

UDKAST

BL 7-14

Bestemmelser om procedurer for tale-radiokommunikation¹⁾

Udgave 11, [dato] 2022

I medfør af § 54, § 82 og § 149, stk. 10, i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017, som ændret ved lov nr. 2073 af 21. december 2020, og som sat i kraft for Færøerne ved kongelig anordning, jf. anordningsbekendtgørelse nr. 1373 af 4. december 2013, som senest ændret ved anordning nr. 996 af 25. august 2017, og som sat i kraft for Grønland ved lov og kongelig anordning, jf. lovbekendtgørelse nr. 408 af 11. september 1985, som senest ændret ved anordning nr. 2628 af 28. december 2021, fastsættes efter bemyndigelse i henhold til § 6, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 2432 af 14. december 2021 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter:

1. Referencedokumenter

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

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

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

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

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

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

¹⁾ 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, Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 2016/1185 af 20. juli 2016, Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 2017/835 af 12. maj 2017, Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/469 af 14. februar 2020 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/666 af 22. april 2021. 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.

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

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

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

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

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

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

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

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Tel.: 7221 8800
Fax: 7262 6790
E-post: info@trafikstyrelsen.dk

2. Definitioner

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

3. Anvendelsesområde

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

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

4. Ansvar

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

5. Tidssystem

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

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

6. Sprog

6.1 Ved radiokommunikation skal anvendes engelsk eller dansk.

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

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

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

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

7. Radiotelefoniprocedurer

7.1 Transmission generelt

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

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

7.1.3 Følgende transmissionsteknik skal følges:

- Der skal lyttes ind på frekvensen, forinden transmission påbegyndes, for ikke at forstyrre igangværende korrespondance.
- Der skal anvendes almindelig talehastighed, og der skal tales klart og kortfattet.
- Standardfraseologi skal anvendes, hvor det er muligt.

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

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

7.2 Fraseologi

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

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

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

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

7.3 Klareringer, flyvekontrollinstruktioner og instruktioner

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

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

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

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

7.3.4 Klareringer eller flyvekontrollinstruktioner i form af betingede udtryk, f.eks. "efter landende luftfartøj" eller "efter afgående luftfartøj", må ikke afsendes i forbindelse med kørsel, der vedrører en bane, der benyttes til start eller landing, medmindre de implicerede luftfartøjer eller køretøjer kan ses af kontroltårnet 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, flyvekontrollinstruktioner og instruktioner skal gentages af modtageren. Følgende skal altid gentages:

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

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

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

7.4.4 Hvis afsenderen af en melding, der læses tilbage, konstaterer fejl eller misforståelser, skal der svares

NEGATIVE, I SAY AGAIN / NEGATIV, JEG GENTAGER

hvorefter den korrekte version gentages.

7.5 Stavealfabetet

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

7.6 Afgivelse af tal og talgrupper

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7.7 Prioritering af meldinger

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

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

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

7.8 Sammensætning af meldinger

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

- 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 nedenstående tre typer, idet der samtidig henvises til eksemplerne i bilag 1, der illustrerer anvendelsen heraf:

- a. Luftfartøjets registreringsbetegnelse (navnet på enten luftfartøjets fabrikat eller type-model må anvendes som præfiks til registreringsbetegnelsen).
- b. Luftfartsselskabets telefonibetegnelse (ICAO Doc 8585) efterfulgt af de sidste fire karakterer af luftfartøjets registreringsbetegnelse.
- c. Luftfartsselskabets telefonibetegnelse efterfulgt af rutenummeret.

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

- a. Svævefly: "Glider" eller "Svævefly".
- b. Helikoptere: "Helicopter" eller "Helikopter".

- c. Ultralette luftfartøjer: "Ultralight" eller "Ultralet".
- d. Hangglidere: "Hangglider" eller "Dragefly".
- e. Varmluftballoner: "Balloon" eller "Ballon".

