

BL 7-1

Bestemmelser om lufttrafikregler

Udgave 13, 2. november 2009

I medfør af § 51 og § 82 i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 731 af 21. juni 2007, fastsætter Statens Luftfartsvæsen herved efter bemyndigelse fra Transportministeriet, jf. bekendtgørelse nr. 110 af 3. februar 2009 om Statens Luftfartsvæsens opgaver og beføjelser, om kundgørelse af de af luftfartsvæsenet fastsatte forskrifter og om klageadgang, følgende:

1. Referencedokumenter

1.1 ICAO Annex 2, Rules of the Air, seneste udgave.

1.2 ICAO Document 9051, Airworthiness Technical Manual, seneste udgave.

1.3 ICAO Document 7030, Regional Supplementary Procedures, seneste udgave.

1.4 BL 3-31, Bestemmelser om selvvalg af helikopterflyvepladser, seneste udgave.

1.5 BL 5-2, Bestemmelser om landbrugsflyvning, seneste udgave.

1.6 BL 5-3, Bestemmelser om civile flyveopvisninger, seneste udgave.

1.7 BL 5-8, Bestemmelser om målflyvning, målbugsering, reklameflyvning og reklamedkastning, seneste udgave.

1.8 BL 5-24, Operationelle bestemmelser for intern flyvning i Grønland, seneste udgave.

1.9 BL 5-38, Bestemmelser om VFR-NAT flyvning med helikoptere, seneste udgave.

1.10 BL 5-61, Bestemmelser om flyvning med flyvemaskine, der ikke opereres i henhold til bestemmelser for erhvervsmæssig lufttransport.

1.11 BL 7-7, Skyflyvning med svæveplaner, seneste udgave.

1.12 BL 7-9, Ubemandede friballoner, seneste udgave.

1.13 BL 7-10, Bestemmelser om definitioner vedrørende lufttrafiktjeneste, seneste udgave.

1.14 BL 7-11, Bestemmelser om signaler, seneste udgave.

1.15 BL 7-12, Bestemmelser om Interception af civile luftfartøjer, seneste udgave.

1.16 BL 7-13, Bestemmelser om tillæg C til BL 7-1, Tabel over marchhøjder, seneste udgave.

1.17 BL 7-14, Bestemmelser om procedurer for tale-radiokommunikation, seneste udgave.

1.18 BL 7-16, Bilag 1 til BL 7-serien, Særligt følsomme naturområder, seneste udgave.

1.19 BL 7-20, Bestemmelser om forbud mod eller indskrænkning af luftfart i visse områder, seneste udgave.

1.20 BL 9-1, Bestemmelser om faldskærmsspring, seneste udgave.

1.21 Søfartsstyrelsens bekendtgørelse om søvejsregler, seneste udgave (p.t. bekendtgørelse nr. 632 af 3. juli 2003).

1.22 De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.1 - 1.3, kan erhverves 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: YULDYA
E-post: Sales_unit@icao.int
Web: www.icao.int

1.24 De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.4 - 1.21, findes på Retsinformations hjemmeside www.retsinformation.dk. De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.1 og 1.4 - 1.20, findes tillige på Statens Luftfartsvæsenes hjemmeside www.slv.dk og kan endvidere fås ved henvendelse til

Statens Luftfartsvæsen
Servicecentret
Postboks 744
Ellebjergervej 50
2450 København SV
Tel.: 3618 6000
Fax: 3618 6001
E-post: dcaa@slv.dk

2. Definitioner

Definitioner vedrørende lufttrafiktjeneste er fastsat i BL 7-10.

3. Anvendelsesområde

3.1 Dansk område og danske luftfartøjer

3.1.1 Denne BL gælder for lufttrafik inden for dansk område samt for lufttrafik med danske luftfartøjer.

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

3.1.3 Ved lufttrafik inden for dansk område skal bestemmelserne i denne BL følges.

3.1.4 Ved lufttrafik med danske luftfartøjer over en fremmed stats territorium skal de lufttrafikregler, som er fastsat af pågældende stat, følges.

3.1.5 Ved lufttrafik med danske luftfartøjer over åbent hav og områder, hvor ingen stat hævder suverænitet, skal de lufttrafikregler, som inden for hver flyveinformationsregion er fastsat af vedkommende ATS-myndighed i medfør af de internationale lufttrafikregler, følges.

3.1.5.1 Inden for København og Søndrestrøm flyveinformationsregioner er Statens Luftfartsvæsen vedkommende ATS-myndighed.

3.2 Luftfartøjschefens ansvar

3.2.1 Luftfartøjschefen er ansvarlig for, at føringen af et luftfartøj, enten under flyvning eller på flyvepladsens trafikområde, er i overensstemmelse med de almindelige regler i afsnit 4 og under flyvning tillige i overensstemmelse med

- a. visuelflyvereglerne eller instrumentflyvereglerne i afsnit 5 og 6 og
- b. de krav, der ifølge pkt. 3.5.1 gælder for hver enkelt luftrumsklasse A-G, medmindre andet er angivet i AIP.

3.2.2 Luftfartøjschefen kan kun afvige fra disse regler under omstændigheder, der gør sådan afvigelse absolut nødvendig af sikkerhedsmæssige grunde.

3.2.3 Forinden en flyvning påbegyndes, skal luftfartøjschefen gøre sig bekendt med alle tilgængelige oplysninger, der er af betydning for den pågældende flyvning. Forberedelse til flyvning, der ikke skal foregå i en flyveplads' nærhed, samt til alle IFR-flyvninger skal

omfatte en omhyggelig gennemgang af tilgængelige, aktuelle vejrmeddelinger og vejrudsigter, beregning af den nødvendige brændstofmængde samt fastlæggelse af en alternativ fremgangsmåde for det tilfælde, at flyvningen ikke kan gennemføres som planlagt.

3.3 Luftfartøjschefens myndighed

Luftfartøjschefen har den afgørende myndighed med hensyn til den flyvemæssige disponering over luftfartøjet i den tid, han er ansvarlig for luftfartøjets føring.

3.4 Indtagelse af spiritus, opstemmende eller bedøvende midler

Reglerne i luftfartslovens § 50 gælder tillige for udenlandske luftfartøjer inden for dansk område.

Anm.: Luftfartslovens § 50 lyder således:

§ 50. Ingen må gøre eller forsøge at gøre tjeneste på et luftfartøj i nogen af de i § 35 omhandlede stillinger, når den pågældende har nydt spiritus i et sådant omfang, at denne er ude af stand til at gøre tjeneste på fuldt betryggende måde, eller såfremt den pågældende har en alkoholkoncentration i blodet på 0,20 promille eller derover.

Stk. 2. Ej heller må nogen gøre eller forsøge at gøre tjeneste på et luftfartøj i nogen af de i § 35 omhandlede stillinger, når han på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn, påvirkning af opstemmende eller bedøvende midler eller af lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at han er ude af stand til at gøre tjeneste på et luftfartøj på fuldt betryggende måde.

Stk. 3. Det er forbudt at lade nogen gøre tjeneste på et luftfartøj, når den pågældende er påvirket som nævnt i stk. 1 eller befinder sig i en tilstand som nævnt i stk. 2.

Stk. 4. At en person i en tilstand som angivet i stk. 1 og 2 gør eller forsøger at gøre

tjeneste på et luftfartøj, hvormed i erhvervs-mæssigt øjemed befordres personer, betragtes ved udmåling af straf som en skærpende omstændighed.

Stk. 5. Har en arbejdsgiver eller anden foresat medansvar for, at en person gør eller forsøger at gøre tjeneste på et luftfartøj i en sådan tilstand som angivet i stk. 1 og 2, straffes tillige arbejdsgiveren eller den foresatte.

Stk. 6. Når en person, der på et offentligt beværtningssted har nydt spiritus, og om hvem værten eller hans medhjælper ved eller har føje til at antage, at han skal gøre tjeneste på et luftfartøj, på grund af spiritusnydelsen er eller vil blive påvirket som nævnt i stk. 1, skal værten eller medhjælperen gøre sit, eventuelt ved tilkaldelse af politiet, til at hindre, at han i denne tilstand gør eller forsøger at gøre sådan tjeneste.

Stk. 7. Politiet kan med henblik på at konstatere en eventuel overtrædelse af stk. 1 til enhver tid forlange, at en person, der er omfattet af stk. 1, foretager udåndingsprøve.

