

Tidigare Fo A 11/60 11/5-60
Innehåller samma grundet. Det nya
som tillkommit är markerat i denna Fo A 9/60

FLYGVAPENORDER A nr 9

Bestämmelser för åtgärder i syfte att öka flygsäkerheten i svensk-norsk-danska farvatten samt i gränsområdet mellan Sverige och Norge genom samarbete mellan de Danska, Norska och Svenska flygvapnen.

(12 bilagor)

(Detaljbestämmelser)

1. Ändamål

De följande bestämmelserna reglerar viss samverkan av svenska flygsäkerhets- och räddningsorgan med motsvarande danska och norska kontroll- och räddningsorgan i syfte att över farvattnen mellan Danmark och Sverige samt över gränsområdet (farvatten) mellan Norge och Sverige uppnå största möjliga flygsäkerhet. Därjämte skall ofrivillig överflygning av riksgräns om möjligt förhindras.

I nämnt syfte skall vidare danska, norska och svenska militärflygplan:

- a) övervakas under flygning över internationella vattenområden med stor flygtrafik, främst för undvikande av kollisioner;
- b) vid behov kunna erhålla navigeringshjälp och väderleksrapporter från lämpligast belägna radiostationer i de tre länderna;
- c) i fall av nöd kunna genomföra nödlandning på lämpligast belägen för nödlandning upplåten flygbas eller erhålla undsättning från lämpligast beläget räddningsorgan inom de tre länderna.

Utväxling skall rutinmässigt ske betr sådana uppgifter som erfordras för att ständigt hålla flygsäkerhetssamarbetet effektivt.

2. Tillämpning

2.1. Eskaderchef samordnar det löpande flygsäkerhetssamarbetet genom direktiv nedåt och samråd i sidled.

2.

Flotttiljchef ansvarar för den löpande verksamheten hos sig underställda och i flygsäkerhetssamarbetet medverkande organ och utfärdar erforderliga "lokala" bestämmelser (enligt p 13 nedan). Fljch utför därjämte erforderlig planläggning m m för nödlandningsövningar dels för egen personal, dels på egen flygplats.

Anmälan om utfärdade direktiv och lokala överenskommelser göres till CFV varvid skriftliga bestämmelser och anvisningar insändes i 3 ex (direkt till FS/Tele).

2.2. För flygande personal och fyl erforderliga allmänna föreskrifter utfärdas på MFS.

3. Deltagande markorgan samt passningstider m m

Deltagande trafikledningar, flygsäkerhetsorgan och övriga markorgan jämte uppgifter om passningstider och postadresser m m se bilaga 1.

. /1

4. Flygplatser

För nödlandning upplåttna flygplatser jämte telefonadresser och anvisningar för meddelanden om användbarheten, se bilaga 2.

. /1

5. Väderlekstjänst.

Ordinarie och extra flygplatsprognoser och observationer utväxlas enligt bilaga 3.

. /1

6. Sambandstjänst

6.1. Samband mellan markorgan i respektive länder upprätthålles på telefon, fjärrskrift (bl a telex) och radio. Ev erforderliga åtgärder för att säkerställa eller underlätta snabba samband vidtages genom CFV försorg (t e efter förslag från eskch eller fljch). Radio får användas först efter tillstånd av försvarsstaben i varje särskilt fall (för varje särskilt ändamål).

Samband med flygplan i luften upprätthålles inom de frekvensband som täckes av flygplanens kommunikationsradio. Trafikme-

toderna anpassas så långt möjligt till förefintliga internationella föreskrifter (se "Procedurer", punkt 7 nodan).

Bestämmelser beträffande anropssignaler, frekvenser, signaladresser (även telexnr), förbindelsekontroll och felanmälan, se bilaga 1.

6.2. Språk.

6.2.1. Trafik mellan flygplan och markorgan eller mellan flygplan ur olika länder utföres på engelska med vanligt samtalsspråk utan andra koder och förkortningar än de som återfinnes i bilagor enligt 7 nodan. ICAO-alfabetet och engelska uttalsbenämningar på siffror användes.

Trafik mellan samverkande markorgan utföres på det egna landets språk (vanligt samtalsspråk utan andra förkortningar och fackuttryck än de som återfinnes i bilagor till detta avtal eller i lokala överenskommelser). Vid telefoning uttalas alla tal siffervis. Bokstavering utföres på engelska enligt ICAO-alfabetet. - Föreligger i något fall språksvårigheter må engelska tillgripas.

6.2.2. Deltagande flygplan använder gemensam nationell anropssignal åtföljd av flygplanets egen anropssignal.

Dansk gemensam anropssignal: Dana

Norsk " " : Nora

Svensk " " : Svea

Anropssignalerna "Svea", "Nora" och "Dana" uttalas på "nordiskt sätt".

7. Procedurer

7.1. Trafikförfarande.

7.1.1. Trafik mellan svenskt flygplan och dansk pejlkodja sker enligt bilaga 4. . /1

7.1.2. Trafik mellan svenskt flygplan och dansk (norsk) kontrollstation sker enligt Flight Information Publications (FLIP).

4.

7.1.3. Trafik mellan danskt eller norskt flygplan och svenska kryss sker enligt bilaga 5. . /1

7.1.4. Trafik mellan danskt (norskt) flygplan och norskt (danskt) kontrollorgan sker enligt FLIP.

7.1.5. Trafik vid pejllandning sker enligt bilaga 6. . /1

7.1.6. Trafik vid radarlandning (GCA) sker enligt bilaga 7. . /1

7.1.7. Trafik i samband med start och landning sker enligt bilaga 8. . /1

7.2. Angivning av position och kurs.

7.2.1. Position anges i bäring (QTE) och avstånd (grader och kilometer eller nautiska mil) eller i GEOREF (närmast 5' - multipel).

7.2.2. Kurs till bas (QDM) anges i grader åtföljd av distanser i nautiska mil (eller kilometer).

7.3. Pejlsignaleringens tillämpning.

7.3.1. I fall av nöd följes FLIP trafikförfarande.

Om omedelbar fara ej föreligger tillämpas trafikförfarande enligt

7.1. (ovan).

7.3.2. Funktionskontroll (prov) på nödfrekvensen sker efter särskild överenskommelse mellan regionalt samverkande chefer. Cefyl skall orienteras (i förväg). - Varje kontrollanrop inleds och avslutas med "This is a test".

7.4. Nödmanöver.

Flygplan, som förlorat radioförbindelsen och ej vet sitt läge utför nödmanöver enligt FLIP.

Flygplan, som förlorat radiokontakt, men kan orientera sig till flygbas i Danmark eller Norge, flyger på låg höjd (helst 50 m) över kontrolltornet parallellt med landningsriktningen och vingtippar för att få landningstillstånd. Tillstånd att landa erhålles genom grönt ljus från kontrolltornet. (Erhålles rött ljus utför flygplanet ett trafikvarv och passerar ånyo kontrolltornet under vingtipningar). Jfr OSF kap V.

8. Räddningstjänst

8.1. Räddningscentraler.

Danmark: RCC Karup

Telefon: Karup 120

Sverige: Cefyl Stockholm

Telefon: Stockholm 67 96 00/Cefyl (kontorstid)

67 95 04 (övriga tider)

Norge : RCC Oslo

Telefon: Oslo 44 78 99/65

RCC Stavanger

Telefon: Stavanger 441 83

RCC Trondheim

Telefon: Stjördal 4811/20, 103

RCC Bodö

Telefon: Bodö 211 90

Postadresser och telexnr m m, se bilaga 1.

8.2. Flygräddningstjänsten organiseras enligt de riktlinjer som anges i "Search and Rescue, Annex 12, to the convention on international civil aviation" varvid det för varje land av respektive luftfartsmyndighet fastställda räddningsområdet gäller. Danmark ansvarar dock för räddningsaktioner på Bornholm och över danskt territorialvatten däromkring.

Utöver vad i Annex 12 angivits om räddningscentralers ansvar för räddningsverksamheten inom eget flygräddningsområde startar räddningsorgan räddningsaktion inom annat än eget flygräddningsområde när behov uppstår, t e om räddningen därigenom kan ske snabbare eller säkrare. På samma grunder kan hjälp tillkallas från annat land för räddningsverksamhet inom eget flygräddningsområde. Erforderliga tillstånd för passage över riksgränsen inhämtas, se bilaga 9. Orientering till för området ansvarig räddningscentral skall i förekommande fall snarast äga rum.

