

BL 5-65

Bestemmelser VFR-flyvning med helikopter, der ikke opereres i henhold til bestemmelser for erhvervs-mæssig lufttransport

Udgave 1, 22. december 2010

Indholdsfortegnelse:

1. Referencedokumenter
2. Definitioner
3. Anvendelsesområde
4. Generelt
5. Forberedelse af flyvning
6. Operationelle bestemmelser
7. Flyvebesætningsmedlemmer
8. Krav til helikoptere
9. Tankning
10. Vedligeholdelse af helikoptere
11. Certifikatkrav
12. Flyvebesætningens størrelse
13. Passager- og godsbefordring
14. Dispensation
15. Straf
16. Ikrafttræden

Bilag 2: Bestemmelser fra andre gældende BL'er, som der er henvist til i BL 5-65.

Bilag 1: Bestemmelser om passager- og godsbefordring, jf. afsnit 13 i BL 5-65.

I medfør af § 82 i lov om luftfart, jf. lovbe- kendtgørelse nr. 731 af 21. juni 2007, fast- sætter Trafikstyrelsen herved efter bemyn- digelse fra Transportministeriet, jf. bekendt- gørelse nr. 110 af 3. februar 2009 om Sta- tens Luftfartsvæsens opgaver og beføjelser, om kundgørelse af de af luftfartsvæsenet fastsatte forskrifter og om klageadgang, følgende:

1. Referencedokumenter

1.1 ICAO Annex 6, Part III, Section III, International General Aviation - Helicopters, seneste udgave.

1.2 BL 1-1, Bestemmelser om vedlige- holdelse af luftfartøjer, seneste udgave.

1.3 BL 1-10, Bestemmelser om nødra- diopejlsender (ELT), seneste udgave.

1.4 BL 1-12, Bestemmelser om luftdyg- tighedsbevis og flyvetilladelse samt luftdyg- tighedskrav, generelt, seneste udgave.

1.5 BL 3-31, Bestemmelser om selv- valg af helikopterflyvepladser, seneste ud- gave.

1.6 BL 5-40, Bestemmelser om medde- lelsespligt med hensyn til flyvehavarier og flyvehændelser, seneste udgave.

1.7 BL 6-9, Bestemmelser om indførel- se af JAR-FCL (pilotcertifikater, flyvemaski- ne og helikopter), seneste udgave.

1.8 BL 7-1, Bestemmelser om lufttra- fikregler, seneste udgave.

1.9 BL 7-15, Bestemmelser om perio- der for VFR-flyvning, seneste udgave.

1.10 BL 8-10, Bestemmelser om obliga- torisk indberetning af flyvesikkerhedsmæs- sige begivenheder, seneste udgave.

1.11 BL 9-1, Bestemmelser om fald- skærmsspring, seneste udgave.

1.12 Aeronautical Information Publicati- on (AIP), Danmark, Færøerne og Grønland, seneste udgaver.

1.13 Det dokument, der er nævnt i pkt. 1.1, kan købes ved henvendelse til

ICAO Headquarters
Attn.: Document Sales Unit
999 University Street
Montréal, Quebec, Canada
H3C 5H7
Tel.: +1 514 954 8022
Fax: +1 514 954 6769
Sitatex: YULADYA
E-mail: sales_unit@icao.int
Web: www.icao.int

Dokumentet findes endvidere på Trafiksty- relsens hjemmeside www.trafikstyrelsen.dk.

1.14 De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.2 - pkt. 1.11, findes på Retsinformations hjemmeside www.retsinformation.dk og på på Trafikstyrelsens hjemmeside www.trafikstyrelsen.dk. Dokumenterne kan derudover fås ved henvendelse til

Trafikstyrelsen
Servicecentret
Ellebjergvej 50
2450 København SV
Tel.: 3618 6000
Fax: 3618 6022
E-mail: dcaa@slv.dk

2. Definitioner

Datalink kommunikation (Data link commu- nications):

En kommunikationsform til udveksling af digitale informationer/meldinger via data- link.

Flyvetid - helikopter (Flight time - helicop- ter):

Den samlede tid fra det øjeblik, en helikop- ter starter motoren(erne), indtil moto- ren(erne) er slukket, og rotorbladene standset efter landing.

Luftfartøjschef (Pilot-in-command):

Den pilot, der er udpeget af operatøren eller ved privatflyvning af luftfartøjets ejer til at have kommandoen over flyvningen, og som er pålagt ansvaret for flyvningens sikre gen- nemførelse.

Meteorologiske oplysninger (Meteorological information):

Meteorologiske meldinger, analyser, udsigter og enhver anden beskrivelse, der vedrører eksisterende eller forventede meteorologiske forhold.

Nødradiopejlsender - ELT (Emergency Locator Transmitter - ELT):

Se BL 1-10 Bestemmelser om nødradiopejlsender (ELT), seneste udgave.

Performanceklasse 1, 2 og 3 operationer:

Performanceklasse 1 operationer er operationer, der i tilfælde af en fejl på den kritiske motor muliggør, at helikopteren er i stand til at lande inden for distancen, der er til rådighed for en afbrudt start, eller til at fortsætte flyvningen sikkert til et passende landingsområde, afhængig af hvornår fejlen indtræffer.

Performanceklasse 2 operationer er operationer, hvor der i tilfælde af en fejl på den kritiske motor, er performance til rådighed, der muliggør, at helikopteren kan fortsætte flyvningen sikkert, bortset fra hvis fejlen opstår under startmanøvren eller sent i landingsmanøvren, i hvilke tilfælde en tvungen landing kan være nødvendig.

