsesinstruktioner	a) KRYDS (<i>betydningsfuldt punkt</i>) KL. (<i>tidspunkt</i>) [ELLER SENERE (<i>eller ELLER FØR</i>)]; b) ANGIV OM DU ER I STAND TIL AT KRYDSE (<i>betydningsfuldt punkt</i>) I (<i>højde</i>) (<i>eller KL. (tidspunkt)</i>); c) BIBEHOLD MACH (<i>nummer</i>) [ELLER MERE (<i>eller ELLER MINDRE</i>)] [INDTIL (<i>betydningsfuldt punkt</i>)]; d) OVERSKRID IKKE MACH (<i>nummer</i>).

◇ *Approach Control Service*

<p>Departure instructions</p>	<p>a) [AFTER DEPARTURE] TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (three digits) (or CONTINUE RUNWAY HEADING) (or TRACK EXTENDED CENTRE LINE) TO (level or significant point) [(other instructions as required)];</p> <p>b) AFTER REACHING (or PASSING) (level or significant point) (instructions);</p> <p>c) TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (three digits) TO (level) [TO INTERCEPT (track, route, airway, etc.)];</p> <p>d) (standard departure name and number) DEPARTURE;</p> <p>e) TRACK (three digits) DEGREES [MAGNETIC (or TRUE)] TO (or FROM) (significant point) (UNTIL (time), or REACHING (fix or significant point or level)) [BEFORE PROCEEDING ON COURSE];</p> <p>f) CLEARED VIA (designation).</p>	<p>Udflyvningsinstruktioner</p>	<p>a) [EFTER AFGANG] DREJ TIL HØJRE (eller VENSTRE) PÅ KURS (tre cifre) (eller FORTSÆT PÅ BANEKURSEN) (eller FØLG BANERETNINGEN) INDTIL (højde eller betydningsfuldt punkt) [(anden instruktion hvis nødvendig)];</p> <p>b) EFTER DU NÅR (eller PASSAGE AF) (højde eller betydningsfuldt punkt) (instruktioner);</p> <p>c) DREJ TIL HØJRE (eller VENSTRE) KURS (tre cifre) INDTIL (højde) [FOR AT FØLGE (flyvevej, rute, luftvej osv.)];</p> <p>d) (standard udflyvning navn og nummer) DEPARTURE;</p> <p>e) TRACK (tre cifre) GRADER [MAGNETISK (eller SAND)] INDTIL (eller FRA) (betydningsfuldt punkt) (INDTIL (tidspunkt), eller DU NÅR (betydningsfuldt punkt eller højde)) [FØR DU FORTSÆTTER PÅ KURS];</p> <p>f) KLARERET VIA (designator).</p>
<p>Approach instructions</p>	<p>a) CLEARED (or PROCEED) VIA (designation);</p> <p>b) CLEARED TO (clearance limit) VIA (designation);</p> <p>c) CLEARED (or PROCEED) VIA (details of route to be followed);</p> <p>d) CLEARED (type of approach) APPROACH [RUNWAY(number)];</p> <p>e) CLEARED (type of approach) APPROACH RUNWAY (number) FOLLOWED BY CIRCLING TO RUNWAY (number)</p> <p>f) CLEARED APPROACH [RUNWAY (number)];</p>	<p>Indflyvnings instruktioner</p>	<p>Nogle af fraseologierne er kun relateret til IFR-flyvning</p> <p>a) KLARERET (eller FORTSÆT) VIA (designator);</p> <p>b) KLARERET TIL (klareringsgrænse) VIA (designator);</p> <p>c) KLARERET (eller FORTSÆT) VIA (detaljeret rutebeskrivelse);</p> <p>d) KLARERET FOR (anflyvningstype) ANFLYVNING [BANE (nummer)];</p> <p>e) KLARERET FOR (anflyvningstype) ANFLYVNING BANE (nummer) EFTERFULGT AF CIRCLING TIL BANE (nummer);</p> <p>f) KLARERET FOR ANFLYVNING BANE (nummer);</p>

	<p>g) COMMENCE APPROACH AT (<i>time</i>);</p> <p>h)* REQUEST STRAIGHT-IN [<i>(type of approach)</i>] APPROACH [RUNWAY (<i>number</i>)];</p> <p>i) CLEARED STRAIGHT-IN [<i>(type of approach)</i>] APPROACH [RUNWAY(<i>number</i>)];</p> <p>j) REPORT VISUAL;</p> <p>k) REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT;</p>
<p>... when a pilot requests a visual approach</p>	<p>l)* REQUEST VISUAL APPROACH;</p> <p>m) CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (<i>number</i>);</p>
<p>... to request if a pilot is able to accept a visual approach</p>	<p>n) ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL APPROACH RUNWAY (<i>number</i>);</p>
<p><i>Note: See PANS-ATM, para 6.5.3 for provisions relating to visual approach procedures.</i></p> <p>...in case of successive visual approaches when –the pilot of a succeeding aircraft has reported the preceding aircraft in sight</p>	<p>o) CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (<i>number</i>), MAINTAIN OWN SEPARATION FROM PRECEDING (<i>aircraft type and wake turbulence category as appropriate</i>), [CAUTION WAKE TURBULENCE];</p> <p>p) REPORT (<i>significant point</i>) [OUTBOUND, or INBOUND];</p> <p>q) REPORT COMMENCING PROCEDURE TURN;</p> <p>r)* REQUEST VMC DESCENT;</p> <p>s) MAINTAIN OWN SEPARATION;</p> <p>t) MAINTAIN VMC;</p> <p>u) ARE YOU FAMILIAR WITH (<i>name</i>) APPROACH PROCEDURE;</p>

	<p>g) PÅBEGYND ANFLYVNING KLOKKEN (<i>tidspunkt</i>);</p> <p>h)* ANMODER OM DIREKTE (<i>anflyvningstype</i>) ANFLYVNING [BANE (<i>nummer</i>)];</p> <p>i) TILLADT AT FORETAGE DIREKTE [<i>(anflyvningstype)</i>] ANFLYVNING [BANE (<i>nummer</i>)];</p> <p>j) RAPPORTER VISUEL;</p> <p>k) RAPPORTER BANEN (<i>eller BANELYS</i>) I SIGTE;</p>
	<p>p) RAPPORTER (<i>betydningsfuldt punkt</i>) [OUTBOUND <i>eller</i> INBOUND];</p> <p>q) RAPPORTER NÅR DU PÅBEGYNDER PROCEDUREDREJ;</p> <p>r)* ANMODER OM VMC NEDGANG;</p> <p>s) HOLD SELV ADSKILLELSE;</p> <p>t) FORBLIV VMC.</p>

	<p>v)* REQUEST (<i>type of approach</i>) APPROACH [RUNWAY (<i>number</i>)];</p> <p>x)* REQUEST (MLS/RNAV plain language designator);</p> <p>y) CLEARED (MLS/RNAV plain language designator).</p>		
Holding clearances		Venteflyvning	
<p>...visual</p> <p>... published holding procedure over a facility or a fix</p> <p>...when a detailed holding clearance is required</p>	<p>a) HOLD VISUAL [OVER] (<i>position</i>), (or BETWEEN (<i>two prominent landmarks</i>));</p> <p>b) CLEARED (or PROCEED) TO (<i>significant point, name of facility or fix</i>) [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO)] (<i>level</i>) [HOLD [(<i>direction</i>)] AS PUBLISHED] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (<i>time</i>);</p> <p>c)* REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS;</p> <p>d) CLEARED (or PROCEED) TO (<i>significant point, name of facility or fix</i>) [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO)] (<i>level</i>) HOLD [(<i>direction</i>)] [(<i>specified</i>) RADIAL, COURSE, INBOUND TRACK (<i>three digits</i>) DEGREES] [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERNS] [OUTBOUND TIME (<i>number</i>) MINUTES] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (<i>time</i>) (<i>additional instructions, if necessary</i>);</p> <p>e) CLEARED TO THE (<i>three digits</i>) RADIAL OF THE (<i>name</i>) VOR AT (<i>distance</i>) DME FIX [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO)] (<i>level</i>) HOLD (<i>direction</i>) [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] [OUTBOUND TIME (<i>number</i>) MINUTES] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (<i>time</i>) (<i>additional instructions, if necessary</i>);</p>	<p>...visuel</p> <p>...publiceret venteprocedure over et hjælpemiddel eller et fix</p>	<p>a) VENT VISUELT [OVER] (<i>position</i>), (eller MELLEML (to genkendelige landemærker));</p> <p>b) KLARERET (eller FORTSÆT) TIL (<i>betydningsfuldt punkt, hjælpemidlets navn eller fix</i>) [FORBLIV I (eller STIG eller GÅ NED TIL)] (<i>højde</i>) [VENT [(<i>retning</i>)] SOM PUBLICERET] FORVENT INDFLYVNINGSKLARERING (eller YDERLIGERE KLARERING) KLOKKEN (<i>tid</i>);</p> <p>c)* ANMODER OM VENTEINSTRUKTIONER;</p>

	f) CLEARED TO THE (<i>three digits</i>) RADIAL OF THE (<i>name</i>) VOR AT (<i>distance</i>) DME FIX [MAINTAIN (<i>or</i> CLIMB <i>or</i> DESCEND TO)] (<i>level</i>) HOLD BETWEEN (<i>distance</i>) AND (<i>distance</i>) DME [RIGHT (<i>or</i> LEFT) HAND PATTERN] EXPECT APPROACH CLEARANCE (<i>or</i> FURTHER CLEARANCE) AT (<i>time</i>) (<i>additional instructions, if necessary</i>).		
Expected approach time	a) NO DELAY EXPECTED; b) EXPECTED APPROACH TIME (<i>time</i>); c) REVISED EXPECTED APPROACH TIME (<i>time</i>); d) DELAY NOT DETERMINED (<i>reasons</i>).	Forventet indflyvningstidspunkt	a) INGEN FORVENTET FORSINKELSE; b) FORVENTET INDFLYVNINGSTIDSPUNKT (<i>tid</i>); c) REVIDERET FORVENTET INDFLYVNINGSTIDSPUNKT (<i>tid</i>); d) FORSINKELSEN ER IKKE FASTSAT (<i>grund</i>).