Stk. 8. Politiet kan fremstille en person til udtagelse af blod- og urinprøve, hvis der er grund til at antage, at han har overtrådt bestemmelserne i stk. 1 eller 2, eller han nægter at medvirke til en udåndingsprøve. Når særlige omstændigheder taler derfor, kan politiet tillige fremstille den pågældende til undersøgelse af en læge.

Stk. 9. Transport- og energiministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren bestemmelser om de i stk. 7 og 8 nævnte prøver og undersøgelser.

3.5 Lufttrafiktjenesteluftrum. Klassifikation

3.5.1 Luftrummet er inddelt i klasser, for hvilke der for flyvning gælder følgende krav:

Klasse	IFR/VFR	Adskillelse sikres mellem	Tjeneste	Hastighedsbegrænsning	Krav om		
					Radiokommunikation.	SSR mode	Klarering
A	Kun IFR	Al trafik	Flyvekontrolltjeneste		Tovejs	A+C	Ja
B	IFR	Al trafik	Flyvekontrolltjeneste		Tovejs	A+C	Ja
	VFR	Al trafik	Flyvekontrolltjeneste		Tovejs	A+C	Ja
C	IFR	IFR og IFR IFR og VFR	Flyvekontrolltjeneste		Tovejs	A+C	Ja
	VFR	VFR og IFR	Flyvekontrolltjeneste for adskillelse til IFR. VFR/VFR: Trafikinformationer. Undvigerådgivning efter anmodning.	250 KT IAS under FL 100	Tovejs	A+C	Ja
D	IFR	IFR og IFR	Flyvekontrolltjeneste. Trafikinformationer om VFR. Undvigerådgivning efter anmodning.	250 KT IAS under FL 100	Tovejs	A+C	Ja
	VFR	Ingen	Flyvekontrolltjeneste. Trafikinformationer om IFR og VFR. Undvigerådgivning efter anmodning.	250 KT IAS under FL 100	Tovejs		Ja
E	IFR	IFR og IFR	Flyvekontrolltjeneste. Trafikinformationer om VFR i muligt omfang.	250 KT IAS under FL 100	Tovejs	A+C	Ja
	VFR	Ingen	Flyveinformationstjeneste. Trafikinformationer i muligt omfang.	250 KT IAS under FL 100			Nej
F	IFR	IFR og IFR i muligt omfang	Flyverådgivningstjeneste. Flyveinformationstjeneste.	250 KT IAS under FL 100	Tovejs	A+C	Nej
	VFR	Ingen	Flyveinformationstjeneste.	250 KT IAS under FL 100. 140 KT IAS (skema 5-1, VMC-minima).			Nej
G	IFR	Ingen	Flyveinformationstjeneste.	250 KT IAS under FL 100	Tovejs	A+C	Nej
	VFR	Ingen	Flyveinformationstjeneste.	250 KT IAS under FL 100. 140 KT IAS (skema 5-1, VMC-minima).	Tovejs, ved flyvning i TIZ og TIA		Nej

3.5.2 Statens Luffartsvæsen kan fastsætte og i AIP offentliggøre supplerende vilkår for flyvning inden for de enkelte luftrumsklasser som helhed eller inden for nærmere afgrænsede dele heraf.

3.6 Signalgivers ansvar

Signalgiver skal følge de bestemmelser, der retter sig imod signalgiver, og som er fastsat i pkt. 4.4.2 og i BL 7-11, afsnit 9 og 10.

Anm.: Bestemmelserne i pkt. 4.4.2 og BL 7-11, afsnit 9 og 10, retter sig også imod luftfartstøjschefen.

4. Almindelige regler

4.1 Beskyttelse af person, ejendom og natur

4.1.1 Et luftfartøj skal føres på en sådan måde, at andres liv eller ejendom ikke udsættes for fare.

4.1.1.1 Luftfartøjschefen skal drage omsorg for, at anden lufttrafik ikke unødigt hindres eller forstyrres.

4.1.1.2 Luftfartøjschefen skal endvidere drage omsorg for, at flyvningen bliver til så ringe ulempe for omgivelserne som muligt. Dette gælder særligt ved overflyvning af bebyggede områder, rekreative områder samt følsomme naturområder. Overflyvning af de følsomme naturområder skal udføres i overensstemmelse med BL 7-16, hvori disse områder er anført.

4.1.2 Minimumsflyvehøjder

Flyvning skal, bortset fra start og landing, foregå i en højde, som tillader, at landing i tilfælde af en nødsituation kan ske uden fare for personer eller ejendom på jorden eller vandet. De minimumsflyvehøjder, der er fastsat i afsnit 5 og afsnit 6, skal samtidig overholdes.

Anm.: I forbindelse med beregning af de minimumsflyvehøjder for særlige områder og særlige ATS-ruter, der er publiceret af Statens Luftfartsvæsen, har Statens Luftfartsvæsen anvendt en omregningsfaktor, således at 984 FT er lig med 300 m.

4.1.3 Marchhøjder

De marchhøjder, i hvilke en flyvning eller en del af en flyvning udføres, skal angives

- a. i flyveniveauer ved flyvning i eller over lavest anvendelige flyveniveau eller, hvor en gennemgangshøjde er fastsat, ved flyvning over gennemgangshøjden og
- b. i højde over havet (altitude) ved flyvning under lavest anvendelige flyve-

niveau eller, hvor en gennemgangshøjde er fastsat, ved flyvning i eller under gennemgangshøjden.

4.1.4 Nedkastning og udspredding

Intet må nedkastes eller udspreddes fra et luftfartøj, medmindre Statens Luftfartsvæsen har givet tilladelse dertil. Nedkastning og udspredding skal tillige, hvor dette i øvrigt kræves, foregå i overensstemmelse med indhentet klarering eller under hensyntagen til råd og oplysninger fra pågældende lufttrafiktjenesteenhed.

Anm.: Se tillige BL 5-2 og BL 5-8.

4.1.5 Slæbeflyvning

Intet luftfartøj eller anden genstand må slæbes efter et luftfartøj, medmindre Statens Luftfartsvæsen har givet tilladelse dertil. Slæbeflyvning skal tillige, hvor dette kræves, foregå i overensstemmelse med indhentet klarering eller under hensyntagen til råd og oplysninger fra pågældende lufttrafiktjenesteenhed.

Anm.: Se tillige BL 5-8.

4.1.6 Flyvning i forbindelse med faldskærmsudspring

Flyvning i forbindelse med faldskærmsudspring må, bortset fra spring i kritiske situationer, ikke foretages, medmindre Statens Luftfartsvæsen har givet tilladelse dertil. Flyvningen skal tillige, hvor dette kræves, foregå i overensstemmelse med indhentet klarering eller under hensyntagen til råd og oplysninger fra pågældende lufttrafiktjenesteenhed.

Anm.: Se tillige BL 9-1.

4.1.7 Kunstflyvning

4.1.7.1 Kunstflyvning må kun udføres med luftfartøjer, som er godkendt hertil, og må ikke udføres på en sådan måde, at den frembyder fare for andres liv eller ejendom på jorden eller for anden lufttrafik.

4.1.7.2 Medmindre Statens Luftfartsvæsen har givet tilladelse, må kunstflyvning ikke udføres

- a. over tæt bebyggede områder, herunder sommerhusområder, beboede campingpladser samt områder, hvor et større antal mennesker er samlet i fri luft,
- b. under instrumentvejforhold eller
- c. i højder lavere end 2000 FT (600 m) over det højeste punkt inden for 1,5 km vandret afstand fra luftfartøjet.

4.1.7.3 Kunstflyvning skal tillige, hvor dette kræves, foregå i overensstemmelse med indhentet klarering eller under hensyntagen til råd og oplysninger fra pågældende luftrafik tjenestehed.

Anm.: Med hensyn til kunstflyvning i forbindelse med flyveopvisninger henvises til BL 5-3.

4.1.8 Formationsflyvning

4.1.8.1 Luftfartøjer må ikke flyve i formation, medmindre de pågældende luftfartøjschefer har truffet aftale herom, og flyvningen foregår under overholdelse af bestemmelserne i pkt. 4.1.8.2.