Performanceklasse 3 operationer er operationer, hvor en motorfejl på ethvert tidspunkt under en flyvning, kan gøre en tvungen landing nødvendig for en flermotoret helikopter, men vil gøre det nødvendigt for en enmotoret helikopter.

QNH:

Det atmosfæriske tryk reduceret til middelvandstanden i overensstemmelse med standardatmosfæren.

Sigtbarhed (Visibility - VIS):

Den sigtbarhed til luftfartsmæssig brug, der efter a. eller b. er størst:

- a. Den største afstand, i hvilken en sort genstand af passende dimensioner placeret tæt på jordoverfladen kan ses og genkendes mod en lys baggrund.
- b. Den største afstand, i hvilken lys på omkring 1000 candela kan ses og identificeres mod en uoplyst baggrund.

Anm.1: Med en given udslukningskoefficient (udtryk for, hvornår lyset ikke mere kan observeres af det menneskelige øje) har de to afstande forskellige værdier målt i luft. Den afstand, der er nævnt under b., varierer i takt med baggrundsbelysningen. Den afstand, der er nævnt under a., er repræsenteret ved meteorologisk optisk rækkevidde (MOR).

Anm. 2: Definitionen omfatter observationer af sigtbarhed i lokale rutine- og specielle rapporter, observationer af fremherskende og minimum sigtbarhed rapporteret i METAR og SPECI samt observationer af sigtbarhed ved jorden.

Sigtbarhed ved jorden (Ground visibility):

Sigtbarheden på en flyveplads, angivet af en godkendt vejrobservator eller af automatiske systemer.

Skydækkeshøjde (Ceiling):

Højden over jorden eller vandet af underkanten af det laveste skytag under 6000 m (20.000 FT), der dækker mere end halvdelen af himlen.

Speciel VFR-flyvning (Special VFR flight):

En VFR-flyvning, som har fået klarering af en flyvekontrolenhed til at flyve i en kontrolzone under vejrforhold, der er dårligere end de visuelle vejrforhold (VMC).

Vertikal sigtbarhed (Vertical visibility):

Den vertikale afstand udtrykt i længdeenheder, i hvilken det afhængigt af atmosfæriske forhold er muligt om dagen at identificere iøjnefaldende, ubelyste genstande og om natten at identificere iøjnefaldende, belyste genstande.

Anm.: Vertikal sigtbarhed angives kun, når himlen er skjult af tåge, nedbør m.v., og det derfor er umuligt at identificere og afgive oplysninger om skyer.

VFR-venteprocedure (Holding procedure):

En forudbestemt manøvre, som holder luftfartøjet inden for et angivet luftrum, mens det venter på videre klarering.

Visuelle vejrforhold (Visual meteorological conditions - VMC):

Vejrforhold udtrykt i værdier for sigtbarhed, afstand fra skyer og skydækkeshøjde, der er lig med eller større end fastsatte minima.

3. Anvendelsesområde

3.1 Denne BL fastsætter bestemmelser for VFR-dag flyvning med helikopter, der ikke opereres i henhold til bestemmelser for erhvervsmæssig lufttransport, og gælder for privatflyvning, herunder firmaflyvning, anden erhvervsmæssig luftfart, og skoleflyvning.

3.1.1 Denne BL fastsætter endvidere bestemmelser for VFR-flyvning med helikopter uden for de daglige perioder for VFR-flyvning, i det følgende kaldet VFR-natflyvning.

3.2 Denne BL gælder for luftfart inden for dansk område samt for danske luftfartøjer.

3.2.1 Et luftfartøj betragtes som dansk, når det er dansk registreret eller opereres i henhold til en dansk driftstilladelse, jf. luftfartslovens § 4, stk. 2.

3.2.2 Ved luftfart over fremmed stats territorium skal bestemmelserne i denne BL følges med de skærpede afvigelser, som måtte være fastsat for VFR-flyvning af den pågældende stat.

4. Generelt

4.1 Luftfartøjschefen er ansvarlig for, at bestemmelserne i denne BL overholdes, jf. dog afsnit 10, pkt. 13.2 og pkt. 13.5.

4.2 Luftfartøjschefen er ansvarlig for sikkerheden for alle personer og last ombord efter dørene er lukket. Luftfartøjschefen er tillige ansvarlig for sikker anvendelse af helikopteren fra det tidspunkt, hvor helikopteren er klar til at bevæge sig med den hensigt til at flyve, indtil den er standset efter endt flyvning, og motoren(e), og rotorbladene er standset.

Anm. 1: I tilfælde af en flyvesikkerhedsmæssig begivenhed, jf. BL 8-10, dvs. enhver driftsforstyrrelse, fejl, mangel eller andet irregulært forhold, som har eller kan have påvirket flyvesikkerheden, og som ikke har medført et flyvehavari eller en flyvehændelse, jf. luftfartslovens § 135 og BL 5-40, skal luftfartøjschefen i henhold til BL

8-10 inden 72 timer meddele dette til Trafikstyrelsen ved brug af en "Flight Safety Report" for privat flyvning.

Anm. 2: I tilfælde af et flyvehavari eller en flyvehændelse, jf. BL 5-40, dvs. bl.a. begivenheder, hvor der i forbindelse med anvendelsen af luftfartøjet opstår alvorlig personskade, dødsfald, større skade på luftfartøjets struktur, eller luftfartøjet savnes, eller begivenheder, som har indflydelse på eller kan få indflydelse på sikkerheden, er luftfartøjschefen ansvarlig for, at meddele begivenheden til Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane snarest i henhold til BL 5-40.