Phraseologies for Use On and In the Vicinity of the Aerodrome

Identification of aircraft ...acknowledgement by visual means	SHOW LANDING LIGHTS; a) ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS (or RUDDER); b) ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS; c) ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS.	Identifikation af luftfartøj ...bekræftelse ved hjælp af visuelle signaler	TÆND LANDINGSLYSENE; a) KVITTER VED AT BEVÆGE BALANCEKLAPPER (eller SIDEROR); b) KVITTER VED AT BEVÆGE VINGERNE; c) KVITTER VED AT BLINKE MED LANDINGSLYSENE.
Starting procedures ... to request permission to start engines ... ATC replies	a)* [aircraft location] REQUEST START UP; b)* [aircraft location] REQUEST START UP, INFORMATION (ATIS identification); c) START UP APPROVED; d) START UP AT (time); e) EXPECT START UP AT (time); f) START UP AT OWN DISCRETION; g) EXPECT DEPARTURE (time) START UP AT OWN DISCRETION.	Opstarts procedurer ...at anmode om tilladelse til at starte motorerne ...ATC svar	a)* [luftfartøjets position] ANMODER OM START OP; b)* [luftfartøjets position] ANMODER OM START OP, INFORMATION (ATIS identifikationsbogstav); c) START OP GODKENDT; d) START OP KL. (tidspunkt) e) FORVENT START OP KL. (tidspunkt); f) START OP EFTER EGET SKØN; g) FORVENT AFGANG (tidspunkt) START OP EFTER EGET SKØN.
Push back procedures <i>Note: When local procedures so prescribe, authorization for pushback should be obtained from the control tower.</i> ... aircraft request ...ATC response	a)* [aircraft location] REQUEST PUSH BACK; b) PUSH BACK APPROVED; c) STAND BY; d) PUSH BACK AT OWN DISCRETION; e) EXPECT (number) MINUTES DELAY DUE (reason).	Skubbeprocedurer <i>Note: Når lokale procedurer foreskriver det, skal tilladelse til at skubbe indhentes fra kontroltårnet.</i> ...luftfartøj anmodning ...ATC svar	a)* [luftfartøjets position] ANMODER OM AT SKUBBE; b) DU MÅ SKUBBE; c) VENT JEG KALDER TILBAGE; d) SKUB EFTER EGET SKØN; e) FORVENT (antal) MINUTTERS FORSINKELSE PÅ GRUND AF (grund).

<p>Towing procedures</p> <p>.... ATC response</p>	<p>a)** REQUEST TOW [<i>company name</i>] (<i>aircraft type</i>) FROM (<i>location</i>) TO (<i>location</i>);</p> <p>b) TOW APPROVED VIA (<i>specific routing to be followed</i>);</p> <p>c) HOLD POSITION;</p> <p>d) STAND BY.</p> <p>** Denotes transmission from aircraft/tow vehicle combination.</p>	<p>Bugserings procedurer</p> <p>...ATC svar</p>	<p>a)** ANMODER OM BUGSERING AF [<i>selskabets navn</i>] (<i>luftfartøjstype</i>) FRA (<i>position</i>) TIL (<i>position</i>);</p> <p>b) BUGSERING GODKENDT VIA (<i>specifik rute at følge</i>);</p> <p>c) HOLD POSITIONEN;</p> <p>d) VENT JEG KALDER TILBAGE.</p> <p>** Indikerer transmission fra luftfartøj/bugserende køretøj.</p>
<p>Vehicle manoeuvres on the ground</p> <p>...driving instructions - for vehicles only</p>	<p>a)** REQUEST TO PROCEED FROM (<i>position</i>) TO (<i>position</i>);</p> <p>b) PROCEED TO (<i>position</i>) ...(<i>instructions as appropriate</i>).</p> <p>** Denotes vehicle transmission.</p>	<p>Køretøjers bevægelser på jorden</p> <p>... kørselsinstruktioner - kun for køretøjer</p>	<p>a)** ANMODER OM KØRSEL FRA (<i>position</i>) TIL (<i>position</i>);</p> <p>b) KØR (<i>eller</i> FORTSÆT) TIL (<i>position</i>) ... (<i>passende instruktioner</i>).</p> <p>** Indikerer køretøjs transmission.</p>
<p>To request time check and/or aerodrome data for departure</p> <p>...when no ATIS broadcast is available</p> <p><i>Note: If multiple visibility and RVR observations are available, those that represent the roll-out</i></p>	<p>a)* REQUEST TIME CHECK;</p> <p>b) TIME (<i>time</i>);</p> <p>c)* REQUEST DEPARTURE INFORMATION;</p> <p>d) RUNWAY (<i>number</i>), WIND (<i>direction and speed</i>), (units), QNH (or QFE) (<i>number</i>) [(<i>units</i>)] TEMPERATURE [MINUS] (<i>number</i>), [VISIBILITY (<i>distance</i>) (units) (or RUNWAY</p>	<p>At anmode om korrekt tid og/eller flyveplads-data i forb. med afgang</p> <p>...når ingen ATIS-udsendelse er tilgængelig</p> <p><i>Note: Hvis flere sigtbarheds- og RVR-observationer er til rådighed, skal de der er</i></p>	<p>a)* ANMODER OM KLOKESLÆT;</p> <p>b) KLOKKEN ER (<i>tid</i>);</p> <p>c)* ANMODER OM AFGANGSINFORMATIONER;</p> <p>d) BANE (<i>nummer</i>), VIND (<i>retning og hastighed</i>), (<i>enhed</i>), QNH (<i>eller</i> QFE) (<i>nummer</i>) [(<i>enhed</i>)] TEMPERATUR [MINUS] (<i>nummer</i>), [SIGTBARHED (<i>afstand</i>) (<i>enhed</i>)</p>

<i>stop end zone should be used for take-off.</i>	VISUAL RANGE (or RVR (distance (units)) [TIME].	<i>repræsentative for roll-out/stop end zonen anvendes.</i>	(eller BANESYNSVIDDE (eller RVR (afstand (enhed)) [TID].
---	---	---	--

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

<p>...after landing</p> <p>...general</p> <p>...taxi in opposite direction</p>	<p>l) AIR-TAXI TO (or VIA) (location or routing as appropriate) [CAUTION (dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.)];</p> <p>m) AIR TAXI VIA (direct, as requested, or specified route) TO (location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway) AVOID (aircraft or vehicles or personnel);</p> <p>n)* REQUEST BACKTRACK</p> <p>o) BACKTRACK APPROVED;</p> <p>p) BACKTRACK RUNWAY (number);</p> <p>q)* [aircraft location] REQUEST TAXI TO (destination on aerodrome);</p> <p>r) TAXI STRAIGHT AHEAD;</p> <p>s) TAXI WITH CAUTION;</p> <p>t) GIVE WAY TO (traffic);</p> <p>u)* GIVING WAY TO (traffic);</p> <p>v)* TRAFFIC (or type of aircraft) IN SIGHT;</p> <p>w) TAXI INTO HOLDING BAY;</p> <p>x) FOLLOW (description of other aircraft or vehicle);</p> <p>y) VACATE RUNWAY;</p> <p>z)* RUNWAY VACATED;</p> <p>aa) EXPEDITE TAXI [(reason)];</p> <p>bb)* EXPEDITING;</p> <p>cc) [CAUTION] TAXI SLOWER [(reason)];</p> <p>dd)* SLOWING DOWN;</p> <p>ee) MAKE A ONE EIGHTY DEGREES [LEFT (or RIGHT)] TURN (instructions as appropriate).</p>	<p>...efter landing</p> <p>...generelt</p> <p>...taxi i modsat retning</p>	<p>l) AIR-TAXI TIL (eller VIA) (sted eller rute) [ADVARSEL (støv, høj snefygning, løse objekter, kørende lette luftfartøjer, personer osv.)];</p> <p>m) AIR-TAXI VIA (direkte, som anmodet, eller specificeret rute) TIL (sted, heliport, operations- eller trafikområdet, aktiv eller ikke-aktiv bane) UNDGÅ (luftfartøj eller køretøjer eller personer);</p> <p>n)* ANMODER OM BACKTRACK;</p> <p>o) BACKTRACK GODKENDT;</p> <p>p) BACKTRACK BANE (nummer);</p> <p>q)* [luftfartøjets placering] ANMODER OM TAXI TIL (sted på flyvepladsen);</p> <p>r) TAXI LIGE UD;</p> <p>s) TAXI MED FORSIGTIGHED;</p> <p>t) HOLD TILBAGE FOR (trafik);</p> <p>u)* HOLDER TILBAGE FOR (trafik);</p> <p>v)* TRAFIKKEN (eller luftfartøjstype) I SIGTE;</p> <p>w) TAXI IND PÅ OPVARMNINGSOMRÅDE (specifik angivelse af område);</p> <p>x) FØLG (beskrivelse af andet luftfartøj eller køretøj);</p> <p>y) FORLAD BANEN;</p> <p>z)* HAR FORLADT BANEN;</p> <p>aa) TAXI HURTIGERE [(grundet)];</p> <p>bb)* TAXIER HURTIGERE;</p> <p>cc) [ADVARSEL] TAXI LANGSOMMERE [(grundet)];</p> <p>dd)* TAXIER LANGSOMMERE;</p> <p>ee) DREJ ETHUNDREDE OG FIRS GRADER [TIL VENSTRE (eller HØJRE)] (passende instruktioner).</p>
--	--	--	--

