

# **ATS-instruks 8**

## **ATIS**

### **Indholdsfortegnelse**

- |   |  |
|---|--|
| <b>1. Generelt</b>  | <b>5. Indhold og format af ATIS-meldinger både for ankommende og afgående luftfartøjer</b> |
| <b>2. Krav vedrørende ydelse af Tale-ATIS</b>                 | <b>6. Indhold og format af ATIS-meldinger udelukkende for ankomende luftfartøjer</b>       |
| <b>3. Krav vedrørende ydelse af D-ATIS</b>                    | <b>7. Indhold og format af ATIS-meldinger udelukkende for afgående luftfartøjer</b>        |
| <b>4. Fælleskrav vedrørende ydelse af Tale-ATIS og D-ATIS</b> |  |

## 1. Generelt

1.1 Instruksen omfatter 2 forskellige former og metoder for videregivelse af ATIS-oplysninger til luftfartøjer; repeterede taleudsendelser via radiotelefoni (Tale-ATIS) og bestilte digital-afsendelser via Data Link (D-ATIS).

1.2 Kravene vedrørende ydelse af Tale-ATIS er beskrevet i afsnit 2. Kravene vedrørende ydelse af D-ATIS er beskrevet i afsnit 3. Fælleskravene dækkende ydelse af både Tale-ATIS og D-ATIS er beskrevet i afsnit 4.

1.3 Kravene vedrørende informationsindholdet, der skal være ens i de to former for ATIS, er beskrevet i afsnit 5. for både ankommende og afgangende luftfartøjer, i afsnit 6. udelukkende for ankommende luftfartøjer, og i afsnit 7. udelukkende for afgangende luftfartøjer.

## 2. Krav vedrørende ydelse af Tale-ATIS

2.1 Ydelse af Tale-ATIS skal udøves på flyvepladser, hvor der er behov for at reducere kommunikationsbelastningen på ATS VHF luft-jord kommunikationskanalerne. Når denne tjeneste ydes, skal den omfatte:

- a) én udsendelse der betjener ankommende luftfartøjer, eller
- b) én udsendelse der betjener afgangende luftfartøjer, eller
- c) én udsendelse der betjener både ankommen- og afgangende luftfartøjer, eller
- d) to udsendelser, der betjener henholdsvis ankommende og afgangende luftfartøjer på de flyvepladser, hvor længden af én udsendelse vil blive alt for lang.

2.1.1 Tale-ATIS udsendelser skal tilstræbes ikke at overstige 30 sekunders varighed med skyldig hensyntagen til, at ATIS-meldingen ikke forringes på grund af transmissionshastigheden, herunder skal der tages tilbørlig hensyn til 'human performance' (menneskets duellighed og begrænsninger).

*Anm.: Vejledende materiale om 'human performance' kan ses i ICAO Circular 216 'Human Factors Digest no. 6 - Ergonomics' og i Circular 241 'Human Factors Digest no. 8 - Human Factors in Air Traffic Control'.*

2.2 En særskilt VHF-frekvens skal så vidt muligt anvendes til Tale-ATIS udsendelser. Hvis en sådan særskilt frekvens ikke er tilgængelig, kan udsendelsen foregå på tale-kanalen(erne) af den/de til formålet mest egnede terminal navigationshjælpemidler, fortrinsvis en VOR, forudsat rækkevidden og læseligheden er tilstrækkelig, og at identifikationen på navigationshjælpemidlet er indpasset med ATIS-udsendelsen så denne ikke bliver hakket itu.

2.2.1 Tale-ATIS udsendelser må ikke udsendes over et ILS-systems talekanal.

2.3 Når Tale-ATIS ydes, skal udsendelserne være kontinuerlige og gentagne.

2.4 Informationerne, der er indeholdt i den aktuelle Tale-ATIS udsendelse, skal omgående bringes til kendskab for den ATS-enhed, som er ansvarlig for afgivelse af informationer til luftfartøjer i forbindelse med indflyvning, landing og start, når meldingen ikke er blevet udformet af den eller disse enheder.