7.9.2 Når tilfredsstillende kommunikation er blevet etableret, og det ikke kan medføre forveksling, må 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 registreringen.
- b. Luftfartsselskabets telefonibetegnelse efterfulgt af mindst de to sidste karakterer af registreringen.
- c. Må aldrig forkortes.

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

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

7.10 Kaldesignaler for luftfartsradiostationer

En luftfartsradiostations kaldesignal skal bestå af

- a. et geografisk stednavn og
- b. et suffiks, der angiver den tjeneste, der ydes.

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

7.11 Etablering af kommunikation

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

7.11.2 Eventuelt prøveopkald skal sendes således:

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

7.11.3 Svar på prøveopkald skal sendes således:

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

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

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

7.11.5 Kommunikation skal indledes med opkald og svar, medmindre det er sikkert, at den kaldte station vil modtage meldingen. Etablering af første kontakt skal dog altid være i overensstemmelse med pkt. 7.11.1.

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

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

ALL STATIONS / TIL ALLE STATIONER.

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

7.11.8 Når en station kaldes, men identifikation af den kaldende er usikker, skal den kaldte station svare

STATION CALLING (kaldesignal) SAY AGAIN YOUR CALLSIGN / HVEM KALDER (kaldesignal) GENTAG DIT KALDESIGNAL.

7.11.9 Direkte kommunikation mellem luftfartøjer må ikke finde sted over 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.

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

7.12 Kvittring for modtagelse

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

7.12.2 En luftfartsradiostations kvittring for en melding skal ske ved:

a. *Til luftfartøjer*

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

b. *Til en anden luftfartsradiostation*

at angive den anden luftfartsradiostations kaldesignal.

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

Ønskes et bestemt emne gentaget, udtrykkes f.eks.

SAY AGAIN RUNWAY IN USE / GENTAG BANE I BRUG.

7.14 Annullering

7.14.1 Hvis en klarering eller flyvekontrollinstruktion skal annulleres, skal luftfartsradiostationen udtrykke

CANCEL / ANNULLER.

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

DISREGARD / IGNORER MELDING.

7.15 Afslutning af kommunikation

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

7.16 Lyttevagt

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

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

7.16.3 Luftfartøjer, der på VHF-nødfrekvensen 121.5 MHz hører et ELT (Emergency Locator Transmitter) signal (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 / MODTAGET MAYDAY,
- b. overtage kontrol med kommunikationen eller efter omstændighederne overdrage den til en anden mod samtidig at informere luftfartøjet herom og
- c. underrette alle behørigt i henhold til alarmeringsplanen.

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

STOP TRANSMITTING, MAYDAY / STOP UDSENDELSE, MAYDAY.

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

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

7.17.6 Den kontrollerende luftfartsradiostation skal, når nødtrafikken er ophørt, og 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 luftfartsradiostation på den frekvens, som stationen normalt anvender, skal luftfartøjet

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

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

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

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

8. Dispensation

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

9. Klageadgang

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

10. Straf

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

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

11. Ikrafttræden

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

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

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

Trafikstyrelsen, den

[Direktør]

/ [kontorchef]

Bilag 1

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

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

Stavealfabetet (jf. pkt. 7.5):