<p>Intersection take-off procedures</p> <p>... on pilot initiative</p> <p>... on ATC initiative</p> <p>... upon request by a pilot or when deemed necessary by the controller</p>	<p>a)* REQUEST DEPARTURE FROM RUNWAY (number), INTERSECTION (name of intersection);</p> <p>b) APPROVED, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY (number), INTERSECTION (name of intersection); or</p> <p>c) NEGATIVE, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY (number), [INTERSECTION (name of intersection)];</p> <p>d) ADVISE ABLE TO DEPART FROM RUNWAY (number), INTERSECTION (name of intersection);</p> <p>e) REDUCED TAKE-OFF RUN AVAILABLE RUNWAY (number), FROM INTERSECTION (name of intersection), (distance in metres).</p>	<p>Start fra kryds på banen</p> <p>... på pilot initiativ</p> <p>... på ATC initiativ</p> <p>... på anmodning fra piloten eller når det skønnes nødvendigt af flyvelederen</p>	<p>a)* ANMODER OM AFGANG FRA BANE (nummer) (angivelse af specifik position);</p> <p>GODKENDT, TAXI TIL STOPLINJE BANE (nummer), (angivelse af specifik position); eller</p> <p>NEGATIV, TAXI TIL STOPLINJE BANE (nummer), [(angivelse af specifik position)];</p> <p>ADVISER OM DU ER I STAND TIL AT AFGÅ FRA BANE (nummer), (angivelse af specifik position);</p> <p>REDUCERET STARTDISTANCE BANE (nummer) FRA (angivelse af specifik position), (distancen i meter).</p>
<p>Holding (on ground)</p> <p>... to hold not closer to a runway than the runway-holding point</p> <p><i>** Requires specific acknowledgement from the pilot.</i></p>	<p>a)** HOLD (direction) OF (position, runway number, etc.);</p> <p>b)** HOLD POSITION;</p> <p>c)** HOLD (distance) FROM (position);</p> <p>d)** HOLD SHORT OF (position);</p> <p>e)* HOLDING;</p> <p>f)* HOLDING SHORT.</p>	<p>Holde (på jorden)</p> <p>... at holde ikke tættere på banen end ventepositionen</p> <p><i>** Kræver specifik kvittering fra piloten</i></p>	<p>a)** HOLD (retning) FOR (position, bane nummer, etc.);</p> <p>b)** HOLD POSITIONEN;</p> <p>c)** HOLD (distance) FRA (position);</p> <p>d)** HOLD FØR (position);</p> <p>e)* HOLDER;</p> <p>f)* HOLDER FØR.</p>
<p>To cross a runway</p>	<p>a)* REQUEST CROSS RUNWAY (number);</p> <p><i>Note: If the control tower is unable to see the crossing aircraft (e.g. night, low visibility, etc.), the instruction should always be accompanied by a</i></p>	<p>At krydse en bane</p>	<p>a)* ANMODER OM AT KRYDSE BANE (nummer);</p> <p><i>Note: Hvis tårnet ikke er i stand til at se det krydsende luftfartøj (pga. nat, lav sigtbarhed, etc.), skal instruktionen altid indeholde en</i></p>

	<p>request to report when the aircraft has vacated the runway</p> <p>b) CROSS RUNWAY (<i>number</i>) [REPORT VACATED];</p> <p>c) EXPEDITE CROSSING RUNWAY (<i>number</i>) TRAFFIC (<i>aircraft type</i>) (<i>distance</i>) MILES (or KILOMETRES) FINAL;</p>		<p>anmodning om at rapportere når luftfartøjet er fri af banen.</p> <p>b) KRYDS BANE (<i>nummer</i>) RAPPORTER NÅR DU ER FRI [AF BANEN];</p> <p>c) KRYDS BANE (<i>nummer</i>) HURTIGT, TRAFIK (<i>luftfartøjstype</i>) (<i>afstand</i>) MIL (eller KILOMETER) FINALE;</p>
<p>Note: The pilot will, when requested, report "RUNWAY VACATED" when the entire aircraft is beyond the relevant runway-holding point.</p>	<p>d)* RUNWAY VACATED.</p>	<p>Note: Piloten vil, efter anmodning, rapportere "FRI AF BANEN" når hele luftfartøjet har passeret den relevante venteposition.</p>	<p>d)* FRI AF BANEN.</p>
<p>Preparation for take-off</p> <p>...if unable to issue take-off clearance</p> <p>... clearance to enter runway and await take-off clearance</p> <p>... conditional clearance</p>	<p>a) UNABLE TO ISSUE (<i>designator</i>) DEPARTURE (<i>reasons</i>);</p> <p>b) REPORT WHEN READY [FOR DEPARTURE];</p> <p>c) ARE YOU READY [FOR DEPARTURE]? ;</p> <p>d) ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE? ;</p> <p>e)* READY;</p> <p>f) WAIT [<i>reason</i>];</p> <p>g) LINE UP [AND WAIT];</p> <p>h) LINE UP RUNWAY (<i>number</i>);</p> <p>i) LINE UP. BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE;</p> <p>j) (<i>condition</i>) (<i>clearance</i>) (<i>brief reiteration fo the condition</i>);</p>	<p>Forberedelse til start</p> <p>...hvis ude af stand til af udstede startklarering</p> <p>...klarering til at køre på banen og afvente starttilladelse</p> <p>...betinget klarering</p>	<p>a) IKKE I STAND TIL AT UDSTEDE (<i>betegnelse</i>) UDFLYVNING (<i>grundet</i>);</p> <p>b) RAPPORTER KLAR [TIL AFGANG];</p> <p>c) ER DU KLAR [TIL AFGANG]? ;</p> <p>d) ER DU KLAR TIL ØJEBLIKKELIG AFGANG? ;</p> <p>e)* KLAR ;</p> <p>f) VENT (<i>grundet</i>);</p> <p>g) TAXI IND PÅ BANEN [OG VENT];</p> <p>h) TAXI IND PÅ BANE (<i>nummer</i>);</p> <p>i) TAXI IND PÅ BANEN OG VÆR KLAR TIL ØJEBLIKKELIG AFGANG;</p> <p>j) (<i>betingelse</i>) (<i>klarering</i>) (<i>kort gentagelse af betingelsen</i>);</p>

