

2015



VFR Manual for S2 - TWR

Norsk versjon

Made by: Sebastian Rekdal | Chief of Training Norway

Updated: 2015-01-01 | January 01, 2014

Innhold

Kapittel 1. Generelt	3
1.1 Formål	3
1.2 Takk til	3
1.3 Tilbakemeldinger og kontaktinformasjon	3
Kapittel 2. Introduksjon	4
2.1 Hva er VFR?.....	4
2.1.1 VFR natt.....	4
2.1.2 Spesiell VFR (SVFR)	4
2.2 Hvem kontrollerer VFR trafikk?.....	4
2.2.1 Kontrollsonen	4
2.2.2 TMA	4
2.2.3 Ukontrollert luftrom	4
Kapittel 3. VFR Traffic Pattern	5
3.1 Generelt	5
Kapittel 4. VFR avgang	6
4.1 Generelt	6
4.2 Klarering til å operere i VFR pattern	7
4.3 Klarering ut av kontrollsonen	7
4.4 Klarering innad i kontrollsonen	8
4.5 Kryssing av extended centerline.....	8
Kapittel 5. VFR innflygning	9
5.1 Klarering ut av kontrollsonen	9
5.2 Landing.....	10
5.2.1 Touch and go	10
5.2.2 Low approach	10
5.2.3 Landing	10
5.2.4 Go around.....	10
5.2.5 Continue approach.....	10
Kapittel 6. VFR i TMA	11
6.1 Klarering til å entre TMA	11
6.2 Klarering til å forlate TMA	12
Kapittel 7. Trafikkinformasjon	12
7.1 Generelt.....	12
7.2 Trafikkinformasjon	12

Kapittel 1. Generelt

1.1 Formål

Hovedformålet med *ATC Training Manual* er å gi standardiserte lokale og generelle prosedyrer for flygeledere i Norge FIR. Dette dokumentet utgir relevant informasjon og fraseologi om VFR som benyttes på alle kontrollerte flyplasser i Norge. For informasjon om ukontrollerte flyplasser, se AFIS dokument. Vær vennlig å noter at dette dokumentet ikke utgir lokale prosedyrer, men bruker eksempler for å beskrive spesifikke situasjoner. Vårt mål er at du, ved å lese denne manualen, har bedre forståelse for generell VFR i Norge.

På vegne av VATSIM Scandinavia og skaperen av dette dokumentet, Sebastian Rekdal (Chief of Training Norge), vi ønsker deg lykke til med din flygeleder trening på VATSIM, og velkommen til VATSIM Scandinavia!

1.2 Takk til...

ATC Training Manual Norway FIR er laget av VATSIM Scandinavia. Versjon 1.0 var publisert 31. Desember 2014 av Sebastian Rekdal (Chief of Training Norway). Takk til:

- Sebastian Rekdal | Chief of Training Norway (accsca23@vatsim-scandinavia.org)

1.3 Tilbakemeldinger og kontaktinformasjon

Hvis du har spørsmål, kommentarer, forslag eller klager angående denne manualen, ikke nøl med å kontakte oss. Gi oss beskjed...

- **Chief of Training Norway** (Sebastian Rekdal): accsca23@vatsim-scandinavia.org
- **Director of Norway FIR** (Daniel Klepp): accsca4@vatsim-scandinavia.org
- **Discussion forum** (need forum-account): <http://www.forum.vatsim-scandinavia.org/>

Dersom du finner noen feil, utdaterte prosedyrer eller skrivefeil i denne manualen, send oss en e-post: accsca23@vatsim-scandinavia.org. Hjelp oss å holde dokumentene ren, realistisk og oppdatert!

Kapittel 2. Introduksjon

2.1 Hva er VFR?

Visual flight rules, på norsk kalt visuell flygeregl, blir ofte forkortet til VFR. VFR er når flygning skjer under VFR-forhold: værforhold uttrykt i sikt, avstand fra skyer og skydekkehøyde, som er lik eller bedre enn avgitte minstekrav. I luftrom klasse A, C, D og E er minstekravet 8 km med visuell sikt over FL100 og 5 km under FL100, mens avstanden til skyer skal være minst 1,5 km horisontalt og 300 m vertikalt. Dette betyr i utgangspunktet at en pilot kan navigere uten hjelp av instrumenter som for eksempel DME, VOR eller dirigering fra flygeledere.

