

Skema til brug for høringsvar til BL-udkast og bemærkninger hertil (Comment response sheet)

Udkast til BL (titel): BL 1-12, Bestemmelser om luftdygtighedsbevis og flyvetilladelse samt certificeringskrav og udstyrskrav		
Bestemmelse:	Høringsvar (afsender og indhold):	Bemærkninger (enhed og indhold):
Generelt	Paul Harrison (PH) mener, at der ikke bør stilles danske særkrav, som besværliggør import af fly. DK bør i stedet påvirke de europæiske certificeringsregler i den retning, som vi ønsker eller som minimum sende dem i høring med risikovurdering, som begrundet nødvendigheden.	Kravene i BL 1-12 er i overensstemmelse med kravene i ICAO Annex 6 for GA flyvemaskiner og helikoptere. Ud over ICAO kravene er der kun ganske få krav, som blev indført på baggrund af havarier med en klar årsagssammenhæng. Disse krav påfører ikke brugerne større ekstraomkostninger og det er ikke Trafikstyrelsens opfattelse, at disse krav besværliggør import af luftfartøjer til Danmark.
Referencedokumenter	Dansk Svæveflyver Union (DSvU) og Kongelig Dansk Aeroklub (KDA) savner BL 9-9 blandt referencedokumenterne	BL 9-9 er ikke omtalt i selve BL'en og bør derfor ikke medtages som referencedokument.
Definition af flyvemaskine	DSvU og KDA: Det bør anføres i en anmærkning, at motorsvævefly ikke er omfattet af definition	Hvis det kan afhjælpe misforståelse, har TL ingen indvendinger. Anmærkning er indsat
Definition håndildslukkere	DSvU: Definitionerne af disse er uklare. Bør defineres, hvilke bålklasser de skal kunne klare og med henvisning til europæiske standarder	Det fremgår af pkt. 7.3.4.5 at ildslukkeren skal kunne bekæmpe brande af type A, B og C og der henvises samtidig til FAA AC 20-42C, som definerer disse tre typer af brande. Samme klassifikation benyttes i Europa og gældende standard er DS/EN 2:1993 og DS/EN 2/A1:2004. Da selve standardens nummer kan ændre sig og i øvrigt skal købes for p.t. 143 DKK, er det mere hensigtsmæssigt at referere til FAA AC 20-42C.

5.5.1 og 5.5.2	<p>Dansk Industri (DI), CAT flyservice (CAT), Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) og Foreningen af Danske Fly-relaterede Virksomheder (ADF): Der er behov for klarificering af luftdygtighedsbevis. Menes der kombination af luftdygtighedsbevis (Certificate of airworthiness)/ARC eller af luftdygtighedseftersynsbevis/Airwothiness Review Certificate (ARC)</p>	<p>Klarificeres ref. M.A.902. I 5.5.1 og 5.5.2 benyttes "luftdygtighedsbevis / Airworthiness Review Certificate (ARC)" fordi punkterne både gælder for luftfartøjer, der er omfattet af forordning (EF) 216/2008 og Bilag II luftfartøjer. Luftfartøjer, der er omfattet af forordning (EF) 216/2008, har et luftdygtighedsbevis uden udløbsdato og et tilhørende Airworthiness Review Certificate (ARC) med en gyldighedsperiode på 1 år. For disse luftfartøjer er det ARC'et, der først bliver ugyldigt og dermed bliver luftdygtighedsbeviset, som ARC'et knytter sig til, også ugyldigt. Ugyldigheden rammer luftdygtighedsbeviset indirekte. Bilag II luftfartøjer har kun et luftdygtighedsbevis med en udløbsdato. For disse luftfartøjer rammer ugyldigheden luftdygtighedsbeviset direkte.</p> <p>Punkt 5.5 ændres som følger:</p> <p>5.5 tilføjes følgende anmærkning umiddelbart før pkt. 5.5.1: <i>Anm.: For luftfartøjer, der er omfattet af forordning (EF) 216/2008, fremgår luftdygtighedsbevisets ugyldighed af M.A.902.</i> 5.5.1 og 5.5.2 ændres således, at referencer til ARC fjernes. 5.5.1 indledes med: Et luftdygtighedsbevis til et Bilag II luftfartøj bliver ugyldigt</p>
5.5.1, e	<p>DI, CAT, ES og ADF: Frigivelsescertifikat bør rettes til frigivelsesattest i overensstemmelse med definitionsafsnittet</p>	<p>Enig. Er rettet.</p>
5.3 og 5.5	<p>DSvU: Mange svævefly står på jorden om vinteren, og ARC kan derfor nemt udløbe. Det kan give problemer at skulle aflevere ARC, fordi det bliver ugyldigt. Kan der blødes op? KDA: Som DSvU, men det gælder også for en del almindelige flyvemaskiner. Lidt bureaukratisk, at</p>	<p>Ved ovenstående ændring af 5.5 vil problemet ikke eksistere. Vær i øvrigt opmærksom på, at beviset kun skal afleveres, hvis Trafikstyrelsen anmoder om det.</p>