<p>... acknowledgement of all conditional clearance</p> <p>... confirmation or otherwise of the readback of a conditional clearance</p>	<p>l)* (condition) LINING UP (brief reiteration of the condition);</p> <p>m) [THAT IS] CORRECT (or NEGATIVE [I SAY AGAIN] ... (as appropriate)).</p>	<p>...kvittering på en betinget klarering</p> <p>...bekræftelse eller andet af tilbagelæsningen af en betinget klarering</p>	<p>l)* (betingelse) TAXIER JEG IND PÅ BANEN (kort gentagelse af betingelsen);</p> <p>m) KORREKT (eller NEGATIV [JEG GENTAGER] ... (hvilket der er passende)).</p>
<p>Take-off clearance</p> <p>...when reduced runway separation procedures are approved and applied</p> <p>... when take-off clearance has not been complied with</p> <p>... to cancel a take-off clearance</p> <p>... to stop a take-off after an aircraft has commenced take-off roll</p>	<p>a) RUNWAY (number) CLEARED FOR TAKE-OFF [REPORT AIRBORNE];</p> <p>b) (traffic information) RUNWAY (number) CLEARED FOR TAKE OFF;</p> <p>Note: Procedure not applied in Denmark.</p> <p>c) TAKE OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY [(instructions)];</p> <p>d) TAKE OFF IMMEDIATELY OR HOLD SHORT OF RUNWAY;</p> <p>e) HOLD POSITION, CANCEL TAKE-OFF I SAY AGAIN CANCEL TAKE-OFF (reasons);</p> <p>f)* HOLDING;</p> <p>g) STOP IMMEDIATELY [(repeat aircraft call sign) STOP IMMEDIATELY];</p> <p>h)* STOPPING;</p>	<p>Starttilladelse</p> <p>...når nedsatte baneadskillelsesprocedurer er godkendt og anvendes</p> <p>...når starttilladelsen ikke er blevet efterkommet</p> <p>...at annullere en starttilladelse</p> <p>...at stoppe en start efter at luftfartøjet har påbegyndt startløbet</p>	<p>a) BANE (nummer) TILLADT AT STARTE [RAPPORTER I LUFTEN];</p> <p>(trafikinformation) BANE (nummer) TILLADT AT STARTE;</p> <p>Note: Proceduren anvendes ikke i Danmark</p> <p>c) START ØJEBLIKKELT ELLER TAXI FRI AF BANEN (instruktioner);</p> <p>d) START ØJEBLIKKELT ELLER HOLD FØR BANEN;</p> <p>e) HOLD POSITIONEN, ANNULLER START, JEG GENTAGER ANNULLER START (grundet);</p> <p>f)* HOLDER POSITIONEN;</p> <p>g) STOP ØJEBLIKKELT [(gentag luftfartøjets kaldesignal) STOP ØJEBLIKKELT];</p> <p>h)* STOPPER;</p>
<p>... for helicopter operations from other than the manoeuvring area</p>	<p>i) CLEARED FOR TAKE-OFF [FROM (location) (present position, taxiway, final approach and take-off area, runway and number);</p> <p>j)* REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS;</p> <p>k) AFTER DEPARTURE TURN RIGHT (or LEFT, or CLIMB) (instructions as appropriate).</p>	<p>...for helikopteroperationer fra andet end manøvreområdet</p>	<p>i) TILLADT AT STARTE [FRA (lokation) (nuværende position, rullevej, indflyvnings- og startområde, bane og nummer);</p> <p>j)* ANMODER OM AFGANGSINSTRUKTIONER;</p> <p>k) EFTER AFGANG DREJ TIL HØJRE (eller VENSTRE, eller STIG) (passende instruktioner).</p>

<p>Turn or climb instructions after take-off</p> <p>...to report airborne time</p>	<p>a)* REQUEST RIGHT (<i>or</i> LEFT) TURN;</p> <p>b) RIGHT (<i>or</i> LEFT) TURN APPROVED;</p> <p>c) WILL ADVISE LATER FOR RIGHT (<i>or</i> LEFT) TURN;</p> <p>d) REPORT AIRBORNE;</p> <p>e) AIRBORNE (<i>time</i>);</p>	<p>Drej og stigning efter start</p> <p>...at rapportere starttidspunkt</p>	<p>a)* ANMODER OM HØJRE (<i>eller</i> VENSTRE) DREJ;</p> <p>b) HØJRE (<i>eller</i> VENSTRE) DREJ GODKENDT;</p> <p>c) KALDER DIG SENERE FOR HØJRE (<i>eller</i> VENSTRE) DREJ;</p> <p>d) RAPPORTER I LUFTEN;</p> <p>e) I LUFTEN (<i>tidspunkt</i>);</p>
<p>... <u>heading</u> to be followed</p> <p><i>Note: Right or left drift from the extended centre line may be expected depending on the actual wind direction and speed.</i></p> <p>... when a specific <u>track</u> is to be followed</p> <p><i>Note: The aircraft is to compensate for the actual wind direction and speed in order to follow the extended centre line.</i></p>	<p>f) AFTER PASSING (<i>level</i>) (<i>instructions</i>);</p> <p>g) CONTINUE RUNWAY HEADING (<i>instructions</i>);</p> <p>h) TRACK EXTENDED CENTRE LINE (<i>instructions</i>);</p> <p>i) CLIMB STRAIGHT AHEAD (<i>instructions</i>).</p>	<p>...<u>styrede kurs</u> at følge</p> <p><i>Note: Drift til højre eller venstre fra den forlængede centerlinie kan forventes afhængig af den aktuelle vindretning og -hastighed.</i></p> <p>...når en specifik <u>flyvevej</u> skal følges</p> <p><i>Note: Luftfartøjet vil kompensere for den aktuelle vindretning og -hastighed mhp. at følge den forlængede centerlinie.</i></p>	<p>f) EFTER PASSAGE AF (<i>højde</i>) (<i>instruktioner</i>);</p> <p>g) FORTSÆT PÅ BANEKURSEN (<i>instruktioner</i>);</p> <p>h) FØLG DEN FORLÆNGEDE CENTERLINIE (<i>instruktioner</i>);</p> <p>i) STIG LIGE UD (<i>instruktioner</i>).</p>
<p>Entering an aerodrome traffic circuit</p>	<p>a)* [<i>aircraft type</i>] (<i>position</i>) (<i>level</i>) FOR LANDING;</p>	<p>Komme ind i trafikrunden</p>	<p>a)* [<i>luftfartstype</i>] (<i>position</i>) (<i>højde</i>) FOR LANDING;</p>

<p>... when ATIS information is available</p>	<p>b) JOIN [(direction of circuit)] (position in circuit) (runway number) [SURFACE] WIND (direction and speed) (units) [TEMPERATURE [MINUS] (number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)];</p> <p>c) MAKE STRAIGHT-IN APPROACH, RUNWAY (number) [SURFACE] WIND (direction and speed) (units) [TEMPERATURE [MINUS] (number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)];</p> <p>d)* (aircraft type) (position) (level) INFORMATION (ATIS identification) FOR LANDING;</p> <p>e) JOIN (position in circuit) RUNWAY (number) QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)].</p>	<p>...når ATIS information er mulig</p>	<p>c) TILSLUT DIG [(trafikrundens retning)] (position i trafikrunden) (banenummer) VIND (retning og hastighed) (måleenhed) [TEMPERATUR [MINUS] (nummer)] QNH (eller QFE) (nummer) [(måleenhed)] [TRAFIKKEN ER (detaljer)];</p> <p>d) FORETAG DIREKTE ANFLYVNING BANE (nummer) VIND (retning og hastighed) (måleenhed) [TEMPERATUR [MINUS] (nummer)] QNH (eller QFE) (nummer) [(måleenhed)] [TRAFIKKEN ER (detaljer)];</p> <p>e)* (luftfartstype) (position) (højde) INFORMATION (ATIS identifikation) FOR LANDING;</p> <p>f) TILSLUT DIG (position i trafikrunden) BANE (nummer) QNH (eller QFE) (nummer) [(måleenhed)] [TRAFIKKEN ER (detaljer)].</p>
<p>In the circuit</p> <p>...landing exercise</p> <p>...intention to terminate landing exercise</p>	<p>a)* (position in circuit, e.g. DOWNWIND or FINAL);</p> <p>b) NUMBER ... FOLLOW (aircraft type and position) [additional instructions if required];</p> <p>c)* (position in circuit) REQUEST TOUCH AND GO;</p> <p>d) RUNWAY (number) CLEARED TOUCH AND GO (direction of circuit) CIRCUIT [REPORT (position in the circuit)];</p> <p>e)* (position in circuit) REQUEST FULL STOP;</p> <p>f) MAKE FULL STOP RUNWAY (number) or RUNWAY (number) CLEARED TO LAND.</p>	<p>I trafikrunden</p> <p>...landingsøvelse</p> <p>...når landingsøvelser ønskes afsluttet</p>	<p>a)* (position i trafikrunden, f.eks. MEDVIND eller FINALE);</p> <p>b) NUMMER ... FØLG EFTER (luftfartøjstype og position) [yderligere instruktion hvis nødvendigt];</p> <p>c)* (position i trafikrunden) ANMODER OM TOUCH AND GO;</p> <p>d) BANE (nummer) TILLADT AT FORETAGE TOUCH AND GO (trafikrundens retning) RUNDE [RAPPORTER (position i trafikrunden)];</p> <p>e)* (position i trafikrunden) ANMODER OM FULD STOP;</p> <p>f) LAND FULD STOP BANE (nummer) eller BANE (nummer) TILLADT AT LANDE.</p>
<p>Approach instructions</p>		<p>Anflyvningsinstruktioner</p>	

