

# **ATS-instruks 15**

## **Luffartslys**

### **Indholdsfortegnelse**

- |  |  |
|--|--|
| <b>1. Bane- og indflyvningsbelysning</b> | <b>4. Stopbarrer</b>                           |
| <b>2. Stopvejsbelysning</b>              | <b>5. Hindringsbelysning</b>                   |
| <b>3. Rullevejsbelysning</b>             | <b>6. Overvågning af visuelle hjælpemidler</b> |

## 1. Bane- og indflyvningsbelysning

*Anm. 1: Banebelysning omfatter sådanne lys som kantlys, tærskellys, centerlinjelys, ventelinjelys, baneendelys, landingszonelys og lysbarrer (wing bars).*

*Anm. 2: Indflyvningsbelysning omfatter sådanne lys som almindelige indflyvningsbelysningssystemer, belysningssystemer for præcisionsindflyvning, systemer for visuel angivelse af glidelinje (VASIS/PAPI), lys til vejledning ved flyvning i trafikrunde, indflyvningslysfyr og lys til angivelse af baneretning.*

1.1 Mellem solnedgang og solopgang skal bane- og indflyvningsbelysning være tændt i henhold til følgende:

a) I forbindelse med landing:

Bane og indflyvningsbelysning skal tændes mindst 10 minutter før et luftfartøjs forventede ankomsttidspunkt og kan slukkes, når luftfartøjet er klar af manøvreområdet.

b) I forbindelse med start:

Indflyvningsbelysningen skal ikke tændes i forbindelse med start. Banebelysningen skal tændes før udkørsel påbegyndes og kan slukkes, når luftfartøjet ikke længere er i nærheden af flyvepladsen.

Dog skal bane- og indflyvningsbelysning til bane i brug for landing kunne tændes øjeblikkeligt i mindst 15 minutter efter luftfartøjets start af hensyn til luftfartøjets eventuelle tilbagevenden på grund af en opstået nødsituation.

1.2 De lys, der hører til et system for visuel angivelse af glidelinje (VASIS/PAPI) skal uanset sigtbarhedsforholdene være tændt såvel om dagen som om natten, når den bane, de benyttes til, anvendes.

1.3 Ud over som anført i pkt. 1.1 skal bane- og indflyvningsbelysningen tændes, når et luftfartøj anmoder herom eller hvis vejrforholdene gør det ønskeligt af hensyn til lufttrafikkens sikkerhed.

1.4 Efter anmodning fra luftfartøjschefen kan bane- og indflyvningsbelysning dog slukkes, såfremt dette ikke berører andre luftfartøjer i luften eller på trafikområdet.

## 2. Stopvejsbelysning

2.1 Stopvejsbelysning skal være tændt, når den tilhørende banebelysning er tændt.

## 3. Rullevejsbelysning

*Anm.: Rullevejsbelysning omfatter sådanne lys som kantlys, stopbarrer, centerlinjelys og lysbarrer.*

3.1 Rullevejsbelysning skal tændes på en sådan måde, at det pågældende luftfartøj får en kontinuerlig angivelse af køreretningen. Belysningen kan helt eller delvis slukkes, når luftfartøjet ikke længere har brug for lysene.

3.2 Belysning på baner, der anvendes som rulleveje, skal dæmpes til et sådant niveau, at forveksling med bane i brug undgås, og bør slukkes, når banen ikke anvendes.

3.3 Efter anmodning fra luftfartøjschefen kan rullevejsbelysning og skiltelys dog slukkes såfremt dette ikke berører andre luftfartøjer på trafikområdet.

## 4. Stopbarrer

4.1 Stopbarrer skal være tændt for at angive, at al trafik skal standse, og være slukket for at angive, at trafik må fortsætte.

4.1.1 Stopbarrer erstatter ikke mundtlige tilladelser, og et luftfartøj må ikke gives instruktion til at krydse en tændt stopbarre.

## 5. Hindringsbelysning

*Anm.: Hindringsbelysning omfatter de lys, der angiver hindringer og uanvendelighed, samt advarselssfy.*

5.1 Hindringslys, hvis styring er placeret i en ATS-enhed, skal være tændt i hele flyvepladsens åbningstid.

5.2 Lys, der angiver uanvendelighed, skal være tændt i hele flyvepladsens åbningstid.

5.3 Luftfartøjer, der parkeres på eller i nærheden af manøvreområdet med slukkede positionslys, skal på flyvepladser, hvor flyvning i mør-

keperioden forekommer, markeres med røde lys i perioden fra solnedgang til solopgang.

## **6. Overvågning af visuelle hjælpemidler**

6.1 Når automatisk overvågningsudstyr forefindes, skal dette benyttes til at afgøre, om belysningen er i orden og fungerer i overensstemmelse med det valgte.

6.2 I mangel af et automatisk overvågnings-system eller som supplement til dette skal visuel observation af lysene, og informationer fra andre kilder, for eksempel inspektion eller rapporter fra luftfartøjer, benyttes til at afgøre, om de visuelle hjælpemidler er brugbare.

6.3 Såfremt der modtages oplysninger, der tyder på fejl ved belysningen, skal der tages forholdsregler, således at sikkerheden for de berørte luftfartøjer og køretøjer ikke forringes, og derefter foranlediges fejlen rettet.