4.1.8.2 For formationsflyvning i luftrumsklasserne A, B, C, D og E gælder ud over bestemmelserne i pkt. 3.5.1 følgende:

- a. Formationen skal i forbindelse med navigation og positionsrapportering optræde som et enkelt luftfartøj.
- b. Ansvaret for adskillelse mellem de luftfartøjer, der flyver i formation, påhviler formationsføreren og luftfartøjscheferne på de andre luftfartøjer i forening. Der skal tages højde for de manøvrer, som luftfartøjerne må foretage for at opnå korrekt placering i formationen og i forbindelse med udførelse af ordre om at slutte op (join-up) eller om at dreje væk (break-away).

- c. Hvert luftfartøj i formationen skal opretholde en længde- og sideadskillelse på ikke over 1 km (0,5 NM) og en højdeadskillelse på ikke over 30 m (100 FT) fra formationsføreren.

4.1.9 Ubemandede friballoner

Anm.: Se BL 7-9.

4.1.10 Forbudte områder og restriktionsområder

Flyvning må ikke finde sted inden for et forbudt område eller et restriktionsområde, medmindre det foregår i overensstemmelse med de pålagte restriktioner eller efter tilladelse, jf. BL 7-20.

4.2 Undgåelse af sammenstød

Luftfartøjschefen har pligt til at foretage sådanne manøvrer, herunder undvigemanøvrer baseret på Resolution Advisories fra ACAS-udstyr, der bedst tjener til undgåelse af sammenstød. Intet i luftrafikreglerne kan fritage luftfartøjschefen fra denne pligt.

Anm.: Det er vigtigt, at cockpitbesætningen udviser årvågenhed med henblik på at opdage mulige konflikter med andre luftfartøjer uanset typen af flyvning eller luftrumsklassen, hvori flyvningen udføres, samt under kørsel på trafikområdet på en flyveplads.

4.2.1 Flyvning i nærheden af andre luftfartøjer

Et luftfartøj må ikke flyve så nær andre luftfartøjer, at der kan opstå fare for sammenstød.

4.2.2 Vigepligt

Når to luftfartøjer nærmer sig hinanden, skal det luftfartøj, der ikke har vigepligt, holde sin styrede kurs og fart. Et luftfartøj, der i henhold til nedenstående regler er pligtig at vige for et andet, må ikke passere over, under eller foran dette, medmindre det sker i betryggende af-

stand, og der er taget hensyn til effekten af randhvirvler (wake turbulence).

4.2.2.1 Mødende luftfartøjer

Når to luftfartøjer styrer modsatte eller næsten modsatte kurser, og der er fare for sammenstød, skal begge ændre deres styrede kurs til højre.

4.2.2.2 Luftfartøjer på skærende kurser

Når to luftfartøjer i samme eller omtrent samme højde styrer kurser, som skærer hinanden, har det luftfartøj, som har det andet luftfartøj på sin højre side, vigepligt. Fra denne regel gælder følgende undtagelser:

- a. Kraftdrevne luftfartøjer, der er tungere end luft, skal vige for luftskibe, svævefly, dragefly og balloner.
- b. Luftskibe skal vige for svævefly, dragefly og balloner.
- c. Svævefly og dragefly skal vige for balloner.
- d. Kraftdrevne luftfartøjer skal vige for luftfartøjer, der ses at slæbe andre luftfartøjer eller genstande.

Anm.: Ved bestemmelse af vigepligt betragtes et motorsvævefly som et kraftdrevet luftfartøj, der er tungere end luft, når motoren er i gang.

4.2.2.3 Indhentning

Et indhentende luftfartøj har vigepligt og skal, hvad enten det stiger, går nedad eller flyver vandret, holde sig klar af det indhentede luftfartøj ved at ændre sin styrede kurs til højre. Ingen efterfølgende ændring i de to luftfartøjers stilling i forhold til hinanden fritager det indhentende luftfartøj for denne forpligtelse, før det har passeret og er fuldstændig klar af det indhentede luftfartøj.

4.2.2.4 Landing

4.2.2.4.1 Et luftfartøj under flyvning eller et luftfartøj, som manøvrerer på jorden eller vandet, er pligtig at vige for luftfartøjer, der er i færd med at lande eller foretage sidste del af indflyvning til landing.

4.2.2.4.2 Når to eller flere luftfartøjer, der er tungere end luft, nærmer sig en flyveplads for at lande, skal hvert af dem vige for ethvert andet luftfartøj, der befinder sig i lavere højde. Luftfartøjer i lavere højde må ikke udnytte denne regel ved at skære ind foran eller indhente et andet luftfartøj, der foretager sidste del af indflyvning til landing. Kraftdrevne luftfartøjer er dog pligtige at vige for svævefly.

4.2.2.4.3 Nødlanding

En luftfartøjschef, der er vidende om, at et andet luftfartøj er tvunget til at lande, er pligtig at vige for dette.

4.2.2.5 Start

Et luftfartøj under kørsel på manøvreområdet på en flyveplads skal vige for luftfartøjer, som er under start eller er ved at starte.

4.2.2.6 Luftfartøjer på jorden

4.2.2.6.1 I tilfælde af risiko for kollision mellem to luftfartøjer under kørsel på trafikområdet på en flyveplads gælder følgende:

- a. Når to luftfartøjer styrer modsatte eller næsten modsatte kurser, skal begge luftfartøjer standse eller, hvis det er muligt, ændre kurs til højre for at passere hinanden.
- b. Når to luftfartøjer styrer kurser, som skærer hinanden, har det luftfartøj, som har det andet luftfartøj på sin højre side, vigepligt.
- c. Et indhentende luftfartøj har vigepligt og skal holde sig klar af det indhentede luftfartøj.

4.2.2.6.2 Et luftfartøj under kørsel på manøvreområdet på en flyveplads skal stoppe foran alle markerede ventepositioner, medmindre tilladelse til at fortsætte er modtaget fra kontroltårnet.

4.2.2.6.3 Et luftfartøj under kørsel på manøvreområdet på en flyveplads skal stoppe foran alle tændte stopbarrer og må først fortsætte, når lysene slukkes, og en tilladelse fra kontroltårnet er modtaget.

4.2.2.6.4 En luftfartøjschef, der er i tvivl om luftfartøjets position på manøvreområdet, skal, medmindre situationen er som angivet i pkt.

4.2.2.6.5, omgående

- a. stoppe luftfartøjet og
- b. samtidig underrette vedkommende lufttrafiktjenesteenhed om situationen, herunder den sidst kendte position.

4.2.2.6.5 En luftfartøjschef, der er i tvivl om luftfartøjets position på manøvreområdet og erkender, at luftfartøjet befinder sig på en bane, skal omgående

- a. underrette vedkommende lufttrafiktjenesteenhed om situationen, herunder den sidst kendte position og
- b. hvis en egnet rullevej kan lokaliseres, forlade banen så hurtigt som muligt, medmindre andre instrukser modtages fra lufttrafiktjenesteenheden og derefter
- c. stoppe luftfartøjet.

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 iagttager. Andre lys må ikke vi-

ses, 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.

4.2.3.2 I perioden mellem solnedgang og solopgang skal

- a. alle luftfartøjer under bevægelse, hvad enten dette sker ved egen kraft eller under bugsering, på en flyveplads' trafikområde vise navigationslys med det formål at angive luftfartøjets relative bevægelse over for en iagttager. Andre lys må ikke vises, hvis de kan forveksles med navigationslysene,
- b. alle luftfartøjer på en flyveplads' trafikområde vise lys med det formål at angive strukturens yderkanter, medmindre de på anden måde er tilstrækkeligt belyste,
- c. alle luftfartøjer, der opererer på en flyveplads' trafikområde, vise lys med det formål at henlede opmærksomheden på luftfartøjet, og
- d. alle luftfartøjer, som på en flyveplads' trafikområde har startet motorene, vise lys, som angiver dette.

Anm. 1: Med et luftfartøj, der opererer, forstås et luftfartøj under kørsel eller bugsering eller et luftfartøj, der midlertidigt holder stille under kørsel eller bugsering.

Anm. 2: De navigationslys, der omtales i pkt. 4.2.3.1 b., kan, hvis de er hensigtsmæssigt placeret på luftfartøjet, også imødekomme kravet i pkt. 4.2.3.2 b. Røde antikollisionslys, som er monteret for at imødekomme kravet i pkt. 4.2.3.1 a., kan også imødekomme kravene i pkt. 4.2.3.2 c. og 4.2.3.2 d. under forudsætning af, at iagttagere ikke blændes.