8.3. Om radarstation upptäcker flygplan, som utför nödmanöver, orienteras närmaste trafikledning (kontrollorgan) som om möjligt dirigerar flygplan till hjälp. Ledningen av undsättningsflygplan bör ske direkt från radarstationen om större snabbhet och säkerhet därigenom erhålles. Undsättningsflygplan utför vingtipningar när "kontakt" erhållits och leder därefter det nödställda flygplanet till närmaste lämpliga landningsplats.

8.4. Personal som utför flygövningar inom av detta flygsäkerhetsavtal berörda områden bör vara utrustad med nödradio av typ SARAH (eller motsv). Räddningsorgan med sökutrustning för SARAH finnes i Danmark och Sverige.

9. Orientering om flygverksamhet

Vid omfattande flygverksamhet inom område nära riksgräns eller över hav mellan resp länder orienteras ömsesidigt. Detta är särskilt viktigt när väderförhållandena påkallar snabbt ingripande vid undsättning av ev havererade flygplan eller om nödlandning bedömes kunna bli aktuell. Sådan orientering kan omfatta antal flygplan, färdvägar och positioner, frekvenser, anropssignaler och tider.

Orienteringar utväxlas mellan direkt samverkande trafikledningar och kontrollorgan, se p 10 nedan. Svenska trafikledningar ges underlag genom viss förhandsmeddelandetjänst, se MFS.

10. Övervakning av flygverksamhet.

Löpande flygsäkerhetsmeddelande utväxlas mellan närbelägna flygsäkerhetsorgan (trafikleder, kontrollör, motsv), se bilaga 1. Om under pågående radarövervakning flygplan iakttages överskrida (eller förutses komma att överskrida) riksgräns ingripes snarast enligt följande:

10.1. eget lands flygplan genom egen trafikledning (eget kontrollorgan).

10.2. annat lands flygplan - rapport till detta lands närmaste kontrollorgan (trafikledning).

Kan förbindelse erhållas direkt med flygplan (t e om orientering om anropssignal och frekvens erhållits) kan i brådskande fall anvisningar lämnas direkt till flygplanet från trafikledning (kontrollorgan) eller radarstation.

11. Nödlandningsövningar m m

11.1. I avsikt att i möjligaste mån underlätta säker nödlandning (undsättning) i fall av nöd (även under ogynnsamma väderleksförhållanden) må i begränsad omfattning särskilda övningar i räddningstjänst

och i nödlandning på utsedda flygplatser övas. Nödlandningsövningar utföres i första hand av förbandschefer och utbildningsofficerare.

./1 Tillstånd till övningar i nödlandning inhämtas (gives) i förväg enligt gällande bestämmelser för främmande militär luftfart till vederbörande lands territorium, se bilaga 10.

./1 Tekniska uppgifter om erforderliga bränslen och oljor etc samt om anslutningar, se bilaga 11.

Gällande föreskrifter för tullklarering skall tillämpas.

11.2. Ekonomiska föreskrifter.

11.2.1. Svensk militärflygplan, som landat på flygplats i Danmark eller Norge, erhåller genom basens försorg erforderliga drivmedel samt andra förnödenheter och tjänster. Samma gäller, då danskt eller norskt militärflygplan landar på svensk flygplats.

11.2.2. Betr drivmedel sker ingen debitering utan regleras kostnaderna centralt genom FF försorg enl följande.

NyH
a) Drivmedel, som svenskt flygplan erhållit vid dansk eller norsk flygplats, anmäls till FF på sätt föreskrivits i IntI mom 454 ifråga om tankning på civil flygplats.

b) Drivmedel, som danskt eller norskt flygplan erhållit vid svensk flygplats, anmäls till FF på flj månadssammandrag för drivmedel jml IntI mom 490. Härvid hänvisas till denna fo A, varjämte flygplanet hemland anges, t e "Fo A 11/60, Norge".

11.2.3. Betr övriga förnödenheter och tjänster (t e fplunderhåll, resor, telefonsamtal, förläggning, förplägnad, läkarvård m m) sker - med undantag för sådana, för vilka vederbörande önskar betala kontant, t e redovisning i samband med reseräkning - ingen debitering av flj. Dyliga kostnader antecknas däremot fortlöpande och anmäls av flj till CFV före den 15/7 i vad avser kostnaderna under det senast förflutna budgetåret. Härvid hänvisas till denna fo A. Slutlig reglering av fordringar och skulder gentemot Danmark och Norge sker genom FF (SjvS) försorg. Motsvarande rutin tillämpas i Danmark och Norge.

12. Personliga kontakter.

Relativt täta personliga kontakter är nödvändiga om flygsäkerhetssamarbetet skall kunna ständigt hållas på erforderligt hög nivå. Personliga överläggningar bör ske dels vid de tillfällen då bestämmelserna skall rutinmässigt granskas, dels omgående så snart erfarenheter från rutinmässiga övningar eller verkliga händelser visar svagheter i systemet.

Eskaderchef (flottiljchef) insänder till CFV uppgifter före personalbesök enl följande:

a) Svensk personal till Danmark (Norge): Formulär för utrikes tjänsteresa (FCS 1170) i ett ex (direkt till FS/Per). Framställningen bör vara CFV tillhanda en vecka före aktuell tidpunkt. - I brådskande fall göres framställningen med signalmeddelande.

b) Dansk (norsk) personal till Sverige: Uppgift i ett ex på vederbörandes grad och fullständiga namn samt tjänstgöringsort (och försvarsgrenstillhörighet). Framställningen skall normalt vara CFV tillhanda 2 (helst 3 veckor) före aktuell tidpunkt. - I brådskande fall göres framställningen med signalmeddelande. För rutinmässigt återkommande besök kan i regel inga medel för representation påräknas.

13. Detaljbestämmelser.

Det lokala flygsäkerhetssamarbetet mellan trafikledning (kontroll- an) skall regleras av lokala bestämmelser varom överenskommelse träffas mellan berörda chefer. Stomme för lokala bestämmelser, se bilaga 12.

./1

Lokala detaljproblem löses genom samråd mellan lokala myndigheter. Anmälan om lokala överenskommelser (bestämmelser) m m göres enligt p 2 ovan.

14. Kontroll av bestämmelsernas giltighet.

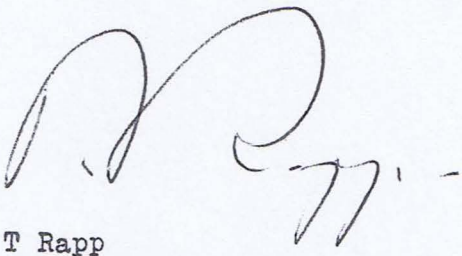
Ett effektivt flygsäkerhetssamarbete förutsätter att de grundläggande bestämmelserna hålles aktuella genom att erfarenhetsmässiga och av teknisk utveckling betingade ändringar införes.

Eskaderchef och flottiljchef skall i samband med kontrollen av de lokala bestämmelserna (jml bilaga 12) granska jämväl föreliggande bestämmelser. Förslag till ändringar insändes till CFV i två ex (direkt till FS/Tele).

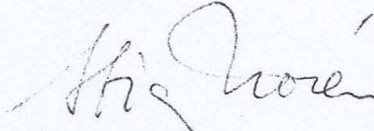
Dessa bestämmelser gäller för Sverige och grundar sig på av svenska försvarsstaben utfärdade allmänna bestämmelser.

Lika bestämmelser utfärdas i Danmark och Norge av danska resp norska flygvapnen.

Fo A 11/1960 uppäves



T Rapp
Chef för flygvapnet



~~Stig Norén~~

Deltagande markorgan, passningstider m m.1. Rutinmässig samverkan sker mellan nedanstående flygsäkerhetsorgan.1.1. Danmark-Sverige.

ADOC/SOC Karup - Luftförsvarscentral "Skåneområdet" (alt F10).

ADOC/SOC Karup - Luftförsvarscentral "Västkustområdet" (alt F9).

1.2. Norge - Sverige.

SOC/Ö - Luftförsvarscentral "Västkustområdet" (alt F9).

SOC/T - F4.

SOC/N - Luftförsvarscentral "Övre Norrlandsområdet" (alt F21).

2. Deltagande markorgan.

Utöver trafikledning och flygsäkerhetsorgan vid medverkande flygplatser och i Danmark jämväl MIL/ATCC (Denmil) deltar nedanstående markorgan.