Småfly blir som regel fløyet i henhold til VFR reglene ettersom det gir piloten en større frihet i form av færre restriksjoner i ukontrollert luftrom. Vanlig rutetrafikk blir nærmest utelukkende gjennomført som IFR flygninger uavhengig av hva været er. Privatpiloter har muligheten til å fly IFR om de ønsker, men det krever at både piloten og flymaskinen er sertifisert for det.

Fraseologimessig så kan VFR fly i Norge bruke to språk: Norsk og Engelsk. Kaller flyet deg som kontroller opp på norsk har han krav til å bli svart tilbake på norsk. Det vanligste er at VFR fraseologien går på engelsk, som for IFR.

2.1.1 VFR natt

Ikke alle land tillater VFR natt. Imidlertid kan det være svært normalt i de nordlige landene som Norge å fly VFR natt – spesielt på vinterhalvåret. Når man flyr VFR natt til en kontrollert flyplass i Norge skal flygeren på forhånd spørre flygeleder om tillatelse til å operere i kontrollsonen eller TMA. PPR betyr *Prior Permission Request* og skal foretas før flygeren kan bli klarert for å fly VFR natt.

Anm.: Klarering for å fly VFR natt er "cleared VFR night to leave/operate/ control zone...".

2.1.2 Spesiell VFR (SVFR)

Dersom de meteorologiske værforholdene på en flyplass er under VMC minimum krav, kan en VFR pilot spørre om tillatelse til å operere over Spesielle VFR regler, eller *SVFR rules*. Intensjonen med spesiell VFR er å kunne muliggjøre avganger og landinger fra en flyplass som er nær eller under VMC forholdene.

Forskjellen innad i en kontrollsonen med VFR og SVFR er at dersom ett fly ønsker SVFR kan kun det ene flyet operere i kontrollsonen. Andre fly med intensjoner om å fly inn eller ut må vente til flyet har enten landet eller forlatt kontrollsonen. Med andre ord kan man kun ha ett fly av gangen i kontrollsonen ved SVFR.

2.2 Hvem kontrollerer VFR trafikk?

VFR trafikk blir kontrollert av flygeledere så lenge dem er i kontrollert luftrom. Trafikk i ukontrollert luftrom er ikke bemannet av en flygeleder med mindre flyplassen er lokalisert innenfor en TIZ/TIA. I seksjon 2.2.1 og 2.2.2 vil ansvarsområde bli forklart.

2.2.1 Kontrollsonen

Fly som befinner seg innenfor en kontrollsonen som per definisjon er kontrollert, vil motta enten trafikkinformasjon og/eller manøvrerings instruksjon. Dette gjelder for øvrig både IFR og VFR fly, men VFR fly vil ikke bli kontrollert av en flygeleder på lik måte som et IFR fly. VFR fly vil bli tilbudt trafikkinformasjon i de fleste kontrollsoner. Dette er selvsagt avhengig av hvilket luftrom kontrollsonen befinner seg i. du kan lese mer om luftrom i *Airspace Classifications* under *General Documents*.

2.2.2 TMA

Fly som befinner seg innenfor et TMA som per definisjon er kontrollert, vil motta trafikkinformasjon eller avviklingsinstruks av flygeleder om nødvendig. Flyet må befinne seg over laveste høyden for TMA for å kunne være i kontrollert luftrom. VFR fly må, i motsetning til IFR fly, ha en spesifikk entringsklarering før de kan få lov til å fly inn i TMA.

2.2.3 Ukontrollert luftrom

Fly som befinner seg i ukontrollert luftrom (klasse G / G*), vil motta trafikkinformasjon av flygeleder eller AFIS-fullmektig. Fly i ukontrollert luftrom kan ikke under noen omstendigheter bli vektorert for avvikling med andre fly. Her kan kun trafikkinformasjon benyttes.