4.2.3.3 Alle luftfartøjer, som er udstyret med funktionsdueligt antikollisionslys for at imødekomme kravet i pkt. 4.2.3.1 a., skal vise så-

danne lys under flyvning også uden for perioden mellem solnedgang og solopgang.

4.2.3.4 Alle luftfartøjer,

- a. som er udstyret med funktionsdueligt antikollisionslys for at imødekomme kravet i pkt. 4.2.3.2 c., og som opererer på en flyveplads' trafikområde, eller
- b. som er udstyret med funktionsdueligt lys for at imødekomme kravet i pkt. 4.2.3.2 d., og som befinder sig på en flyveplads' trafikområde,

skal vise sådanne lys også uden for perioden mellem solnedgang og solopgang.

4.2.3.5 Uanset pkt. 4.2.3.1, 4.2.3.2, 4.2.3.3 og 4.2.3.4 kan det tillades, at en luftfartøjschef slukker eller reducerer styrken af ethvert blinkende lys, hvis sådant lys

- a. påvirker føringen af luftfartøjet eller
- b. blænder iagttagere uden for luftfartøjet.

4.2.4 Simuleret instrumentflyvning

Flyvning under simulerede instrumentflyveforhold må ikke udføres, medmindre

- a. funktionsdygtig dobbeltstyringsanordning er installeret i luftfartøjet, og
- b. en kvalificeret pilot gør tjeneste som kontrolpilot. Kontrolpiloten skal have tilstrækkeligt udsyn fremefter og til begge sider eller stå i forbindelse med en kvalificeret observatør, placeret på et sådant sted i luftfartøjet, at hans synsfelt supplerer kontrolpilots på tilfredsstillende måde.

Anm.: Under al anden flyvning end skoleflyvning skal begge piloter være certificerede til den pågældende form for flyvning. Under skoleflyvning kan instrumentflyveforhold simuleres for eleven på betingelse af, at de fastsatte regler for skoleflyvning følges.

4.2.5 Manøvrering på og i nærheden af en flyveplads

4.2.5.1 Et luftfartøj, der manøvrerer på eller i nærheden af en flyveplads, er pligtig at

- a. iagttage al anden flyveplads trafik med henblik på undgåelse af sammenstød,
- b. følge eller holde sig klar af trafikrunden,
- c. foretage alle drej til venstre under indflyvning til landing og efter start, medmindre anden instruktion er modtaget fra vedkommende lufttrafiktjenesteenhed, eller andet er foreskrevet af Statens Luftfartsvæsen, samt
- d. lande og starte mod vinden, medmindre hensyn til sikkerheden, til bane-systemets udformning eller til øvrig lufttrafik medfører, at en anden retning må foretrækkes. Dog skal den bane benyttes, der af vedkommende lufttrafiktjenesteenhed er fastsat som bane i brug, medmindre hensynet til sikkerheden medfører, at en anden bane må foretrækkes.

4.2.6 Manøvrering på vandet

4.2.6.1 Når to luftfartøjer eller et luftfartøj og et skib nærmer sig hinanden, og der er fare for sammenstød, kan man fortsætte under nødvendig hensyntagen til de foreliggende omstændigheder, herunder de implicerede fartøjers begrænsede manøremuligheder.

4.2.6.1.1 Fartøjer på skærende kurser

Et luftfartøj, som har et andet luftfartøj eller et skib på sin højre side, er pligtigt at vige, således at passende afstand holdes.

4.2.6.1.2 Mødende fartøjer

Et luftfartøj, der styrer lige imod eller næsten lige imod et andet luftfartøj eller et skib, skal

ændre sin styrede kurs til højre, således at passende afstand holdes.

4.2.6.1.3 Indhentning

Et luftfartøj eller skib, som indhentes, skal holde sin kurs, og det luftfartøj eller skib, som indhenter, skal ændre sin styrede kurs, således at passende afstand holdes.

4.2.6.1.4 Landing og start

Luftfartøjer, som lander eller starter på vandet, skal så vidt muligt holde passende afstand til skibe og undgå at hindre deres sejllads.

4.2.6.2 Lanterneføring for luftfartøjer på vandet

Mellem solnedgang og solopgang skal luftfartøjer på vandet vise lys, der i karakteristika og placering så vidt muligt er lig dem, der kræves ifølge Søfartsstyrelsens bekendtgørelse om søvejsregler.

4.3 Oplysninger om flyvning

4.3.1 Flyveplaner

4.3.1.1 Afgivelse af flyveplan

4.3.1.1.1 Afgivelse af oplysninger vedrørende en påtænkt flyvning eller en del af en flyvning skal ske til en lufttrafiktjenesteenhed i form af en flyveplan.

4.3.1.1.2 En flyveplan skal afgives før påbegyndelse af:

- a. Enhver flyvning eller del deraf, for hvilken der ydes flyvekontrolltjeneste.
- b. Enhver IFR-flyvning.
- c. Enhver flyvning inden for eller ind i angivne områder eller langs angivne ruter, når dette er krævet af Statens Luftfartsvæsen.
- d. Enhver flyvning, som indebærer passage af dansk landegrænse eller

passage af grænsen for dansk territorialt farvand, medmindre Statens Luftfartsvæsen har tilladt undtagelser.

4.3.1.1.3 Medmindre der er indleveret standardflyveplan eller andet er anført i AIP, skal en flyveplan og tilhørende opdateringsmeldinger afgives til et meldekontor for lufttrafiktjeneste før start, eller, hvis afgivet under flyvning, til vedkommende lufttrafiktjenesteenhed. Retningslinier for afgivelse af standardflyveplaner fremgår af AIP.

4.3.1.1.4 Medmindre andet er anført i AIP, skal en flyveplan for en flyvning, for hvilken der vil blive ydet flyvekontrolltjeneste, afgives mindst 60 minutter før start eller, hvis afgivet under flyvning, på et tidspunkt, som vil sikre, at den modtages af vedkommende lufttrafiktjenesteenhed mindst 10 minutter, før luftfartøjet forventer at nå

- a. det påtænkte indflyvningspunkt i kontrolområdet eller rådgivningsområdet eller
- b. punktet for krydsning af en luftvej eller rådgivningsrute.

4.3.1.2 Indhold af en flyveplan

4.3.1.2.1 En fuldstændig flyveplan skal indeholde oplysninger om følgende:

- Luftfartøjets identitetsbetegnelse.
- Flyveregler og flyvningens art.
- Antal luftfartøjer, luftfartøjstype(r) og wake turbulence-kategori.
- Udstyr.
- Startsted.
- Forventet afgangstidspunkt (se pkt. 4.3.1.2.2).
- Marchfart(er).
- Marchhøjde(r).
- Flyvevej, som skal følges.

- Bestemmelsessted og beregnet tidsforbrug.
- Alternativ(e) flyveplads(er).
- Brændstofmængde udtrykt i flyvetid.
- Antal personer ombord.
- Nød- og redningsudstyr.
- Andre relevante oplysninger.

4.3.1.2.2 For flyveplaner afgivet under flyvning erstattes oplysningen om forventet afgangstidspunkt af tidspunktet over det første punkt på flyvevejen, hvortil flyveplanen refererer.

4.3.1.3 Udfyldelse af flyveplan

4.3.1.3.1 En flyveplan skal indeholde oplysning om alle relevante punkter til og med alternativ(e) flyveplads(er). Disse oplysninger skal omfatte hele flyvevejen eller den del deraf, for hvilken flyveplanen afgives.

4.3.1.3.2 En flyveplan skal desuden indeholde oplysning om andre punkter, når dette er foreskrevet af Statens Luftfartsvæsen eller, hvis det skønnes nødvendigt, af luftfartøjschefen.

4.3.1.4 Ændringer til en flyveplan

4.3.1.4.1 Alle tilsigtede afvigelser fra en flyveplan, som er afgivet for en IFR-flyvning eller for en VFR-flyvning, der foregår som kontrolleret flyvning, skal snarest muligt rapporteres til vedkommende lufttrafiktjenesteenhed. For andre VFR-flyvninger skal væsentlige afvigelser fra en afgivet flyveplan snarest muligt rapporteres til vedkommende lufttrafiktjenesteenhed. Med hensyn til utilsigtede afvigelser henvises til pkt. 4.6.2.2.

4.3.1.4.2 For enhver flyvning, for hvilken der er afgivet flyveplan, skal der snarest muligt efter start afgives en startmelding til vedkommende lufttrafiktjenesteenhed, medmindre andet er foreskrevet af Statens Luftfartsvæsen.