4.3 Rotorbladene på en helikopter må ikke sættes i rotation eller være i rotation med henblik til at flyve, medmindre der er en kvalificeret pilot ved styreorganerne.

Anm.: I forbindelse med vedligeholdelse kan rotorbladene på en helikopter sættes i rotation af en person der er indehaver af et EU Part 66 AML i kategorien B1.3 eller B1.4 med type rating på typen og autoriseret i vedligeholdelses organisation hertil i henhold til gældende procedure, jf. Part 145.A.35 og M.A.607.

5. Forberedelse af flyvning

5.1 Før flyvning påbegyndes, skal luftfartøjschefen sikre sig, at landingsområdet samt de faciliteter på land og/eller vand, der er nødvendige for sikker gennemførelse af flyvningen, inklusive radio- og navigationsmidler, er tilgængelige og tilstrækkelige.

5.2 Luftfartøjschefen skal sikre sig, at besætningsmedlemmer og passagerer informeres om placering og brug af

- a. sikkerhedsbælter samt eventuelle skulderseler,
- b. redningsveste,
- c. nødudstyr og nødudgange,
- d. håndbagage og elektroniske apparater, herunder mobiltelefoner,
- e. iltudstyr,

- f. instruktioner vedrørende sikkerhed ombord,
- g. et forsæde. Hvis der transporteres en passager i sædet, skal passageren forud for flyvningen orienteres om, at det under flyvning ikke er tilladt at berøre helikopterens instrumenter og styreorganer, samt instrueres i at åbne en eventuel dør ud for det pågældende førersæde, samt
- h. information om eftersøgning og redning (Search and Rescue) for de områder, der skal flyves, hvis det er offentliggjort i den pågældende AIP.

5.3 Før flyvning påbegyndes, skal luftfartøjschefen sikre sig,

- a. at installerede instrumenter og udstyr i helikopteren opfylder kravene for den påtænkte flyvning,

Anm.: BL 1-12 indeholder krav og specifikationer for installation af instrumenter og udstyr.

- b. at vægt og balance er inden for de tilladte grænser, som fremgår af helikopterens håndbog, og at last er anbragt og sikret således, at helikopteren ikke udsættes for fare under flyvningen,
- c. at helikopterens rotorblade og kontrolflader er fri for rim, sne og is,
- d. at der under hensyntagen til den vind og de øvrige meteorologiske forhold, som kan forventes at forekomme under flyvning i de højder, i hvilke flyvningen agtes udført, ud over brændstof til flyvning til bestemmelses-stedet medføres brændstof til flyvning i mindst 20 minutter ved normal marchfart og dertil 10% af planlagt flyvetid.

5.4 Luftfartøjschefen skal, inden flyvning påbegyndes, have gjort sig bekendt med alle tilgængelige meteorologiske oplysninger, som er nødvendige for den planlagte flyvning. Forberedelse af en flyvning skal mindst omfatte

- a. gennemgang af aktuelle vejrrapporter samt vejrudsigter og
- b. planlægning af en alternativ fremgangsmåde, hvis flyvningen på grund af vejrforholdene ikke kan gennemføres som planlagt.

Anm.: For hver flyvning bør der udarbejdes en driftsflyveplan, som dokumenterer, at flyvningen kan gennemføres som planlagt, og som mindst bør indeholde følgende oplysninger:

- *Luftfartøjets registrering.*
- *Luftfartøjstype.*
- *Dato for flyvningen.*
- *Navn(e) på flyvebesætningsmedlem(mer).*
- *Startflyveplads og destinationsflyveplads.*
- *Starttidspunkt.*
- *Brændstofberegning.*
- *Rute- og ruteafsnit med checkpunkter, beholdne kurser og distancer til destinationen.*
- *Minimum flyvehøjde og planlagt flyvehøjde.*
- *Planlagt marchhastighed og planlagt flyvetid mellem checkpunkter.*

5.5 VFR-natflyvning

5.5.1 Flyvning må kun påbegyndes, når de vejrrapporter og -udsigter, der foreligger til brug for luftfarten, viser, at der langs den planlagte flyvevej, herunder på destinations-flyvepladsen og mindst en alternativ flyve-plads, vil være en sigtbarhed ved jorden på mindst 8 km, og der ikke vil være skyer under 450 m (1.500 FT) over jorden eller vandet.

5.5.2 Lokal VFR-natflyvning, hvorunder start og landing foregår på samme flyveplads, og hvor hele flyvningen foregår med flyve-pladsen inden for synsvidde, må dog påbegyndes, når sigtbarheden ved jorden er mindst 8 km, og der ikke er skyer under 300 m (1.000 FT).

5.5.3 Ved påbegyndelse af en flyvning, som ikke er en lokal VFR-natflyvning, skal der under hensyntagen til den vind og de øvrige meteorologiske forhold, som kan forventes at forekomme under flyvning i de

højder, i hvilke flyvningen agtes udført, udover brændstof til bestemmelsesstedet medføres brændstof til flyvning i mindst 45 minutter ved normalt marchfart.

5.5.4 VFR-natflyvning med helikopter på Færøerne eller i Grønland må ikke udføres, medmindre der foreligger tilladelse fra Statens Luftartsvæsen.