Kapittel 3. VFR Traffic Pattern

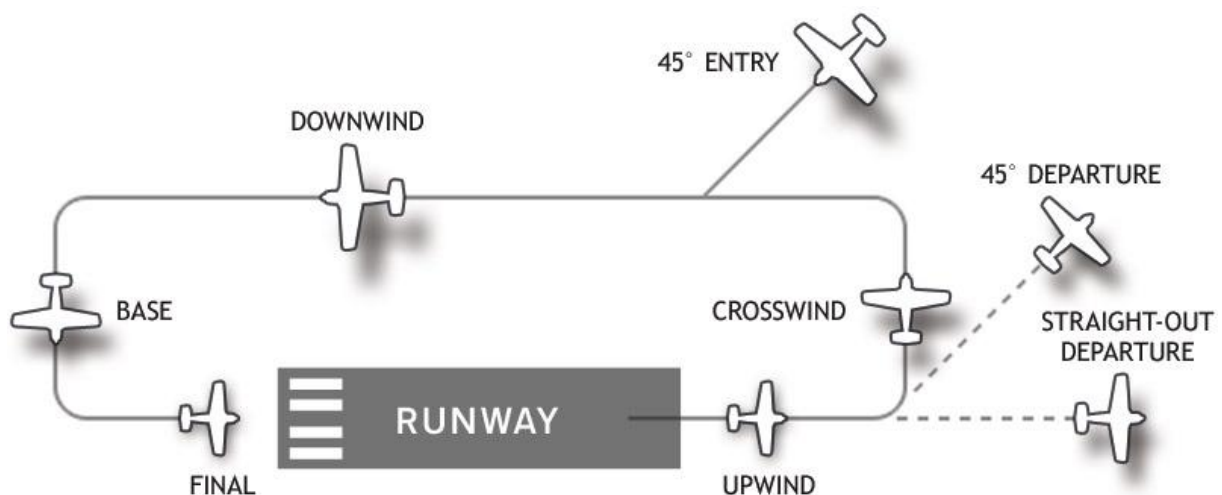
3.1 Generelt

En VFR Traffic Pattern er en standard bane fulgt av fly som tar av eller lander, og samtidig opprettholder visuell kontakt med flyplassen. En VFR Traffic Pattern kan derfor kun flys under VMC (Visual Meteorological Conditions). Den består av fire forskjellige faser som gjelder fra når flyet tar av, og til flyet er på finalen (siste innflygningsfase). De fire fasene er:

- *Upwind*: når flyet er på rullebane kurs etter avgang.
- *Crosswind*: når flyet utfører sin første 90° sving til venstre eller høyre.
- *Downwind*: når flyet utfører sin andre 90° svinging til venstre eller høyre og flyr parallelt med rullebanen i motsatt retning av avgangskursen.
- *Base*: når flyet utfører sin tredje 90° sving til venstre eller høyre og flyr mot landingsbanen.
- *Final*: når flyet er etablert på finalekursen og har rullebanen rett foran seg.

En standard Traffic Patter kombineres ofte med enten touch and go, low approach eller landing. Piloten bestemmer selv hvor mange landingsrunder han ønsker. Dersom det blir for mye trafikk på rullebanen kan flygelederen avslå pilotens ønske om en ny landingsrunde.

Bildet nedenfor er et eksempel på en standard Traffic Pattern:

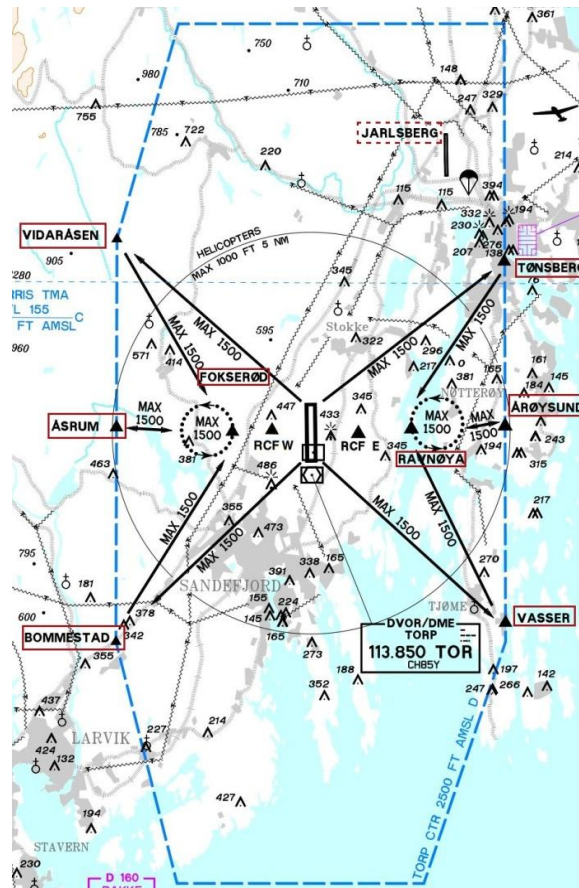


Kapittel 4. VFR avgang

4.1 Generelt

I dette kapitlet vil du lære om VFR avganger. VFR fly som har intensjoner om å ta av fra en flyplass må gå gjennom flere faser før de har lov til å ta av. I motsetning til et IFR fly, mottar ikke VFR fly en klarering med destinasjon, SID og squawk. VFR fly får som oftest klarering til å enten entre, forlate eller operer innad i kontrollsonen. Med andre ord, ingen SID eller destinasjon skal bli sagt i en VFR klarering. Alle VFR fly med operasjonell reiseplan får squawk.