Funktion	Anropssignal	Ingående stationer
<u>Danmark</u>		
ATCC	DENMIL	MIL/ATCC
Flyfixerkaede (VHF) ¹⁾	DENMIL	MIL/ATCC
VHF/UHF pejler	ÅLBORG	FSN ÅLBORG
"	KARUP	" KARUP
"	SKRYDSTRUP	" SKRYDSTRUP
"	VAERLÖSE	" VAERLÖSE
VHF ²⁾ /UHF pejler	TIRSTRUP	" TIRSTRUP
Flyradarstation	CLIPPER	FRS SKRYDSTRUP
"	BLUELIGHT	" SKAGEN
"	ICECAP	" BORNHOLM
"	SHYLOCK	" MULTEBJERG
"	LADYBIRD	" SKOVHUSE
<u>Norge</u>		
Radarstation	REDPIPE	RYGGE, TORP
"	DENTIST	GARDEMOEN, FORNEBU
"	MUSKAT	LISTA (KJEVIK)
"	SCEPTIC	ÖRLAND, VAERNES
"	YANKEE	BODÖ, (BARDUFLOSS)
"	SPEAKER	SOLA

*Ngf over
arkibad
inf
26/1
Förelg.*

2.

forts.

Funktion	Anropssignal	Ingående stationer
<u>Sverige</u>		
Pejlkryss, VHF	ÄNGELHOLMS KRYSS	F10, F5, F14
" , VHF	SÄVE KRYSS	F9, F7
Pejl VHF	FRÖSÖ RADIO	F4
Pejlkryss, VHF	KALLAX KRYSS	F21, KIRUNA

1) Flyfixerkaeden omfattar stationerna SKRYDSTRUP, ÅLBORG, TIRSTRUP och VAERLÖSE på 121,5 MHz och ÅLBORG, TIRSTRUP, VAERLÖSE, KARUP SKRYDSTRUP på 117,9 MHz. 117,9 MHz användes i första hand som trafikledningsfrekvens (TWR) varför övningsanrop bör ske på 121,5 MHz.

2) Manuell pejl.

3. Passningstider.

3.1. Samtliga markorgan (även flygplatser enligt bilaga 2) håller rutinemässig beredskap för medverkan i flygsäkerhetsarbetet under normal flygövningstid d v s måndag - fredag (gemensamma vardagar) 0900 - 1630 MET. Lördag samt dag före sön- och helgdag upprätthålles 1 tim beredskap mellan 0900 - 1030 MET.

3.2. Framställning om utökad beredskap (medverkan) göres om möjligt senast en vecka i förväg och i regel till MIL/ATCC i Danmark, Luftkommandören resp Chefen för Luftkommando Nord-Norge (LKN) i Norge resp Cefyl i Sverige. Avser framställning om utökad beredskap enstaka markorgan och korta tider må den med kortare varsel ställas direkt till lokal myndighet. Kan begäran om utökad beredskap (medverkan) icke tillgodoses meddelas detta omgående.

3.3. Inställes för något (några) av de deltagande markorganen den rutinemässiga beredskapen orienteras om möjligt minst 2 dagar i förväg och i regel till MIL/ATCC i Danmark, Luftkommandören resp Chef LKN i Norge och Cefyl i Sverige.

4. Frekvenser.

Användning	Navigation		Landning	
	VHF	UHF	VHF	UHF
<u>Danmark</u>				
Nöd	121,5 ¹⁾ 2)		121,5 ³⁾	
Övningar	121,5 ¹⁾ 116,1 ⁴⁾		116,1 ⁵⁾	
Allm navhjälpmedel	121,5 ¹⁾ 116,1 ⁴⁾			

NyH

Forts.

Användning	Navigation		Landning	
	VHF	UHF	VHF	UHF
<u>Norge</u>				
Nöd	121,5		121,5	
Övningar	116,1		116,1	
Allm navhjälpmedel	116,1		116,1	
<u>Sverige</u>				
Nöd	116,1	121,5	243,0 ⁶⁾	121,5 ⁷⁾ 243,0 ⁶⁾ 8)
Övningar	116,1 ⁴⁾	121,5 ²⁾	257,8 ⁶⁾ 9)	116,1 ⁵⁾ 257,8 ⁸⁾ 9)
Allm navhjälpmedel	116,1 ⁴⁾	121,5 ²⁾		

- Anm.
- 1) D/F FIX
 - 2) RADAR FIX
 - 3) D/F Homing (endast ALB, TIR och VAR, jfr p 2, anm 1) och GCA
 - 4) RADAR FIX, efter anmodan eller inledande anrop på 121,5 MHz
 - 5) GCA, efter anmodan eller inledande anrop på 121,5 MHz
 - 6) D/F Homing - endast F4, F9 och F21
 - 7) Flygplatser
 - 8) Endast F4, F9, F10, F21 och Kiruna
 - 9) Endast efter anmodan

5. Telefon- och postadresser till regionala myndigheter.

Myndighet	Telefon	Postadress
<u>Danmark</u>		
FLK	Vedbaek 501	FSN Vedbaek, <u>Vedbaek</u>
FTK	Karup 120	
	Herning 2391	Gedhus pr. <u>Kølvrå</u>
	Viborg 1528	
MIL/ATCC	Karup 120	
	Herning 2391	lokal 392 Gedhus pr. <u>Kølvrå</u>
	Viborg 1528	
RCC	Karup 120	
	Herning 2391	lokal 354 Gedhus pr. <u>Kølvrå</u>
	Viborg 1528	
<u>Norge</u>		
Luftkommendören	Oslo 696680	Voksenlia, <u>Oslo</u>
Luftkommando Nord-Norge	Bodö 21080	<u>Bodö</u>
<u>Sverige</u>		
CE 2	Ängelholm 20300	E 2, <u>Ängelholm</u>
CE 4	Luleå 10490	E 4, <u>Luleå</u>
Berörda lfc, se SigFA:II		

6. Fjärrskriftadresser (telex).

035

Myndighet (motsv)	Adress (ICAO)	Egen telex		Anmärkning			
		Nr	Namngivare				
<u>Danmark</u>							
FLK, Vedbaek o)	EKVBYX	2669	SIG CENT 1 VB	Kan förmedla fjärrskriftmeddelanden till alla myndigheter i Danmark. o) Texten inledes med myndighet samt STOP t e: FTK STOP. +) Med tillägg. ZT: För trafileringen. YM: För väderlekstjänsten. YT: För signalstn.			
SOC Sjaelland, Vedbaek o)		2660	SIG CENT 2 VB				
FTK, Karup o)	EKKAYX	4358	SIG CENT 1 KP				
ADOC/SOC, Karup o)							
MIL/ATCC, Karup					4359	SIG CENT 2 KP	
RCC, Karup					4387	SIG CENT 3 KP	
Informationstjänste, Karup (FLV NOTAM-kontor)					EKKAYM	4389	FLYVEVEJR KP
FSN KARUP							
Väderlekstjänsten, Karup							
FSN ÅLBORG	EKYT +)	9758	FLST AB				
FSN TIRSTRUP	EKAH +)	4388	FLST TIR				
FSN SKRYDSTRUP	EKSP +)	3261	FLST SKP				
FSN VAERLOESE	EKVL +)	5771	FLST 1 VAER				
		5772	FLST 2 VAER				
RÖNNE flygplats	EKRN +)	5629	EKRN ROEN				
<u>Norge</u>							
Holmenkollen Operativa centraler Räddningscentraler Flygplatser		1222	LUFTFÖRSVARET O	Tills ICAO-adresser fastställt används klartextadressering och telexuppställning på meddelande.			
<u>Sverige</u>							
FV, Stockholm	ESCCYA	19060	ESCC RESCUE STH FLYGVAPNET STH	Förmedlar fjärrskriftmeddelanden till alla myndigheter i Sverige			
CE2, Ängelholm	ESDBYX			Texten inleds med: CE2 STOP			
CE4, Luleå	ESPAYX	8333	AERODROME LLE	Texten inleds med: CE4 STOP			
RCC, Stockholm	ESCCYC						
Cefyl, Stockholm	ESCCZC						
Flyginformationstjänsten vid FS (Cefyl)	ESCCYO						

forts.

Myndighet (motsv)	Adress (ICAO)	Egen telex		Anmärkning	
		Nr	Namngivare		
Mil väderlekscentralen (MVC), Stockholm	ESCCYM				
Lfc "Skåneområdet"	ESDKZA				
Lfc "Västkostområdet"	ESIEZA				
Lfc "Övre Norrlandsområdet"	ESPFZA				
RRC Syd	ESDIZA	4844	RRC SYD KKR		
RRC Ost	ESCRZA				
F4, Frösön	ESCG.. ¹⁾	6560	AERODROME OES	1) Med tillägg av: ZT: För trafikledn. YM: För väderleks- tjänsten. YT: För signalstn. YX: Varvid adressat/ avsändare förtyd- ligas i texten. Den egentliga texten föregås av ordet STOP.	
F5, Ljungbyhed	ESDA.. ¹⁾				
F7, Såtenäs	ESIB.. ¹⁾				
F9, Säve	ESIC.. ¹⁾				
F10, Ängelholm	ESDB.. ¹⁾				
F14, Halmstad	ESDE.. ¹⁾	3555	AERODROME HST		
F17, Ronneby	ESDF.. ¹⁾	4560	AERODROME RBY		
F21, Luleå	ESPA.. ¹⁾	8333	AERODROME LLE		
Kiruna flygplats	ESKI.. ¹⁾	8752	AERODROME KRN		Civil.
Flygväderlekstjänsten, Kiruna	ESPKYM	8757	MET ESWZ KRN		Civil.

