

## ENR 1.3 Instrument Flight Rules

*Note: The Danish Instrument Flight Rules are given in their entirety in this section. Differences between the Danish Civil Aviation Regulations and ICAO Annex 2 are detailed in GEN 1.7.*

### 1. All IFR Flights

#### 1.1 Aircraft equipment

Aircraft shall be equipped with suitable instruments and with navigation equipment appropriate to the route to be flown.

#### 1.2 Minimum levels

Except when necessary for take-off and landing, or where a special permission has been granted by the Danish Civil Aviation Administration, an IFR flight shall

- when flying over terrain or in mountainous areas higher than 1800 M (6000 FT), be flown at a level which is at least 600 M (2000 FT) above the highest obstacle located within 8 KM (5 NM) of the calculated position of the aircraft, and
- when flying over terrain other than specified in item a., at a level which is at least 300 M (1000 FT) above the highest obstacle located within 8 KM (5 NM) of the calculated position of the aircraft.

#### 1.3 Change from IFR flight to VFR flight

1.3.1 An aircraft electing to change its flight from compliance with IFR to compliance with VFR shall notify the appropriate air traffic services unit, that the IFR flight is cancelled and communicate thereto the changes to be made to its current flight plan.

1.3.2 When an aircraft operating under the instrument flight rules is flown in or encounters visual meteorological conditions it shall not cancel its IFR flight unless it is anticipated, and intended, that the flight will be continued for a reasonable period of time in uninterrupted visual meteorological conditions.

### 2. IFR Flights Within Airspace Class A, B, C, D and E

2.1 IFR flights shall comply with the provisions for air traffic control services, when operated in airspace classes A, B, C, D and E.

2.2 Unless authorized to employ cruise climb techniques between two levels or above a level, an IFR flight operating in cruising flight in airspace classes A, B, C, D and E shall be flown at a cruising level determined from its track, as selected from the table of cruising levels shown overleaf. The correlation of levels to track shall not apply whenever otherwise indicated in air traffic control clearances or specified by the Danish Civil Aviation Administration in AIP.

### 3. IFR Flights Within Airspace Class F and G

#### 3.1 Cruising levels

An IFR flight operating in level cruising flight within airspace classes F and G shall be flown at a cruising level determined from its track and selected from the table of cruising levels shown overleaf.

#### 3.2 Communications

A pilot-in-command shall maintain continuous voice communication watch on the appropriate communication channel within areas, where two-way radio communication is required as published in the AIP, and when flying within airspace classes, for which two-way radiocommunication is required according to the table "ATS Airspace Classification" (ENR 1.4), unless otherwise permitted by the appropriate ATS-unit.

*Note 1: SELCAL or similar automatic signalling devices satisfy the requirement to maintain an air-ground voice communication watch, when stated in AIP.*

*Note 2: The requirement to a pilot-in-command to maintain air-ground voice communication watch remains in effect after data link communication between air traffic controller and pilot has been established.*

## ENR 1.3 Instrumentflyveregler

*Note: De danske instrumentflyveregler er angivet i deres helhed i denne sektion. Forskelle mellem de danske regler og ICAO Annex 2 er angivet i GEN 1.7.*

### 1. Alle IFR flyvninger

#### 1.1 Luftfartøjets udstyr

Luftfartøjet skal være udstyret med passende instrumenter og med navigationsudstyr afpasset til den flyvevej, som skal følges.

#### 1.2 Minimum flyvehøjder

Medmindre det er nødvendigt i forbindelse med start eller landing, eller med mindre særlig tilladelse er givet af Statens Luftfartsvesen, skal IFR-flyvning

- ved flyvning over terræn eller bjergområder højere end 1800 M (6000 FT) udføres i en flyvehøjde, der er mindst 600 M (2000 FT) over den højeste hindring beliggende inden for 8 KM (5 NM) fra luftfartøjets beregnede position, og
- ved flyvning over andre terrænforhold end de, der er nævnt under pkt. a., i en flyvehøjde, der er mindst 300 M (1000 FT) over den højeste hindring beliggende inden for 8 KM (5 NM) fra luftfartøjets beregnede position.

#### 1.3 Overgang fra IFR flyvning til VFR flyvning

1.3.1 Et luftfartøj, som vælger at overgå fra flyvning efter instrumentflyvereglerne til flyvning efter visuelflyvereglerne, skal underrette pågældende lufttrafiktjenesteenhed om, at IFR-flyvningen er annulleret, samt meddele de ændringer, der skal foretages i den gældende flyveplan.

1.3.2 Et luftfartøj, som udfører IFR-flyvning, og som befinder sig under eller møder visuelle vejrforhold, skal vedblive at flyve i overensstemmelse med instrumentflyvereglerne, medmindre det antages, at flyvningen i længere tid vil kunne udføres under uafbrudte visuelle vejrforhold, og det er hensigten at udføre VFR-flyvning i sådant tidsrum.

