

# ATS-instruks 9

## Alarmeringstjeneste

### Indholdsfortegnelse

- |    |  |    |   |
|----|--|----|---|
| 1. | Anvendelse                             | 4. | Operation normal-melding                            |
| 2. | Anmeldelse til redningscentra-<br>len  | 5. | Koordination ved udøvelse af<br>alarmeringstjeneste |
| 3. | Oplysninger til redningscentra-<br>len | 6. | Alarmeringstjeneste ved for-<br>kortet flyveplan    |

## 1. Anvendelse

1.1 Alarmeringstjeneste skal ydes til alle luftfartøjer:

- a) til hvilke der ydes flyvekontrolltjeneste,
- b) som har anmodet om alarmeringstjeneste og, så vidt det er praktisk muligt, til alle andre luftfartøjer, der har afgivet flyveplan eller som lufttrafiktjenesteeenheden ellers får kendskab til,
- c) der er, eller formodes at være, udsat for en ulovlig handling.

1.2 Flyveinformationscentralen eller kontrolcentralen er det centrale sted for indsamling af alle oplysninger vedrørende en kritisk fase for et luftfartøj, der flyver inden for ansvarsområdet, samt for videregivelse af oplysninger til redningscentralen (RCC).

1.3 Hvis en lufttrafiktjenesteeenhed bliver bekendt med, at et luftfartøj befinder sig i en kritisk fase, jf. pkt. 2.1, skal enheden omgående underrette vagtleder/Supervisor ved flyveinformations- eller kontrolcentralen, som derefter underretter redningscentralen. Underretning af flyveinformations-, kontrol- eller redningscentral kræves ikke, hvis den kritiske fase er af en sådan art, at underretning vil være overflødig.

1.3.1 Uanset pkt. 1.3 skal lufttrafiktjenesteeenheden, når situationen kræver det, først iværksætte lokal alarmeringsplan.

1.3.2 Såfremt en lufttrafiktjenesteeenhed i Nuuk FIR ikke kan etablere forbindelse med FIC Nuuk, skal der samarbejdes med den nærmeste politimyndighed om, hvilke aktioner der skal iværksættes. En lufttrafiktjenesteeenhed skal, uanset lokale foranstaltninger, fortsat forsøge at etablere forbindelse med FIC Nuuk.

1.4 Når en lufttrafiktjenesteeenhed har konstateret, at et luftfartøj befinder sig i en nødsituation, underretter den andre luftfartøjer, som vides at være i nærheden af det pågældende luftfartøj, om nødsituationens art, jf. pkt. 1.4.1.

1.4.1 Når en lufttrafiktjenesteeenhed ved eller formoder, at et luftfartøj er udsat for en ulovlig handling, må arten af nødsituationen ikke omtales i luft til jord-kommunikationen, medmindre den tidligere er blevet nævnt af det pågældende luftfartøj, og der er vished for, at en sådan omtale ikke vil forværre situationen.

## 2. Anmeldelse til redningscentralen

2.1 Flyveinformations- eller kontrolcentralen skal omgående underrette redningscentralen, når et luftfartøj i henhold til nedenstående anses for at være i en kritisk fase:

a) **Uvishedsfasen** (INCERFA) foreligger når:

- 1) ingen melding er modtaget fra et luftfartøj inden for 30 minutter efter det tidspunkt, hvor en melding skulle være modtaget, eller fra det tidspunkt, hvor et resultatløst forsøg på at etablere forbindelse blev gjort første gang, regnet fra det tidligste af disse tidspunkter,

*Anm.: Hvis det forudses, at en ankomstmelding (som er beskrevet i SERA.4020) ikke vil være den pågældende lufttrafiktjenesteeenhed i hænde senest 30 minutter efter det beregnede landingstidspunkt, skal det tidspunkt, på hvilket ankomstmeldingen senest kan forventes, angives i flyveplanen under punktet "Andre oplysninger" (jf. BL 7-100, pkt. 4.2).*

- 2) et luftfartøj ikke ankommer inden for 30 minutter efter det beregnede ankomsttidspunkt, som sidst er meddelt til eller beregnet af lufttrafiktjenesteeenheden, regnet fra det seneste af disse tidspunkter.

