

**ENR 1.8 Regional Supplementary Procedures
(DOC 7030)****1. General**

1.1 In the following are given the Danish supplementary procedures to ICAO DOC 7030, Regional Supplementary Procedures/ North Atlantic.

1.2 The numbering of the supplementary procedures corresponds to the sections of DOC 7030 to which they refer.

2. Danish Supplementary Procedures**1.0 FLIGHT RULES**

1.1 Instrument Flight Rules (IFR)

1.1.1 Special application of instrument flight rules

S.1.1.1 Danish Supplementary Procedures

Over Greenlandic territory within Sondrestrom Flight Information Region flights may be conducted in accordance with the visual flight rules as contained in Annex 2, Chapter 4.

Note: See Reporting procedures in item 3, Special Air Traffic Procedures Sondrestrom FIR.

3.0 FLIGHT PLANS

3.1 Contents of Flight Plans

S.3.1 Danish Supplementary Procedures

S.3.1.a Flight plans for flights which are planned to take place wholly or partly within Sondrestrom Flight Information Region below FL 195 shall contain information about owner/operator of the aircraft.

S.3.1.b The letter "S" in item 10 of the flight plan is only used if the aircraft is carrying both HF and VHF-communication equipment.

3.1.1 Route

S.3.1.1 Danish Supplementary Procedures

Flights over Greenlandic territory within Sondrestrom Flight Information Region below FL 195 shall, as far as possible, be planned along ATS routes described in AIP Greenland ENR 3.

4.0 AIR-GROUND COMMUNICATIONS AND IN-FLIGHT REPORTING

4.1 Time or Place of Position Reports

S.4.1 Danish Supplementary Procedures

a. IFR flights which in accordance with para. S.3.1.1 are conducted along ATS routes shall submit position reports when passing the compulsory reporting points in the ATS route concerned.

b. Special procedures for position reporting apply for VFR flights using Special Alerting Service, ref. item 3, Special Air Traffic Procedures Sondrestrom FIR.

7.0 AIR TRAFFIC CONTROL CLEARANCES

7.4 Clearances relating to Flights subject to maintaining own separation and remaining in visual Meteorological Conditions (VMC)

S.7.4.1 Danish Supplementary Procedures

Over Greenlandic territory within Sondrestrom FIR below FL 195 clearances to climb or descend maintaining own separation while in VMC can under certain conditions be granted.

8.0 SEPARATION OF AIRCRAFT

8.5 Information on application of Separation minima

S.8.5 Danish Supplementary Procedures

1. Sondrestrom FIR. Domestic Area:

The following airspace, except BGSF TMA/CTR, BGUK TIZ, BGUQ TIZ, BGJN TIZ, BGAA TIZ, BGSS TIZ, BGMQ TIZ, BGGH TIZ and BGBW TIZ, will be designated Domestic Area:

73 30 00N 045 00 00W - 60 00 00N 045 00 00W -
along/langs 60 00 00N - 60 00 00N 048 00 00W -
64 00 00N 053 00 00W - 67 00 00N 055 00 00W -
73 30 00N 060 00 00W - along/langs 73 30 00N -
73 30 00N 045 00 00W.

FL 195/GND

Note: Datum WGS-84.

**ENR 1.8 Regionale tillægsmåder
(DOC 7030)****1. Generelt**

1.1 I det efterfølgende er angivet de danske tillægsmåder til ICAO DOC 7030, Regional Supplementary Procedures/ North Atlantic.

1.2 Nummereringen af tillægsmåderne følger de pågældende afsnit i DOC 7030, hvortil de refererer.

2. Danske tillægsmåder**1.0 FLYVEREGLER**

1.1 Instrumentflyveregler (IFR)

1.1.1 Særlig anvendelse af instrumentflyvereglerne

S.1.1.1 Danske tillægsmåder

Over grønlandsk territorium inden for Sondrestrom Flyveinformationsregion kan flyvning udføres i overensstemmelse med visueflyvereglerne som anført i BL 7-1 kapitel 5.

Note: Se Bestemmelser for rapportering i punkt 3, Særlige lufttrafikforskrifter for Sondrestrom FIR.

3.0 FLYVEPLANER

3.1 Flyveplaners indhold

S.3.1 Danske tillægsmåder

S.3.1.a Flyveplaner for flyvninger, der helt eller delvis skal foregå indenfor Sondrestrom Flyveinformationsregion under FL 195, skal indeholde oplysninger om luftfartøjets ejer/operatør.