4.3.1.4.2.1 Inden for dansk område er afgivelse af en sådan melding dog uforholdsmæssigt

start på en flyveplads, hvor lufttrafiktjeneste udøves, når det af radiokommunikation eller synlige signaler fremgår, at starten er observeret.

4.3.1.5 Afslutning af flyveplan

4.3.1.5.1 For enhver flyvning, for hvilken der er afgivet flyveplan, skal der snarest muligt efter landing afgives en ankomstmelding til vedkommende lufttrafiktjenesteenhed, medmindre andet er foreskrevet af Statens Luftfartsvæsen.

4.3.1.5.1.1 Inden for dansk område er afgivelse af sådan melding dog uforholdsmæssigt efter landing på en flyveplads, hvor lufttrafiktjeneste udøves, når det af radiokommunikation eller synlige signaler fremgår, at landingen er observeret.

4.3.1.5.2 Når en afgivet flyveplan alene omfatter en anden del af en flyvning end den sidste del til bestemmelsesstedet, skal flyveplanen afsluttes ved en melding til vedkommende lufttrafiktjenesteenhed, når det kræves af denne.

4.3.1.5.3 Når der ikke findes en lufttrafiktjenesteenhed på landingsstedet, skal ankomstmeldingen afgives til nærmeste lufttrafiktjenesteenhed snarest muligt efter landing. Hvis det forudses, at en sådan ankomstmelding ikke vil være den pågældende lufttrafiktjenesteenhed i hænde senest 30 minutter efter det beregnede landingstidspunkt, skal det tidspunkt, på hvilket ankomstmeldingen senest kan forventes, angives i flyveplanen under punktet "Andre oplysninger".

4.3.1.5.4 Når det er kendt, at kommunikationsmidlerne på landingsstedet er utilstrækkelige, og andre midler til befordring af ankomstmelding efter landing savnes, skal meldingen, hvis det er muligt, afgives pr. radio til en lufttrafiktjenesteenhed umiddelbart før landing.

4.3.1.5.5 Ankomstmelding skal indeholde følgende oplysninger:

- a. Luftfartøjets identitetsbetegnelse.

- b. Startsted.
- c. Bestemmelsessted (hvis der ikke er tale om landing på det planlagte bestemmelsessted).
- d. Aktuelt landingssted.
- e. Landingstidspunkt.

4.4 Signaler

4.4.1 Når der fra et luftfartøj observeres eller modtages et eller flere af de signaler, der er fastsat i BL 7-11, træffes de foranstaltninger, som signalet kræver efter BL 7-11.

4.4.2 Når de signaler, der er fastsat i BL 7-11, anvendes, skal de have den betydning, der er angivet deri. De må kun anvendes til de formål, som er angivet i BL 7-11, og andre signaler, der med sandsynlighed kan forveksles hermed, må ikke anvendes.

4.5 Tidsangivelse

4.5.1 Tidsangivelsen UTC (Universal Time Coordinated) skal anvendes, og tiden skal angives i timer og minutter og, hvor krævet, også i sekunder af et døgn 24 timer begyndende ved midnat.

4.5.2 Oplysninger om korrekt tid skal indhentes før påbegyndelse af en kontrolleret flyvning og på sådanne andre tidspunkter under en flyvning, som må anses for nødvendigt.

4.5.3 Når tidsangivelse anvendes i forbindelse med datalink kommunikation, skal nøjagtigheden angives inden for 1 sekund UTC.

4.6 Flyvekontrolltjeneste

4.6.1 Klareringer

4.6.1.1 En klarering skal indhentes, inden en flyvning eller en del af en flyvning udføres i luftrumsklasser, hvortil der i henhold til skemaet "Luftrafik tjenesteluftrum. Klassifikation" som anført i pkt. 3.5.1, er stillet krav om klarering. Anmodning om en sådan klarering skal

fremsættes ved afgivelse af en flyveplan til en flyvekontrollenhed.

Anm. 1: En flyveplan kan afgives for en del af en flyvning, f.eks. den del af en flyvning, for hvilken der ydes flyvekontrolltjeneste. En klarering kan udstedes således, at den kun gælder for en del af flyveplanen. Dette vil være angivet ved en klareringsgrænse eller ved, at klareringen kun omhandler en bestemt manøvre, f.eks. kørsel, landing eller start.

Anm. 2: Hvis en luftfartøjschef finder en klarering utilfredsstillende, vil der efter anmodning blive udstedt ændret klarering, hvis dette er muligt.

4.6.1.2 Når der anmodes om en klarering, som indebærer fortrinsret, skal en rapport, som nærmere redegør for nødvendigheden af en sådan fortrinsret, afgives, hvis det kræves af vedkommende flyvekontrollenhed.

4.6.1.3 Ændret klarering under flyvning

Hvis det før start kan forventes, at en flyvning, hvis brændstofbeholdningen tillader dette, og ændret klarering modtages, vil fortsætte til et andet bestemmelsessted end det, der er angivet i flyveplanen, skal luftrafik tjenesten gøres opmærksom på dette ved, at der i flyveplanen tilføjes oplysninger om den ændrede flyvevej og det nye bestemmelsessted.

4.6.1.4 Et luftfartøj, som manøvrerer på en kontrolleret flyveplads, må ikke køre på manøvreområdet uden at have modtaget klarering fra kontrolltårnet, og det skal følge de instruktioner, der gives af denne enhed.

4.6.2 Overholdelse af flyveplan

4.6.2.1 En luftfartøjschef, som udfører en kontrolleret flyvning, skal, bortset fra de tilfælde, der er nævnt i pkt. 4.6.2.2 og 4.6.2.4, overholde den gældende flyveplan eller den del af den gældende flyveplan, der kommer i betragtning. Opstår der en kritisk situation, som nødvendiggør øjeblikkelig handling fra luftfartøjschefens side, skal vedkommende flyvekontrollenhed snarest muligt underrettes om den foretagne handling og årsagen hertil.

4.6.2.1.1 Medmindre andet er fastsat af vedkommende ATS-myndighed, eller vedkommende flyvekontrolenhed har givet klarering til andet, skal en luftfartøjschef under udførelse af en kontrolleret flyvning så vidt muligt

- a. følge den angivne centerlinie, hvis flyvningen foregår ad en fastlagt ATS-rute, eller
- b. hvis en ATS-rute ikke følges, flyve direkte mellem de navigationshjælpermidler og/eller punkter, som angiver den anvendte rute.

4.6.2.1.2 For at følge bestemmelsen i pkt. 4.6.2.1.1 skal en luftfartøjschef, som flyver på et afsnit af en ATS-rute, defineret ved VOR/NDB-stationer, ændre sin primære navigationsreference fra det bagvedliggende hjælpemiddel til det nærmest foranliggende, når omstillingspunktet, hvor et sådant er fastsat, passer, eller så nær dette, som det er operativt muligt.

4.6.2.1.3 Afvigelse fra kravet i pkt. 4.6.2.1.1 skal meddeles til vedkommende luftrafikjenesteenhed.

4.6.2.2 Utilsigtede ændringer

4.6.2.2.1 Hvis der på en kontrolleret flyvning utilsigtet afviges fra den gældende flyveplan, skal der tages følgende forholdsregler:

- a. Afvigelse fra flyvevej:

Hvis luftfartøjet er afvejet fra flyvevejen, skal der straks foretages kursændring for snarest muligt at bringe luftfartøjet tilbage til flyvevejen samtidig med at pågældende luftrafikjenesteenhed underrettes.

- b. Ændringer af egenfart:

Hvis den gennemsnitlige egenfart i marchhøjden mellem rapportpunkter varierer eller forventes at ville variere med +/- 5% eller mere af den egenfart, der er angivet i flyveplanen, skal pågældende luftrafikjenesteenhed underrettes.

- c. Ændringer af beregnede tidspunkter:

Hvis det beregnede tidspunkt over næste fastlagte rapportpunkt, eller ved FIR-grænse eller på bestemmelsesstedet forventes at afvige mere end 3 minutter fra det, som er meddelt luftrafikjenesten, skal et revideret tidspunkt snarest muligt meddeles pågældende luftrafikjenesteenhed.

Statens Luftfartsvæsen kan, hvor stedlige forhold tilsiger det, fastsætte en anden periode end 3 minutter.