7. Trafikexempel på fjärrskrift.

De i exemplen använda adresserna får icke betraktas som standardadresser, utan avsändaren är alltid ansvarig för att rätt adress och prioritet åsättes meddelande.

A. Meddelande från Sverige.

Ex 1. Meddelande till flyginformationstjänsten vid FS (Cefyl) samt danska informationstjänsten, t e flygfältsbesked:

JJ ESCCYO EKMCYO
261320z ESCGZT
TEXT

Ex 2. Meddelande till Cefyl samt danska myndigheter, t e begäran om förlängd beredskap:

FF ESCCZC EKMCYC
261330z ESICZT
TEXT

nytt

6.

Ex 3. Beställning av extra prognoser, observationer o d från danska myndigheter:

GG EKKAYM EKYTYM EKVLYM
261340z ESDBYM
TEXT

B. Meddelande från Danmark.

Ex 1. Meddelande till RCC Stockholm från RCC Karup, t e när ej förut beräknad landning hastigt kan bli aktuell:

DL ESCCYG
171416z EKMCYC
TEXT

Ex 2. Beställning av extra prognoser, observationer o d från svenska myndigheter:

GG ESCCYM ESICYM ESDEYM
171420z EKKAYM
TEXT

8. Förbindelsekontroll och felanmälan.

Kontroll av direkta telefon- och fjärrskriftförbindelser (ej telex) u öres omkring kl 0900 MET varje dag passning sker. Närmare anvisningar införes i lokala detaljbestämmelser (bilaga 12).

Flygplatser.

1. Vid nödlandning användes i första hand någon av följande flygplatser.

Flygplats	Anropssignal	Telefon	Övriga uppgifter	
<u>Danmark</u>				
Ålborg	EKYT	Ålborg ³⁾	Ålborg 32300	Se Notam "Danmark C"
Tirstrup	EKAH	Tirstrup ³⁾	Tirstrup 63	"
Karup	EKKA	Karup ³⁾	Karup 90	"
Vaerlöse	EKVL	Vaerlöse ³⁾	Fulda 972000	"
<u>Norge</u>				
Rygge	ENRY	Rygge tower	Moss 4178	Se Notam "Norge"
Gardemoen	ENGM	Gardemoen tower	Gardemoen 8063	
Torp	ENTO	Torp tower	Sandefjord 66456	
Kjevik	ENCN	Kjevik tower	Kristiansand S. 9588	
Bodö	ENBO	Bodö tower	Bodö 21190	
Bardufoss	ENDU	Bardufoss tower	Moen i Målselv 224	
Örland	ENOL	Örland tower	Opphang 111 eller 124	<i>Lista utgått</i>
<u>Sverige</u>				
F 17	ESDF	Ronneby ²⁾	Källinge 182, 195 ¹⁾	Se MFS
F 5	ESDA	Ljungbyhed ²⁾	Klippan 40700, 40357 ¹⁾	"
F 10	ESDB	Ängelholm ²⁾	Ängelholm 20300, 20480 ¹⁾	"
F 14	ESDE	Halmstad ²⁾	Halmstad 18290, 11682 ¹⁾	"
F 9	ESIC	Säve ²⁾	Göteborg 172890, 660310 ¹⁾	"
F 7	ESIB	Såtenäs ²⁾	Tun 505, 30200 ¹⁾	"
F 4	ESCG	Frösö ²⁾	Östersund 17300, 43102 ¹⁾	"
F 21	ESPA	Kallax ²⁾	Luleå 10490, 14273 ¹⁾	"
Kiruna	ESKI	Kiruna ²⁾	Kiruna 14193	"

1) Trafikledaren direkt.

2) Med tillägg av "tornet" eller "radio" enl SigFA II.

3) Med tillägg av "tower", "approach" eller "GCA".

2.

2. Uppgifter om flygplatserna (i form av MFS eller NOTAM) samt kontinuerliga rättelser och ändringar översändas av resp land till

Land	Antal ex	Adress	Telex ¹⁾
Danmark	3	MIL/ATCC, <u>Karup</u>	4387
Norge	3	Flygväpnets NOTAM-kontor, <u>Førnebu,</u> <u>Lysaker</u>	1222
Sverige	3	Cefyl, Flygväpnets, <u>Stockholm 80</u>	19060

1) Se bilaga 1

3. Tillfälliga inskränkningar i användbarheten av en flygplats meddelas i regel med fjärrskrift (telex) enligt p 2 ovan.

I brådskande fall meddelas uppgifterna på enklaste sätt till samverkande regional myndighet (som därvid svarar för erforderlig vidarebefordran inom eget land).

Väderlekstjänst.1. Allmänt.

Flygplatsprognoserna avfattas i för taf gällande internationell kod. Ändringar till taf utsänds normalt inte.

Observationer utförs varje hel timme, avfattas i för aero eller synop gällande internationell kod och kan vara försedda med trendprognoser.

2. Sändning av flygplatsprognoser och observationer.

Utväxling sker måndag - fredag (gemensamma vardagar). Brådskande väderleksmeddelanden kan vid andra än i tabellen angivna tider utväxlas direkt mellan samverkande flygsäkerhetsorgan, jfr p 5 nedan.

Land	Flygplatser	Taf		Aero (Synop)	
		Giltighetstid GMT	Tid för utväxling ¹⁾ GMT	Observationstid GMT	Tid för utväxling ¹⁾
Danmark	Alla i avtalet berörda <u>danska</u> flygplatser	06-15	0540	05-16	H+05
		09-18	0810		
Norge	Alla i avtalet berörda <u>norska</u> flygplatser (ej Lista)	06-15	0600	05-16 ²⁾	H+05
		09-18	0800		
Sverige	Alla i avtalet berörda <u>svenska</u> flygplatser	07-12	0640	05-16	H+00
		09-15	0840		

1) Angivna tider avser tidpunkt för sändningens igångsättande från resp central.

2) I vissa fall börjar obstjänsten först 06.

3. Sändning.

Aero, synop och taf utväxlas i form av sammanställningar på befintliga fjärrskriftsförbindelser mellan berörda länder.

4. Extra flygplatsprognoser och observationer.

Vid enstaka tillfällen i samband med större övningar i något land bör utöver angivna tider prognoser och observationer i begränsad omfattning kunna lämnas. Överenskommelse härom måste ske minst en vecka i förväg.

2.

5. Samverkande organ.

Överenskommelse om extra utväxling av väderleksinformation sker i regel mellan följande organ.

Land		Fjärr- skrift- adress	Telex ¹⁾
Danmark	Vejrtjenesten, Flyvertaktisk kommando	EKKAYM ²⁾	4389
Norge	Meteorologisk Institutt	ENMIYM ²⁾	
Sverige	MVC (militära Väderleks- centralen) Flygvapnet, Stockholm	ESCCYM ²⁾	19060

1) Jfr bilaga 1.

2) Meddelandet adresseras i brådskande fall även direkt till berörd flygplats väderlekstjänst.

6. Övrigt.

För att säkerställa att erforderligt underlag finns tillgängligt vid briefing sänds första tafsammanställningen även på telex.

Trafik mellan svenskt flygplan och dansk pejlkedja.

1. Position

Fpl: Capella this is SVEA INDIA YELLOW BRAVO - request fix - fix - fix.
Heading two seven zero, height one thousand meter - one two three etc -
over.

Mark: SVEA INDIA YELLOW BRAVO - this is Capella - stand by.

Mark: INDIA YELLOW BRAVO - this is Capella - your position is three one
five degrees from Lysekil - distance one three miles (eller: position is
Mike Mike one zero three five).

Fpl: This is SVEA INDIA YELLOW BRAVO - Roger - out.

2. Position och kurs till viss bas

Fpl: Capella - this is SVEA INDIA YELLOW BRAVO - request fix and steer
Säve. Heading zero, height one thousand meters standard (eller: three
thousand feet) - one two three etc - over.

Mark: SVEA INDIA YELLOW BRAVO this is Capella - stand by.