S.3.1.b Bogstavet "S" i flyveplanens pkt. 10 anvendes kun, hvis luftfartøjet er udstyret med både HF- og VHF-kommunikationsudstyr.

3.1.1 Rute

S.3.1.1 Danske tillægsmåder

Flyvninger over grønlandsk territorium inden for Sondrestrom Flyveinformationsregion under FL 195 skal i videst muligt omfang planlægges langs de i AIP Grønland ENR 3 anførte ATS-ruter.

4.0 TO-VEJS-KOMMUNIKATION OG RAPPORTERING UNDER FLYVNING

4.1 Tidspunkt eller sted for positions-rapporter

S.4.1 Danske tillægsmåder

a. IFR-flyvninger, som i henhold til pkt. S.3.1.1 udføres langs ATS-ruter, skal rapportere passage af de obligatoriske rapportpunkter langs den pågældende ATS-rute.

b. For VFR-flyvninger, som gør brug af speciel alarmeringstjeneste, jf. punkt 3, Særlige lufttrafikforskrifter Sondrestrom FIR, gælder særlige regler for rapportering.

7.0 KLARERINGER

7.4 Klareringer til selv at holde adskillelse og forblive under visuelle vejrforhold (VMC)

S.7.4.1 Danske tillægsmåder

Over grønlandsk territorium inden for Sondrestrom FIR under FL 195, kan der under visse forudsætninger gives klarering til stigning eller nedgang under betingelse af, at luftfartøjer selv holder adskillelse og forbliver under visuelle vejrforhold.

8.0 ADSKILLELSE MELLEM LUFTFARTØJER

8.5 Oplysninger vedrørende anvendelse af adskillelsesminima

S.8.5 Danske tillægsmåder

1. Sondrestrom FIR. Domestic Area:

Følgende luftrum, undtagen BGSF TMA/CTR, BGUK TIZ, BGUQ TIZ, BGJN TIZ, BGAA TIZ, BGSS TIZ, BGMQ TIZ, BGGH TIZ og BGBW TIZ, vil blive betegnet Domestic Area:

73 30 00N 045 00 00W - 60 00 00N 045 00 00W -
along/langs 60 00 00N - 60 00 00N 048 00 00W -
64 00 00N 053 00 00W - 67 00 00N 055 00 00W -
73 30 00N 060 00 00W - along/langs 73 30 00N -
73 30 00N 045 00 00W.

FL 195/GND

Note: Datum WGS-84.

Within Domestic Area, FIC Søndrestrøm shall issue traffic information to aircraft if it is calculated that the distance between the aircraft is less than:

- a) Vertical distance:
1000 FT, or 2000 FT if turbulence is reported, or
- b) Lateral distance:
 - i) 60 NM, or
 - ii) by the use of NDB, where the aircraft after having passed the same NDB are established on tracks diverging by at least 30° at a distance of 15 NM or more from the NDB.
- c) Longitudinal distance:
 - i) 20 minutes for aircraft at the same level, same track or crossing tracks, or
 - ii) 20 minutes for aircraft climbing or descending on the same track or crossing tracks, or
 - iii) 15 minutes for aircraft on reciprocal tracks prior to and after the time the aircraft are estimated to pass or are estimated to have passed each other. Provided that it has been determined that the aircraft have passed each other this criteria need not apply.

For aircraft located outside Domestic Area, in relation to aircraft within domestic Area, the minima mentioned in ICAO Doc 7030 shall be used, to evaluate when traffic information shall be given. These minima shall also be used, if the quality of radiocommunication- and navigationaids are reduced.

2. Søndrestrøm FIR/Gander Oceanic CTA/Reykjavik CTA

Between controlled flights operating within Søndrestrøm FIR/Gander Oceanic CTA/Reykjavik CTA the separation minima described in ICAO DOC 4444 Part 3, para. 7.1.2, 7.2.1.3, 7.2.1.4, 7.2.1.5, 8.2.2, 8.2.2.1 and 8.2.3 will be provided.

The separation will be based on the following navigational aids in Greenland:

L DA, NDB FH, NDB SI, NDB OZN, NDB NA, NDB SF, NDB HB and VORTAC THT.