*Anm.: Se punkt 6.1 vedr. forkortet flyveplan.*

b) **Beredskabsfasen** (ALERFA) foreligger når:

- 1) det efter uvishedsfasen ikke lykkes at etablere forbindelse med luftfartøjet eller forespørgsel hos andre relevante kilder ikke resulterer i nye oplysninger om luftfartøjet,
- 2) et luftfartøj er overdraget til kontrollårnet eller AFIS-enheden og ikke lander inden for 5 minutter efter det beregnede landingstidspunkt, og forbindelsen med luftfartøjet ikke har kunnet genetableres,
- 3) der er modtaget oplysninger, som indikerer, at luftfartøjets luftdygtighed er blevet forringet, dog ikke i en sådan grad, at en nødlanding er sandsynlig,
- 4) et luftfartøj vides eller formodes at være udsat for en ulovlig handling.

c) **Nødfasen** (DETRESFA) foreligger når:

- 1) yderligere forsøg på at etablere forbindelse med luftfartøjet efter beredskabsfasen viser sig resultatløse, og omfat-

tende forespørgsler gør det sandsynligt, at luftfartøjet er i nød,

- 2) brændstofbeholdningen må anses for at være opbrugt eller utilstrækkelig til, at luftfartøjet kan nå i sikkerhed,
- 3) der modtages oplysninger, hvoraf det fremgår, at luftfartøjets luftdygtighed er blevet forringet i sådan en grad, at en nødlanding må forventes,
- 4) der modtages oplysninger om, eller der er rimelig vished for, at luftfartøjet er ved at nødlande eller har foretaget en nødlanding.

2.1.1 Nødfasen vil dog ikke foreligge, når der er rimelig vished for, at luftfartøjet og de ombordværende ikke trues af alvorlig og overhængende fare og ikke behøver øjeblikkelig hjælp.

2.2 Når der ikke er modtaget en melding fra et luftfartøj inden for et rimeligt tidsløb, efter et fastsat eller forventet rapporterings- eller ankomsttidspunkt, skal lufttrafiktjenesteenheden inden for 30 minutter søge at fremskaffe meldingen, før uvishedsfase erklæres. Senest 15 minutter efter det forventede rapporterings- eller ankomsttidspunkt skal lufttrafiktjenesteenheden underrette flyveinformations eller kontrolcentralen for derigennem at søge oplysninger om luftfartøjet.

2.2.1 For helikopterflyvninger i Nuuk FIR gælder, at lufttrafiktjenesteenheden skal underrette FIC Nuuk, såfremt en helikopter ikke ankommer inden for 10 minutter efter det forventede ankomsttidspunkt, og det ikke er lykkedes at få nye oplysninger om pågældende flyvning gennem en AFIS/FIS-enhed.

### 3. Oplysninger til redningscentralen

3.1 Anmeldelsen til redningscentralen skal indeholde de af følgende oplysninger som foreligger og i den anførte rækkefølge:

- a) kodeordet INCERFA, ALERFA eller DETRESFA i overensstemmelse med den kritiske fase,
- b) enhed og person, der anmelder,
- c) den kritiske fases art,
- d) væsentlige oplysninger fra flyveplanen,
- e) den enhed, som sidst havde forbindelse med luftfartøjet, tidspunktet herfor samt den benyttede frekvens,

f) sidste positionsrapport, og hvorledes positionen har været bestemt,

- g) luftfartøjets farve og typiske kendetegn,
- h) farligt gods, som transporteres som gods,

*Anm. 1: Hvis der opstår en nødsituation under flyvning, vil fartøjschefen informere vedkommende lufttrafiktjenesteenhed om, at der er farligt gods ombord. Såfremt situationen tillader det, vil oplysningerne indeholde oplysninger om korrekt teknisk betegnelse, UN/FN nummer eller ID nummer, klassificering, mængde og placering ombord luftfartøjet, eller et telefonnummer hvor de nødvendige oplysninger kan indhentes.*

*Anm. 2: Definitioner på farligt gods, herunder UN/FN nummer med mere fremgår af sidste udgave af BL 5-21.*

i) hvilke forholdsregler der er taget af den enhed, der rapporterer,

j) andre betydningsfulde oplysninger.

3.2 Endvidere skal der til redningscentralen snarest afgives enhver nyttig supplerende oplysning, især vedrørende den kritiske fases udvikling gennem de forskellige faser eller oplysning om, at den kritiske fase ikke længere består. Annullering af en aktion påbegyndt af redningscentralen påhviler denne central.

3.3 De dele af ovenstående oplysninger som ikke er tilgængelige på det tidspunkt, hvor anmeldelsen foretages til redningscentralen, skal søges fremskaffet før nødfasen erklæres, når der er rimelig vished for, at denne fase vil indtræffe. Det gælder bl.a. de supplerende flyveplanoplysninger.

3.4 Oplysninger, der gives til redningscentralen af en kontrolcentral eller en flyveinformationscentral skal, hvis det er relevant, gives til luftfartsforetagendet.

### 4. Operation normal-melding

4.1 Inden for nærmere angivne områder eller for visse typer af flyvninger kan der indføres krav om afgivelse af operation normal-meldinger afgivet med bestemte tidsintervaller.

4.2 Operation normal-melding afgives for at meddele at flyvningen forløber planmæssigt og

har til formål at forbedre eventuel alarmering og eftersøgning.