Mark: SVEA INDIA YELLOW BRAVO - your position is three one five degrees
from Lysekil, distance one three miles (eller position is Mike Mike one zero
three five) steer one one zero degrees for Säve - distance six five miles.

Fpl: This is SVEA INDIA YELLOW BRAVO - Roger - out.

Trafik mellan danskt eller norskt flygplan och svenska kryss.

Fpl: SÄVE KRYSS this is NORA - - - - (5 sek uppehåll) - NORA OSCAR one two three - NORA OSCAR one two three - over.

Mark: NORA - - - - this is SÄVE KRYSS - your position is three one five degrees from Lysekil - distance one three miles.

Fpl: This is NORA - - - - ROGER - out.

Trafik vid pejllandning (QGH).

1. Tillstånd att pejllanda skall begäras minst 5 minuter före beräknad "plats" över fältet.

2. Anmälan skall innehålla:

anropssignaler,

beräknat läge,

kurs,

flyghöjd¹⁾,

indikerad fart³⁾ samt flygning VMC eller IMC (väderförhållanden, flight conditions).

Om GCA avses utnyttjas skall anmälan därom samtidigt göras.

3. Efter tillstånd pejlas fpl in och får "plats" (jet-fpl över 4 000 m (12 000 ft)).

Under anflygningen meddelar TL höjdmätarinställning²⁾ och väder.

Efter "plats" och efter tillstånd av TL påbörjas planén och svänger fpl till meddelad utflygningskurs.

Under utflygningen meddelas svänghöjd²⁾ och åt vilket håll sväng till inflygningskurs skall göras.

Svänghöjd (riktvärde - halva ursprungliga höjden plus 500 m (1 500 ft)).

C:a 300 m (900 ft) över svänghöjd begäres QDR varefter fpl på svänghöjd påbörjar sväng under fortsatt plané till QFU.

När svängen är klar begär fpl QDM och pejlas in.

Under 500 m (1 500 ft) minskas sjunkhastigheten till 5 m/sek.

TL meddelar säkerhetshöjd²⁾, som ej får underskridas utan tillstånd från TL.

4. Om vid instrumentlandning marksikt ej erhållits då av TL angiven säkerhetshöjd (kritisk höjd) nåtts skall landningamanövern avbrytas. I fall av nöd må plané fortsättas (sker på ff eget ansvar). Då landning utföres med höjdmätaren inställd på QNH (danska eller norska fpl) skall säkerhetshöjd (kritisk höjd) anges i förhållande till havets nivå (motsvarar värdet för QFE + flygplatsens höjd över havet).

Trafikexempel

Fpl: Såtenäs tower, this is NORA - - -, request QGH, (Quebec, Golf, Hotel) over.

Mark: NORA - - -, Såtenäs tower, transmit for homing, over.

Fpl: Såtenäs tower, NORA - - -, (estimated position), Heading 180, Flight level 250, airspeed 320 knots, (flight conditions) over.

(Sändningen bör vara av ca 10 sek varaktighet vid 1. pejlingen, sedan är 5 sek tillräckligt).

Mark: NORA - - -, steer 120, maintain present altitude. - - - over.

(Weather).

Fpl: NORA - - - ROGER (one, two, zero).

Mark: NORA - - - transmit.

Fpl: NORA - - - steering 120 - (håll sändningsknappen intryckt i fem sek), over.

Mark: NORA - - - steer 090, over.

Fpl: NORA - - -, 090, out.

Mark: NORA - - - Transmit.

Fpl: NORA - - - Steering 090 over.

Mark: NORA - - - You are close to field, transmit.

Fpl: over.

Mark: NORA - - - You are passing overhead, turn left, steer 055, transmit.

Fpl: NORA - - - Turning left to 055, over.

Mark: Start descent now. Turning height 14 000 feet. Advise at 14 000 feet.

Fpl: NORA --- - Passing 14 000 feet now (QDR).

Mark: NORA - - - Turn right to inbound heading 320. You are cleared down to 3 000 feet, over.

Fpl: NORA - - - Starting turn. Inbound heading 320. Cleared to 3 000 feet, out (QDM).

Mark: NORA - - - Transmit.

Fpl: NORA - - - Heading 320, altitude 3 000 feet.

Mark: NORA - - - Turn left to 315 you are cleared down to 1 000 feet, over.

Fpl: NORA - - - Steering 315 cleared to 1 000 feet, out.

Mark: Transmit.

Fpl: NORA - - - Steering 315 now at 1 500 feet, VMC below, over.

Mark: NORA - - - Turn right on to 320, maintain alt.

Fpl: NORA - - - Field in sight, landing instruction.

Mark: NORA - - - Runway 19, wind 180, 10 knots. You are cleared for straight-in approach and cleared to land up 1, over.

Fpl: NORA - - - Clear down.

Mark: NORA - - - Cleared to land.

Ann:

1) Flyghöjder anges

a) i "meter standard" eller "Flight Level", d v s höjden i meter resp 100-tals fot över flygta 1013.2 mb/29.92 tum (inställd på höjdmätaren) vid flyghöjder över gällande genomgångsnivå.

Flygnivå bör icke anges för svenska flygplan (eller andra flygplan med höjdmätaren graderad i meter).

b) i "meter"/"fot" vid flyghöjder under genomgångshöjden.

2) Omställning av höjdmätare från 1013.2 mb/29.92 tum till QNH/QFE sker efter anvisning av trafikledaren (kontrollören), då planén påbörjas (för plané ner under genomgångsnivån).

a) För danska (norska) flygplan önskas QNH, för svenska önskas QFE.

b) Trafikledaren skall kunna ange höjdmätarinställningen QNH och QFE i mb eller tum Hg.

3) Fart anges

för danska (norska) fpl i knop (enstaka fpl miles (hour)),
för svenska fpl i km/tim.

Procedur vid GCA-landning.*Översiktligt
nr 26/1-60/62*

1. Tillstånd för GCA-landning lämnas av tern- eller "approach" -kontroll, som anger när övergång skall ske till GCA och vilken frekvens och slutsignal som skall användas. GCA:s "traffic director" (radartl) leder till utgångsläge, där "final controller" övertar ledningen under inflygningen.
2. Engelsk standardterminologi används i möjligaste mån. Ff skall kvittera alla meddelanden utom under inflygningens sista del. Likaså skall alla nya väsentliga uppgifter kollationeras utom under inflygningens sista del. Förfarandet framgår i övrigt nedan.

3. Terminologi vid GCA-landning.3.1. Ledning till utgångsläge för "inflygning".

<u>Uppgift</u>	<u>Terminologi</u>	<u>Anm</u>
<u>Förlust av radioförbindelse</u>	a) If you lose radio contact change to ... (markstr) on ... (frekvens)	Instruktion från tl eller GCA-director om åtgärd i fall radioförbindelse förloras.
	b) If no transmissions are received for a period of 5 seconds on Final Approach, climb to ... steer ... contact ... on ... (frekvens) for further instructions.	Meddelas till ff innan inflygningen påbörjas.
<u>Identifiering</u>	a) Turn left (right) heading ... for identification.	Positiv identifiering måste erhållas av GCA sparast.
	b) Transmit for check hearing	
	c) In radar contact (position)	Först när identifiering är säker.

<u>Öppgift</u>	<u>Terminologi</u>	<u>Anm</u>
<u>Kurs</u>	a) What is your heading?	Kontroll av fpl kurs.
	b) Your heading should be ...	Används för att "fylla ut" sändningen.
<u>Svängar</u>	a) Turn left (right) heading ...	För kursändring.
<u>Höjd</u>	a) What is your altitude?	För höjdkontroll.
	b) Your altitude should be ...	Används för att "fylla ut" sändningen.
	c) Maintain your present altitude.	Anger för ff att höjden kan bibehållas.
	d) Descend (climb) to maintain ... feet.	För att ändra fplhöjd.
<u>Väjnings- manöver</u>	a) Turn left (right) immediately, heading ..., ... (orsak).	Används vid kollisionrisk. Orsak kan t ex anges med "for traffic".
	b) You are now clear, turn left (right) heading ...	Används när risken är över.
<u>Visuell mot- tagnings- kontroll</u>	a) Reply not recieved. If you hear ... (namn) GCA turn left (right) heading ...	För att vid avbrott i radioförbindelse kontrollera om GCA:s instruktioner kan tas emot.
	b) Turn observed, will continue instructions, do not acknowledge.	Om fpl kan ta emot. Om möjligt repeteras alla följande instruktioner.
<u>Läge</u>	a) You are ... (avstånd i n.m.) miles ... (bäring) of the aerodrome/field.	För att ge ff läge i förhållande till landningsplatsen.
	b) You are on downwind (base) leg, ... (avstånd) miles ... (bäring till flygplatsen).	För att ge ff fpl läge i varvet.
	c) This will be downwind (base) leg.	För att ge ff fpl läge i varvet vid kursändring.
	d) This will be a straight-in approach.	