4.6.2.2.2 Hvis der er indgået en ADS-aftale, skal den pågældende luftrafikjenesteenhed endvidere informeres automatisk via datalink, hvis der forekommer ændringer ud over de grænseværdier, som fremgår af ADS-kontrakten.

4.6.2.3 Tilsigtede ændringer

4.6.2.3.1 Anmodninger om ændring af en flyveplan skal indeholde følgende oplysninger:

- a. Ændring af marchhøjde:

- Luftfartøjets identitetsbetegnelse.
- Ønsket ny marchhøjde og marchfart i denne højde.
- Reviderede beregnede tidspunkter (når nødvendigt) for passage af efterfølgende FIR-grænser.

- b. Ændring af flyvevej:

- i. Uforandret bestemmelsessted:

- Luftfartøjets identitetsbetegnelse.
- Flyveregler.
- Beskrivelse af ny flyvevej indbefattet tilknyttede flyveplandata begyndende med positionen, hvorfra

den ønskede ændring af flyvevej påbegyndes.

- Reviderede beregnede tidspunkter.
- Enhver anden oplysning af betydning.

ii. Ændret bestemmelsessted:

- Luftfartøjets identitetsbetegnelse.
- Flyveregler.
- Beskrivelse af ændret flyvevej til dette bestemmelsessted indbefattet tilknyttede flyveplandata begyndende med positionen, hvorfra den ønskede ændring af flyvevej påbegyndes.
- Reviderede beregnede tidspunkter.
- Alternativ(e) flyveplads(er).
- Enhver anden oplysning af betydning.

4.6.2.4 Forværring i vejret til lavere værdier end VMC

4.6.2.4.1 Når det konstateres, at flyvning under visuelle vejrforhold (VMC) i overensstemmelse med gældende flyveplan ikke vil være mulig, skal et luftfartøj, som udfører en VFR-flyvning som en kontrolleret flyvning

- a. anmode om en ændret klarering, som sætter luftfartøjet i stand til at fortsætte VMC til bestemmelsesstedet eller til en alternativ flyveplads eller til at forlade det luftrum, inden for hvilket klarering er krævet,
- b. hvis ingen klarering i overensstemmelse med a. kan opnås, fortsætte flyvningen VMC og underrette på-

gældende flyvekontroltjeneste om de forholdsregler, der er taget til enten at forlade det pågældende luftrum eller at lande på nærmest beliggende, egnede flyveplads,

- c. hvis flyvningen foregår inden for en kontrolzone, anmode om klarering til at fortsætte som Speciel VFR-flyvning, eller
- d. anmode om klarering til at flyve i overensstemmelse med instrument-flyvereglerne.

4.6.3 Positionsrapporter

4.6.3.1 Medmindre Statens Luftfartsvæsen har bestemt andet, eller særlig tilladelse er givet af pågældende lufttrafiktjeneste, skal der ved en kontrolleret flyvning snarest muligt til pågældende lufttrafiktjeneste rapporteres tidspunkt og højde ved passage af hvert fastlagt, obligatorisk rapportpunkt tillige med enhver anden krævet oplysning.

4.6.3.1.1 En kontrolleret flyvning, som afgiver positionsrapport via datalink kommunikation til en lufttrafiktjeneste, skal kun afgive en positionsrapport ved hjælp af tale, når lufttrafiktjenesteenheden anmoder om det.

4.6.3.2 Positionsrapporter skal på tilsvarende måde afgives i tilknytning til yderligere punkter efter anmodning fra pågældende lufttrafiktjeneste. I mangel af fastlagte rapportpunkter skal positionsrapporter afgives med tidsintervaller fastsat af Statens Luftfartsvæsen eller angivet af pågældende lufttrafiktjeneste.

4.6.4 Ophør af kontrol

Et luftfartøj, der udfører en kontrolleret flyvning, skal, medmindre det er landet på en kontrolleret flyveplads, underrette vedkommende flyvekontroltjeneste, så snart det ophører med at være underlagt flyvekontroltjeneste.

4.6.5 Radioforbindelse

4.6.5.1 En luftfartøjschef, der udfører flyvning inden for områder, hvor der i AIP er publiceret krav om etablering af tovejs radiokommunikation, eller som udfører flyvning i luftrumsklasser, hvor der i henhold til skemaet "Lufttrafik-tjenesteluftrum. Klassifikation" som anført i pkt. 3.5.1, er stillet krav om tovejs radiokommunikation, skal opretholde uafbrudt talekommunikationsvagt på den foreskrevne kommunikationskanal, medmindre andet er tilladt af vedkommende flyvekontrolenhed for

- a. flyvepladstrafik på en kontrolleret flyveplads og
- b. for enkelte flyvninger ind i eller ud af en kontrolzone.

Anm. 1: Brug af SELCAL eller lignende automatiske signalanordninger opfylder kravet om opretholdelse af talekommunikationsvagt, når dette er anført i AIP.

Anm. 2: Kravet til en luftfartøjschef om at opretholde uafbrudt talekommunikationsvagt forbliver i kraft efter etablering af datalink kommunikation mellem flyveleder og pilot.

4.6.5.2 Svigtende radioforbindelse

Hvis svigtende radioforbindelse udelukker overholdelse af pkt. 4.6.5.1, skal luftfartøjschefen efterkomme de forskrifter, der er indeholdt i BL 7-14, samt de af følgende fremgangsmåder, der kan komme i betragtning. Luftfartøjschefen skal derudover forsøge at etablere radioforbindelse med vedkommende flyvekontrolenhed med alle de midler, der står til rådighed. Fra et luftfartøj, som indgår i flyveplads-trafikken på en kontrolleret flyveplads, skal der desuden holdes udkig efter sådanne instruktioner, som måtte blive givet ved hjælp af lys-signaler.

4.6.5.2.1 Under visuelle vejrforhold skal luftfartøjschefen

- a. fortsætte flyvningen under visuelle vejrforhold, lande på nærmest beliggende, egnede flyveplads, uanset om radiokontakt er krævet, og hurtigst

muligt melde landing til vedkommende flyvekontrolenhed, og

- b. hvis det skønnes tilrådeligt, fuldføre flyvningen efter instrumentflyvereglerne i overensstemmelse med pkt. 4.6.5.2.2.

4.6.5.2.2 Under instrumentvejrforhold eller hvis luftfartøjschefen, som udfører en flyvning efter instrumentflyvereglerne, skønner det utilrådeligt at fortsætte i overensstemmelse med pkt. 4.6.5.2.1.a, skal luftfartøjschefen

- a. ved flyvning i København Flyveinformationsregion (FIR) og i Rønne Terminalområde (TMA)

1. bibeholde den sidst tildelte hastighed og flyvehøjde eller minimum højde over havet, hvis denne er højere, i en periode på 7 minutter, i overensstemmelse med pkt. 4.6.5.2.2.1,
2. derefter tilpasse flyvehøjde og hastighed i henhold til den indleverede flyveplan,
3. hvis luftfartøjet er under radar-kursdirigering eller flyver "offset" i henhold til RNAV uden klareringsgrænse, fortsætte på den mest direkte måde for at genoptage flyvning efter gældende flyveplan ikke senere end det næste betydningsfulde punkt under hensyntagen til gældende laveste flyvehøjde,
4. fortsætte flyvning i overensstemmelse med gældende flyveplan til det for bestemmelsesstedet angivne navigationshjælpemiddel, og når det er påkrævet ifølge nedenstående pkt. 5, vente over dette hjælpemiddel indtil påbegyndelse af nedgang,
5. påbegynde nedgang, jf. ovenstående pkt. 4, på det tidspunkt, som afviger mindst mu-

ligt fra det forventede indflyvningstidspunkt, som luftfartøjschefen sidst har modtaget og kvitteret for, eller hvis luftfartøjschefen ikke har modtaget og kvitteret for et forventet indflyvningstidspunkt, skal det nævnte navigationshjælpemiddel forlades på et tidspunkt, der afviger mindst muligt fra det beregnede ankomsttidspunkt, som fremgår af gældende flyveplan,

6. udføre en normal instrumentindflyvningsprocedure for vedkommende navigationshjælpemiddel og
7. lande så vidt muligt inden for 30 minutter efter det forventede ankomsttidspunkt i henhold til den gældende flyveplan eller det sidst modtagne forventede indflyvningstidspunkt,

b. ved flyvning i Søndrestrøm Flyveinformationsregion (FIR)