Bildet nedenfor viser nødvendig informasjon om Torp kontrollsoner:



Bildet ovenfor viser oss en rekke med nyttig informasjon om kontrollsonen. Blant annet de relevante punktene som alle fly som skal entre, transittere eller forlate kontrollsonen kan få bruk for (▲). Disse punktene kalles VFR rapporteringspunkter. Legg merke til at alle disse markerte punktene befinner seg ved siden av en svart trekant. Den svarte trekanten betyr at akkurat det rapporteringspunktet er et obligatorisk rapporteringspunkt. Obligatoriske punkter skal til enhver tid rapporteres av piloten, så dette er i bunn og grunn piloten sitt ansvar.

Dersom VFR punktet hadde vært en svart trekant med ingen fyll i - altså en gjennomsliktig trekant - er det ikke krav om å rapportere når flyet passerer det aktuelle punktet. I tillegg til rapporteringspunktene, kan hvor kontrollsonen strekker seg (se blå stiplede linje), og høyden (GND - 2500ft). Pilene som strekker seg fra punkt A til B med en maks høyde i fot. Disse pilene er VFR ruter for fly som skal inn og ut av Torp. Den veien pilen peker, er den veien flyet har tillatelse til å fly.

Symbolet $427\blacktriangle$ er en *obstacle* - eller hindring, som for eksempel fjell, radiotårn m.m. tallet på venstre side er høyden i fot.

For kart over Torp lufthavn, se [AIP Norway](#).

4.2 Klarering til å operere i VFR pattern

Fly med intensjoner om å operere i VFR pattern har som oftest ikke en operasjonell reiseplan, da dette heller ikke er nødvendig. Det finnes visse unntak, som Oslo lufthavn. På Oslo lufthavn kan flygeleder kreve en operasjonell reiseplan fra alle VFR fly som ønsker å operere innenfor og utenfor Gardermoen kontrollersone. Som regel vil piloten spørre om start-up og taxi med en gang. Dersom dette skjer, kan flygelederen gi piloten start-up og taxi til aktiv rullebane. Her er det viktig å plusse på lokalt lufttrykk - altså QNH.

Fly som flyr i Pattern får sjeldent en spesifikk klarering. Klareringen gis ofte sammen med takeoff klareringen. Selve VFR klareringen innebærer ikke mer enn en sving til høyre eller venstre og maks høyde. Eksemplene nedenfor er mellom tårnet på Torp og et småfly med callsign LNAGM:

PILOT: *Torp Tower, LNAGM at General aviation with information Alpha, QNH 1013. Ready for taxi, intentions pattern.*

ATC: *LNAGM, Torp Tower. Squawk 4250, taxi to holding point Whisky 3 runway 36.*

PILOT: *Taxi to holding point Whisky 3 runway 36.*

Det er ikke alltid nødvendig å spørre om start-up, da General Aviation (GA) ikke nødvendigvis trenger å befinne seg på manøvreringsområdet. Dersom piloten ikke har gjennomført run-up, kan han gjøre dette. Da vil flygelederen be flyet takse til en posisjon (i dette tilfellet nord av Whisky 3) for run-up:

ATC: *LNAGM, taxi north of Whisky 3 for run-up.*

Anm.: Flyet skal selv si ifra til flygeleder når han er ferdig med run-up, og klar til å takse mot rullebanen.

Når flyet ankommer holding point, kan han få line-up. Line-up brukes som oftest før en takeoff klarering mest for å sikre at flyet faktisk entrer rullebanen før avgang. Når flyet har entret rullebanen kan han få takeoff og pattern klareringen:

ATC: *LNAGM, Wind 010 degrees 6 knots, runway 36 cleared takeoff. Join right hand pattern 1500ft or below.*

PILOT: *Cleared take-off. Join left hand pattern 1500ft or below, LNAGM.*

4.3 Klarering ut av kontrollsonen

Fly med intensjoner om å fly ut av kontrollsonen har som oftest en operasjonell reiseplan. Dette er i mange tilfeller også nødvendig for at flyet skal kunne få lov til å forlate kontrollsonen. Fly som ønsker å forlate en kontrollsone vil som oftest motta en klarering hvor piloten skal fly via noen punkter, istedenfor direkte til destinasjonen. Dette er veldig normalt i kontrollerte luftrom som Torp kontrollsonen. Eksempelet nedenfor vil demonstrere en VFR klarering til å forlate kontrollsonen til nordøst via Tønsberg.