<p><i>Note: The report "LONG FINAL" is made when aircraft turn on to final approach at a distance greater than 4 NM from touchdown or when an aircraft on a straight-in approach is 8 NM from touchdown. In both cases a report "FINAL" is required at 4 NM from touchdown.</i></p>	<p>a) MAKE SHORT APPROACH; b) MAKE LONG APPROACH (or EXTEND DOWNWIND); c) REPORT BASE (or FINAL, or LONG FINAL); d) CONTINUE APPROACH [PREPARE FOR POSSIBLE GO AROUND].</p>	<p><i>Note: Rapporten "LANG FINALE" afgives når luftfartøjer 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 skal en "FINAL" rapport afgives ved 4 NM fra sættepunktet.</i></p>	<p>a) FORETAG EN KORT ANFLYVNING; b) FORETAG EN LANG ANFLYVNING (eller FORLÆNG MEDVIND); c) RAPPORTER BASE (eller FINALE, eller LANG FINALE); d) FORTSÆT ANFLYVNINGEN [VÆR FORBEREDT PÅ EVENTUEL OVERSKYDNING].</p>
<p>Landing clearance</p> <p>...special operations</p> <p>...when reduced runway separation procedures are approved and applied</p> <p><i>Note: Procedure applied in Denmark, ref. AIP DENMARK.</i></p> <p>...procedure applied in Denmark, ref. AIP DENMARK, GEN 1.7 – 3.</p> <p>... to make an approach along, or parallel to a runway, descending to an agreed minimum level</p> <p>...to fly past the control tower or other</p>	<p>a) RUNWAY (number) CLEARED TO LAND; b) RUNWAY (number) CLEARED TOUCH AND GO; c) MAKE FULL STOP; d) (traffic information) RUNWAY (number) CLEARED TO LAND</p> <p><i>Note: Procedure not applied in Denmark.</i></p> <p>e) LAND AFTER PRECEDING LANDING (aircrafttype); f) LAND AFTER DEPARTING (aircrafttype); h)* REQUEST LOW APPROACH (reasons); i) CLEARED LOW APPROACH [RUNWAY (number)] [(altitude restriction if required) (go around instructions)]; j)* REQUEST LOW PASS (reasons);</p>	<p>Landingsklarering</p> <p>...specielle operationer</p> <p>Når nedsatte baneadskillelseprocedurer er godkendt og anvendes</p> <p>...anvendt procedure i Danmark ref. AIP DENMARK, GEN 1.7 – 3.</p> <p>...anvendt procedure i Danmark ref. AIP DENMARK, GEN 1.7 – 3.</p> <p>...foretage indflyvning langs eller parallel til en bane, og går ned til en aftalt minimumshøjde</p> <p>...flyve forbi tårnet eller andet observationspunkt for en visuel</p>	<p>a) BANE (nummer) TILLADT AT LANDE; b) BANE (nummer) TILLADT AT FORETAGE TOUCH AND GO; c) LAND FULD STOP; d) (trafikinformation) BANE (nummer) TILLADT AT LANDE;</p> <p><i>Note: Proceduren anvendes ikke i Danmark</i></p> <p>e) LAND BAGVED LANDENDE (luftfartøjstype); f) LAND BAGVED STARTENDE (luftfartøjstype); h)* ANMODER OM LAV INDFLYVNING (grund); i) TILLADT AT FORETAGE LAV INDFLYVNING [BANE (nummer)] [(højde restriktioner hvis nødvendigt) (overskydningsinstruktioner)]; j)* ANMODER OM LAV FORBIFLYVNING (grund);</p>

<p>observation point for the purpose of visual inspection by persons on the ground</p> <p>... for helicopter operations</p>	<p>k) CLEARED LOW PASS [RUNWAY (<i>number</i>)] [(<i>altitude restriction if required</i>) (<i>go around instructions</i>)];</p> <p>l)* REQUEST STRAIGHT-IN (<i>or</i>) CIRCLING APPROACH, LEFT (<i>or</i>) RIGHT TURN TO (<i>location</i>);</p> <p>m) MAKE STRAIGHT-IN (<i>or</i>) CIRCLING APPROACH, LEFT (<i>or</i>) RIGHT TURN TO (<i>location, runway, taxiway, final approach 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 centre line, other</i>)]. [REMAIN (<i>direction or distance</i>) FROM (<i>runway, runway centre line, other helicopter or aircraft</i>)]. [CAUTION (<i>power lines, unlighted obstructions, wake turbulence.</i>)]. CLEARED TO LAND.</p>	<p>inspektion af luftfartøjet fra personer på jorden</p> <p>...for helikopteroperationer</p>	<p>k) TILLADT AT FORETAGE LAV FORBIFLYVNING [BANE (<i>nummer</i>)] [(<i>højderestriktioner hvis nødvendigt</i>) (<i>overskydningsinstruktioner</i>)];</p> <p>l)* ANMODER OM DIREKTE (<i>eller</i>) CIRCLING INDFLYVNING, VENSTRE (<i>eller</i>) HØJRE DREJ TIL (<i>sted</i>);</p> <p>m) FORETAG DIREKTE (<i>eller</i>) CIRCLING INDFLYVNING, VENSTRE (<i>eller</i>) HØJRE DREJ TIL (<i>sted, bane, rullevej, slutindflyvning- eller udflyvnings område</i>) [(<i>nummer, navn eller kode</i>) INDFLYVNING (<i>eller</i>) INDFLYVNINGSRUTE]. [HOLD FØR (<i>aktiv bane, forlænget banecenterlinie, andet</i>)] [FORBLIV (<i>retning eller distance</i>) FOR/FRA (<i>bane, bane centerlinie, andre helikoptere eller luftfartøjer</i>)] [ADVARSEL (<i>elledninger, ubelyste forhindringer, randhvirvler</i>)] TILLADT AT LANDE.</p>
Delaying aircraft	<p>a) CIRCLE THE AERODROME;</p> <p>b) ORBIT (RIGHT, <i>or</i> LEFT) [FROM PRESENT POSITION];</p> <p>c) MAKE ANOTHER CIRCUIT.</p>	Forsinkelse af luftfartøj	<p>a) FLYV RUNDT OM FLYVEPLADSEN;</p> <p>b) FORETAG EN CIRKEL (TIL HØJRE <i>eller</i> VENSTRE) [FRA NUVÆRENDE POSITION];</p> <p>c) FORETAG EN TRAFIKRUNDE MERE.</p>
Missed approach ...where ATC requires specific procedures	<p>a) IN CASE OF MISSED APPROACH (<i>appropriate instructions</i>);</p> <p>b) GO AROUND;</p> <p>c)* GOING AROUND.</p>	Afbrudt indflyvning ...hvor ATC kræver specifikke procedurer	<p>a) I TILFÆLDE AF AFBRUDT INDFLYVNING (<i>passende instruktion</i>);</p> <p>b) FORETAG EN OVERSKYDNING;</p> <p>c)* FORETAGER OVERSKYDNING.</p>
Information to aircraft ...when pilot requested visual inspection of landing gear	<p>a) LANDING GEAR APPEARS DOWN;</p>	Informationer til luftfartøj ...når piloten anmoder om visuel inspektion af understellet	<p>a) UNDERSTELLET SER UD TIL AT VÆRE NEDE;</p>

<p>...wake turbulence</p> <p>... jet blast on apron or taxiway</p> <p>... propeller-driven aircraft slipstream</p>	<p>b) RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL APPEARS UP (or DOWN);</p> <p>c) WHEELS APPEAR UP;</p> <p>d) RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL DOES NOT APPEAR UP (or DOWN);</p> <p>e) CAUTION WAKE TURBULENCE [FROM ARRIVING (or DEPARTING) (type of aircraft)] [additional information as required];</p> <p>f) CAUTION JET BLAST;</p> <p>g) CAUTION SLIPSTREAM.</p>	<p>...randhvirvler</p> <p>...jetblæst på forpladsen eller rullevej</p> <p>...propelluftfartøjers slipstrøm</p>	<p>b) HØJRE (eller VENSTRE, eller NÆSE) HJULSER UD TIL AT VÆRE OPPE (eller NEDE);</p> <p>c) HJULENE SER UD TIL AT VÆRE OPPE;</p> <p>d) HØJRE (eller VENSTRE, eller NÆSE) HJULSER IKKE UD TIL AT VÆRE OPPE (eller NEDE);</p> <p>e) ADVARSEL RANDHVIRVLER [FRÅ ANKOMMENDE (eller AFGÅENDE) (luftfartøjstype)] [yderligere information hvis nødvendigt];</p> <p>f) ADVARSEL JETBLÆST;</p> <p>g) ADVARSEL SLIPSTRØM.</p>
<p>Runway vacating and communications after landing</p> <p>... for helicopter operations</p>	<p>a) CONTACT (prefix) GROUND (frequency);</p> <p>b) WHEN VACATED CONTACT (prefix) GROUND (frequency);</p> <p>c) EXPEDITE VACATING;</p> <p>d) YOUR STAND (or GATE) (designation);</p> <p>e) TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND, or CONVENIENT) LEFT (or RIGHT) AND CONTACT (prefix) GROUND (frequency)</p> <p>f) AIR-TAXI TO HELICOPTER STAND (or HELICOPTER PARKING POSITION (area));</p> <p>g) AIR-TAXI TO (or VIA) (location or routing as appropriate) [CAUTION (dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.)];</p> <p>h) AIR-TAXI VIA (direct, as requested, or specified route) TO (location, heliport, operating or movement area, active or inactive</p>	<p>Afkørsel af banen og kommunikation efter landing</p> <p>...for helikopter operationer</p>	<p>a) KONTAKT (præfiks) GROUND (frekvens);</p> <p>b) NÅR FRI AF BANEN KONTAKT (præfiks) GROUND (frekvens);</p> <p>c) SKYND DIG FRI AF BANEN;</p> <p>d) DIN STANDPLADS (eller GATE) (designator);</p> <p>e) TAXI (eller DREJ) FØRSTE GANG (eller ANDEN GANG, eller NÅR BELEJLIGT) TIL VENSTRE (eller HØJRE) OG KONTAKT (præfiks) GROUND (frekvens);</p> <p>f) AIR-TAXI TIL HELIKOPTER STANDPLADS (eller HELIKOPTER PARKERING (område));</p> <p>g) AIR-TAXI TIL (eller VIA) (sted eller rute som er passende) [ADVARSEL (støv, snefygning, løse objekter, rullende lette luftfartøjer, personel, osv.)];</p> <p>h) AIR-TAXI VIA (direkte, som anmodet om, eller specificeret rute) TIL (sted, heliport, operations- eller trafikområdet, aktive eller</p>