6. Operationelle bestemmelser

6.1 Luftfartøjschefen er ansvarlig for, at de til enhver tid gældende checklister anvendes.

Anm.: Ifølge BL 7-1 og relevant AIP ENR 1.2 må VFR-flyvning inden for dansk område normalt kun finde sted under FL 200, medmindre der foreligger tilladelse fra Trafikstyrelsen. Vedrørende VFR-flyvning henvises i øvrigt til bestemmelserne i BL 7-1, samt skema 5-1. Disse bestemmelser fra p.t. gældende BL 7-1, 13. udgave af 2. november 2009 er gengivet i bilag 2 til denne BL.

6.2 For flyvning ind i visse kontrolzoner og trafikinformationszoner, hvor der er etableret VFR-venteprocedure (holding procedures), rapportpunkter og ruter, skal disse anvendes, hvis påkrævet.

6.3 For flyvepladser, for hvilke der er fastsat State Minima, må indflyvning og start ikke påbegyndes, medmindre de opgivne værdier for skydækkehøjde og sigtbarhed tillige er lig med eller større end de State Minima, der er fastsat for den pågældende flyveplads.

6.4 Når helikopteren opereres under forhold og på steder, hvor der er rapporteret overisning, eller hvor overisning kan forventes, skal helikopteren være godkendt til flyvning under disse forhold.

6.5 Hvis der opstår en nødsituation under flyvning, skal luftfartøjschefen sikre sig, at alle personer om bord instrueres i de nødprocedurer og tiltag, som situationen kræver.

6.6 Vejr- og flyveforhold, der medfører en sikkerhedsrisiko

6.6.1 Hvis der under flyvning konstateres vejrforhold, der kan have betydning for andre luftfartøjers sikkerhed, eller der konstateres andre flyveforhold, der medfører en sikkerhedsrisiko, skal dette snarest muligt rapporteres til lufttrafiktjenesten.

6.6.2 Sådanne rapporteringer skal indeholde alle oplysninger, som kan være af betydning for andre luftfartøjers sikkerhed.

6.7 VFR-natflyvning

6.7.1 Luftfartøjschefen skal sikre sig, at der som start- og landingssted kun anvendes flyvepladser, der af vedkommende luftfartsmyndighed er godkendt til beflyvning om natten, eller selvvalgte flyvepladser, jf. BL 3-31, der er udstyret som angivet i BL 3-8.

6.7.2 Flyvning må kun udføres med en flyvesigtbarhed på 8 km og med jordsigt. Afstande fra skyer skal mindst være de afstande, som er krævet i Tabel 5-1 i BL 7-1.

Anm.: Tabellen fra p.t. gældende BL 7-1, 13. udgave af 2. november 2009 er gengivet i bilag 2 til denne BL.

6.7.3 VFR-Natflyvning må ikke uden tilladelse fra Trafikstyrelsen udføres i højder over 900 m (3.000 FT) MSL, medmindre

- a. helikopteren er udstyret med en SSR-transponder, jf. BL 1-12,
- b. flyveplan er afgivet for den pågældende flyvning, samt
- c. to-vejs radioforbindelse er etableret med pågældende lufttrafiktjeneste-enhed.

7. Flyvebesætningsmedlemmer

7.1 Luftfartøjschefen er ansvarlig for, at en flyvning

- a. ikke påbegyndes, hvis et flyvebesætningsmedlem er ude af stand til at udføre sine pligter på grund af skade, sygdom, træthed eller påvirkning af spiritus, opstemmende eller bedøvende midler, jf. luftfartslovens § 50, og
- b. ikke fortsætter forbi den nærmeste sikre landingsplads, hvis besætningsmedlemmers evne til at udføre sine funktioner er væsentlig nedsat på grund af træthed, sygdom eller andre årsager.

7.2 Under start og landing skal hvert flyvebesætningsmedlem, der indgår i den minimumsbesætning, som fremgår af flyvehåndbogen, bemane den plads, der er afsat for den pågældende i helikopteren.

7.3 Flyvebesætningsmedlemmer, der indgår i den minimumsbesætning, som fremgår af bestemmelserne i flyvehåndbogen, skal under flyvning forblive på deres pladser. Dog kan én af pladserne være ubemandet for kortere perioder, når det er nødvendigt af hensyn til fysikkerheden eller fysiologiske behov.

7.4 Når flyvebesætningsmedlemmerne er på deres pladser, skal de være fastspændt med sikkerhedsbælte, inklusive skulderseler.

8. Krav til helikoptere

8.1 Helikopteren skal opereres inden for de begrænsninger, der fremgår af flyvehåndbogen.

8.2 Luftfartøjschefen skal sikre sig, at helikopteren har tilstrækkelig ydeevne til den planlagte flyvning.

8.2.1 Helikoptere, der opererer i henhold til Performanceklasse 1 og Performanceklasse 2, skal være certificerede i Kategori A.

8.2.2 Helikoptere, der opererer i henhold til Performanceklasse 3, skal være certificerede i Kategori A eller Kategori B.

8.2.3 Helikoptere, der anvendes til start- og landingspladser i tæt bebyggede områ-

der uden egnede sikkerhedslandingsområder, skal operere i henhold til Performanceklasse 1.

8.2.4 Helikoptere, der anvendes til start- og landingspladser, som er anlagt 3 m eller mere over det omkringliggende terræn, skal operere i henhold til Performanceklasse 1.

8.2.5 Helikoptere, der anvender offshore helidæks til start- og landingsplads, skal mindst operere i henhold til Performanceklasse 2.

8.2.6 Helikoptere, der anvender start- og landingspladser i tæt bebyggede områder med egnede sikkerhedslandingsområder, skal mindst operere i henhold til Performanceklasse 2 eller Performanceklasse 3.