PILOT: *Torp Tower, LNAGM with information Alpha at General aviation. Request start-up and clearance according to flight plan.*

Anm.: piloten kan kalle opp på annerledes mate. Det er viktig å ha klarering og en squawk klar. Dersom reiseplanen viser at flyet skal entre TMA, må dette som oftest koordineres med relevant approach sektor.

ATC: *LNAGM, Torp Tower. Cleared to leave control zone via Tønsberg, 1500ft or below, squawk 4250.*

PILOT: *Cleared to leave control zone via Tønsberg, 1500ft or below. Squawk 4250, LNAGM.*

ATC: *Read-back correct, start-up approved. QNH 1013.*

Når flyet nærmer er over Tønsberg (senest på CTR grensen), er ikke lenger flyet tårnet sitt ansvar. Dersom VFR flyet på forhånd har ønsket å entre TMA, kan "contact Approach..." benyttes, men dersom flyet forlater kontrollsonen for å fly i ukontrollert luftrom brukes ofte "for traffic information, contact Approach...". Dette betyr at flyet har et valg om å monitorere lokal UNICOM eller lytte på Approach og eventuelt spørre om trafikkinformasjon i ukontrollert luftrom. Fraseologi på trafikkinformasjon er beskrevet i kapittel 7.

4.4 Klarering innad i kontrollsonen

Fly som ønsker å fly inne i kontrollsonen, eller fly som skal transittere gjennom kontrollsonene et visst antall nautiske mil, vil kunne få denne type klarering. Fly som transitterer kontrollsonen kan også bli møtt med klareringen "cleared to transit the control zone...", men klareringen "cleared to operate within control zone..." er alt i alt også akseptabelt.

Fly som transitterer eller opererer VFR i kontrollsonen kan ikke, uten samtykke med relevant Approach sektor, klatre høyere enn kontrollsonen tillater. I dette eksempelet er Torp kontrollsonen 2500ft høy:

PILOT: *Torp Tower, LNAGM with information Alpha at General aviation. Request start-up and intentions is to operate overhead Fokserød, 2500ft or below.*

Anm.: piloten kan kalle opp på annerledes mate. Det er viktig å ha klarering og en squawk klar. Dersom reiseplassen viser at flyet skal entre TMA, må dette som oftest koordineres med relevant Approach sektor.

ATC: *LNAGM, Torp Tower. Cleared to operate within control zone overhead Fokserød 2500ft or below, squawk 4250.*

PILOT: *Cleared to operate within control zone overhead Fokserød 2500ft or below, squawk 4250, LNAGM.*

ATC: *Read-back correct, start-up approved. QNH 1013.*

Fly som kommer fra ukontrollert luft, eller approach (Farris approach) med intensjoner om å transittere kontrollsonen din, skal flyet sjekke inn før han entrer kontrollsonen med ønske:

PILOT: *Torp Tower, LNAGM overhead Larvik, request to transit control zone south of Vasser, 2500ft or below.*

ATC: *LNAGM, Torp Tower. Cleared to operate within control zone south of Vasser, 2500ft or below.*

Anm.: her kan man også benytte seg av "cleared to transit control zone" etterfulgt av klarering.

4.5 Kryssing av extended centerline

Dersom flyet skal fra øst til vest, eller motsatt i Torp kontrollsonen, må flyet krysse en extended centerline. En extended centerline, eller forlengend ILS linje, er en linje som strekker seg fra rullebanen og hele 10 nautiske mil. Fly som skal krysse en extended centerline må få en spesifikk klarering av tårnflygelederen. Dette er ikke en del av klareringen, og må derfor enten legges på etter klareringen, eller i et annet oppkall:

PILOT: *Torp Tower, LNAGM overhead Larvik, request to transit control zone south of Vasser, 2500ft or below.*

ATC: *LNAGM, Torp Tower. Cleared to operate within control zone south of Vasser, 2500ft or below. Cleared to cross extended centerline*

Anm.: her kan man også benytte seg av "cleared to transit control zone" etterfulgt av klarering.

5.2 Landing

Alle fly må til syvende og sist lande. Dette må de også ha klarering til. Men VFR fly pleier ofte å utføre såkalte landingsrunder. En landingsrunde betyr at flyet lander og tar av igjen med en gang. Med andre ord, en touch and go. Fly kan også utføre low approach og stop and go - men touch and go er i de fleste tilfeller det mest relevante.

