

Udskriftsdato: 14. december 2025

BEK nr 9940 af 27/09/2017 (Gældende)

BL 7-1 Bestemmelser om lufttrafikregler Udgave 16

Ministerium: Transportministeriet

Journalnummer: TS30302-00099

BL 7-1

Bestemmelser om lufttrafikregler¹⁾

Udgave 16

I medfør af § 51 og § 82 i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1036 af 28. august 2013, fastsættes efter bemyndigelse i henhold til § 152, stk. 1:

1. Referencedokumenter

- 1.1 Kommissionens forordning (EU) nr. 923/2012 af 26. september 2012 om fælles regler for lufterummet og operationelle bestemmelser vedrørende luftfartstjenester og -procedurer ... , som ændret ved Kommissionens forordning (EU) 2015/340 af 20. februar 2015 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/1185 af 20. juli 2016 - i denne BL benævnt SERA-forordningen.
- 1.2 ICAO Annex 2, Rules of the Air, seneste udgave.
- 1.3 ICAO Document 9051, Airworthiness Technical Manual, seneste udgave.
- 1.4 ICAO Document 7030, Regional Supplementary Procedures, seneste udgave.
- 1.5 BL 3-31, Bestemmelser om selvvalg af helikopterflyvepladser, seneste udgave.
- 1.6 BL 5-2, Bestemmelser om landbrugsflyvning, seneste udgave.
- 1.7 BL 5-3, Bestemmelser om civile flyveopvisninger, seneste udgave.
- 1.8 BL 5-8, Bestemmelser om erhvervsmæssig målflyvning, målbugsering, reklameflyvning og reklame-nedkastning, seneste udgave.
- 1.9 BL 5-24, Operationelle bestemmelser for intern flyvning i Grønland samt for transitflyvning af Søndrestrøm flyveinformationsregion (FIR), 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, Bestemmelser om ubemandede friballoner, seneste udgave.
- 1.13 BL 7-10, Bestemmelser om definitioner vedrørende lufttrafiktjeneste, seneste udgave.
- 1.14 BL 7-14, Bestemmelser om procedurer for tale-radiokommunikation, seneste udgave.
- 1.15 BL 7-15, Bestemmelser om flyvning over særligt støjfølsomme naturområder i Danmark, seneste udgave.
- 1.16 BL 7-16, Bilag 1 til BL 7-serien, Særligt følsomme naturområder, seneste udgave.
- 1.17 BL 7-20, Bestemmelser om forbud mod eller indskrænkning af luftfart i visse områder, seneste udgave.
- 1.18 BL 7-100, Bestemmelser der supplerer SERA-forordningen, seneste udgave.
- 1.19 BL 9-1, Bestemmelser om faldskærmsspring, seneste udgave.
- 1.20 Søfartsstyrelsens bekendtgørelse om søvejsregler, seneste udgave (p.t. bekendtgørelse nr. 1083 af 20. november 2009).
- 1.21 Det dokument, der er nævnt i pkt. 1.1 findes på den Europæiske Unions hjemmeside www.eur-lex.europa.eu og på Trafik-, Bygge og Boligstyrelsens hjemmeside www.tbst.dk. De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.5 - 1.20, findes på Retsinformations hjemmeside www.retsinformation.dk og, på nær dokumentet i pkt. 1.20, også på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside www.tbst.dk. De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.1 - 1.20, kan endvidere fås ved henvendelse til

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Edward Thomsens vej 14

2300 København S

Tel. : 7221 8800

Fax: 7262 6790

2. Definitioner

Definitioner vedrørende lufttrafiktjeneste er fastsat i BL 7-10.

3. Anvendelsesområde og generelt

3.1 Færøerne, Grønland, Danmark og danske luftfartøjer

3.1.1 Denne BL gælder for lufttrafik

- a. på Færøerne og i Grønland,
- b. i Danmark, for så vidt angår pkt. 3.4, 4.1.1.2, 4.1.7, 4.2.2.6.4, 4.2.2.6.5, 4.8.2 – 4.8.6.1 og 7 – 9, og
- c. med danske luftfartøjer uden for dansk område, jf. pkt. 3.1.4 og 3.1.5.

Anm. : SERA-forordningen og de supplerende bestemmelser, der er fastsat til denne forordning, jf. BL 7-100, indeholder lufttrafikregler, som også gælder for Danmark, udover de i pkt. 3.1.1, b., nævnte bestemmelser, som ikke er reguleret i SERA-forordningen og BL 7-100.