1. i en periode på 20 minutter efter luftfartøjets mislykkede forsøg på at rapportere sin position over et obligatorisk rapportpunkt holde den sidst tildelte hastighed og flyvehøjde eller minimum flyvehøjde, hvis den ligger over, og derefter tilrette højde og hastighed i overensstemmelse med den indleverede flyveplan,
2. fortsætte flyvningen i overensstemmelse med gældende flyveplans rute til det navigationshjælpemiddel, der er angivet for bestemmelsesstedet, og når det er krævet som angivet under nedenstående pkt. 3., vente over dette hjælpemiddel indtil påbegyndelse af nedgang,
3. påbegynde nedgang fra det navigationshjælpemiddel, der er angivet under ovenstående

pkt. 2., på det tidspunkt, der afviger mindst muligt fra det forventede indflyvningstidspunkt, som luftfartøjschefen sidst har modtaget og kvitteret for. Hvis luftfartøjschefen ikke har modtaget og kvitteret for et forventet indflyvningstidspunkt, skal det navigationshjælpemiddel, der er angivet under ovenstående pkt. 2., forlades på et tidspunkt, der afviger mindst muligt fra det beregnede ankomsttidspunkt, som fremgår af den gældende flyveplan,

4. udføre en normal instrumentindflyvningsprocedure som foreskrevet for det pågældende navigationshjælpemiddel, og
5. lande, hvis muligt, inden for 30 minutter efter det seneste af følgende tidspunkter:
 - i. Det beregnede ankomsttidspunkt, som fremgår af den gældende flyveplan, eller
 - ii. det forventede indflyvningstidspunkt, som der sidst er modtaget og kvitteret for.

4.6.5.2.2.1 Den 7 minutters periode, der er nævnt i pkt. 4.6.5.2.2 a., indtræffer på det seneste tidspunkt regnet fra det tidspunkt, hvor

- a. luftfartøjet flyver på en rute uden obligatoriske rapportpunkter, eller når luftfartøjet har fået instruktioner om udeladelse af positionsrapporter
 1. og den tildelte højde er nået, eller minimum flyvehøjde er nået, eller
 2. SSR-transponderen er blevet aktiveret på kode 7600, jf. BL 7-14, pkt. 7.19.1 c,

- b. hvis luftfartøjet flyver på en rute med obligatoriske rapportpunkter, og der ikke er modtaget instrukser om udeladelse af positionsrapporter på
1. det tidspunkt, hvor den sidst tildelte højde eller minimum flyvehøjde er opnået, eller
 2. det af piloten tidligere oplyste forventede tidspunkt over et obligatorisk rapportpunkt eller
 3. det tidspunkt, hvor det skulle rapportere over et obligatorisk rapportpunkt.

4.7 Ulovlig handling

4.7.1 Luftfartøjschefen på et luftfartøj, som udsættes for ulovlig handling, skal

- a. hvis luftfartøjet er udstyret med SSR-transponder, så vidt muligt indstille denne på mode A, kode 7500, samt afsende melding nr. 112, hvis luftfartøjet og pågældende lufttrafiktjenesteenhed er udstyret med datalink kommunikation, og
- b. snarest muligt lande på nærmest beliggende, egnede flyveplads eller på en flyveplads udpeget af den pågældende myndighed, medmindre situationen ombord på luftfartøjet kræver andet.

4.7.2 Hvis flyvningen ikke kan udføres i overensstemmelse med pkt. 4.7.1 b, skal luftfartøjschefen så vidt muligt fortsætte på den tildelte rute og flyvehøjde, indtil en lufttrafiktjenesteenhed kan underrettes, eller indtil radar- eller ADS-B-dækning opnås.

4.8 Interception

4.8.1 Luftfartøjschefen på et civilt luftfartøj skal, hvis luftfartøjet bliver interceptet, følge de fremgangsmåder, der er angivet i BL 7-11 og BL 7-12.

Anm. 1: Udtrykket "interception" omfatter ikke interception og eskortetjeneste, som udføres efter anmodning fra et luftfartøj, som befinder sig i en nødsituation.

Anm. 2: Interception af civile luftfartøjer vil blive søgt undgået og vil kun blive foretaget som den sidste mulighed. Hvis interception af civile luftfartøjer er nødvendig, vil interceptionen blive udført i overensstemmelse med de fremgangsmåder, der er beskrevet i BL 7-11 og BL 7-12.

4.9 Begrænsninger i forbindelse med starter og landinger

4.9.1 På offentlige, godkendte flyvepladser samt på godkendte flyvepladser, der ikke står åbne for offentligheden, må start og landing med luftfartøjer kun foregå inden for flyvepladsens åbningstid.

Anm.: Flyvepladsens åbningstid fremgår af AIP, AD-2-afsnittet for den pågældende flyveplads, eller kan eventuelt være fastsat individuelt i en aftale med flyvepladsens koncessionshaver.

4.9.2 Start og landing med luftfartøjer på offentlige, godkendte flyvepladser samt på godkendte flyvepladser, der ikke står åbne for offentligheden, skal foregå på de afmærkede start- og landingsbaner/-områder. Undtaget herfra er start og landing med svævefly, der kan foregå i sikkerhedszonen efter særlig tilladelse fra Statens Luftfartsvæsen.

4.9.3 Start og landing uden for

- a. offentlige, godkendte flyvepladser,
- b. godkendte flyvepladser, der ikke står åbne for offentligheden,
- c. militære flyvestationer,
- d. selvvalgte helikopterflyvepladser i henhold til BL 3-31 og
- e. selvvalgte landingspladser i forbindelse med intern flyvning i Grønland i henhold til BL 5-24,

er kun tilladt med luftfartøjer med maksimalt tilladt startvægt (MTOM) på højst 5700 kg.

5. Visuelflyveregler

5.1 VFR-flyvning over dansk område, bortset fra VFR-flyvning udført i overensstemmelse med de krav, der er gældende for VFR-NAT flyvning, jf. BL 5-61 og BL 5-38, må kun udføres inden for de tidsperioder (morgen- og aftentusmørke), der er angivet i AIP.

5.1.1 Over Danmark

Landet er opdelt i 4 områder, og flyvning må kun udføres inden for de perioder, som er angivet i AIP Danmark.

Anm.: Området over Danmark er i AIP Danmark opdelt i 4 tabeller gældende for henholdsvis området:

- a. Vest for 8° Ø,
- b. mellem 8° Ø og 11° Ø, inklusive Læsø,
- c. øst for 11° Ø med undtagelse af Læsø, Bornholm og Ertholmene og
- d. over Bornholm og Ertholmene.

5.1.2 Over Færøerne og Grønland

5.1.2.1 Flyvning i området over Færøerne må kun udføres inden for de perioder, som er angivet i AIP Faeroe Islands.

5.1.2.2 Flyvning i området over Grønland må kun udføres inden for de perioder, som er angivet i AIP Greenland.

Anm.: Området over Grønland er opdelt i 23 tabeller (lokationer langs kystlinien).

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.

5.2.2.2 For helikoptere kan sådan flyvning inden for de perioder, der jf. pkt. 5.1 er nævnt i den for flyvningen relevante AIP, dog tillades udført med en rapporteret sigtbarhed på flyvepladsen og en flyvesigtbarhed på mindst 0,8 km under forudsætning af, at helikopteren opereres med en hastighed, der giver tilstrækkelig mulighed for at observere hindringer i tide til at undgå kollision.

5.2.3 VFR-flyvning uden jordsigt må, bortset fra, hvor jordsigt er krævet, jf. skema 5-1, kun udføres i overensstemmelse med de bestemmelser, der er fastsat i BL 5-61.

5.3 Skyflyvning med svævefly er tilladt, når det udføres i overensstemmelse med kravene i BL 7-7.

5.4 VFR-flyvning må ikke uden tilladelse fra Statens Luftfartsvæsen udføres

- a. over flyveniveau 200,
- b. uden for de perioder, der jf. pkt. 5.1 er anført i den for flyvningen relevante AIP, herfra dog undtaget VFR-flyvning udført i overensstemmelse med de krav, der er gældende for VFR-NAT flyvning, jf. BL 5-61 og BL 5-38, samt
- c. ved transsonisk og supersonisk hastighed.

5.4.1 Tilladelse vil ikke blive givet til VFR-flyvning over flyveniveau 290 i luftrum, hvor der anvendes 1000 FT vertikal adskillelse.