*runway). AVOID (aircraft or vehicles or
personnel).*

*ikke-aktive baner) UNDGÅ (luftfartøjer eller
køretøjer eller personel).*



ATS Surveillance Service Phraseologies

General ATS Surveillance Service Phraseologies

Identification of aircraft	a) REPORT HEADING [AND FLIGHT LEVEL (or ALTITUDE)]; b) FOR IDENTIFICATION TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits); c) TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING; d) RADAR CONTACT [position]; e) IDENTIFIED [position]; f) NOT IDENTIFIED [reason], [RESUME (or CONTINUE) OWN NAVIGATION].	Luftfartøjs identifikation	a) RAPPORTER DIN KURS [OG FLYVENIVEAU (eller HØJDE); b) FOR IDENTIFIKATION DREJ TIL VENSTRE (eller HØJRE) PÅ KURS (tre cifre); c) TRANSMITTER FOR IDENTIFIKATION OG RAPPORTER DIN KURS; d) RADAR KONTAKT (position); e) IDENTIFICERET (position); f) IKKE IDENTIFICERET [grund] [GENOPTAG (eller FORTSÆT) EGEN NAVIGATION].
Position information	POSITION (distance) (direction) OF (significant point) (or OVER or ABEAM (significant point)).	Information om position	POSITION (distance) (retning) FOR (betydningsfuldt punkt) (eller OVER eller TVÆRS AF (betydningsfuldt punkt)).
Vectoring instructions	a) LEAVE (significant point) HEADING (three digits); b) CONTINUE HEADING (three digits); c) CONTINUE PRESENT HEADING; d) FLY HEADING (three digits); e) TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits) [reason]; f) TURN LEFT (or RIGHT) (number of degrees) DEGREES [reason] g) STOP TURN HEADING (three digits); h) FLY HEADING (three digits), WHEN ABLE PROCEED DIRECT (name) (significant point); i) HEADING IS GOOD.	Kursdirigering	a) FORLAD (betydningsfuldt punkt) PÅ KURS (tre cifre); b) FORTSÆT PÅ KURS (tre cifre); c) FORTSÆT PÅ NUVÆRENDE KURS; d) STYR KURS (tre cifre); e) DREJ TIL VENSTRE (eller HØJRE) PÅ KURS (tre cifre) (grund); f) DREJ TIL VENSTRE (eller HØJRE) (antal grader) GRADER (grund); g) STOP DREJ PÅ KURS (tre cifre); h) STYR KURS (tre cifre), NÅR MULIGT FORTSÆT DIREKTE (navn) (betydningsfuldt punkt); i) KURSEN ER GOD.
Termination of vectoring	a) RESUME OWN NAVIGATION (position of aircraft) (specific instructions);	Kursdirigering ophører	a) GENOPTAG EGEN NAVIGATION (luftfartøjets position) (specifikke instruktioner);

	b) RESUME OWN NAVIGATION [DIRECT] (<i>significant point</i>) [MAGNETIC] TRACK (<i>three digits</i>) DISTANCE (<i>number</i>) MILES (<i>or</i>) KILOMETRES).		b) GENOPTAG EGEN NAVIGATION [DIREKTE] (<i>betydningsfuldt punkt</i>) [MAGNETISK] TRACK (<i>tre cifre</i>) DISTANCE (<i>nummer</i>) KILOMETER (<i>eller</i>) MIL).
Manoeuvres ...(in case of unreliable directional instruments on board aircraft)	a) MAKE A THREE SIXTY DEGREES TURN LEFT (<i>or</i>) RIGHT [<i>reason</i>]; b) ORBIT LEFT (<i>or</i>) RIGHT [<i>reason</i>]; c) MAKE ALL TURNS RATE ONE (<i>or</i>) (<i>number</i>) DEGREES PER SECOND) START AND STOP ALL TURNS ON THE COMMAND "NOW"; d) TURN LEFT (<i>or</i>) RIGHT NOW; e) STOP TURN NOW.	Manøvrer ...(i tilfælde af upålidelige instrumenter i luftfartøjet)	a) FORETAG ET TREHUNDREDE OG TRES GRADERS DREJ TIL VENSTRE (<i>eller</i>) HØJRE) (<i>grund</i>); b) CIRKEL TIL VENSTRE (<i>eller</i>) HØJRE) (<i>grund</i>); c) FORETAG ALLE DREJ RATE ET (<i>eller</i>) (<i>nummer</i>) GRADER PER SEKUND) START OG STOP ALLE DREJ PÅ KOMMANDOEN "NU"; d) DREJ TIL VENSTRE (<i>eller</i>) HØJRE) NU; e) STOP DREJ NU.
Reasons for vectoring or manoeuvres ◇	a) DUE TRAFFIC; b) FOR SPACING; c) FOR DELAY; d) FOR DOWNWIND (<i>or</i>) BASE, <i>or</i>) FINAL).	Grunde til kursdirigering eller manøvrer	a) GRUNDET TRAFIK; b) FOR AT OPNÅ AFSTAND; c) FOR FORSINKELSE; d) FOR MEDVIND (<i>eller</i>) BASE, <i>eller</i>) FINALE).

<p>Speed control ◇</p>	<p>a) REPORT SPEED; b)* SPEED (<i>number</i>) KNOTS (<i>or</i> KILOMETRES PER HOUR); c) MAINTAIN (<i>number</i>) KNOTS (<i>or</i> KILOMETRES PER HOUR) [OR GREATER (<i>or</i> OR LESS)] [UNTIL (<i>significant point</i>)]; d) DO NOT EXCEED (<i>number</i>) KNOTS (<i>or</i> KILOMETRES PER HOUR); e) MAINTAIN PRESENT SPEED; 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)]; g) INCREASE (<i>or</i> REDUCE) SPEED BY (<i>number</i>) KNOTS (<i>or</i> KILOMETRES PER HOUR); h) RESUME NORMAL SPEED; i) REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED; j) REDUCE TO MINIMUM CLEAN SPEED; k) NO [ATC] SPEED RESTRICTIONS.</p>	<p>Kontrol med hastighed</p>	<p>a) RAPPORTER HASTIGHED; b) HASTIGHED (<i>nummer</i>) KNOB (<i>eller</i> KILOMETER I TIMEN); c) BEHOLD (<i>nummer</i>) KNOB (<i>eller</i> KILOMETER I TIMEN) [ELLER MERE (<i>eller</i> ELLER MINDRE)] [INDTIL (<i>betydningsfuldt punkt</i>)]; d) OVERSKRID IKKE (<i>nummer</i>) KNOB (<i>eller</i> KILOMETER I TIMEN); e) BEHOLD NUVÆRENDE HASTIGHED; 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) FORØG (<i>eller</i> REDUCER) HASTIGHEDEN MED (<i>nummer</i>) KNOB (<i>eller</i> KILOMETER I TIMEN); h) GENOPTAG NORMAL HASTIGHED; i) REDUCER TIL MINIMUM INDFLYVNINGSHASTIGHED; j) REDUCER TIL MINIMUM CLEAN HASTIGHED; k) INGEN [ATC] HASTIGHEDS RESTRIKTIONER.</p>
<p>Position reporting ... to omit position reports</p>	<p>a) OMIT POSITION REPORTS [UNTIL (<i>specify</i>)]; b) NEXT REPORT AT (<i>significant point</i>); c) REPORTS REQUIRED ONLY AT (<i>significant point(s)</i>); d) RESUME POSITION REPORTING.</p>	<p>Positionsrapportering ... at udeladte positionsrapportering</p>	<p>a) UDELAD POSITIONSRAPPORTERING [INDTIL (<i>specificer</i>)]; b) NÆSTE RAPPORT VED (<i>betydningsfuldt punkt</i>); c) RAPPORTER KUN VED (<i>betydningsfuldt punkt(er)</i>); d) GENOPTAG POSITIONSRAPPORTERING.</p>