<u>Uppgift</u>	<u>Terminologi</u>	<u>Ans</u>
<u>Frekvens- växling</u>	a) Change to ... (annan stn) on ... (frekvens) and stand by. b) Contact ... (stn) on ... (frekvens).	Om nödvändigt att växla frekvens.
<u>Fpltyp</u>	a) What is your aircraft type?	Används om nödvändigt.
<u>Kurs- hastighet</u>	a) What will be your airspeed on downwind (base) (final) leg? b) Reduce to circuit speed. c) What will be your airspeed on final approach? d) Reduce to approach speed.	Indikerad fart anges. För att minska till lämplig hastighet. Används om sjunkhastighet måste beräknas. För att minska till lämplig hastighet för inflygning.
<u>Kontroller</u>	a) Perform initial cockpit check for landing. b) Perform final cockpit check for landing. Check gear down and locked. c) Check gyro.	Normalt på medvindslinjen i så god tid att kontroll medhinner före sväng till baslinjen. Normalt under inflygningen strax innan glidbanan nås. Normalt på medvindslinjen un- der planflykt.
<u>Fördröjnings- manövern</u>	a) Turn left (right) heading ... this is delaying action.	När fördröjning är nödvändig. 360°-svängar undviks för detta ändamål.

3.2. Ledning under inflygning

<u>Uppgift</u>	<u>Terminologi</u>	<u>Anm</u>
<u>Allmänt</u>	<p>a) This is your final controller.</p> <p>b) Do not acknowledge further instructions. My transmission will be broken every mile until 2 miles from touch down. If necessary you will be able to contact me, when I am not transmitting.</p>	När PAR-operatören övertar.
<u>Glidbana och sjunkhastighet</u>	<p>a) Rate of decent on this approach will be ...</p> <p>b) You are approaching the glide-path.</p> <p>c) Start your descent Now.</p>	
<u>Korrektion i glidbanan</u>	<p>a) You are slightly high /low on glidepath.</p> <p>b) You are high/low on glidepath.</p> <p>c) You are very high/low on glidepath.</p> <p>d) You are on glidepath.</p> <p>e) Pull up immediately.</p>	<p>Sjunkhastigheten ökas /minskas ebetydligt</p> <p>Sjunkhastigheten ökas /minskas något.</p> <p>Öka/minska sjunkhastigheten.</p> <p>Fpl är farligt lågt. Följs av procedur för "missed approach".</p>

<u>Uppgift</u>	<u>Terminologi</u>	<u>Apm</u>
<u>Kurs</u>	<p>a) Your heading of ... is good.</p> <p>b) You are on track.</p> <p>c) You are correcting rapidly to centreline.</p> <p>d) You are correcting slowly to centreline.</p> <p>e) You are correcting nicely to centreline.</p>	<p>Används när fpl följer inflygningslinjen bra. Från b) används alternativt.</p> <p>Används enl tl bedömande.</p> <p>-"-</p> <p>-"-</p>
<u>Svängar</u>	<p>a) Turn left (right) heading ...</p> <p>b) You are slightly off/far off to the left/right of the centreline.</p> <p>c) Turn left (right) ... degrees heading ...</p>	<p>Vid större kursändring.</p> <p>Kan användas för mindre kurskorrektion.</p> <p>Under sista delen av inflygningen kan kurs utslutas enl tl bedömande.</p>
<u>Läge</u>	<p>a) Distance from touchdown ... miles.</p> <p>b) ... miles from touchdown.</p> <p>c) You are approaching the end of the runway.</p> <p>d) You are over the end of the runway ... left (right) of the centreline.</p>	<p>På finalen ges avstånd varje halvmile - från två miles varje 1/4 mile.</p>
<u>Kontroll</u>	a) Check Gear and flaps.	Ges på ca $2\frac{1}{2}$ miles avstånd.

<u>Uppgift</u>	<u>Terminologi</u>	<u>Apm</u>
<u>Pådrag</u>	a) Climb immediately to ... (höjd) feet, turn left (right) heading ...	Används om landningen ej kan genomföras. Orsak meddelas så snart som möjligt. Vid pådrag i sent skede skall fpl nå lämplig fart och höjd innan sväng påbörjas.
<u>Landnings- tillstånd</u>	a) Clearence to land. b) Cleared touch and go. c) Cleared low approach. d) Cleared 500 feet approach .	Tornkontroll har gett tillstånd. För övningslandning. -" -"
<u>GCA Minima</u>	You are now passing GCA minima.	Om marksikt ej erhållits skall ff påbörja "missed approach procedure". Om ej av nöd tvingad att landa.
<u>Marksikt</u>	Look ahead för landning.	Fpl är i bra läge för landning.
<u>3. Speciella instruktioner och landning med hjälp av övervakningsradar.</u>		
<u>Övervaknings- radar (PPIapproach)</u>	Landning runway (number). This will be a search radar approach. Your altitude should be ...	Om PAR ej används. Höjduppgifter ges endast som råd.
<u>Banbeskaffenhet</u>	Use caution when landing runway is wet (icy), etc.	
<u>Under väder- minima</u>	Weather at (fplygplats) is below minima (väderuppgifter). Request intention.	

<u>Uppgift</u>	<u>Terminologi</u>	<u>Aniz</u>
ATC Clearance	Enligt lydelse given av ATC Centre	Tillstånd för fpl att flyga under vissa förhållanden inom kontrollzon eller kontroll- område.
<u>Begäran om ändrad kurs- hastighet för att erhålla rätt separa- tion</u>	Reduce (increase) air- speed for separation. If not possibly advise.	För att få separation när detta är möjligt utan änd- ring av flygvägen.
<u>Procedur vid fel på gyro</u>	Disregard your gyro. Begin and end turns when advised by the word <u>now</u> . Reduce rate of turns to one and one-half degrees per second. Turn left (right) now. Roll out now.	Instruktion till ff att ej använda gyrokompassen och att tl meddelar när sväng skall påbörjas och avslutas.

Trafikexempel för start och landning.1. Utkörning och start

Fpl läge	Fpl	Tl
På plattan	"Taxi clearance - over".	"Cleared to holding point. Runway - Over. "
Vid banända	"Take-off clearance - over".	"Cleared to take off - over."

2. Landning och inkörning

Fpl läge	Fpl	Tl
5 min från fältet	"Over ... (läge) eller Approaching from ... at ... feet. Landing instructions - over".	"Roger - left/right hand traffic pattern. Runway Surface wind QNH/QFE Report downwind - over".
Vid början av medvindslinjen	"Downwind - over".	"Cleared to final - Over".
Efter sväng till finalen	"On final - over".	"Cleared to land-out".
På banan	"Taxying, instructions - over".
När fpl lämnar banan	"Clear of runway - over".	"Roger - Over/out. "

Procedur för att ge tillstånd för militära räddningsorgans tillträde till annat lands territorium.¹⁾

1. Generella bestämmelser²⁾

Räddningsorgan får formellt icke inpassera på (över) annat lands territorium innan erforderliga tillstånd erhållits.

Räddningscentral som beordrar egna räddningsorgan till räddningsaktion som berör annat (av avtalet berört) lands territorium inhämtar och delger på lämpligaste sätt räddningsorganet erforderliga tillstånd före gränspassagen.

Räddningscentral som tillkallar hjälp från annat (av avtalet berört) land inhämtar aktuella tillstånd enligt nationella föreskrifter. Sådant tillstånd delges den aktuella utländska räddningscentralen (tillkallat räddningsorgan) antingen samtidigt med framställningen om bistånd eller på lämpligaste sätt före gränspassagen.

2. Danska (norska) räddningsorgan till Sverige.

2.1. Grundbestämmelser återfinnes i SF 467/1925 (Tillträdeskungörelsen).

2.2. Dansk (norsk) räddningscentral som avser beordra (som beordrat) räddningsorgan till undsättning på svenskt territorium begär på snabbaste sätt (t e per telefon) via eget lands diplomatiska representation tillstånd hos svenska utrikesdepartementet (UD). Vederbörande ambassad bör härvid muntlig framställning till UD, dock gäller att skriftlig framställning därefter göres i vanlig ordning.

Tillstånd meddelas av UD dels muntligt (efter den muntliga framställningen) dels på sedvanligt sätt (efter den följande skriftliga framställningen).

UD delger chefen för svenska flygvapnet (CFV)³⁾ det muntliga tillståndet.