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 på Færøerne og i Grønland skal bestemmelserne i denne BL følges. Ved lufttrafik i Danmark skal bestemmelserne i pkt. 3.4, 4.1.1.2, 4.1.7, 4.2.2.6.4, 4.2.2.6.5, 4.8.2 – 4.8.6.1, følges.

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

Anm. : For lufttrafik med danske luftfartøjer inden for en anden EU-medlemsstats område gælder dog SERA-forordningen og de hertil supplerende bestemmelser, der er fastsat af pågældende stat.

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 Søndrestrøm Flyveinformationsregion og Vagar Trafikinformationszone er Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vedkommende ATS-myndighed.

Anm. : Pr. 1. marts 2018 skifter Søndrestrøm Flyveinformationsregion navn til Nuuk Flyveinformationsregion.

3.2 Luftfartøjschefens ansvar

3.2.1 Luftfartøjschefen er ansvarlig for, at føringen af et luftfartøj enten under flyvning eller på flyvepladssens trafikområde er i overensstemmelse med de almindelige regler i afsnit 4 og under flyvning også 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 lufterumsklasse 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 Før 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, og til alle IFR-flyvninger skal omfatte en omhyggelig gennemgang af tilgængelige, aktuelle vejrmeddelelser 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 også 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 erhvervsmæssigt 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. Transportministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren bestemmelser om de i stk. 7 og 8 nævnte prøver og undersøgelser.

3.5 Lufttrafiktjenestelufttrum. Klassifikation

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

Klasse	IFR/VFR	Adskillelse sikres mellem	5 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.			Nej

				140 KT IAS (skema 5-1, VMC-mini- ma).			
G	IFR	Ingen	Flyveinformati- onstjeneste.	250 KT IAS under FL 100	Tovejs	A+C	Nej
	VFR	Ingen	Flyveinformati- onstjeneste.	250 KT IAS under FL 100. 140 KT IAS (skema 5-1, VMC-mini- ma).	Tovejs, ved flyvning i TIZ og TIA		Nej

3.5.2 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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 bilag 1, afsnit 4 og 5.

Anm. : Bestemmelserne i pkt. 4.4.2 og bilag 1, afsnit 4 og 5, retter sig også imod luftfartøjschefen.

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 7-15 og 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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, har Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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 flyveniveau eller, hvor en gennemgangshøjde er fastsat, ved flyvning i eller under gennemgangshøjden.

4.1.4 Nedkastning og udspredning

Intet må nedkastes eller udsprede fra et luftfartøj, medmindre Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har givet tilladelse dertil. Nedkastning og udspredning skal også, hvor dette i øvrigt kræves, foregå i overensstemmelse med indhentet klarering eller under hensyntagen til råd og oplysninger fra pågældende lufttrafiktjenesteenhed.

Anm. : Se også BL 5-2 og BL 5-8.

4.1.5 Slæbeflyvning

Luftfartøj eller anden genstand må kun slæbes efter et luftfartøj efter de bestemmelser, der er fastsat af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Slæbeflyvning skal, hvor dette kræves, foregå i overensstemmelse med indhentet klarering eller under hensyntagen til råd og oplysninger fra pågældende lufttrafiktjenesteenhed.

Anm. : Se også BL 5-8.

4.1.6 Faldskærmsudspring

Faldskærmsudspring må, bortset fra spring i kritiske situationer, kun foretages efter de bestemmelser, der er fastsat af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Flyvning i forbindelse med faldskærmsudspring skal, hvor dette kræves, foregå i overensstemmelse med indhentet klarering eller under hensyntagen til råd og oplysninger fra pågældende lufttrafiktjenesteenhed.

Anm. : Se også 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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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 instrumentvejrforhold 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 også, hvor dette kræves, foregå i overensstemmelse med indhentet klarering eller under hensyntagen til råd og oplysninger fra pågældende lufttrafiktjenesteenhed.

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. Ansvar 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 lufttrafikreglerne 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 har pligt til at vige for et andet, må ikke passere over, under eller foran dette, medmindre det sker i betryggende afstand, 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, har pligt til 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, har pligt til 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.

Anm. : I radiotelefoni-fraseologi anvendes udtrykket "holding point" (engelsk fraseologi) og "stoplinje" (dansk fraseologi) til at angive ventepositionen.

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 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.

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 motorerne, 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 sådanne 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, har pligt til 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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, samt
- d. lande og starte mod vinden, medmindre hensyn til sikkerheden, til banesystemets 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 manøvre muligheder.