### 2. IFR flyvning inden for luftrumsklasse A, B, C, D og E

2.1 IFR-flyvning skal udføres efter bestemmelserne for Flyvekontrolltjeneste, når den udføres inden for luftrumsklasserne A, B, C, D og E.

2.2 Medmindre der er givet klarering til at anvende marchstigning mellem to flyvehøjder eller over en given flyvehøjde, skal en IFR-flyvning under vandret flyvning i luftrumsklasserne A, B, C, D og E udføres i en marchhøjde, der bestemmes ud fra kursen som angivet i tabellen over marchhøjder vist på næste side. Overensstemmelse mellem højde og kurs skal dog ikke iagttages, når andet er angivet i klareringer eller er foreskrevet af Statens Luftfartsvesen i AIP.

### 3. IFR flyvning inden for luftrumsklasse F og G

#### 3.1 Marchhøjder

En IFR-flyvning skal under vandret flyvning inden for luftrumsklasserne F og G udføres i en marchhøjde, der bestemmes ud fra kursen som angivet i tabellen over marchhøjder vist på næste side.

#### 3.2 Kommunikation

En luftfartøjschef skal opretholde uafbrudt talekommunikations-vagt på den foreskrevne kommunikationskanal ved flyvning inden for områder, hvor der i AIP er publiceret krav om etablering af tovejs radiokommunikation, og ved flyvning inde for luftrumsklasser, hvor der i henhold til skemaet "Lufttrafiktjenesteluftrum, klassifikation" (ENR 1.4) er stillet krav om tovejs radiokommunikation, medmindre andet er tilladt af pågældende lufttrafiktjenesteenhed.

*Note 1: Brug af SELCAL eller lignende automatiske signalanordninger opfylder kravet om opretholdelse af talekommunikationsvagt, når dette er anført i AIP.*

*Note 2: Kravet til en luftfartøjschef om at opretholde uafbrudt talekommunikationsvagt forbliver i kraft efter etablering af datalink kommunikation mellem flyveleder og pilot.*

3.3 An IFR flight operating within airspace classes F and G, shall report position as specified in the provisions for air traffic control service.

3.3 En luftfartøjschef, som udfører IFR-flyvning inden for luft-rumsklasserne F og G, skal afgive positionsrapport som angivet i bestemmelserne for Flyvekontrolltjeneste.

The table shall be used for flights within Sondrestrom FIR (Greenland) and Vágar TIZ (Faeroe Islands). Within Sondrestrom FIR a vertical separation minimum of 300 M (1000 FT) between FL 290 and FL 410 inclusive will apply /

Tabellen skal anvendes ved flyvning indenfor Sondrestrom FIR (Grønland) og Vágar TIZ (Færøerne), hvor der anvendes en vertikal adskillelse på 300 M (1000 FT) mellem FL 290 og FL 410 inklusive.

<b>Magnetic Track * / Misvisende beholdne kurs *</b>					
000° - 179°			180° - 359°		
FL	Above sea level / Over havet		FL	Above sea level / Over havet	
	M	FT		M	FT
10	300	1000	20	600	2000
30	900	3000	40	1200	4000
50	1500	5000	60	1850	6000
70	2150	7000	80	2450	8000
90	2750	9000	100	3050	10000
110	3350	11000	120	3650	12000
130	3950	13000	140	4250	14000
150	4550	15000	160	4900	16000
170	5200	17000	180	5500	18000
190	5800	19000	200	6100	20000
210	6400	21000	220	6700	22000
230	7000	23000	240	7300	24000
250	7600	25000	260	7900	26000
270	8250	27000	280	8550	28000
290	8850	29000	300	9150	30000
310	9450	31000	320	9750	32000
330	10050	33000	340	10350	34000
350	10650	35000	360	10950	36000
370	11300	37000	380	11600	38000
390	11900	39000	400	12200	40000
410	12500	41000	430	13100	43000
450	13700	45000	470	14350	47000
490	14950	49000	510	15550	51000
etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.

\* When flying at latitudes higher than 70° N, cruising levels are determined on the basis of grid tracks, as determined by a network of lines parallel to the Greenwich Meridian superimposed on a polar stereographic chart in which the direction towards the North Pole is employed as the Grid North /  
Ved flyvning nord for 70° N vælges marchhøjder på grundlag af beholden gridkurs, bestemt ud fra et gridsystem, der er indlagt parallelt med Greenwichmeridianen i en stereografisk polarprojektion, og i hvilken retvisende nordretning på Greenwichmeridianen anvendes som gridnord.