8.2.7 Helikoptere, der anvendes til start og landing uden for tæt bebyggede områder, hvor der findes egnede sikkerhedslandingsområder, skal mindst operere i henhold til Performanceklasse 3.

Anm.: Flyvninger til og fra ikke godkendte pladser skal foregå i henhold til BL 3-31, Selvvalg af helikopterflyvepladser. Ikke godkendte landingspladser i tæt bebyggede områder må kun anvendes, når der foreligger tilladelse fra Trafikstyrelsen, jf. BL 7-1. Dette gælder dog ikke for godkendt erhvervsmæssig luftfart.

8.3 Udstyr ombord

8.3.1 Helikoptere skal på samtlige flyvninger være udstyret i henhold til BL 1-12.

8.3.2 Helikoptere, som anvendes til VFR-dagflyvning, skal være udstyret i henhold til BL 1-12.

8.3.3 Helikoptere, som anvendes til VFR-dagflyvning, og hvor der er krav om to piloter, skal være udstyret i henhold til BL 1-12.

8.3.4 Helikoptere som anvendes til VFR-natflyvning skal være udstyret i henhold til BL 1-12.

8.3.5 Helikoptere, som anvendes til VFR-natflyvning, og hvor der er krav om to pilo-

ter, skal være udstyret i henhold til BL 1-12.

8.4 Øvrigt udstyr og dokumentation, som skal være ombord

Følgende udstyr og dokumentation skal være ombord:

- a. En flyvehåndbog og andre dokumenter, der indeholder data, som er nødvendige, for at bestemmelserne i pkt. 8.1 og 8.2 kan overholdes, samt eventuelle andre oplysninger, der er nødvendige, for at helikopteren kan betjenes forskriftsmæssigt og sikkert,
- b. opdaterede navigationskort og navigationsinformationer, der er relevante for flyvningen,
- c. det nød- og redningsudstyr, der er offentliggjort i den relevant AIP, samt BL 1-12,
- d. procedure for det tilfælde, at helikopteren bliver interceptet, samt liste over de visuelle signaler, der bruges under interception,
- e. overlevelseshjælp og nødudstyr, hvis det er offentliggjort i den pågældende AIP, og
- f. en godkendt automatisk nødradiopejlsender - ELT(A), hvis det er offentliggjort i den pågældende AIP.

Anm.: BL 1-10 indeholder krav og specifikationer for installation af en godkendt ELT.

8.5 Navigationsudstyr

Hvis det er påkrævet i henhold til AIP ENR 1.4, skal helikoptere være udstyret med navigationsudstyr, som er nødvendigt for at gennemføre VFR flyvning med visuelt landkendning. Hvis der kræves mere end et sæt navigationsudstyr, skal de virke uafhængig af hinanden, jf. tillige pkt. 8.3.3 og pkt. 8.3.5.

Anm.: Helikoptere, der opereres uden landkendning, skal endvidere være udstyret

med en kunstig horisont og en kursgyro i henhold til BL 1-12.

8.6 Radiokommunikationsudstyr

8.6.1 Hvis det er påkrævet i henhold til AIP ENR 1.4, skal helikopteren være udstyret med radiokommunikationsudstyr, jf. BL 1-12, der gør det muligt at holde to-vejs radioforbindelse med lufttrafiktjenesten. Hvis der kræves mere end et sæt kommunikationsudstyr, skal de virke uafhængig af hinanden.

8.6.2 Al radiokommunikation skal foregå ved brug af hovedtelefon med bøjlemikrofon eller tilsvarende.

Anm.: Helikoptere, der opereres uden landkendning, skal endvidere være udstyret med det radioudstyr, der efter BL 1-12 er påkrævet ved IFR-flyvning.

8.7 Transponder

Helikoptere, der opererer inden for luft- rumsklasse A, B eller C, skal være udstyret med en SSR-transponder, jf. BL 1-12.

Anm.: BL 7-1 indeholder krav om lufttrafiktjenestelufttrum.

8.8 Flight Recorders

8.8.1 *Flight Data Recorder (FDR) og Cockpit Voice Recorder (CVR).*

Helikoptere skal være udstyret med flight data recorder og cockpit voice recorder i overensstemmelse med kravene i ICAO Annex 6, Part III, Section III, Kapitel 4.7, Flight recorders, seneste udgave.

8.8.2 *Data link kommunikation*

Helikoptere, som er omfattet af kravene i ICAO Annex 6, Part III, Section III, Kapitel 4.7.1.5, skal optage al data kommunikation til og fra helikopteren på en flight recorder.

8.9 Helikoptere, der flyver over vand

8.9.1 Helikoptere, der flyver over et åbent vandområde, skal være udstyret i henhold til følgende:

- a. Helikoptere, der opererer i henhold til Performanceklasse 1 og Performanceklasse 2, og som udfører flyvninger mere end 10 minutters afstand fra land, skal være udstyret i henhold til BL 1-12.
- b. Helikoptere, der opererer i henhold til Performanceklasse 3, og som flyver over vand uden for autorotationsafstand fra land, skal være udstyret i henhold til BL 1-12.

8.9.2 Helikoptere, der opereres efter pkt. 8.9.1, skal endvidere være udstyret i henhold til BL 1-12.

8.9.3 Under anden erhvervsmæssig flyvning over vand i henhold til pkt. 8.9.1, hvor vandtemperatur er under +10°C, skal samtlige ombordværende bære godkendte redningsdragter.

8.10 VFR-Natflyvning

Helikoptere, der opererer uden for de daglige perioder, skal i henhold til flyvehåndbogen være godkendt hertil eller godkendt til IFR-flyvning. Helikoptere skal mindst være udstyret i henhold til BL 1-12.