2.5 Tale-ATIS udsendelser afsendt fra internationale flyvepladser skal være tilgængelige på engelsk.

2.5.1 Hvor Tale-ATIS udsendelser er tilgængelige på mere end et sprog, skal udsendelserne foregå på hver sin kanal.

## 3. Krav vedrørende ydelse af D-ATIS

*Anm.: Vejledende materiale vedrørende D-ATIS er indeholdt i 'Manual of Air Traffic Services Data Link Applications (Doc 9694)'. De tekniske krav til anvendelse af D-ATIS er indeholdt i Annex 10, Vol. III, Part I, Chapter 3.*

3.1 Hvor D-ATIS supplerer en eksisterende Tale-ATIS, skal informationerne være identiske både i indhold og format med Tale-ATIS udsendelsen.

3.1.1 Hvor løbende opdaterede meteorologiske informationer indgår i en D-ATIS, og forudsat informationerne holder sig inden for kriterierne for betydningsfulde ændringer, skal indholdet af Tale- og D-ATIS meldingerne, hvad angår bibeholdelse af samme kodebogstav, betragtes som værende ens.

*Anm.: Ovennævnte kriterier for betydningsfulde ændringer er specificeret i Annex 3, 4.3.3.*

3.2 Hvor en D-ATIS supplerer en eksisterende Tale-ATIS, og der skal ske opdatering, skal begge ATIS-udsendelser opdateres samtidigt.

## 4. Fælleskrav vedrørende ydelse af Tale-ATIS og D-ATIS

4.1 Når Tale-ATIS og/eller D-ATIS ydes, skal:

- a) de kommunikerede informationer relaterer sig til en enkelt flyveplads;
- b) de kommunikerede informationer straks opdateres, når betydningsfulde ændringer indtræffer;
- c) forberedelsen og udgivelsen af ATIS-meldingen være vedkommende ATS-enheders ansvar;
- d) hver enkelt ATIS-melding være kendetegnet ved en bogstavbetegnelse fra ICAOs fonetiske alfabet. Bogstavbetegnelserne i efter hinanden følgende meldinger skal være i alfabetisk rækkefølge;
- e) luftfartøjer kvittere for modtagelse af informationerne ved første kontakt med pågældende ATS-enhed, der yder indflyvnings- eller tårnkontrolltjeneste.
- f) de meteorologiske informationer udtages fra flyvepladsens Met-report i overensstemmelse med gældende kriterier herfor.

4.2 Selvom højdemålerindstilling er oplyst i ATIS-meldingen, skal pågældende lufttrafiktjenesteenhed meddele afgående luftfartøjer den aktuelle højdemålerindstilling, som svar på luftfartøjets kvittering for ATIS-meldingen, ref. pkt. 4.1 e).

4.2.1 Til ankommende luftfartøjer afgives den aktuelle højdemålerindstilling samtidig med, at der udstedes klarering til en flyvehøjde, som er lavere end gennemgangsniveauet.

4.3 Med undtagelse af højdemålerindstillingen, som skal oplyses i henhold til pkt. 4.2 og 4.2.1, behøver informationerne i en aktuell ATIS ikke at skulle gentages til luftfartøjet.

4.3.1 Hvis et luftfartøj kvitterer for en ATIS-melding, der ikke længere er aktuell, skal alle de elementer af informationer, der kræver opdate-

ring, omgående afsendes til det pågældende luftfartøj.

4.4 Når de meteorologiske forhold skifter så hurtigt, at det ikke er tilrådeligt at inkludere vejr-meldingerne i ATIS, skal ATIS-meldingerne angive, at de relevante vejroplysninger vil blive givet ved første kontakt med den relevante ATS-enhed.

4.5 Indholdet af en ATIS-melding skal være så kortfattet som muligt. Yderligere informationer end dem, der efterfølgende er beskrevet i kapitel 5. til 7., som fx. allerede er indeholdt i AIP og NOTAM, bør kun medtages i ekstraordinære tilfælde, når det anses for berettiget.