	enhver overskridelse af en udløbsdato kræver TS's vurdering i hvert enkelt tilfælde før fornyelse. Vil gerne have en begrundelse for forskellen i ordlyden 5.3.2.3 og 5.5.2. Er det EU begrundet?	
Afsnit 6.3	DSvU: Der mangler noget om, at hidtidige nationale LDB'er fortsat kan anvendes uden ansøgning herom. Uforstående over for, at der skal søges, når flyene allerede har LDB	Afsnit 6.3 vedrører Bilag II luftfartøjer, der ikke kan få udstedt et dansk standard luftdygtighedsbevis eller begrænset luftdygtighedsbevis. En National Flyvetilladelse erstatter det tidligere eksperimentelle luftdygtighedsbevis og vil automatisk blive udstedt, når dette udløber. Luftfartøjer, der opereres på et standard eller et begrænset luftdygtighedsbevis er ikke berørt af afsnit 6.3.
6.3.1.3	Søren Andersen (SA):Anmærkning vedr. forbud mod tidligere militærfly bør slettes	Imødekommes ikke. Det fremgår af bemærkningen, at det er nye tilladelser til civil flyvning med tidligere militære jetdrevne luftfartøjer, der ikke vil blive udstedt. Altså ikke tidligere militære luftfartøjer generelt.
6.3.2.2, c	DSvU: Mener ikke at dette er korrekt. Indtil indførelsen af begrebet Annex II fly, har DSvU opereret fly med standard LDB og nu kan de ikke opereres som hidtil.	Afsnit 6.3 vedrører Bilag II luftfartøjer, der ikke kan få udstedt et dansk standard luftdygtighedsbevis eller begrænset luftdygtighedsbevis. Luftfartøjer, der opereres på et standard luftdygtighedsbevis eller et begrænset luftdygtighedsbevis er ikke berørt af afsnit 6.3.
6.3.4.3	SA: Punktet skal slettes, medmindre det forklares, hvorledes overskridelse af en udløbsdato kan påvirke flyets tekniske forhold. Det bør anføres, hvad "foranstaltninger" evt. indebærer.	Imødekommes ikke. Hidtidig praksis ændres ikke og der er ikke tale om en ny regel. Det er en mulighed Trafikstyrelsen har for at tage højde for tilfælde, hvor luftfartøjet har henstået i længere tid med en udløbet flyvetilladelse. Foranstaltningerne vil afhænge af tidsrummet siden udløb, forholdene luftfartøjet har henstået under og hvilke foranstaltninger ansøger selv har sørget for at tage. Er det adskillige år siden flyvetilladelsen udløb, vil

		Trafikstyrelsen normalt kræve en nyudstedelse, som bl.a. vil medføre krav om dokumentation svarende til en nyudstedelse.
7.1.5.2	SA: Typegodkendelse skal defineres – af hvem og på hvilket grundlag	Imødekommet. Følgende definition er indført: "Ved typegodkendelse forstås, at luftfartøjstypen eller pågældende udstyr opfylder relevante standarder og dette er bevist overfor en relevant luftfartsmyndighed."
7.1.7, 7.1.8, 7.1.9 mfl.	ADF mener at der mangler noget om muligheder som følge af moderne teknologi, f. eks EFIS (glascockpit)	Imødekommet. Følgende anmærkning er indført først i afsnit 7.1, 7.2 og 7.3: "Forskellige instrumenter kan være sammenbygget til et elektronisk display (glascockpit)".
7.1.7.1 m. fl. (ur)	CAT, ES, ADF, PH og SA: Krav om ur bør fjernes, da det ikke er påkrævet ved almindelig VFR/VFR NAT flyvning. Kan blive en relativ stor udgift uden at bidrage væsentlig til flyvesikkerheden.	<p>Imødekommes delvist, da teksten omformuleres for VFR og VFR-NAT flyvning med såvel GA flyvemaskiner som for GA helikoptere til: "Udstyr, der kan vise tiden i timer, minutter og sekunder."</p> <p>Der er tale om indførelse af ICAO's standard, der for VFR og dermed også for VFR-NAT stiller følgende krav:</p> <p>ICAO Annex 6, Part 2 for GA flyvemaskiner: 2.4.3.1 Aeroplanes when operated as VFR flights shall be equipped with: a) a means of measuring and displaying: 1) magnetic heading; 2) the time in hours, minutes and seconds; 3)</p> <p>ICAO Annex 6, Part III, Section III for GA helikoptere: 4.4.1 All helicopters when operating in accordance with VFR by day shall be equipped with: a) a magnetic compass; b) an accurate timepiece indicating the time in hours, minutes and seconds; c)</p> <p>ICAO kravet for GA helikoptere er under ændring hos</p>