3. Special Air Traffic Procedures Søndrestrøm FIR

3.1 Special Alerting Service

3.1.1 Within Søndrestrøm FIR a tightened alerting service is provided and is compulsory for VFR route-, charter- and taxi flights by submission of flight plan before departure. The service is available for other VFR flights on request by stating "REQ SPECIAL ALERTING SERVICE" in item 18 of the flight plan.

3.1.2 The service is provided by the ATS units stated in GEN 3.3 within the described allocated airspace sectors. These are also shown in ENR 6.2.

3.2 Reporting Procedures

3.2.1 Flights conducted along an ATS route shall report position when passing the compulsory reporting point established on the route.

3.2.2 Flights not conducted along an ATS route and with an Estimated Elapsed Time (EET) of more than 40 minutes shall report position at HH+00 and HH+30.

3.2.3 Upon landing in terrain or at places from where no Air Traffic Service are being provided, the pilot-in-command shall, when closing the flight plan, report estimated time of departure (ETD). If the time of departure is going to deviate more than 30 minutes from the reported ETD, the pilot-in-command shall communicate a revised ETD to the ATS-unit concerned.

3.2.4 When going to perform a number of flights involving many short stops within a limited area where it will be impracticable to report position, take-off and landing, an area of operation limited by a circle with a radius of max. 20 NM may be stated in the flight plan, and the pilot-in-command can then report to be operating within that area until a given time. If the duration of the operations within the stated area is going to deviate more than 30 minutes from the time given, the pilot-in-command shall communicate a revised time for the termination of the flights to the ATS unit concerned.

Inden for Domestic Area skal FIC Søndrestrøm udstede trafikoplysninger til luftfartøjer, såfremt det beregnes at afstanden mellem luftfartøjer indbyrdes vil være mindre end:

- a) Lodret:
1000 FT, dog 2000 FT når turbulens er rapporteret, eller
- b) Vandret i sideretningen:
 - i) 60 NM, eller
 - ii) ved anvendelse af NDB, hvor begge luftfartøjer efter at have passeret samme NDB, flyver bort fra denne og er etableret på kurser, der divergerer med mindst 30° i en afstand af 15 NM fra denne.
- c) Vandret i længderetningen:
 - i) 20 minutter for luftfartøjer i samme marchhøjde, samme flyvevej eller skærende flyvevej, eller
 - ii) 20 minutter for luftfartøjer under stigning eller nedgang på samme flyvevej eller skærende flyvevej, eller
 - iii) 15 minutter for luftfartøjer på modsatte flyveveje før og efter det tidspunkt, på hvilket luftfartøjerne beregnes at passere eller, at have passeret hinanden. Såfremt det er blevet fastslået, at luftfartøjerne har passeret hinanden, behøver dette minimum ikke at anvendes.

For luftfartøjer der befinder sig udenfor Domestic Area, i forhold til luftfartøjer i Domestic Area, benyttes de i ICAO Doc 7030 nævnte minima, til vurdering af, hvornår trafikinformationer skal afgives. Disse minima benyttes ligeledes i Domestic Area, hvis kvaliteten af kommunikations- og navigationshjælpermidlerne er nedsat.

2. Søndrestrøm FIR/Gander Oceanic CTA/Reykjavik CTA

Imellem kontrollerede flyvninger inden for Søndrestrøm FIR/Gander Oceanic CTA/Reykjavik CTA vil de adskillelsesminima, der er beskrevet i ICAO DOC 4444 Part 3, pkt. 7.1.2, 7.2.1.3, 7.2.1.4, 7.2.1.5, 8.2.2, 8.2.2.1 og 8.2.3, blive anvendt.

Adskillelsen baseres på anvendelse af følgende navigationshjælpermidler i Grønland:

L DA, NDB FH, NDB SI, NDB OZN, NDB NA, NDB SF, NDB HB og VORTAC THT.

3. Særlige lufttrafikforskrifter Søndrestrøm FIR

3.1 Speciel alarmeringstjeneste

3.1.1 Inden for Søndrestrøm FIR er der etableret en skærpet alarmeringstjeneste, som er obligatorisk for VFR rute-, charter- og taxi-flyvning ved afgivelse af flyveplan inden afgang. Anden VFR-flyvning kan gøre brug af denne tjeneste efter anmodning ved i flyveplanens punkt 18 at anføre "REQ SPECIAL ALERTING SERVICE".