4.2.6.1.1 Fartøjer på skærende kurser

Et luftfartøj, som har et andet luftfartøj eller et skib på sin højre side, har pligt til at vige, så 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, så 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, så 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 sejlads.

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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.
- d. Enhver flyvning, som indebærer passage af dansk landegrænse eller passage af grænsen for dansk territorialt farvand, medmindre Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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. Retningslinjer for afgivelse af standard-flyveplaner 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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

4.3.1.4.2.1 Afgivelse af en sådan melding er dog uforuden efter 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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

4.3.1.5.1.1 Afgivelse af sådan melding er dog uforuden 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 bilag 1, træffes de foranstaltninger, som signalet kræver efter bilag 1.

4.4.2 Når de signaler, der er fastsat i bilag 1, anvendes, skal de have den betydning, der er angivet deri. De må kun anvendes til de formål, som er angivet i bilag 1, 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 døgns 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 "Lufttrafiktjenesteluftrum. 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 flyvekontrolenhed.

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 så 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 flyvekontrolenhed.

4.6.1.3 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 lufttrafiktjenesten 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 kontrollårnet, 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 flyvekontrolenhed 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 navigationshjælpemidler 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, passeres, eller så nær dette, som det er operativt muligt.

4.6.2.1.3 Afgivelse fra kravet i pkt. 4.6.2.1.1 skal meddeles til vedkommende lufttrafiktjenesteenhed.

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. Afgivelse 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 lufttrafiktjenesteenhed 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 lufttrafiktjenesteenhed underrettes.

- c. Ændringer af beregnede tidspunkter:

Hvis det beregnede tidspunkt over næste fastlagte rapportpunkt, ved FIR-grænse eller på bestemmelsesstedet forventes at afvige mere end 2 minutter fra det, som er meddelt lufttrafiktjenesten, skal et revideret tidspunkt snarest muligt meddeles pågældende lufttrafiktjenesteenhed.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan, hvor stedlige forhold tilsiger det, fastsætte en anden periode end 2 minutter.

4.6.2.2.2 Hvis der er indgået en ADS-aftale, skal den pågældende lufttrafiktjenesteenhed 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 pågældende flyvekontrolltjenesteenhed 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 instrumentflyvereglerne.

4.6.3 Positionsrapporter

4.6.3.1 Medmindre Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har bestemt andet, eller særlig tilladelse er givet af pågældende lufttrafiktjenesteenhed, skal der ved en kontrolleret flyvning snarest muligt til pågældende lufttrafiktjenesteenhed 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 lufttrafiktjenesteenhed, 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 lufttrafiktjenesteenhed. I mangel af fastlagte rapportpunkter skal positionsrapporter afgives med tidsintervaller fastsat af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen eller angivet af pågældende lufttrafiktjenesteenhed.

4.6.4 Ophør af kontrol

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

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 "Lufttrafiktjenesteluftrum. 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 flyvekontrollenhed 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 flyvekontrollenhed med alle de midler, der står til rådighed. Fra et luftfartøj, som indgår i flyvepladstrafikken på en kontrolleret flyveplads, skal der desuden holdes udvig efter sådanne instruktioner, som måtte blive givet ved hjælp af lyssignaler.

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 flyvekontrollenhed, 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 ved flyvning i Søndrestrøm Flyveinformationsregion (FIR) og Vagar Trafikinformationszone (TIZ)

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.

Anm. : Pr. 1. marts 2018 skifter Søndrestrøm Flyveinformationsregion navn til Nuuk Flyveinformationsregion.

4.7 Ulovlig handling

4.7.1 Luftfartøjschefen på et luftfartøj, som udsættes for ulovlig handling, skal så vidt muligt underrette den relevante ATS-enhed om eventuelle væsentlige forhold i forbindelse med den ulovlige handling samt om enhver afvigelse fra den gældende flyveplan, som omstændighederne nødvendiggør, så lufttrafiktjenesteenheden kan give luftfartøjet fortrinsret og minimere konflikt med andre luftfartøjer. Luftfartøjschefen skal endvidere

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 interceptions-procedurerne i pkt. 4.8.2 – 4.8.6.1 samt de fremgangsmåder, der er angivet i bilag 2.

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 bilag 2.

4.8.1.1 Interceptionen vil blive begrænset til identifikation af det berørte luftfartøj, medmindre det er nødvendigt at lede luftfartøjet tilbage til den planlagte flyvevej, lede det uden for det nationale luftrums grænser eller væk fra forbudte områder, restriktions- eller fareområder, eller instruere luftfartøjet om at lande på en nærmere angivet flyveplads.