5.2.1 Touch and go

Fly som ønsker landingsrunder utfører som oftest en Touch and go. Klareringen er helt lik som en normal landingsklarering, men uten ordene "cleared to land":

PILOT: *On final, LNAGM*

ATC: *LNAGM, Wind 360 degrees 5 knots, runway 36, cleared touch and go. On the go, join left circuit.*

PILOT: *Cleared touch and go, LNAGM.*

Anm.: dersom piloten ønsker annet enn ny VFR traffic pattern, skal "join left circuit" ikke brukes!

5.2.2 Low approach

Low approach er når flyet utfører en helt normal innflygning, men legger seg noen hundre (som regel 100ft) over rullebanenivå for å så ta av igjen. I motsetning til touch and go, treffer ikke fly på low approach rullebanen.:

PILOT: *On final, LNAGM*

ATC: *LNAGM, Wind 360 degrees 5 knots, runway 36, cleared low approach. On the go, join left circuit.*

PILOT: *Cleared low approach, LNAGM.*

Anm.: dersom piloten ønsker annet enn ny VFR traffic pattern, skal "join left circuit" ikke brukes!

5.2.3 Landing

"Takeoff is optional, landing is mandatory". Det er for øvrig sant, og er derfor veldig viktig å kunne:

PILOT: *On final, LNAGM*

ATC: *LNAGM, Wind 360 degrees 5 knots, runway 36, cleared to land.*

PILOT: *Cleared to land, LNAGM.*

5.2.4 Go around

Dersom landingen eller innflygningen til en pilot ikke gikk som planlagt, kan det hende at flyet må gå rundt. I motsetning til IFR fly, skal VFR fly forbli på tårnfrekvensen og få enten venstre eller høyre traffic pattern:

PILOT: *Going around*

ATC: *LNAGM, roger. Join left circuit 1500ft or below.*

PILOT: *Left circuit 1500ft or below, LNAGM.*

Anm.: Flygeleder kan også påtvinge piloten å gå rundt ved å si "... go around, I say again, go around".

5.2.5 Continue approach

ingen fly kan få klarering til å bruke en aktiv rullebane før den er ledig og fri for trafikk. Dersom det er avgående eller innkommende trafikk på eller i nærheten av rullebanen som har fått tillatelse til å bruke den, kan innkommende trafikk på finale ikke få landingsklarering før flyet foran har forlatt rullebanen. I slike situasjoner må man informere flyet om å fortsette innflygningen inntil videre:

ATC: *LNAGM, continue approach runway 18, wind southwesterly at three knots.*

PILOT: *Continue approach, LNAGM.*

Anm.: Flygeleder kan benytte seg av aktiv vind, men bruk av vindretning er i slike tilfeller er akseptabelt.

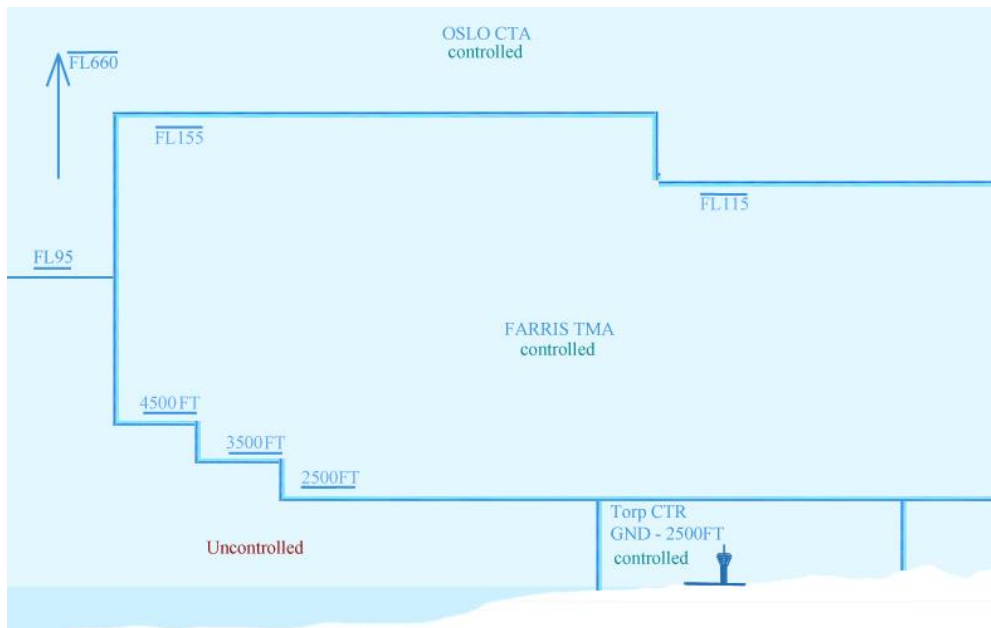
Kapittel 6. VFR i TMA

6.1 Klarering til å entre TMA

For VFR fly som skal fly langt, og ønsker nye høyder, kan TMA bli relevant. TMA står for Terminal Maneuvering Area og er sektoren mellom kontrollsoner og CTA, som står for Control Area og blir kontrollert av en ACC flygeleder. Approach er kjent som innflygningskontroll, samt ACC er kjent som områdekontroll.