3.1.2 Tjenesten udøves af de i GEN 3.3 angivne ATS-enheder indenfor deres beskrevne tildelte luftrumssektorer. Disse er også afbildede i ENR 6.2.

3.2 Bestemmelser for rapportering

3.2.1 Flyvninger, som foregår langs en ATS-rute, skal afgive positionsrapport ved passage af de obligatoriske rapportpunkter langs ruten.

3.2.2 Flyvninger, som ikke foregår langs en ATS-rute, og som har en forventet flyvetid (EET) på mere end 40 minutter, skal afgive positionsrapporter kl. HH+00 og HH+30.

3.2.3 Ved landing i terræn eller på pladser, hvorfra der ikke udøves lufttrafikstjeneste, skal fartøjschefen ved lukning af sin flyveplan oplyse forventet starttidspunkt. Hvis starttidspunktet varierer med mere end 30 minutter fra det forventede starttidspunkt, skal fartøjschefen meddele et revideret forventet starttidspunkt.

3.2.4 Ved udførelse af en serie flyvninger med mange korte stop inden for et begrænset område, hvor det vil være uhensigtsmæssigt at afgive positionsrapporter samt start- og landingsmeldinger, kan fartøjschefen i flyveplanen angive et operationsområde begrænset af en cirkel med en radius på maksimum 20 NM, indenfor hvilket flyvning vil pågå indtil et nærmere angivet tidspunkt. Såfremt dette tidspunkt efterfølgende påregnes at afvige med mere end 30 minutter fra det angivne, skal fartøjschefen til vedkommende ATS-enhed meddele et revideret forventet tidspunkt for flyvningens afslutning.

3.2.5 When operating according to paragraph 3.2.4, position shall be reported to the ATS-unit concerned at intervals not exceeding 3 hours.

3.2.6 Upon departure from terrain or places specified in paragraph 3.2.3 or from an area of operation specified in paragraph 3.2.4, the pilot-in-command shall report point of departure and time, destination, ETA, endurance and number of persons on board to the ATS unit concerned.

3.2.7 The pilot-in-command is responsible for observing the reporting procedures.

3.3 Notification of the Rescue Coordination Centre

3.3.1 The alerting service is carried out in accordance with ICAO Annex 11 with the exception that:

- a) When operating according to paragraph 3.2.3 uncertainty phase (INCERFA) will be declared if a departure message has not been received within 30 minutes after the estimated time of departure.
- b) When operating according to paragraph 3.2.4 uncertainty phase (INCERFA) will be declared if no report has been received 30 minutes after the flights in the stated area should have been terminated.

3.3.2 If during the planning of a flight or a series of flights for which the said provisions apply but cannot be adhered to due to the special nature of the flights, a dispensation is required from the Civil Aviation Administration.

3.2.5 Luffartøjer, som opererer i henhold til punkt 3.2.4 skal med højst 3 timers interval afgive positionsrapport til vedkommende ATS-enhed.

3.2.6 Efter start fra terræn eller pladser i henhold til punkt 3.2.3 samt fra operationsområder i henhold til punkt 3.2.4 skal fartøjschefen til vedkommende ATS-enhed meddele startsted og starttid, bestemmelsessted og ETA samt aktionstid og antal ombordværende.

3.2.7 Fartøjschefen er ansvarlig for at bestemmelserne for rapportering overholdes.

3.3 Underretning af redningscentral

3.3.1 Underretning af redningscentralen (RCC) vil finde sted i overensstemmelse med ICAO Annex 11 med følgende undtagelser:

- a) Ved landinger i terræn - i henhold til punkt 3.2.3 - vil uvishedsfase (INCERFA) blive erklæret i tilfælde af at startmelding ikke er modtaget 30 minutter efter det meddelte forventede starttidspunkt.
- b) Ved flyvning indenfor et område, som er meddelt i overensstemmelse med punkt 3.2.4, vil uvishedsfase (INCERFA) blive erklæret, hvis underretning om flyvningens afslutning ikke er modtaget 30 minutter efter det forventede tidspunkt.

3.3.2 Såfremt der under planlægningen af en flyvning eller en serie af flyvninger, som er omfattet af nærværende forskrifter, forudses, at forskrifterne ikke vil kunne overholdes på grund af flyvningens særlige karakter, skal der indhentes dispensation fra Statens Luftfartsvesen.