1) Civila räddningsorgan kan inpassera på (över) annat lands territorium inom ramen för gällande förordningar (t e tull- och passförordningar).

2) Tillträde för danska (norska) räddningsorgan till norskt (danskt) område regleras inom ramen för Nato.

3) Ringes till "Cofyl" (Centrala flygsäkerhetsledningen), tfn 67 95 00/414 (nattkoppl 67 95 04).

UD underrättar betr det skriftliga tillståndet chefen för Försvarets Kommandoexpedition (CFKE) och Luftfartsstyrelsen (Lfs). CFKE delger chefen för svenska försvarsstaben (CFst) och CFV UD beslut (givna tillstånd).

I det fall möjligheten att rädda liv kan äventyras (går förlorad) genom den tidsutdräkt som ovanstående förfarande innebär må dansk (norsk) räddningscentral härutöver göra en förhandsförfrågan direkt via CFV (Centrala flygsäkerhetsledningen, Cefyl, vilken är bemannad dygnet runt).

2.3. Svensk räddningscentral får enligt gällande bestämmelser (Tillträdeskungörelsen) söka bistånd till undsättning på svenskt territorium endast av civila danska (norska) räddningsorgan.

3. Svenska räddningsorgan till Danmark.

3.1. Grundbestämmelser återfinnes i "Kgl anordning nr 356 af 25/7 1951 angående fræmmende krigsskibes och militære luftfartøjers adgang till dansk område under fredsforhold".

3.2. Svensk räddningscentral (vakthavande operationsofficer eller kontrollör) som avser beordra (som beordrar) räddningsorgan till undsättning på danskt territorium begär på snabbaste sätt (t e per telefon) tillstånd hos samverkande dansk räddningscentral, som har att förfara enligt i särskilt ordning utfärdade nationella anvisningar.

3.3. Dansk räddningscentral som söker bistånd av svenska räddningsorgan gör framställning direkt till samverkande svenska räddningscentral (trafikledning), som efter CFV tillstånd ställer disponibel personal och materiel till förfogande.

3.4. Svensk räddningscentral som antingen begärt och erhållit tillstånd och beordrat räddningsorgan till undsättning på danskt territorium eller som efter framställning från dansk räddningscentral ställt räddningsorgan till förfogande anmäler snarast förhållandet till CFV. Anmälan skall innehålla motiv samt uppgift om räddningsorganets (organens) sammansättning, åtgärder och resultat. CFV vidarebefordrar avskrift av sådan anmälan till chefen för Försvarets Kommandoexpedition (CFKE) och CFst.

4. Svenska räddningsorgan till Norge.

4.1. Grundbestämmelser återfinnes i "Regler om fremmede krigsskips og militaere luftfartøyers adgang til norsk territorium under fredsforhold" (Kgl rescluser, av 19 januar 1951).

4.2. Svensk räddningscentral som avser beordra (som beordrar) räddningsorgan till undsättning på norskt territorium begär på snabbaste sätt (t e per telefon) via svensk diplomatisk representation tillstånd hos norska utrikesdepartementet (UD). Svenska ambassaden gör härvid muntlig framställning till UD, dock gäller att skriftlig framställning därefter göres i vanlig ordning. Tillstånd meddelas av UD dels muntlig efter den muntliga framställningen dels på sedvanligt sätt efter den följande skriftliga framställningen. UD delger Luftkommandören och chefen för Luftkommando Nord-Norge (per telefon via Luftkommandören). Chefen för LKN delger vederbörande räddningscentral givna tillstånd.

I det fall möjligheten att rädda liv kan äventyras (går förlorad) genom den tidsutdräkt som ovanstående förfarande innebär må svensk räddningscentral härutöver göra en förhandsförfrågan direkt via Luftforsvaret (Luftkommandören/Chefen för LKN) som i detta fall kann ge tillstånd till dess diplomatisk tillstånd erhållit. Luftkommandören/Chefen för LKN delger UD och vederbörande räddningscentral givna preliminära tillstånd.

4.3. = 3.3.

4.4. = 3.4.

Procedur för att erhålla tillstånd till övningsnödlandningar.1. Generella bestämmelser¹⁾

Preliminär plan för övningsnödlandningar uppgöres i samråd mellan danska och svenska resp norska och svenska flygvapnen inom ramen för föreliggande allmänna överenskommelse rörande flygsäkerhetssamarbetet. Övning förberedes i regel så att återflygning kan ske samma dag som övningsnödlandningen genomföres (även i det fall landningsproceduren upprepas). Planen avväges så att antalet danska (norska) landningar i Sverige blir lika stort som antalet svenska landningar i Danmark (Norge).

Erforderliga officiella tillstånd till övningsnödlandningar begäres om möjligt senast 1 månad före planerad övningsnödlandning, jfr p 2-3 nedan. Framställning skall innehålla uppgift om avsedd flygväg och landningsplats, avsedd dag och ungefärlig tidpunkt för (första) landning samt antal deltagande flygplan (i regel 1-2).

Erforderliga mindre ändringar betr tider och flygvägar i den godkända preliminära planen sker enligt överenskommelse mellan berörda flygvapenchef(er) (räddningscentraler). - Erfordras ändringar i den preliminära planen betr antal flygplan och/eller avsedd landningsplats skall sedvanlig framställning göras härom.

Varje övningsnödlandning (inom ramen för föreliggande överenskommelse) utföres som en separat övningsflygning. Flygningen får icke utgöra ett led i flygföretag som ingår i pågående militära manövrer.

Givna tillstånd till överflygning av svenskt, danskt eller norskt territorium för att utföra övningsnödlandningar förutsätter att flygplanen till alla delar rättar sig efter nationellt givna anvisningar samt att överenskomna (eller anvisade) flygvägar följes.

Senast dagen före avsedd övningsnödlandning sökes kontakt mellan berörda flygsäkerhetsorgan (förbandschefer) för slutlig bekräftelse av tider m m.

2. Danska och norska flygplan till Sverige.

Grundbestämmelser återfinnes i SF 467/1925 (Tillträdeskungörelsen).

Cheferna för danska och norska flygvapnen begär (efter förhandssonderingar med svenska flygvapnet) på sedvanligt sätt via eget lands diplomatiska

1) Övningar för danska flygplan i Norge resp norska flygplan i Danmark sker inom ramen för Nato.

representation i Stockholm hos svenska utrikesdepartementet (UD) tillstånd att utföra övningsnödlandning. - Avskrift av framställningen sändes under hand av chefen för danska (norska) flygvapnet till chefen för svenska flygvapnet.

Tillstånd till planerad övningsnödlandning meddelas av UD på motsvarande sätt. UD underrättar chefen för Försvarets kommandoexpedition (CFKE) och Luftfartsstyrelsen (Lfs). CFKE delger cheferna för svenska försvarsstaben (CFst) och svenska flygvapnet (CFV) UD beslut (givna tillstånd). CFV meddelar berörda chefer inom Svenska flygvapnet (FV).

Erforderlig framställning om (givande av tillstånd till) ändring av den preliminära planen sker på enhanda sätt.

CFV anmäler varje utförd övningsnödlandning till CFKE och CFst.

3. Svenska flygplan till Danmark och Norge.

Grundbestämmelser återfinnes i "Kgl anordning nr 356 af 25/7 1951 angående fremmende krigsskibes og militaere luftfartøjers adgang till dansk område under fredsforhold" respektive "Regler om fremmende krigsskips og militaere luftfartøjers adgang til norsk territorium under fredsforhold (kgl resolusjen 19. januar 1951)".

Förslag till övningsnödlandningar i Danmark (Norge) insändes av eskoh (fljch) efter förhandssondering med danska (norska) flygvapnet.

CFV begär hos UD att tillstånd till överflygning och landning enligt planen utverkas på sedvanligt sätt. I vanlig ordning lämnas avskrift jämte erforderliga ytterligare uppgifter till CFKE. CFV tillställer CFst samt under hand även chefen för danska flygvapnet (Flyverkommandoen) resp chefen för norska flygvapnet (SFL) avskrift av framställningen.

När planen godkänts av danska (norska) myndigheter meddelas detta av UD till CFV. CFst och CFKE orienteras genom CFV försorg. CFV meddelar därjämte tillstånd till berörda chefer inom FV.

Flyverkommandoen (SFL) meddelar berörda chefer inom danska (norska) flygvapnet.

Erforderlig framställning om (givande av tillstånd till) ändring av den preliminära planen sker på enhanda sätt.

CFV anmäler varje utförd övningsnödlandning till CFKE och CFst.

Tekniska uppgifter för markservice.