4.8.1.2 Interception af civile luftfartøjer i øvelsesøjemed vil ikke blive foretaget.

4.8.1.3 Hvis et interceptet civilt luftfartøj skulle blive tvunget til at foretage landing inden for territorialgrænsen, vil den anviste flyveplads være egnet for landing med den pågældende luftfartøjstype.

4.8.2 Manøvrer

4.8.2.1 De manøvrer, der anvendes af det luftfartøj, der interceper et civilt luftfartøj, vil undgå at bringe det interceptede civile luftfartøj i fare ved at

- tage hensyn til det civile luftfartøjs ydeevne,
- holde afstand til det civile luftfartøj for at undgå kollisionsfare,
- undgå at krydse det civile luftfartøjs flyvevej og
- undgå at skabe randhvirvler, der kan være til fare for især lette luftfartøjer.

4.8.2.2 For at undgå at udløse RA (resolution advisory) manøvrer på interceptede luftfartøjer udstyret med ACAS (airborne collision avoidance system), der kan misforstås som et forsøg på at undgå interception, vil det interceptende luftfartøj mindst 20 NM fra luftfartøjet, der skal interceptes, slukke for højdeudlæsningssignalerne fra luftfartøjets transponder.

4.8.3 Identifikation

4.8.3.1 Følgende fremgangsmåde, der er i overensstemmelse med det, der er anbefalet i ICAO Annex 2, Attachment A, vil normalt blive fulgt af det interceptende luftfartøj, hvis et civilt luftfartøjs identitet skal fastslås.

4.8.3.2 Fase 1: Det interceptende luftfartøj vil nærme sig det civile luftfartøj bagfra og vil indtage en position lidt over, foran og til venstre for det interceptede luftfartøj, således at fartøjschefen i det interceptede luftfartøj kan se det interceptende luftfartøj. Afstanden mellem luftfartøjerne vil til at begynde med ikke være under 300 m.

Anm. : Særlige forhold kan nødvendiggøre, at det interceptende luftfartøj indtager en position lidt over, foran og til højre for det interceptede luftfartøj.

4.8.3.3 Når det interceptende luftfartøj har indtaget den position, der er nævnt ovenfor, vil det, hvis det er nødvendigt, fortsætte som beskrevet under fase 2 nedenfor, jf. pkt. 4.8.3.4.

4.8.3.4 Fase 2: Det interceptende luftfartøj vil langsomt nærme sig det interceptede luftfartøj i samme højde og vil ikke komme nærmere end absolut nødvendigt for at fastslå det interceptede luftfartøjs identitet. Når identifikationen er fuldført, vil det interceptende luftfartøj fjerne sig som beskrevet under fase 3, jf. pkt. 4.8.3.5.

4.8.3.5 Fase 3: Det interceptende luftfartøj vil langsomt svinge væk fra det interceptede luftfartøj samtidig med, at nedgang påbegyndes.

4.8.3.6 Hvis mere end et luftfartøj deltager i interceptionen, vil de øvrige luftfartøjer under alle interceptionens faser holde sig på god afstand af det interceptede luftfartøj og fortrinsvis over og bagved dette.

4.8.4 Navigationsassistance

4.8.4.1 Hvis det efter identifikationen, som beskrevet ovenfor under fase 1 og 2, jf. pkt. 4.8.3.2-4.8.3.4 er nødvendigt at gribe ind i det interceptede luftfartøjs navigation, vil det interceptende luftfartøj normalt indtage en position lidt over, foran og til venstre for det interceptede luftfartøj, således at fartøjschefen på dette kan iagttage de signaler, der gives. Signalerne, som er beskrevet i bilag 2 er i overensstemmelse med ICAO Annex 2, Appendix 1.

Anm. : Særlige forhold kan nødvendiggøre, at det interceptende luftfartøj indtager en position lidt over, foran og til højre for det interceptede luftfartøj.

4.8.5 Visuelle signaler fra luftfartøj til luftfartøj

Anm. : Det er vigtigt, at det interceptende og interceptede luftfartøj strengt holder sig til de angivne signaler og korrekt kan aflæse de signaler, der anvendes af det andet luftfartøj.

4.8.5.1 Det interceptende luftfartøj vil udvise særlig opmærksomhed på ethvert signal fra det interceptede luftfartøj, der indikerer, at luftfartøjet befinder sig i en nødsituation.