4.3 Hvis en operation normal-melding ikke er modtaget senest 10 minutter efter det forventede tidspunkt skal flyveinformations- eller kontrolcentralen underrettes. Flyveinformations- eller kontrolcentralen skal herefter søge at etablere kommunikation med luftfartøjer enten direkte eller via andre enheder. Hvis kommunikation ikke er etableret senest 30 minutter efter det forventede tidspunkt for operation normal-meldingen, skal der erklæres uvishedsfase.

## 5. Koordination ved udøvelse af alarmeringstjeneste

5.1 Når alarmeringstjeneste ydes til en flyvning som passerer gennem mere end en lufttrafik-tjenesteenheds ansvarsområde og når luftfartø-jets position er tvivlsom, skal ansvaret for koordi-nation af alarmeringstjeneste forblive hos den lufttrafiktjenesteenhed:

- a) inden for hvilket ansvarsområde luftfartøjet fløj på tidspunktet for sidste radioforbindelse,
- b) som har ansvaret for det område, som luftfar-tøjet var i færd med at flyve ind i, da sidste for-bindelse var etableret på eller tæt ved græn-sen mellem de to ansvarsområder; eller
- c) inden for hvilket ansvarsområde mellemlan-dings- eller bestemmelsesstedet er belig-gende, hvis luftfartøjet ikke skulle etablere ra-diokontakt under flyvningen.

5.2 Den lufttrafiktjenesteenhed, der ifølge pkt. 5.1 er ansvarlig for koordinationen af alarmeringstjeneste skal:

- a) underrette de enheder, som yder alarmerings-tjeneste i de pågældende områder om de kriti-ske faser samt underrette egen redningscen-tral,
- b) anmode disse enheder om at assistere med indhentning af nyttige oplysninger om det luft-fartøj, som formodes at være i en kritisk fase, med alle passende hjælpemidler,
- c) samle oplysningerne indsamlet under hver af de kritiske faser, og om nødvendigt få disse bekræftet og formidlet til redningscentralen,
- d) meddele afslutningen af den kritiske fase.

## 6. Alarmeringstjeneste ved forkortet flyveplan

Anm. 1: Forkortet flyveplan er en flyveplan, der kun indeholder de nødvendige oplysninger for en del af en flyvning.

En forkortet flyveplan kan afgives for flyvninger i København FIR, Nuuk FIR, Rønne TMA/CTR og Vagar FIZ, dog ikke til et meldekantor for afsendelse via AFTN til ATS-enheder på flyvevejen, og ikke for flyvninger der foregår eller er planlagt til at foregå om natten.

Anm. 2: I relation til punkterne 6.1 – 6.1.4 skal en forkortet flyveplan indeholde:

- luftfartøjets kaldesignal
- luftfartøjets type
- evt. marchfart
- flyveregler (IFR/VFR)
- indflyvningspunkt hhv. udflyvningspunkt eller specificeret strækning, ref. punkt 6.1.4
- evt. ønsket højde
- for ankommende luftfartøjer beregnet an-komsttidspunkt
- antallet af ombordværende.

6.1 For luftfartøjer, der har afgivet forkortet flyveplan, foretages kun alarmering i forbindelse med manglende positionsrapport eller manglende ankomst for den del af flyvningen, som den for-kortede flyveplan omfatter.

6.1.1 For afgående luftfartøjer, herunder lo-kalflyvninger, der har afgivet forkortet flyveplan for at flyve ud af en kontrolzone eller en flyveinforma-tionszone, ydes alarmeringstjeneste fra start og indtil kontrol- eller flyveinformationszonen forla-des.

6.1.2 For ankommende luftfartøjer, der har afgivet forkortet flyveplan for at flyve ind i en kontrolzone eller en flyveinformationszone, ydes alarmeringstjeneste fra luftfartøjet har oprettet to-vejs radioforbindelse og indtil landing.

6.1.3 For gennemflyvende luftfartøjer, der har afgivet forkortet flyveplan for at krydse et givet luftrum, ydes alarmeringstjeneste fra luftfartøjet har etableret to-vejs radioforbindelse og indtil det pågældende luftrum forlades.

6.1.4 For luftfartøjer, der har afgivet forkortet flyveplan for opnåelse af strækningsvis alarmeringstjeneste, f.eks. ved flyvning:

- a) over store vandområder eller andre øde strækninger,
- b) fra et opgivet sted til et andet opgivet sted,

c) efter "operation normal" rapportering (enten ved aftalte steder, eller faste tidsintervaller), ydes alarmeringstjeneste fra luftfartøjerne har etableret to-vejs radioforbindelse, og indtil pilo-

terne rapporterer at være over de aftalte slutpunkter (tid eller sted).