A	Alfa	<u>AL</u> FAH
B	Bravo	<u>BRAH</u> VOH
C	Charlie	<u>CHAR</u> LEE or <u>SHAR</u> LEE
D	Delta	<u>DELL</u> TAH
E	Echo	<u>ECK</u> OH
F	Foxtrot	<u>FOKS</u> TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HOH <u>TELL</u>
I	India	<u>IN</u> DEE AH
J	Juliett	<u>JEW</u> LEE <u>ETT</u>
K	Kilo	<u>KEY</u> LOH
L	Lima	<u>LEE</u> MAH
M	Mike	MIKE
N	November	NO <u>VEM</u> BER
O	Oscar	<u>OSS</u> CAH
P	Papa	<u>PAH</u> <u>PAH</u>
Q	Quebec	KEH <u>BECK</u>
R	Romeo	<u>ROW</u> ME OH
S	Sierra	SEE <u>AIR</u> RAH
T	Tango	<u>TANG</u> GO
U	Uniform	<u>YOU</u> NEE FORM or <u>OO</u> NEE FORM
V	Victor	<u>VIK</u> TAH
W	Whiskey	<u>WISS</u> KEY
X	X-ray	<u>EKCS</u> <u>RAY</u>
Y	Yankee	<u>YANG</u> KEY
Z	Zulu	<u>ZOO</u> LOO
Æ	Ægir	<u>ÆGIR</u>
Ø	Øresund	<u>ØRESUND</u>
Å	Åse	<u>ÅSE</u>

Der lægges tryk på understregede stavelser.

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

Tal	Dansk	Engelsk
0	Nul	ZERO
1	Eet/Én	WUN
2	To	TOO
3	Tre	TREE
4	Fire	FOW-er
5	Fem	FIFE
6	Seks	SIX
7	Syv	SEV-en
8	Otte	AIT
9	Ni eller NEJ-ner*	NIN-er
10	Ti	ONE ZERO
,	Komma	DAY-SEE-MAL
100	Eet hundrede	One HUN-dred
1000	Eet tusind	One TOU-SAND

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

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

Tal indeholdende komma (jf. pkt. 7.6.3):

100,32	ONE ZERO ZERO DECIMAL THREE TWO (<i>eet hundrede komma tre to</i>)
38 143,9	THREE EIGHT ONE FOUR THREE DECIMAL NIN-er (<i>otteogtredive tusinde éthundrede og treogfyre komma NEJ-ner</i>)

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

Aircraft call signs (*kaldesignaler for luftfartøjer*)

CCA 238	Air China TWO THREE EIGHT (<i>tohundrede og otteogtredive</i>)
OAL 242	Olympic TWO FOUR TWO (<i>tohundrede og toogfyre</i>)

Flight levels (*flyveniveauer*)

FL180	flight level ONE EIGHT ZERO (<i>flyveniveau ethundrede og firs</i>)
FL 200	flight level TWO HUNDRED (<i>flyveniveau tohundrede</i>)

Headings (kurser)

100 degrees	heading ONE ZERO ZERO (kurs ethundrede)
080 degrees	heading ZERO EIGHT ZERO (kurs firs)

Wind directions and speed (vindretning og -hastighed)

200 degrees 79 knots	wind TWO ZERO ZERO degrees SEVEN NIN-er knots (vind tohundrede grader NEJ-nerhalvfjerds knob)
160 degrees 18 knots	wind ONE SIX ZERO degrees ONE EIGHT knots (vind ethundredeogtres grader atten knob)

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

320 magnetic 13 knots	Wind THREE TWO ZERO magnetic ONE THREE knots (vind trehundredetyve magnetisk tretten knob)
-----------------------	---

Transponder codes (transponderkoder)

2000	squawk TWO THOUSAND (squawk totusinde)
2400	squawk TWO FOUR ZERO ZERO (squawk firetyve nul nul eller totusinde firehundrede)
4213	squawk FOUR TWO ONE THREE (squawk toogfyrre tretten eller firetusind tohundrede og tretten)

Runway (bane)

27	runway TWO SEVEN (bane syvogtyve)
08R	runway ZERO EIGHT RIGHT (bane nul otte right)

Altimeter setting (højdemålerindstilling)

1010	QNH ONE ZERO ONE ZERO (QNH ettusinde og ti)
1000	QNH ONE THOUSAND (QNH ettusind)

Altitude (højde over havet)

800 ft	EIGHT HUNDRED FEET (ottehundrede fod)
3400 ft	THREE THOUSAND FOUR HUNDRED FEET (tretusinde firehundrede fod eller fireogtredivehundrede fod)
12000 ft	ONE TWO THOUSAND FEET (tolvtusinde fod)