<p>Traffic information and avoiding action</p> <p>...direction according to the face of a watch</p> <p>... (if known)</p> <p>... to request avoiding action</p> <p>... when passing unknown traffic</p> <p>... for avoiding action</p> <p>... loss of separation with risk of collision (ref. ATIS-instruks 10, pkt. 11)</p> <p>Avoiding Action)</p>	<p>a) TRAFFIC (1-12) O'CLOCK (distance) (direction of flight) [any other pertinent information]:</p> <p>1) UNKNOWN;</p> <p>2) SLOW MOVING;</p> <p>3) FAST MOVING;</p> <p>4) CLOSING;</p> <p>5) OPPOSITE (or SAME) DIRECTION;</p> <p>6) OVERTAKING;</p> <p>7) CROSSING LEFT TO RIGHT (or RIGHT TO LEFT);</p> <p>8) (aircraft type);</p> <p>9) (level);</p> <p>10) CLIMBING (or DESCENDING);</p> <p>b)* REQUEST VECTORS;</p> <p>c) DO YOU WANT VECTORS? ;</p> <p>d) CLEAR OF TRAFFIC [appropriate instructions];</p> <p>e) TURN LEFT (or RIGHT) IMMEDIATELY HEADING (three digits) TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC (bearing by clock-reference and distance);</p> <p>f) TURN LEFT (or RIGHT) (number of degrees) DEGREES IMMEDIATELY TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC AT (bearing by clock-reference and distance);</p> <p>g) AVOIDING ACTION TURN LEFT (or RIGHT) IMMEDIATELY [CLIMB or DESCEND IMMEDIATELY] TRAFFIC AT (bearing by clock-reference and distance).</p>	<p>Trafikinformation og undvigemanøvrer</p> <p>...retning i henhold til urskivemetoden</p> <p>...at anmode om undvigemanøvrer</p> <p>...for undvigemanøvrer</p> <p>...manglende adskillelse med fare for kollision (ref. ATIS-instruks 10, pkt. 11, Afværgenforanstaltninger)</p>	<p>a) TRAFIK KLOKKEN (1-12) (afstand) (flyvningens retning) [andre relevante oplysninger]:</p> <p>1) UKENDT;</p> <p>2) BEVÆGER SIG LANGSOMT;</p> <p>3) BEVÆGER SIG HURTIGT;</p> <p>4) NÆRMER SIG;</p> <p>5) MODSAT (eller SAMME) RETNING;</p> <p>6) OVERHALENDE;</p> <p>7) KRYDSE FRA VENSTRE MOD HØJRE (eller HØJRE MOD VENSTRE);</p> <p>8) (luftfartøjstype);</p> <p>9) (højde);</p> <p>10) STIGENDE (eller UNDER NEDGANG);</p> <p>b)* ANMODER OM KURSDIRIGERING;</p> <p>c) ØNSKER DU KURSDIRIGERING? ;</p> <p>d) FRI AF TRAFIKKEN (passende instruktioner);</p> <p>e) DREJ ØJEBLIKKELIGT TIL VENSTRE (eller HØJRE) PÅ KURS (tre cifre) FOR AT UNDGÅ [UIDENTIFICERET] TRAFIK I (retning efter urskivemetoden og distance);</p> <p>f) DREJ ØJEBLIKKELIGT (antal grader) GRADER TIL VENSTRE (eller HØJRE) FOR AT UNDGÅ [UIDENTIFICERET] TRAFIK I (retning efter urskivemetoden og distance);</p> <p>g) AFVÆRGEFORANSTALTNING DREJ ØJEBLIKKELIGT TIL VENSTRE (eller HØJRE) [STIG eller GÅ NED ØJEBLIKKELIG] TRAFIK I (retning efter urskivemetoden og distance).</p>
<p>Communications and loss of communication</p>		<p>Kommunikation og tab af kommunikation</p>	

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



Radar in Approach Control Service

<p>Vectoring for approach</p>	<p>a) VECTORING FOR (<i>type of pilot-interpreted aid</i>) APPROACH RUNWAY (<i>number</i>); b) VECTORING FOR VISUAL APPROACH RUNWAY (<i>number</i>) REPORT FIELD (<i>or</i> RUNWAY) IN SIGHT; c) VECTORING FOR (<i>positioning in the circuit</i>); d) VECTORING FOR SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (<i>number</i>); e) VECTORING FOR PRECISION APPROACH RUNWAY (<i>number</i>); f) (<i>type</i>) APPROACH NOT AVAILABLE DUE (<i>reason</i>) (<i>alternative instructions</i>).</p>	<p>Kursdirigering til indflyvning</p>	<p>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) KURSDIRIGERING FOR (<i>tilslutning i trafikrunden</i>); d) KURSDIRIGERING FOR [OVERVÅGNINGS] RADAR ANFLYVNING BANE (<i>nummer</i>); e) KURSDIRIGERING FOR PRÆCISIONS ANFLYVNING BANE (<i>nummer</i>); f) (<i>type</i>) ANFLYVNING IKKE MULIG GRUNDET (<i>grund</i>) (<i>alternative instruktioner</i>).</p>
<p>Vectoring for ILS or other pilot-interpreted aids</p> <p>... when a pilot wishes to be positioned a specific distance from touchdown</p> <p>... instructions and information</p>	<p>a) POSITION (<i>number</i>) MILES (<i>or</i> KILOMETRES) FROM (<i>fix</i>) TURN LEFT (<i>or</i> RIGHT) HEADING (<i>three digits</i>); b) YOU WILL INTERCEPT (<i>radio aid or track</i>) (<i>distance</i>) FROM (<i>significant point or TOUCHDOWN</i>); c)* REQUEST (<i>distance</i>) FINALE; d) CLEARED FOR (<i>type</i>) APPROACH RUNWAY (<i>number</i>); e) REPORT ESTABLISHED [ON MLS APPROACH TRACK] <i>or</i> [ON ILS (LOCALIZER) <i>or</i> (GLIDE PATH)]; f) CLOSING FROM LEFT (<i>or</i> RIGHT) [REPORT ESTABLISHED];</p>	<p>Kursdirigering til ILS eller andre pilot-aflæste hjælpemidler</p> <p>... når piloten ønsker at blive placeret i en specifik afstand fra sættepunktet</p>	<p>c)* ANMODER OM (<i>afstand</i>) FINALE;</p>

	<p>g) TURN LEFT (<i>or</i> RIGHT) HEADING (<i>three digits</i>) [TO INTERCEPT] <i>or</i> [REPORT ESTABLISHED];</p> <p>h) EXPECT VECTOR ACROSS (<i>localizer course or radio aid</i>) (<i>reason</i>);</p> <p>i) THIS TURN WILL TAKE YOU THROUGH (<i>localizer course or radio aid</i>) [<i>reason</i>];</p> <p>j) TAKING YOU THROUGH (<i>localizer course or radio aid</i>) [<i>reason</i>];</p> <p>k) MAINTAIN (<i>altitude</i>) UNTIL GLIDE PATH INTERCEPTION;</p> <p>l) REPORT ESTABLISHED ON GLIDE PATH;</p> <p>m) INTERCEPT (<i>localizer course or radio aid</i>) [REPORT ESTABLISHED].</p>		
<p>Manoeuvre during independent and dependent parallel approaches</p> <p>... for avoidance action when an aircraft is observed penetrating the NTZ</p> <p>...for avoidance action below 120 m (400 ft) above the runway threshold elevation</p>	<p>a) CLEARED FOR (<i>type of approach</i>) APPROACH RUNWAY (<i>number</i>) LEFT (<i>or</i> RIGHT);</p> <p>b) YOU HAVE CROSSED THE LOCALIZER (<i>or</i> GBAS/SBAS/MLS FINAL APPROACH COURSE). TURN LEFT (<i>or</i> RIGHT) IMMEDIATELY AND RETURN TO THE LOCALIZER ((<i>or</i> GBAS/SBAS/MLS FINAL APPROACH COURSE);</p> <p>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>);</p> <p>d) 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>);</p> <p>e) CLIMB TO (<i>altitude</i>) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH] (<i>further instructions</i>).</p>	<p>Manøvrer i forb. med uafhængige og afhængige parallelle anflyvninger</p>	

where parallel approach obstacle assessment surfaces (PAOAS) criteria are being applied			
Surveillance radar approach Provision of service	a) THIS WILL BE A SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (<i>number</i>) TERMINATING AT (<i>distance</i>) FROM TOUCHDOWN, OBSTACLE CLEARANCE ALTITUDE (<i>or</i> HEIGHT) (<i>number</i>) METRES (<i>or</i> FEET) CHECK YOUR MINIMA [IN CASE OF GO AROUND (<i>instructions</i>)]; b) APPROACH INSTRUCTIONS WILL BE TERMINATED AT (<i>distance</i>) FROM TOUCHDOWN.	Overvågningsradar indflyvning	
Elevation	a) COMMENCE DESCENT NOW [TO MAINTAIN A (<i>number</i>) DEGREE GLIDE PATH]; b) (<i>distance</i>) FROM TOUCHDOWN ALTITUDE (<i>or</i> HEIGHT) SHOULD BE (<i>numbers and units</i>).		
Position	a) (<i>distance</i>) FROM TOUCHDOWN.		
Checks	a) CHECK GEAR DOWN [AND LOCKED]; b) CHECK OVER THRESHOLD		

Completion of approach	a) REPORT VISUAL; b) REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT; c) APPROACH COMPLETED [CONTACT (unit)].		
PAR approach Provision of service	a) THIS WILL BE A PRECISION RADAR APPROACH RUNWAY (number); b) PRECISION APPROACH NOT AVAILABLE DUE(reason) (alternative instructions); c) IN CASE OF GO AROUND (instructions).	Præcisionsanflyvning PAR	
Communications	a) DO NOT ACKNOWLEDGE FURTHER TRANSMISSIONS; b) REPLY NOT RECEIVED. WILL CONTINUE INSTRUCTIONS.		
Azimuth	a) CLOSING [SLOWLY (or QUICKLY)] [FROM THE LEFT (or FROM THE RIGHT)]; b) HEADING IS GOOD; c) ON TRACK; d) SLIGHTLY (or WELL, or GOING) LEFT (or RIGHT) OF TRACK; e) (number) METRES (or MILES) LEFT (or RIGHT) OF TRACK.		
Elevation	a) APPROACHING GLIDE PATH; b) COMMENCE DESCENT NOW [AT (number) METRES PER SECOND or (number) FEET PER MINUTE (or ESTABLISH A (number) DEGREE GLIDE PATH)]; c) RATE OF DESCENT IS GOOD; d) ON GLIDE PATH; e) SLIGHTLY (or WELL, or GOING) ABOVE (or BELOW) GLIDE PATH; f) <input type="checkbox"/> STILL <input type="checkbox"/> (number) METRES (or FEET) TOO HIGH (or TOO LOW); g) ADJUST RATE OF DESCENT;		