Bildet nedenfor viser en 2D illustrasjon av hvordan Farris TMA er.

Anm.: Farris TMA dekker Torp (ENTO), Rygge (ENRY) og Geiteryggen (ENSN).



For at trafikk skal være en faktor for approach, må trafikken altså være innenfor området "Farris approach - controlled". Dersom fly er utenfor eller lavere er det enten kontrollert av en annen sektor eller operer i ukontrollert luft.

PILOT: *Farris approach, LNAGM over Tønsberg 1500ft, request to enter Farris TMA 3500ft or below.*

ATC: *LNAGM, Farris approach, cleared to enter Farris TMA 3500ft or below.*

PILOT: *Cleared to enter Farris TMA 3500ft or below.*

ATC: *Read-back correct. No reported traffic in the area, Torp QNH 1013.*

Anm.: Dersom flyet har standard squawk eller 7000 skal ny squawk gis til piloten i klareringen. Alle fly med intensjon om å entre kontrollert luftrom må ha aktiv squawk kode som skiller seg ut fra alle andre. Da kan flygelederen også gi radarkontakt. I seksjon 6.2 kan ikke flygeleder gi "radar service terminated" dersom han ikke har radarkontakt.

PILOT: *Farris approach, LNAGM over Tønsberg 1500ft, request to enter Farris TMA 3500ft or below.*

ATC: *LNAGM, Farris approach, cleared to enter Farris TMA 3500ft or below. Squawk 4250*

PILOT: *Cleared to enter Farris TMA 3500ft or below. Squawk 4250,*

ATC: *Read-back correct. No reported traffic in the area, Torp QNH 1013.*

6.2 Klarering til å forlate TMA

På lik linje som å entre, må VFR fly ha klarering til å forlate kontrollert luftrom. Dersom fly ønsker å forlate TMA for å fly i ukontrollert luftrom eller av andre grunner, er det viktig at Approach gir flyet en tillatelse.

PILOT: *Farris approach, LNAGM request to leave controlled airspace for the approach into Notodden.*

ATC: *LNAGM, cleared to leave controlled airspace for the approach into Notodden, radar service terminated and frequency change is approach. No reported traffic in uncontrolled airspace, on QNH 1013.*

PILOT: *Cleared to leave controlled airspace, no reported traffic and QNH 1013, LNAGM.*

Anm.: Dersom ENNO_I_TWR er på skal flyet få "contact Notodden information" istedenfor "frequency change approved".

Kapittel 7. Trafikkinformasjon

7.1 Generelt

Det finnes flere forskjellige måter å informere fly om annen trafikk. Trafikkinformasjon er svært ofte brukt mellom VFR fly i klasse C, D og G luftrom, samt mellom IFR og VFR dersom det skulle være nødvendig.

Trafikkinformasjon er når en flygeleder gir informasjon om annen flytrafikk i nærrområde. Å gi trafikkinformasjon er viktig for å sikre en bedre avvikling mellom VFR fly i kontrollert og ukontrollert luftrom, det gjør piloten observant på annen trafikk i nærrområde og flygelederen kan, i det flygerne har visuell kontakt med hverandre, overlate separasjonsansvaret til pilotene.

7.2 Trafikkinformasjon

Trafikkinformasjon i kontrollsonen er svært normalt, da den meste trafikken befinner seg innenfor et avgrenset geografisk område som ligger på om lag 10 nautiske mil i radius fra flyplassen. Trafikkinformasjon tildeles både IFR og VFR, men det finnes visse regler på hvem som har krav på radarseparasjon og hvem som vil kun bli tilbudt trafikkinformasjon. Tabellen nedenfor viser hvem som har rett til hva i hvilket luftrom:

Klasse	Type flygning	Separasjon etableres mellom	Form for tjeneste
A	IFR	Alle luftfartøy	Flygekontrolltjeneste
	VFR	VFR flygninger er ikke tillatt i klasse A.	
C	IFR	IFR fra IFR og VFR	Flygekontrolltjeneste
	VFR	VFR fra IFR	1. Flygekontrolltjeneste for atskillelse fra IFR trafikk. 2. Trafikkinformasjon mellom VFR fly (og etter anmodning, forslag til unnvikelsesmanøvre).
D	IFR	IFR from IFR	Flykontrolltjeneste samt trafikkinformasjon om VFR-trafikk (og etter anmodning, forslag til unnvikelsesmanøvre).
	VFR	Ingen	Flykontrolltjeneste samt trafikkinformasjon om VFR-trafikk (og etter anmodning, forslag til unnvikelsesmanøvre).
G	IFR	Ingen	Flygeinformasjonstjeneste
	VFR	Ingen	Flygeinformasjonstjeneste

I eksemplene nedenfor er Flesland, Gardermoen og Molde brukt som et eksempel.

- Flesland CTR er luftromsklasse C. her er det krav om radarseparasjon fra IFR til IFR, samt IFR til VFR. Trafikkinformasjon tildeles VFR til VFR, hvor unnavikelsesmanøvre kan benyttes om nødvendig.
- Gardermoen CTR er luftromsklasse D. her er det kun krav til radarseparasjon fra IFR fly IFR. Trafikkinformasjon tildeles IFR til VFR, samt VFR til VFR, hvor unnavikelsesmanøvre kan benyttes om nødvendig
- Molde TIA er luftromsklasse G* og tilhører kategorien G. Forskjellen på G* er at denne har krav om to-veis radiokommunikasjon med flygeinformasjonstjeneste (e.g. ENML_I_TWR). Luftrommet er ukontrollert og vedkommende som bemanner posisjonen har ikke radar og kan derfor ikke kreve radarseparasjon mellom fly. Det etableres derfor ikke separasjon mellom IFR til IFR og IFR til VFR. Alle fly vil motta trafikkinformasjon fra flygeinformasjonstjenesten/AFIS.

Trafikkinformasjon mellom VFR fly:

ATC: *LNAGM, traffic is a Cessna 172 leaving Tønsberg headed for base runway 18, 1300ft, report traffic in sight.*

PILOT: *Traffic in sight, LNAGM.*

ATC: *LNAGM, maintain visual separation with traffic*

Trafikkinformasjon mellom VFR fly hvor rapporteringspunkter kan ikke benyttes:

ATC: *LNAGM, traffic is a Cessna 172, eleven o'clock 5 miles at 1300ft, heading southwest, report traffic in sight.*

PILOT: *Traffic in sight, LNAGM.*

ATC: *LNAGM, maintain visual separation with traffic.*

Anm.: Dersom trafikken ikke kan bekrefte i sikte av aktuelle flyet, kan "maintain visual separation" ikke benyttes. Flygeleder skal da be pilot om å rapportere flyet i sikte, samt fortsette med trafikkinformasjon om nødvendig.

Trafikkinformasjon mellom VFR fly hvor bakerste fly skal følge fremste:

ATC: *LNAGM, traffic is a Cessna 172 turning final runway 18, report traffic in sight.*

PILOT: *Traffic in sight, LNAGM*

ATC: *LNAGM, behind traffic, join final runway 18, behind.*

Eller...

ATC: *LNAGM traffic to follow is a Cessna 172 on 2 miles final runway 18.*

PILOT: *Follow traffic to final runway 18, LNAGM.*

Trafikkinformasjon til VFR trafikk hvor IFR fly er på finale:

ATC: LNAGM, traffic is a Boeing 737 on seven miles final runway 18, 2300ft, report traffic in sight.

PILOT: Traffic in sight, LNAGM.

ATC: LNAGM, maintain visual separation with traffic.

Trafikkinformasjon til VFR fly som følger IFR fly på finale

ATC: LNAGM, traffic is a Boeing 737 on seven miles final runway 18, 2300ft, report traffic in sight.

PILOT: Traffic in sight, LNAGM.

ATC: Behind traffic, join final runway 18, behind. Caution wake turbulence.

PILOT: Join final runway 18, behind. Caution wake turbulence, LNAGM.

Eller...

ATC: LNAGM traffic to follow is a Boeing 737 on 5 miles final runway 18, caution wake turbulence.

PILOT: Follow traffic to final runway 18, LNAGM.

Anm.: LIGHT fly følger MEDIUM/HEAVY fly er *wake turbulence*. LIFT fly som følger LIGHT er ikke kategorisert som *wake turbulence*.