4.8.5.2 Signaler afgivet fra det interceptende luftfartøj skal altid besvares af fartøjschefen på det interceptede luftfartøj.

4.8.5.3 Fartøjschefen på det interceptende luftfartøj vil sikre sig, at fartøjschefen på det interceptede luftfartøj er opmærksom på, at interceptionen finder sted.

4.8.5.4 Hvis gentagne forsøg med signaler som beskrevet i bilag 2 ikke besvares af det interceptede luftfartøj, vil andre signalmetoder kunne anvendes.

4.8.5.5 Hvis det ikke vil være til fare for det civile luftfartøj kan der, som en sidste udvej, anvendes efterbrænder for at skabe en visuel effekt over for det interceptede luftfartøj.

4.8.6 Radiokommunikation

4.8.6.1 I forbindelse med en interception vil interceptkontrollenheden eller det interceptende luftfartøj søge at etablere radiokontakt med det interceptede luftfartøj på nødfrekvensen 121,5 MHz, idet udtrykkene i bilag 2, tabel S 11-3, der skal sendes 2 gange, og følgende kaldesignaler benyttes:

Intercept control - jordstationen, der styrer interceptionen.

Interceptor - luftfartøjet, der foretager interceptionen.

Intercepted aircraft - luftfartøjet, der er blevet interceptet.

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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

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 må kun udføres inden for de tidsperioder (morgen- og aftentusmørke), der er angivet i AIP Faroe Islands og AIP Greenland.

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

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 flyvekontrollenhed, 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 flyvekontrollenhed kan inden for en kontrolzone give klarering til Speciel VFR-flyvning, hvis skydækkeshøjden ikke er under 180 m (600 FT), og den rapporterede sigtbarhed på flyvepladsen er mindst 1500 m inden 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 1500 m inden 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 800 m under forudsætning af, at helikopteren opereres med en hastighed, der giver tilstrækkelig mulighed for at observere anden trafik eller hindringer i tide til at undgå kollision.

5.2.2.3 Specielle VFR-flyvninger kan med klarering fra vedkommende flyvekontrollenhed krydse en kontrolzone inden for de perioder, der jf. pkt. 5.1 er anført i den for flyvningen relevante AIP, selvom den rapporterede sigtbarhed ved jorden er mindre end 1500 m, eller for helikoptere mindre end 800 m, hvis piloten rapporterer at flyvesigtbarheden ikke er mindre end 1500 m, eller for helikoptere ikke er mindre end 800 m.

Anm. : Det følger modsætningsvis, at hvis der ikke er tale om udelukkende krydsning af kontrolzonen, eksempelvis ved start fra eller landing på en flyveplads inden for en kontrolzone eller flyvning ind i flyvepladsens trafikrunde, at klarering til specielle VFR-flyvninger om dagen kun må udstedes, hvis kravene til de rapporterede vejrforhold på flyvepladsen er overholdt.

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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udføres

a. over flyveniveau 195

b. uden for de perioder, der jf. pkt. 5.1 er anført i den for flyvningen relevante AIP, , 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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, 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 eller 150 m (500 FT) over den højeste hindring inden for en radius af 150 m (500 FT). 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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens særlige godkendelse.

5.6 Medmindre andet er angivet i klareringer eller foreskrevet af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i AIP, skal VFR-flyvning i Grønland, som foregår i større højder end 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 bilag 3. 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.

Anm. : 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 1500 m, 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 1500 m.

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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, skal IFR-flyvning

a. ved flyvning over terræn eller i bjergområder højere end 1800 m (6000 FT) udføres i en højde, 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 visuelle flyvereglerne, 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 lufrumsklasserne 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 lufrumsklasserne A, B, C, D og E udføres i en marchhøjde, der bestemmes ud fra kursen som angivet i tabellerne over marchhøjder i bilag 3. Overensstemmelse mellem højde og kurs skal dog ikke iagttages, når andet er angivet i klareringer eller er foreskrevet af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i AIP.

6.3 IFR-flyvninger inden for lufrumsklasserne F og G

6.3.1 Marchhøjder

En IFR-flyvning skal under vandret flyvning inden for lufrumsklasserne F og G udføres i en marchhøjde, der bestemmes ud fra kursen som angivet i tabellerne over marchhøjder i bilag 3.

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 lufrumsklasser, hvor der i henhold til skemaet "Lufttrafiktjenestelufrum. 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 lufrumsklasserne F og G, skal afgive positionsrapport som angivet i pkt. 4.6.3 for kontrolleret flyvning.