	<ul style="list-style-type: none"> h) COMING BACK [SLOWLY (<i>or</i> QUICKLY)] TO THE GLIDE PATH; i) RESUME NORMAL RATE OF DESCENT; j) ELEVATION ELEMENT UNSERVICEABLE (<i>to be followed by appropriate instructions</i>); k) (<i>distance</i>) FROM TOUCHDOWN. ALTITUDE (<i>or</i> HEIGHT) SHOULD BE (<i>numbers and units</i>). 		
Position	<ul style="list-style-type: none"> a) (<i>distance</i>) FROM TOUCHDOWN; b) OVER APPROACH LIGHTS; c) OVER THRESHOLD. 		
Checks	<ul style="list-style-type: none"> a) CHECK GEAR DOWN AND LOCKED; b) CHECK DECISION ALTITUDE (<i>or</i> HEIGHT). 		
Completion of approach	<ul style="list-style-type: none"> a) REPORT VISUAL; b) REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT; c) APPROACH COMPLETED [CONTACT (<i>unit</i>)]□. 		
Missed approach	<ul style="list-style-type: none"> a) CONTINUE VISUALLY OR GO AROUND [<i>missed approach instructions</i>]; b) GO AROUND IMMEDIATELY [<i>missed approach instructions</i>] (<i>reason</i>); c) ARE YOU GOING AROUND? d) IF GOING AROUND (<i>appropriate instructions</i>); e)* GOING AROUND. 		

◇

Secondary Surveillance Radar (SSR) and ADS-B Phraseologies

To request the capability of the SSR equipment	a) ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY; b)* TRANSPONDER (<i>as shown in the flight plan</i>); c)* NEGATIVE TRANSPONDER.	Anmode om SSR udstyrets muligheder	a) HVAD ER DIN TRANSPONDERS MULIGHEDER; b)* TRANSPONDER (<i>som angivet i flyveplanen</i>); c)* NEGATIV TRANSPONDER.
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.	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.
To instruct setting of transponder	a) FOR DEPARTURE SQUAWK (<i>code</i>); b) SQUAWK (<i>code</i>).	Instruks om transponder indstilling	a) FOR AFGANG SQUAWK (<i>kode</i>); b) SQUAWK (<i>kode</i>).
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>).	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>).
To request reselection of aircraft identification	REENTER [ADS-B <i>or</i> MODE S] AIRCRAFT IDENTIFICATION.	Anmode om genvalg af luftfartøjets identifikation	GENINDSÆT [ADS-B <i>eller</i> MODE S] IDENTIFIKATION.
To request a pilot to confirm the Code selected on the aircraft's transponder	a) CONFIRM SQUAWK (<i>code</i>); b)* SQUAWKING (<i>code</i>).	Anmode piloten om bekræftelse på valgt kode på luftfartøjets transponder	a) BEKRÆFT SQUAWK (<i>kode</i>); b)* SQUAWKER (<i>kode</i>).
To request the operation of the IDENT feature	a) SQUAWK [(<i>code</i>)] [AND] IDENT; b) TRANSMIT ADS-B IDENT.	At anmode om anvendelse af IDENT funktionen	a) SQUAWK [(<i>kode</i>)] [AND] IDENT; b) SEND ADS-B IDENTIFIKATION.
To request temporary suspension of transponder operation	SQUAWK STANDBY.	At anmode om midlertidig ophør i anvendelsen af transponderen	SQUAWK STANDBY.
To request emergency code	SQUAWK MAYDAY [CODE SEVEN-SEVEN-ZERO-ZERO].	At anmode om Nød koden	SQUAWK MAYDAY [KODE SYVOGHALVFJERDS NUL NUL].

To request termination of transponder and/or ADS-B transmitter operation <i>Note: Independent operations of Mode S transponder and ADS-B may not be possible in all aircraft (e.g. where ADS-B is solely provided by 1090 MHz extended squitter emitted from the transponder). In such cases, aircraft may not be able to comply with ATC instructions related to ADS-B operation.</i>	a) STOP SQUAWK. [TRANSMIT ADS-B ONLY]; b) STOP ADS-B TRANSMISSION [SQUAWK (code) ONLY].	At anmode om ophør i anvendelse af transponderen <i>Note: 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 af 1090 MHz extended squitter udsendt fra transponderen). I sådanne tilfælde, kan luftfartøjer ikke forventes at kunne efterleve flyvekontrollinstruktioner relateret til ADS-B indstillinger.</i>	a) STOP SQUAWK [SEND ALENE ADS-B]; b) STOP ADS-B UDSENDELSE [SQUAWK (kode)].
To request transmission of pressure altitude	a) SQUAWK CHARLIE; b) TRANSMIT ADS-B ALTITUDE.	At anmode om at transmittere trykhøjden	a) SQUAWK CHARLIE; b) UDSEND ADS-B HØJDE.
To request pressure setting check and confirmation of level	CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM (<i>level</i>).	At anmode om check af højdemålerindstilling og bekræftelse af højde	KONTROLLER HØJDEMÅLERINDSTILLING OG BEKRÆFT (<i>højde</i>).
To request termination of pressure altitude transmission because of faulty operation	a) STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION; b) STOP ADS-B ALTITUDE TRANSMISSION [(WRONG INDICATION, <i>or reason</i>)].	At anmode om ophør med at transmittere trykhøjden pga. fejlangivelse	STOP SQUAWK CHARLIE FEJLINDIKATION; b) STOP ADS-B HØJDE UDSENDELSE [(FORKERT VISNING, <i>eller grund</i>)].
To request altitude check	CONFIRM (<i>level</i>).	At bekræfte højden	BEKRÆFT (<i>højde</i>).

◇8.33 kHz Channel Spacing Phraseologies

To request the capability of the radio		Anmodning om radioens evne	
<p><i>Note: 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></p>		<p><i>Note: Udtrykket "POINT" er her kun anvendt i forbindelse med angivelse af 8.33 kHz kanalseparationskonceptet, og ændrer ikke ved gældende bestemmelser eller fraseologi som vedrører anvendelse af udtrykket "komma" ("decimal").</i></p>	
<p>...to request confirmation of 8.33 kHz capability</p>	<p>a) CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE;</p>	<p>...at anmode om bekræftelse på 8.33 kHz mulighed</p>	<p>a) BEKRÆFT OTTE KOMMA TREGTREDIVE;</p>
<p>...to indicate 8.33 kHz capability</p>	<p>b)* AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE;</p>	<p>...at indikere at 8.33 kHz er mulig</p>	<p>b)* JA OTTE KOMMA TREGTREDIVE;</p>
<p>...to indicate lack of 8.33 kHz capability</p>	<p>c)* NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE;</p>	<p>...at indikere manglende mulighed for 8.33 kHz</p>	<p>c)* NEGATIV IKKE OTTE KOMMA TREGTREDIVE;</p>
<p>...to request UHF capability</p>	<p>d) CONFIRM UHF;</p>	<p>...at anmode om UHF mulighed</p>	<p>d) BEKRÆFT UHF;</p>
<p>...to indicate UHF capability</p>	<p>e)* AFFIRM UHF; f) NEGATIVE UHF;</p>	<p>...at indikere om UHF er mulig</p>	<p>e)* JA UHF; f) NEGATIV UHF;</p>
<p>...to request the status in respect of exemption</p>	<p>g) CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED;</p>	<p>...at anmode om fritagelsesstatus</p>	<p>g) BEKRÆFT FRITAGET FOR OTTE KOMMA TREGTREDIVE;</p>
<p>...to indicate 8.33 kHz exemption status</p>	<p>h)* AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED;</p>	<p>...at indikere 8.33 kHz fritagelsesstatus</p>	<p>h)* JA FRITAGET OTTE KOMMA TREGTREDIVE;</p>
<p>...to indicate that a certain clearance is given because otherwise a non-equipped</p>	<p>i)* NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED;</p>		<p>i)* NEGATIV IKKE FRITAGET FOR OTTE KOMMA TREGTREDIVE;</p>
<p>...to indicate that a certain clearance is given because otherwise a non-equipped</p>	<p>j) DUE EIGHT POINT THREE THREE REQUIREMENT.</p>	<p>...at indikere at en klarering er givet på grund af kravet om 8.33 kHz udstyr</p>	<p>j) PÅ GRUND AF OTTE KOMMA TREGTREDIVE KRAV.</p>

aircraft would enter the airspace
of mandatory carriage