		ICAO i øjeblikket og vil sandsynligvis blive formuleret på samme måde, som for GA flyvemaskiner. Med den nye formulering vil man kunne opfylde kravet med eksisterende udstyr, der også kan vise tiden i timer, minutter og sekunder.
7.1.8.1 m. fl.	PH: OK at amperemeter er udgået, men der skal være krav om én eller anden indikation af den enkelte generators evne til at producere og om der er kapacitet til at forsyne den tilkoblede last.	Flere nye luftfartøjer leveres kun med ladelampe eller low volt lampe. Trafikstyrelsen vurderer, at dette er tilstrækkeligt.
7.1.8.1 nr. 9	PH: Kun for commuterkategori er der krav om, at essentielle loads er beskyttet ved ét generatorudfald. Det er ikke forventeligt eller nødvendigt, at al udstyr kan drives efter udfald af generator.	Der er tale om et krav, som kun er gældende for flyvemaskiner og helikoptere, der anvendes til VFR-NAT og IFR flyvning. Kravet fastholdes.
7.1.9.1, nr. 24	SA: Krav om yderligere tekst på instrumentbordet skal fjernes af sikkerhedsmæssige grunde. Den stigende mængde tekst tager opmærksomhed fra piloten	Imødekommes ikke. Det er en betingelse for anvendelse af GPS i stedet for ADF at teksten overholdes. Piloten sidder ikke og læser denne tekst hele tiden – men hvis det kun fremgår af flyvehåndbogen, vil risikoen for, at det bliver glemt.
7.1.9.1. nr. 28	ES, CAT og SA: Parentesen slutter forkert. Skal slutte efter "heading mode"	Rettet.
7.1.8 nr. 10 + 7.9.1 nr. 12 + 7.2.8.1 nr. 10 + 7.2.9.1 nr. 10	PH: Der skal være et middel til at angive manglende produktionsevne. Dette er principielt ikke det samme som batterispænding. Bør afspejles i BL'en	Høringssvarets oprindelige angivelse af bestemmelse var forkert. Der er tale om et krav, som kun er gældende for flyvemaskiner og helikoptere, der anvendes til VFR-NAT og IFR flyvning. Kravet fastholdes uændret.
7.2.10.1	ADF, ES og CAT: For flydeanordning bør der være dispensationsmulighed for helikoptere, der ikke er involveret i kommerciel luftfart. Mange helikoptere i performance klasse 3 kan ikke modificeres til at opfylde kravet.	Punkt 7.2.10.1 er blevet lempet for helikoptere, der anvendes til performanceklasse 3 operationer således, at der nu yderligere findes et pkt. 7.2.10.1 c. med følgende ordlyd: c. Ved flyvning over vand i en afstand fra land svarende til mere end 3 minutters normal marchhastighed, når der flyves vinkelret på en kystlinje med helikoptere, der anvendes til performanceklasse 3 operation. ICAO Annex 6, Part III, Section III for GA helikoptere:

		<p>4.3.1 Means of flotation All helicopters intended to be flown over water shall be fitted with a permanent or rapidly deployable means of flotation so as to ensure a safe ditching of the helicopter when:</p> <p>a) engaged in offshore operations or other over-water operations as prescribed by the State of Registry; or b) flying at a distance from land specified by the appropriate State authority.</p> <p><i>Note.— When determining the distance from land referred to in 4.3.1, consideration should be given to environmental conditions and the availability of search and rescue facilities.</i></p>
7.3.4.5	<p>SA: Krav om ildslukker i svævefly bør fjernes. Der har aldrig været situationer, hvor der var behov for ildslukkere i svævefly. Giver blot vægtproblemer og øgede udgifter.</p>	<p>Der er ikke et generelt krav om ildslukker i svævefly. Der er krav om ildslukker i motorsvævefly, hvor motoren ligger foran besætningen.</p>
Bilag A	<p>SAS: Der skal kunne dispenseres fra kravet om, at anvendelsehåndbogen skal findes i First Aid Kit (FAK). SAS har en First Aid Checkliste som både omfatter indeholdet af FAK og ting uden for FAK.</p>	<p>Ingen ændring, da der ikke findes noget om anvendelsehåndbog i Bilag A.</p>