A. Svenska flygplan.

Fpl	Typ	Bränsle	Motorolja	Avisn- vätska	Hydrau- olja	Syrgas	Motorstart	Anm
S.	SK16	GRADE 100/130	MIL-L-6082B GRADE 1100	-	MIL-O-5600	-	-	
Saab/91	SK50	GRADE 30/87	MIL-L-6082B	-	-	-	-	
Pembroke	Tp83	GRADE 100/130	D.ENG.RD2472 B/2	MIL-A- 6091A o DTD 406	-	150 kp/cm ² an- slutn. SMS 69C W21.8x14ggr/"	Anslutn. mark- strömkälla 24- 29V:FR 34996	
Vampire	28 33	JP-1B	DED 2480(vinter) DED 2479/0(sommar) anslutn. AVX 1492	-	MIL-O-5606	150 kp/cm ² an- slutn. SMS 690 W21.8x14ggr/"	Anslutn.f. mark- strömkälla 24- 29V:FR 31148	
Saab	31	JP-4 (Tanknings- tryck 0,2 kp/cm ²)	DED 2480(vinter) DED 2479/0(sommar) anslutn. AVX 1492	-	MIL-O-5606	"-	Anslutn.f. mark- strömkälla 24- 29V:FR 34996	
Saab	32	JP-4 (Tanknings- tryck 0.8 kp/cm ²)	D.ENG.RD2487 anslutn. AVX 1492	-	MIL-O-5606	"-	Startvätska D.ENG.RD2492 anslutn. AVX 2260/3 ser No LK 0007	
Hunter	34	JP-4 (Tanknings- tryck 3.5 kp/cm ²)	D.ENG.RD2487 anslutn. AVX 1492	-	MIL-O-5606	"-	Startvätska D.ENG.RD2492 anslutn. AVX 2260/3 ser No LK 0007	Komp luft ₂ 210 kp/cm ² anslutn. 1/4" BSP
Saab	35	JP-4 (Tanknings- tryck 3.5 kp/cm ²)	D.ENG.RD2487 anslutn. AVX 1492	-	MIL-O-5606	"-	Startvätska D.ENG.RD2492 anslutn. AVX 2260/3 ser No LK 0007	

1061/6

AIRCRAFT TYPE	FUEL	ENGINE OIL	ALCOHOL	HYDRAULIC FLUID	BREATHING OXYGEN	ENGINE STARTING ^{a)}	MISC
HUNTER 51, 53	JP-4	D.ENG.RD 2487	CS 606F	MIL-O-5605	GASEOUS BB-0-925 ADAPTOR: 1/4 BSP THREAD	CARTRIDGE TYPE 10 MK 1 OR MK2 POSSIBLY 28V, DC	
F-84G	JP-4	MIL-O-6081B GR 1005-18°C GR 1010-7°C GR 1005 or 1010 between	MIL-A-6091	MIL-O-5606	GASEOUS BB-0-925 ADAPTOR: STANDARD AN-6012	28V, DC 1000 AMP	
RF-84F	JP-4	MIL-L-7808	MIL-A-6091	MIL-O-5606	LIQUID BB-0-925 ADAPTOR: STANDARD MIL-V-25469	3000psi COMP AIR FOR CHARGING AIRCRAFT ACC b) POSSIBLY 28V, DC 1000 AMP	DRAG CHUTE PACKING
F-86D	JP-4	MIL-O-6081 GR 1010-29°C	-	MIL-O-5606	GASEOUS BB-0-925 ADAPTOR: STANDARD AN-6024	28V, DC 1000 AMP	DRAG CHUTE PACKING
F-100 D,F	JP-4	MIL-L-7808	-	MIL-O-5606	LIQUID BB-0-925 ADAPTOR: STANDARD MIL-V-25469	COMP.AIR, 45 psi 57 kg/min for AT "LEAST 22 SECS 3 1/2 COUPLING c) 28V, DC	DRAG CHUTE PACKING
T-33	JP-4	MIL-O-6081B GR 1010	MIL-A-6091	MIL-O-5606	GASEOUS BB-0-925 ADAPTOR: STANDARD AN-6024	28V, DC 1000 AMP	

- SPECIAL NOTES:
- a) Plug for external elect. power for all A/C: standard AN-2552
 - b) Adaptor with 1 1/16"-12 N-3 thread
 - c) Roylyn Air Starting Coupling, part No GSC 141-3

- GENERAL REMARKS:
- a) Servicing diagrams, pre- and postflight servicing schedule, list of POL requirements and suitable alternates will be carried in all aircraft
 - b) Aircraft with cartridge starting will carry necessary starting cartridges.
 - c) Pilots will be instructed to supervise servicing of aircraft.

Stomme till lokala bestämmelser för det löpande flygsäkerhetssamarbetet mellan organ i Danmark (Norge) och Sverige.

Bestämmelser för angående flygsäkerhetssamarbetet mellan och

1. Samverkande organ.

Föreliggande bestämmelser avser flygsäkerhetssamarbetet inom (området)

.....

Hithörande flygsäkerhetstjänst ledes på dansk (norsk) sida av

..... och på svensk sida av

Därjämte medverkar på dansk (norsk) sida

och på svensk sida

2. Orientering om flygverksamhet m m.

Sådana orienteringar om planerad eller pågående flygverksamhet som jml bestämmelserna för flygsäkerhetssamarbetet skall (må) lämnas till grannlandet överbringas genom försorg av under p 1 angivna flygsäkerhetsorgan eller

I det fall reservlandningsplats i grannlandet inplaneras i ett förbands övning(ar) orienteras särskilt och om möjligt före ordergivning.

Meddelande om tidpunkt m m för utförd nödlandning (verklig eller övad) förhandsmeddelande om förberedd återflygning samt verklig starttid överbringas genom försorg av under p 1 angivna flygsäkerhetsorgan (eller.....).

Framställning om utökad flygsäkerhetstjänst eller höjd beredskap för räddningsorgan etc samt orienteringar om tillfälliga förändringar betr flygsäkerhetstjänsten eller flygplatsernas användbarhet inom det aktuella området (enl p 1) överbringas genom försorg av under p 1 angivna flygsäkerhetsorgan (eller.....).

- Orsaken till sådan framställning behöver icke anges. Detta sker genom personsamtal även om detaljinformation överföres med fjärrskrift.

2.

3. Övervakning av flygverksamhet.

3.1. Vid radarövervakning eller lägesbestämning t e genom "kryss" ingriper tl (kontrollör) mot fpl som överskrider (väntas överskrida) gränsen till grannland.

Vid flygning över internationellt vatten skall flygplanets läge jämföras (även tidsmässigt) med färdplan (motsv) och ingripande ske om avvikelserna blir onormalt stora. Anpassning av övervakningens omfattning sker genom samråd mellan berörda flygsäkerhetsorgan och med hän-
syn till på ömse sidor planlagd verksamhet.

3.2. Ingripande sker om möjligt via kontrollorgan i det land vars flygplan skall dirigeras. Anmälan om gjorda iakttagelser sker om ..
möjligt via samverkande flygsäkerhetsorgan (utom när iakttagelser gäller egna landets flygplan). Om tiden icke medger förmedling av iakttagelser och trafik med flygplanet kan utföras sker ingripandet direkt av iakttagande kontrollorgan.

Dansk (norsk) kontrollör ingriper om möjligt på något av följande sätt:

- a)
- b)

Svensk trafikledare (el radarövervakare etc) ingriper om möjligt på något av följande sätt:

- a) Betr svenskt flygplan enligt MFS.
- b) Betr danskt (norskt) flygplan sker anmälan snarast till vakthavande kontrollör eller sektorkontrollör i SOC/
ler). Om allvarliga flygsäkerhets-
skäl föreligger eller om tidsfaktorn (pågående övningar) så på-
fordrar ger tl (radarövervakaren i
.....) direktiv direkt till flygplanet.

4. Samband.

4.1. Följande signalmedel och förbindelser utnyttjas:

4.2. Slutpunkter.

På dansk (norsk) sida:

.....

På svensk sida:

.....

4.3. Anropssignaler.

.....

.....

4.4. Förbindelsekontroll.

Förbindelsekontroll utföres varje vardag omkring kl MET.
Inskränkningar i kontrollen må göras efter överenskommelse i varje särskilt fall. Efter särskild överenskommelse protokollföres ljudstyrka och ljudkvalitet i samband med förbindelsekontroll.

4.5. Felanmälan.

Vid nedgång i förbindelsekvalitet eller avbrott sker felanmälan

.....

5. Övrigt.

.....

.....

6. Gemensam kontroll av bestämmelsernas giltighet göres minst två gånger om året (i regel i december och juni).

..... den / 19

(Chef i Sverige)