Anm.: BL 7-1 indeholder bestemmelser om lanterneføring. Bestemmelserne i pt. gældende BL 7-1, 13. udgave af 2. november 2009, er gengivet i bilag 2 til denne BL.

9. Tankning

Medmindre der foreligger tilladelse fra Trafikstyrelsen, jf. BL 3-6, må påfyldning af brændstof med motoren(e) eller rotorbladene i gang ikke foretages.

10. Vedligeholdelse af helikoptere

Ejer/bruger skal sikre, at helikopteren er luftdygtig, at det nødvendige operative udstyr og nødvendigt nødudstyr er funktionsdygtigt, samt at vedligeholdelse bliver udført efter bestemmelserne i BL 1-1.

11. Certifikatkrav

11.1 Generelt

Luftfartøjschefen skal sikre sig, at flyvebesætningen har og medbringer gyldige certifikater.

11.2 Passagerflyvning

Hvis passagerer medføres, skal luftfartøjschefen have udført mindst 3 starter og 3 landinger på den pågældende klasse eller type inden for de forudgående 90 dage.

11.3 VFR-natflyvning

Medmindre flyvebesætningsmedlemmerne er indehavere af et gyldigt instrumentbevis, skal certifikatindehaveren ved VFR-natflyvning kunne dokumentere, at vedkommende opfylder betingelserne i BL 6-9, jf. JAR-FCL (night qualification). Hvis passagerer skal medføres under VFR-natflyvning, skal én af de starter henholdsvis landinger, der er nævnt i pkt. 11.2, være udført om natten.

12. Flyvebesætningens størrelse

Flyvebesætningen må ikke være mindre i antal end det, der er foreskrevet i flyvehåndbogen eller andet dokument, der er knyttet til luftdygtighedsbeviset.

13. Passager- og godsbefordring

13.1 I det omfang, der udføres personbefordring samt befordring af gods, bagage, dog undtaget håndbagage, og ballast, i det følgende kaldet gods, med danske luftfartøjer, skal dette ske i overensstemmelse

bestemmelserne i pkt. 13.2 - 13.5 og bilag 1 til denne BL.

13.2 Helikopterens ejer/bruger skal sikre, at helikopteren er indrettet og forsynet med udstyr og instruktioner i overensstemmelse med bilag 1 til denne BL.

13.3 Luftfartøjschefen skal sikre, at det aktuelle antal personer ombord ikke overstiger, hvad der er bestemt i bilag 1 til denne BL, samt at anvendelsen af sikkerhedsbælter, rygning og passagerernes indtagelse af alkoholholdige drikkevarer under flyvningen sker i overensstemmelse med bilag 1 til denne BL.

13.4 Luftfartøjschefen skal sikre, at gods anbringes og surres således, at det ikke ved forskydning kan ændre helikopterens tyngdepunkt eller forårsage skade på passagerer eller dele af helikopteren.

13.5 Helikopterens ejer og/eller bruger skal sikre, at der for helikopter med en maksimalt tilladt startmasse (MTOM) på over 3.175 kg findes instruktion for anbringelse af gods i lastrum og i passagerkabine. Instruktionen skal være i overensstemmelse med Aircraft Flight Manual (AFM), Cargo Manual, Supplemental Type Certificates (STC) eller tilsvarende godkendt forskrift. Af instruktionen skal det fremgå, at bestemmelser om maksimal vægt og maksimal gulvbelastning skal overholdes, og det skal angives, hvilke typer net og surringsanordninger, der skal anvendes. Brudstyr-

ken for de faste og de løse dele, der indgår i det udstyr, som bruges til surring af gods, såsom beslag, kroge, liner, net og lignende, skal fremgå af instruktionen.

14. Dispensation

Trafikstyrelsen kan i særlige tilfælde dispensere fra bestemmelserne i denne BL, når det skønnes foreneligt med de hensyn, der ligger til grund for de pågældende bestemmelser.

15. Straf

15.1 Overtrædelse af bestemmelserne i afsnit 5 - 13 straffes i medfør af luftfartslovens § 149, stk. 8, med bøde eller fængsel indtil 2 år.

15.2 For overtrædelser begået af selskaber mv. (juridiske personer) kan der pålægges strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel, jf. luftfartslovens § 149, stk. 14.

16. Ikrafttræden

Denne BL træder i kraft den 1. februar 2011.

Trafikstyrelsen, den 22. december 2011

Keld Ludvigsen

/ Per Veingberg

Bestemmelser om passager- og godsbefordring, jf. BL 5-65, afsnit 13

1. Antal personer ombord

1.1 Antallet af personer ombord på et helikopter under flyvning må ikke overstige det antal, som Statens Luftfartsvæsen har godkendt den pågældende helikopter til, og må endvidere ikke overstige antallet af sidde- og liggepladser, som er forsynet med sikkerhedsbælte.

1.1.1 Børn, som befordres i overensstemmelse med dette afsnit, skal ikke medregnes i antallet af personer under pkt. 1.1.

1.1.1.1 Børn under 2 år bør befordres i hertil indrettet liggekurv/sæde, der er forsvarligt fastspændt og forsynet med anordning til barnets fastholdelse.

1.1.1.2 Et barn under 2 år kan dog anbringes på skødet af en voksen person under forudsætning af, at det pågældende sikkerhedsbælte kun anbringes omkring den voksne person, og denne holder barnet fast.

1.1.2 Ved befordring af faldskærmsudspringere kan antallet af personer ombord på helikopteren overstige antallet af sidde- og liggepladser, som er forsynet med sikkerhedsbælte.