5.5 Medmindre der foreligger tilladelse fra Statens Luftfartsvæsen, må flyvning kun udføres

- a. over tæt bebyggede områder, herunder sommerhusområder, beboede campingpladser samt områder, hvor et større antal mennesker er samlet i fri luft, i en højde af mindst 300 m (1000 FT) over den højeste hindring inden for en radius af 600 m fra luftfartøjet. Flyvning i lavere højde er dog tilladt i forbindelse med start fra eller landing på en godkendt flyveplads,
- b. over andre end de områder, der er nævnt i a., i mindst 150 m (500 FT) over jorden eller vandet. Flyvning i lavere højde er dog tilladt i forbindelse med start eller landing.

Flyvning mellem broers pyloner samt under broer, luftledninger eller lignende er ikke tilladt uden Statens Luftfartsvæsens særlige godkendelse.

5.6 Medmindre andet er angivet i klareninger eller foreskrevet af Statens Luftfartsvæ-

sen i AIP, skal VFR-flyvning, som foregår i større højder end

- a. i Danmark gennemgangshøjden, samt
- b. i Grønland 900 m (3000 FT) over jorden eller vandet (GND),

udføres i et flyveniveau, der bestemmes ud fra kursen som angivet i tabellerne over marchhøjder i BL 7-13. Herfra er dog undtaget flyvning under stigning eller nedgang.

5.7 Luftfartøjschefer, der udfører VFR-flyvning, skal følge bestemmelserne i pkt. 4.6,

- a. når de flyver i luftrumsklasserne B, C og D,
- b. når de indgår i flyvepladstrafikken på kontrollerede flyvepladser, eller
- c. når de udfører Speciel VFR-flyvninger.

5.8 En luftfartøjschef, som udfører VFR-flyvning inden for eller ind i særligt angivne områder eller ad særligt angivne ruter, for hvilke der i AIP er publiceret krav om etablering af tovejs radiokommunikation, skal opretholde uafbrudt lyttevagt på den foreskrevne kommunikationskanal og rapportere sin position, hvis det kræves, til den lufttrafiktjenesteenhed, som yder flyveinformationstjeneste.

Anmærkning: Se anmærkningerne til pkt. 4.6.5.1.

5.9 En luftfartøjschef, som flyver i overensstemmelse med de visuelle flyveregler, og som ønsker at overgå til flyvning efter instrumentflyvereglerne, skal

- a. hvis en flyveplan tidligere er afgivet, meddele nødvendige ændringer til den gældende flyveplan, eller
- b. afgive en flyveplan til pågældende lufttrafiktjenesteenhed og, hvis flyvning skal foregå i luftrumsklasserne B, C, D eller E, indhente en klarering før påbegyndelse af IFR-flyvning.

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.

6. Instrumentflyveregler

6.1 Alle IFR-flyvninger

6.1.1 Luftfartøjsudstyr

Luftfartøjet skal være udstyret med passende instrumenter og med navigationsudstyr afpasset til den flyvevej, som skal følges.

6.1.2 Minimumsflyvehøjder

Medmindre det er nødvendigt i forbindelse med start eller landing, eller medmindre særlig tilladelse er givet af Statens Luftfartsvæsen, skal IFR-flyvning

- a. ved flyvning over terræn eller bjergområder højere end 1800 m (6000 FT) udføres i en flyvehøjde, der er

mindst 600 m (2000 FT) over den højeste hindring beliggende inden for 8 km (4,3 NM) fra luftfartøjets beregnede position, og

- b. ved flyvning over andre terrænforhold end de, der er nævnt under a., i en flyvehøjde, der er mindst 300 m (1000 FT) over den højeste hindring beliggende inden for 8 km (4,3 NM) fra luftfartøjets beregnede position.

6.1.3 Overgang fra IFR-flyvning til VFR-flyvning

6.1.3.1 Et luftfartøj, som vælger at overgå fra flyvning efter instrumentflyvereglerne til flyvning efter visuelflyvereglerne, skal underrette pågældende lufttrafiktjenesteenhed om, at IFR-flyvningen er annulleret, samt meddele de

ændringer, der skal foretages i den gældende flyveplan.

6.1.3.2 Et luftfartøj, som udfører IFR-flyvning, og som befinder sig under eller møder visuelle vejrforhold, skal vedblive at flyve i overensstemmelse med instrumentflyvereglerne, medmindre det antages, at flyvningen i længere tid vil kunne udføres under uafbrudte visuelle vejrforhold, og det er hensigten at udføre VFR-flyvning i sådant tidsrum.

6.2 IFR-flyvninger inden for luftrumsklasserne A, B, C, D og E

6.2.1 IFR-flyvning skal udføres efter bestemmelserne i pkt. 4.6, når den udføres inden for luftrumsklasserne A, B, C, D og E.

6.2.2 Medmindre der er givet klarering til at anvende marchstigning mellem to flyvehøjder eller over en given flyvehøjde, skal en IFR-flyvning under vandret flyvning i luftrumsklasserne A, B, C, D og E udføres i en marchhøjde, der bestemmes ud fra kursen som angivet i tabellerne over marchhøjder i BL 7-13. Overensstemmelse mellem højde og kurs skal dog ikke iagttages, når andet er angivet i klareringer eller er foreskrevet af Statens Luftfartsvesen i AIP.

6.3 IFR-flyvninger inden for luftrumsklasserne F og G

6.3.1 Marchhøjder

En IFR-flyvning skal under vandret flyvning inden for luftrumsklasserne F og G udføres i en marchhøjde, der bestemmes ud fra kursen som angivet i tabellerne over marchhøjder i BL 7-13.

6.3.2 Radioforbindelse

En luftfartøjschef skal opretholde uafbrudt talekommunikationsvagt på den foreskrevne kommunikationskanal ved flyvning inden for områder, hvor der i AIP er publiceret krav om etablering af tovejs radiokommunikation, og ved flyvning inden for luftrumsklasser, hvor der i henhold til skemaet "Lufttrafiktjenesteluftrum.

Klassifikation" er stillet krav om tovejs radiokommunikation, medmindre andet er tilladt af pågældende lufttrafiktjenesteenhed.

Anm.: Se anmærkningerne til pkt. 4.6.5.1.

6.3.3 Positionsrapport

En luftfartøjschef, som udfører IFR-flyvning inden for luftrumsklasserne F og G, skal afgive positionsrapport som angivet i pkt. 4.6.3 for kontrolleret flyvning.

7. Dispensation

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

8. Straf

8.1 Ved lufttrafik inden for dansk område straffes overtrædelse af bestemmelserne i denne BL i medfør af luftfartslovens § 149, stk. 8, med bøde eller fængsel i indtil 2 år.

Anm. 1: Overtrædelse af bestemmelserne i luftfartslovens § 50, stk. 1 straffes i medfør af luftfartslovens § 149, stk. 1 med fængsel indtil 2 år. Under særligt formildende omstændigheder kan dog straf af bøde anvendes.

Anm. 2: Overtrædelse af bestemmelserne i luftfartslovens § 50, stk. 2, 3, 5 og 6, straffes i medfør af luftfartslovens § 149, stk. 3, med bøde eller fængsel indtil 2 år.

Anm. 3: Overtrædelse af bestemmelsen i luftfartslovens § 50, stk. 1 kan i medfør af luftfartslovens § 150, stk. 1, nr. 3 medføre frakendelse af retten til at gøre tjeneste på et luftfartøj inden for dansk område.

8.2 Ved lufttrafik med danske luftfartøjer over fremmed stats territorium straffes overtrædelse af de lufttrafikregler, som er fastsat af pågældende stat i medfør af luftfartslovens § 149, stk. 8, med bøde eller fængsel i indtil 2 år.

8.3 Ved lufttrafik med danske luftfartøjer over åbent hav og områder, hvor ingen stat hævder suverænitet, straffes overtrædelse af de lufttrafikregler, som inden for hver flyveinformationsregion er fastsat af vedkommende ATS-myndighed, i medfør af luftfartslovens § 149, stk. 8, med bøde eller fængsel i indtil 2 år.

9. Ikrafttræden

9.1 Denne BL træder i kraft den 1. december 2009.

9.2 Samtidig ophæves BL 7-1, Bestemmelser om lufttrafikregler, 12. udgave af 2. juni

Statens Luftfartsvæsen, den 2. november 2009

Kurt Lykstoft Larsen

/ Per Veingberg