4.6 Den person, der afsender en ATIS-melding, skal forinden afsendelse foretage fornøden kontrol af meldingens indhold.

4.7 Såfremt der udsendes særlige oplysninger, skal den ATS-enhed, der ref. pkt. 4.1 c), er ansvarlig for meldingen, umiddelbart efter at meldingen er påbegyndt, kontrollere, at informationerne er korrekte.

*Anm.: For godkendte systemers automatiske tilgang af data fra etablerede sensorer (digitale ATIS-udsendelser), omfatter ansvaret en kontrol af at udsendelsen er igangsat samt en kontrol af at eventuelle manuelt indsatte/-læste data er korrekte.*

## 5. Indhold og format af ATIS-meldinger både for ankommende og afgående luftfartøjer

5.1 ATIS-meldinger til brug for såvel ankommende som afgående luftfartøjer skal indeholde følgende oplysninger i den anførte rækkefølge:

- a) flyvepladsens navn,
- b) indikation af, om meldingen er for ankomende og/eller afgående luftfartøjer,
- c) ADS-kontrakt type, hvis kommunikationen foregår via D-ATIS,
- d) udsendelsens bogstavbetegnelse,
- e) eventuelt observationstidspunkt,
- f) indflyvningsprocedure, som kan forventes,
- g) bane(r) i brug; eventuelt indfangningssystem status, såfremt dette udgør en mulig fare,

- h) betydningsfulde forhold vedrørende banernes overflade, herunder eventuel bremsevirkning,
- i) eventuel venteflyvning af mere end 30 minutters varighed,
- j) gennemgangsniveau,
- k) andre betydningsfulde operationelle oplysninger,
- l) vindretning og -hastighed ved jordoverfladen, herunder betydningsfulde variationer og, hvis der anvendes vindmålere, der specielt er relateret til sektioner af bane(er) i brug, da indikation af banen og den sektion af banen, som informationerne refererer til,
- m) sigtbarhed og eventuel RVR,
- n) aktuelt vejr,
- o) i. mængden af skyer under 5.000 fod eller under den højeste minimum sektorhøjde, afhængigt af, hvilken højde der er størst,
- ii. cumulonimbus, samt
- iii. hvis himlen er dækket, den vertikale sigtbarhed, hvis denne er til rådighed,

*Anm. 1: Pkt. 5.1 m)-o) erstattes af "CAVOK", når følgende betingelser er til stede samtidig på observationstidspunktet:*

- sigtbarhed, 10 km eller mere, og den laveste sigtbarhed ikke rapporteret,
- ingen sky af operationel betydning,
- og intet vejrlig af betydning for luftfart.

*Anm. 2: "CAVOK" anvendes indtil videre ikke i meldinger for grønlandske flyvepladser.*

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

- p) lufttemperatur,
- q) dugpunkt temperatur,
- r) højdemålerindstilling,
- s) enhver tilgængelig oplysning om betydningsfulde vejrænomener i ind- og udflyvningsområderne, inkl. vindbyger (wind shear), samt informationer om foregående (recent) vejr af operationel betydning,
- t) eventuel landingsudsigt af trend-typen,
- u) særlige ATIS-instruktioner.

## 6. Indhold og format af ATIS-meldinger udelukkende for ankommende luftfartøjer

6.1 ATIS-meldinger alene til brug for ankommende luftfartøjer skal indeholde følgende oplysninger i den anførte rækkefølge:

- a) flyvepladsens navn,
- b) indikation af, at meldingen er for ankommende luftfartøjer,
- c) ADS-kontrakt type, hvis kommunikationen foregår via D-ATIS,
- d) udsendelsens bogstavbetegnelse,
- e) eventuelt observationstidspunkt,
- f) indflyvningsprocedure, som kan forventes,
- g) bane(r) i brug; eventuelt indfangningssystem status, såfremt dette udgør en mulig fare,
- h) betydningsfulde forhold vedrørende banernes overflade, herunder eventuel bremsevirkning,
- i) eventuel venteflyvning af mere end 30 minutters varighed,
- j) gennemgangsniveau,
- k) andre betydningsfulde operationelle oplysninger,
- l) vindretning og -hastighed ved jordoverfladen, herunder betydningsfulde variationer og - hvis der anvendes vindmålere, der specielt er relateret til sektioner af bane(er) i brug - indikation af banen og den sektion af banen, som informationerne refererer til,
- m) sigtbarhed og eventuel RVR,
- n) aktuelt vejr,
- o) i. mængden af skyer under 5.000 fod eller under den højeste minimum sektorhøjde, afhængigt af, hvilken højde der er størst,
- ii. cumulonimbus, samt
- iii. hvis himlen er dækket, den vertikale sigtbarhed, hvis denne er til rådighed,

*Anm. 1: Pkt. 6.1 m)-o) erstattes af "CAVOK", når følgende betingelser er til stede samtidig på observationstidspunktet:*

- sigtbarhed, 10 km eller mere, og den laveste sigtbarhed ikke rapporteret,
- ingen sky af operationel betydning, og
- intet vejrlig af betydning for luftfart.

*Anm. 2: "CAVOK" anvendes indtil videre ikke i meldinger for grønlandske flyvepladser.*

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

- p) lufttemperatur,
- q) dugpunkttemperatur,
- r) højdemålerindstilling,
- s) enhver tilgængelig oplysning om betydningsfulde vejrfænomener i indflyvnings- og landingsområdet, inkl. vindbyger (wind shear), samt informationer om foregående(recent) vejr af operationel betydning,
- t) eventuel landingsudsigt af trend-typen,
- u) særlige ATIS-instruktioner.

## **7. Indhold og format af ATIS-meldinger udelukkende for afgående luftfartøjer**

7.1 ATIS-meldinger til brug for afgående luftfartøjer skal indeholde følgende oplysninger i den anførte rækkefølge:

- a) flyvepladsens navn,
- b) indikation af, at meldingen er for afgående luftfartøjer,
- c) ADS-kontrakt type, hvis kommunikationen foregår via D-ATIS,
- d) udsendelsens bogstavbetegnelse,
- e) eventuelt observationstidspunkt,
- f) bane(r) i brug for start; eventuelt indfangnings-systems status, såfremt dette udgør en mulig fare,
- g) betydningsfulde forhold vedrørende overfladen af bane(r) til brug for start, herunder eventuel bremsevirkning,
- h) eventuel forsinkelser for start, hvis relevant,
- i) gennemgangsniveau, hvis relevant,
- j) andre betydningsfulde operationelle oplysninger,
- k) vindretning og -hastighed ved jordoverfladen, herunder betydningsfulde variationer og, hvis der anvendes vindmålere, der specielt er relateret til sektioner af bane(r) i brug, da indikation af banen og den sektion af banen, som informationerne refererer til,

- l) sigtbarhed og eventuel RVR,
- m) aktuelt vejr,
- n) i. mængden af skyer under 5.000 fod eller under den højeste minimum sektorhøjde, afhængigt af, hvilken højde der er størst,
  - ii. cumulonimbus, samt hvis himlen er dækket, den vertikale sigtbarhed, hvis denne er til rådighed,

*Anm. 1: Pkt. 7.1 l)-n) erstattes af "CAVOK", når følgende betingelser er til stede samtidig på observationstidspunktet:*

- sigtbarhed, 10 km eller mere, og den laveste sigtbarhed ikke rapporteret,
- ingen sky af operationel betydning, og
- intet vejrlig af betydning for luftfart.

*Anm. 2: "CAVOK" anvendes indtil videre ikke i meldinger for grønlandske flyvepladser.*

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

- o) lufttemperatur,
- p) dugpunkttemperatur,
- q) højdemålerindstilling,
- r) enhver tilgængelig oplysning om betydningsfulde vejrfænomener i start- og udflyvningsområdet, inkl. vindbyger (wind shear),
- s) eventuel landingsudsigt af trend-typen,
- t) særlige ATIS-instruktioner.