Anm.: For øvrige bestemmelser for faldskærmsudspring henvises til BL 9-1.

1.2 Ved transport af passagerer med helikopter med en maksimal startmasse på 10 tons eller derover eller med 20 eller flere passagersæder må antallet af bevægelseshæmmede personer ikke være højere end

- a. 2 x antallet af nødudgange af type A, type I eller type II i gulvhøjde eller
- b. det totale antal nødudgange.

2. Sikkerhedsbælter

2.1 Bortset fra børn under 2 år, jf. pkt. 1.1.1, og faldskærmsudspringere, jf. pkt. 1.1.2, skal alle personer ombord være fastspændt med sikkerhedsbælte under start og landing og i øvrigt, når luftfartøjschefen beordrer dette. Hvis skulderseler er installeret i helikopteren, skal disse anvendes i samme omfang som sikkerhedsbælter.

2.1.1 Besætningsmedlemmer kan undlade at benytte sikkerhedsbælter, når dette er nødvendigt for udførelse af opgaver, der har betydning for sikkerheden.

2.1.2 Hvis besætningen kun består af luftfartøjschefen, skal passagererne være fastspændt med sikkerhedsbælter under hele flyvningen.

3. Befordring af passagerer i cockpit/pilotsæde

3.1 Hvis helikopterens besætning kun består af én pilot, er det tilladt at benytte det ubemandede pilotsæde til befordring af en passager. For sådan anvendelse gælder følgende vilkår:

- a. Passageren må ikke være bevægelseshæmmet eller psykisk handicappet.
- b. Barn må ikke medføres på skødet af denne passager.
- c. Passageren skal under hele flyvningen være fastspændt med sikkerhedsbælte.
- d. Passageren skal være behørigt instrueret af luftfartøjschefen om vilkårene for ophold i pilotsæde.

Anm.: Instruktionerne skal have til formål at sørge for sikkerhed og orden i cockpittet.

4. Sikkerhedsinstruktion

4.1 Luftfartøjschefen skal sikre, at alle ombordværende har modtaget instruktion i de for en nødsituation nødvendige handlinger, herunder bl.a., at besætningsmedlemmer og passagerer gennem mundtlig instruktion eller andet er gjort bekendt med placering og brug af følgende:

- a. Sikkerhedsbælter, og i fornødent omfang,
- b. nødudgange,
- c. redningsveste,
- d. iltanlæg,
- e. andet nødudstyr til rådighed til individuel brug, inklusive passagerens "emergency briefing cards", samt
- f. håndbagage og elektroniske apparater, herunder mobiltelefoner.

4.2 Luftfartøjschefen skal sikre, at alle ombordværende er bekendt med placering og generel brug af væsentligt ombordværende nødudstyr til kollektiv brug.

5. Rygning

5.1 Hvis luftfartøjschefen tillader rygning ombord, gælder rygetilladelsen kun for siddende personer i cockpit og passagerkabine. Rygning på toiletter eller i andre afskærmede rum er ikke tilladt.

5.2 Rygning er forbudt under start og landing, samt når luftfartøjschefen i øvrigt skønner det nødvendigt.

5.3 Tobaksrygning er forbudt, når nogen af de ombordværende anvender iltanlæg.

6. Indtagelse af alkoholholdige drikkevarer

6.1 Luftfartøjschefen skal sikre at,

- a. der ikke serveres alkoholholdige drikkevarer til passagerer, der er synligt påvirkede af alkohol eller andre stimulerende midler, og
- b. passagerers indtagelse af alkoholholdige drikkevarer ombord ikke udgør en fare for sikkerhed og orden i helikopteren.

6.2 Luftfartøjschefen skal nægte at tage passagerer ombord og har ret til at sætte passagerer af, som efter luftfartøjschefens skøn er så synligt påvirkede af alkohol eller andre stimulerende midler, at de kan udgøre en fare for sikkerhed og orden ombord.

7. Gods i lastrum

7.1 Helikopterens ejer og/eller bruger skal sikre, at lastrummene er forsynet med krævede skilte og udstyr, og at dette benyttes i henhold til Aircraft Flight Manual (AFM), Cargo Loading Manual, Supplemental Type Certificates (STC) eller tilsvarende godkendt dokument.

8. Gods i passagerkabiner

8.1 Luftfartøjschefen skal sikre, at gods, som i sig selv eller ved sin placering kan udgøre en fare for de ombordværende, ikke befordres i passagerkabinen, samt at det gods, som måtte medbringes i passagerkabinen, anbringes og sikres i henhold til Aircraft Flight Manual (AFM), Supplemental Type Certificates STC eller tilsvarende godkendt forskrift.

8.2 Ved placering af godset skal luftfartøjschefen sikre, at adgangen til nødudgange, nødudstyr og forbindelsesgange i passagerkabine eller cockpit ikke blokeres, og at informationskilte ikke skjules, medmindre der anvendes erstatningsskilte eller anden fremgangsmåde for information godkendt af Statens Luftfartsvæsen.

9. Befordring af gods af særlig art

9.1 Eksplosive stoffer, krigsmateriel og krigsammunition m.v. skal tillige befordres i overensstemmelse med reglerne i bekendtgørelse nr. 527 af 23. juni 1995.

9.2 Andet farligt gods end eksplosive stoffer, krigsmateriel og krigsammunition skal tillige befordres i overensstemmelse med bestemmelserne i bekendtgørelse nr. 763 af 11. juli 2008.