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 treogfyrrehundrede fod)</i>

Visibility (sigtbarhed)

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

Runway Visual Range (banesynsvidde)

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

Eksempler på tal ved angivelse af klokkeslæt (jf. pkt. 7.6.4):**Kl. Engelsk/dansk**

0620	TWO ZERO (eller) ZERO SIX TWO ZERO <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>(tyve og et halvt eller nul seks tyve og et halvt)</i>
---------------------	---

Klokken hel (hele timer) og 30 sekunder	ON THE HOUR AND A HALF (eller) ZERO ZERO AND A HALF <i>(på timen og et halvt eller nul nul og et halvt)</i>
--	--

Eksempler på tal, der angiver kanaler for VHF-frekvenser (jf. pkt. 7.6.5):**Tal Engelsk/dansk**

118,000	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO <i>(ethundrede atten komma nul)</i>
118,005	ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ZERO FIVE <i>(ethundrede atten komma nul nul fem)</i>

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

Eksempler på tal ved udpegning af trafik:

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

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

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

Flyvekontrollinstruktioner:

TAXI.....TAXI
AIR-TAXI.....AIR-TAXI
CLIMB.....STIG
DESCEND.....GÅ NED
CROSS.....KRYDS
TURN.....DREJ
CONTACT.....KONTAKT
REPORT.....RAPPORTER
HOLD.....VENT
GO AROUND.....OVERSKYD
LINE-UP.....TAXI IND PÅ BANEN

Instruktioner til køretøjer:

HOLD FØR
KRYDS
KØR IND PÅ
KØR FRI AF BANEN
RAPPORTER FRI AF BANEN

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

ACKNOWLEDGE BEKRÆFT MELDING	Lad mig vide, at min melding er modtaget og forstået
AFFIRM JA	Ja
APPROVED GODKENDT	Forespørgsel godkendt
BREAK BREAK	Jeg indikerer hermed adskillelse mellem dele af min melding
BREAK BREAK BREAK BREAK	Jeg indikerer hermed adskillelse mellem meldinger til forskellige luftfartøjer
CANCEL ANNULLER	Annuller
CHECK TJEK eller KONTROLLER	Kontroller (systemer eller procedurer)
CLEARED TILLADT	Tilladt at fortsætte i overensstemmelse med de angivne betingelser
CONFIRM BEKRÆFT	Jeg anmoder om bekræftelse på: (klarering, instruktion, aktion, information)
CONTACT KONTAKT eller SKIFT TIL	Etabler radiokontakt med
CORRECT KORREKT	Det er korrekt

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

WORDS TWICE
SEND HVERT ORD TO
GANGE

- a. Som anmodning: Kommunikationen vanskelig så send hvert ord eller grupper af ord to gange
- b. Som information: Da kommunikation er vanskelig, vil hvert ord eller grupper af ord blive sendt to gange (anvendes normalt ikke på VHF)

Eksempler på kaldesignaler (jf. pkt. 7.9):

Fuldt kaldesignal

Forkortet kaldesignal

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

Suffikser for tjenesteenheder (jf. pkt. 7.10):

Enhed/tjeneste	Suffiks til kaldesignal
Area control centre	CONTROL
Approach control	APPROACH
Approach control radar arrivals	ARRIVAL
Approach control radar departures	DEPARTURE
Aerodrome control	TOWER
Surface movement control	GROUND
Radar (in general)	RADAR
Precision approach radar	PRECISION
Direction- finding station	HOMER
Flight information service	INFORMATION
Clearance delivery	DELIVERY
Apron service	APRON
Company dispatch	DISPATCH
Aeronautical station	RADIO
Aerodrome Flight Information Service	AFIS
Heliport Information Service	HIS

Eksempler:

SONDRESTROM TOWER * VAGAR AFIS * NUUK AFIS *NUUK INFORMATION