9.3 Levende dyr skal tillige befordres i overensstemmelse med reglerne i IATA Live Animals Regulations (IATA LAR).

Bestemmelser fra andre gældende BL'er, som der er henvist til i BL 5-65

Relevante bestemmelser fra gældende BL 7-1, 13. udgave af 2. november 2009:

4.2.3 Lanterneføring

4.2.3.1 I perioden mellem solnedgang og solopgang skal luftfartøjer under flyvning vise

- a. antikollisionslys med det formål at henlede opmærksomheden på luftfartøjet samt
- b. navigationslys med det formål at angive luftfartøjets relative flyvevej over for en iagttagere. Andre lys må ikke vises, hvis de kan forveksles med navigationslysene.

Anm.: Lys beregnet til andre formål, som fx landingslys og logobelysning må anvendes sammen med de antikollisionslys, som er specificeret i ICAO DOC 9051, for at gøre luftfartøjet mere iøjnefaldende.

.....

5.2 VFR-flyvning skal, medmindre den udføres som Speciel VFR-flyvning i henhold til pkt. 5.2.1, udføres på en sådan måde, at luftfartøjet flyver under sigtbarhedsforhold og i en afstand fra skyer, der ikke er mindre end værdierne som angivet i nedenstående skema 5-1, der angiver grænserne for visuelle vejrforhold (VMC).

5.2.1 Medmindre klarering til Speciel VFR-flyvning er indhentet fra vedkommende flyvekontrolenhed, må VFR-flyvning ikke finde sted inden for en kontrolzone, når

- a. skydækkeshøjden er under 450 m (1500 FT), eller
- b. sigtbarheden ved jorden er mindre end 5 km.

5.2.2 Vedkommende flyvekontrolenhed kan inden for en kontrolzone give klarering til Speciel VFR-flyvning, hvis skydækkeshøjden ikke er under 150 m (500 FT), og den rapporterede sigtbarhed på flyvepladsen er mindst

- a. 1,5 km inden for de perioder, der jf. pkt. 5.1 er anført i den for flyvningen relevante AIP, og
- b. 8 km uden for de perioder, der jf. pkt. 5.1 er anført i den for flyvningen relevante AIP.

5.2.2.1 Speciel VFR-flyvning skal udføres klar af skyer og med jordsigt samt med en flyvesigtbarhed på mindst

- a. 1,5 km inden for de perioder, der jf. pkt. 5.1 er anført i den for flyvningen relevante AIP, og
- b. 8 km uden for de perioder, der jf. pkt. 5.1 er anført i den for flyvningen relevante AIP.

Skema 5-1 (VMC-minima)

Højdebånd	Luftrumsklasse	Flyvesigtbarhed	Afstand fra skyer
I eller over FL 100	A* BCDEFG	8 km	1500 m horisontalt 300 m (1000 FT) vertikalt
Under FL 100 og over 900 m (3000 FT) MSL, eller over 300 m (1000 FT) over terræn, afhængig af hvad der er højest	A* BCDEFG	5 km	1500 m horisontalt 300 m (1000 FT) vertikalt
I og under 900 m (3000 FT) MSL, eller 300 m (1000 FT) over terræn, afhængig af hvad der er højest	A* BCDE	5 km	1500 m horisontalt 300 m (1000 FT) vertikalt
	FG	5 km 3 km**/140 KT	Klar af skyer og med jordsigt

* De VMC-minima, som er angivet for luftrumsklasse A, er beregnet til at vejlede piloter og indebærer ikke, at der må flyves VFR i denne luftrumsklasse.

** Med luftfartøjer, der er etableret i trafikrunden til en flyveplads, er flyvning tilladt med en flyvesigtbarhed på mindst 1,5 km, fri af skyer og med flyvepladsen i syne.

Med bemandede friballoner er flyvning i eller under 450 m (1500 FT) MSL eller 300 m (1000 FT) over terræn afhængig af, hvad der er højest, tilladt med en flyvesigtbarhed på mindst 1,5 km.

Med helikoptere er flyvning tilladt med en flyvesigtbarhed på mindst 0,8 km under forudsætning af, at helikopteren opererer med en hastighed, der giver tilstrækkelig mulighed for at observere anden trafik eller hindringer i tide til at undgå kollision.

Relevante bestemmelser fra gældende BL 5-24, 2. udgave af 26. juni 2008

5.1 Kommunikations og navigationsudstyr

5.1.1 Luftfartøjet skal være forsynet med kommunikationsudstyr, ved hjælp af hvilket det er muligt på et hvilket som helst tidspunkt under flyvningen at holde to-vejs kommunikationsforbindelse med mindst én luftfartsradio-station og med sådanne andre luftfartsradio-stationer og på sådanne frekvenser, som måtte være foreskrevet i AIP Grønland.

5.1.2 Kommunikationsudstyret skal mindst omfatte et VHF og uden for områder med fuld VHF-dækning et HF sende-/modtageanlæg eller andet godkendt sende-/modtageanlæg.

Anm.1: Kravene i pkt. 5.1.1 og 5.1.2 kan anses for opfyldt, hvis to-vejs kommunikation kan opretholdes under de for ruten normale kommunikationsudbredelsesforhold.

Anm. 2: Et andet godkendt sende-/modtageanlæg kan være et satellitbaseret kommunikationssystem, hvis der er indgået aftale med Flight Information Center Søndrestrøm her-om.

5.1.3 Luftfartøjet skal være forsynet med et radiokompas (ADF), eller andet godkendt langtrækkende navigationssystem.

Anm.: Et andet godkendt langtrækkende navigationssystem kan være et GNSS-baseret system.