7. Dispensation

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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, herunder internationale regler på området.

8. Klageadgang

Afgørelser truffet af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen efter denne BL kan ikke indbringes for transport-, bygnings- og boligministeren eller anden administrativ myndighed, jf. bekendtgørelse om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens forskrifter

9. Straffebestemmelser

9.1 Overtrædelse af bestemmelserne i denne BL, herunder bilagene, overtrædelse af lufttrafikregler fastsat af fremmed stat og overtrædelse af lufttrafikregler fastsat af vedkommende ATS-myndighed inden for hver flyveinformationsregion straffes efter § 149, stk. 8, i lov om luftfart.

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.

9.2 Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel, jf. § 149, stk. 14, i lov om luftfart.

10. Ikrafttræden

10.1 Denne BL træder i kraft den 12. oktober 2017

10.2 BL 7-1, Bestemmelser om lufttrafikregler, 15. udgave af 3. oktober 2014 ophæves.

Transport-, Bygge- og Boligstyrelsen, den 27. september 2017

CARSTEN FALK HANSEN

/ Per Schmock

- ¹⁾ I BL'en er der medtaget visse bestemmelser fra Kommissionens forordning (EU) nr. 923/2012 af 26. september 2012 som ændret ved Kommissionens forordning (EU) nr. 2015/340 af 20. februar 2015 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 2016/1185 af 20. juli 2016. Ifølge artikel 288 i EUF-Traktaten gælder en forordning umiddelbart i hver medlemsstat. Gengivelse af disse bestemmelser i BL'en er udelukkende begrundet i praktiske hensyn og berører ikke forordningens umiddelbare gyldighed i Danmark.

Signaler

Overskrift til formateret tekst

0. Generelt

- a. Ved iagttagelse eller modtagelse af et af de signaler, der er beskrevet i dette bilag, skal luftfartøjer manøvrere som krævet ifølge den anførte fortolkning af det pågældende signal.
- b. Når signalerne anvendes, har de den betydning, der er angivet i bilaget. De må udelukkende anvendes til det angivne formål, og der må ikke anvendes andre signaler, som kan forveksles med dem.
- c. En signalgiver skal være ansvarlig for at give standardtrafiksignaler til luftfartøjer på en klar og præcis måde ved hjælp af de signaler, der er vist i dette bilag.
- d. Kun personer, der er uddannet, kvalificerede og godkendt i henhold til relevant EU- eller national lovgivning må udføre en signalgivers funktioner.
- e. Signalgiveren skal bære en tydelig, fluorescerende identifikationsvest, således at flyvebesætningen kan se, at den pågældende er ansvarlig for signalgivningen.
- f. Stave, bordtennisbats eller handsker, der er fluorescerende i dagslys, anvendes til al signalgivning af alt relevant jordpersonale i timer med dagslys. Lysstave anvendes om natten og ved lav sigtbarhed.

1. Nød- og ilsignaler

1.1 Generelt

1.1.1 Uanset bestemmelserne i punkt 1.2 og 1.3 skal et luftfartøj i nød bruge alle til rådighed stående midler til at tiltrække sig opmærksomhed, gøre sin position kendt og påkalde hjælp.

1.1.2 Telekommunikations- og transmissionsprocedurer for nød- og ilsignaler skal være i overensstemmelse med bind II i bilag 10 til Chicagokonventionen.

1.2. Nødsignaler

1.2.1 Følgende signaler, anvendt enten samlet eller hver for sig, betyder, at alvorlig eller overhængende fare truer, og at øjeblikkelig assistance ønskes:

- a. Et signal bestående af gruppen SOS (... — — — ... efter morsesystemet) afgivet radiotelegrafisk eller på anden signaleringsmåde.
- b. Et radiotelefonisk nødsignal bestående af ordet MAYDAY.
- c. Et nødsignal sendt via datalink, som tilkendegiver betydningen af ordet MAYDAY.
- d. Raketter eller bomber, der udkaster røde lys, og som affyres én ad gangen med korte mellemrum.
- e. Et faldskærmsblus, som viser rødt lys.
- f. Indstilling af transponderen til tilstand A kode 7700.

1.3 Ilsignaler

1.3.1 Følgende signaler, anvendt enten samlet eller hver for sig, betyder, at et luftfartøj ønsker at tilkendegive, at vanskeligheder tvinger det til at lande, uden at det dog kræver øjeblikkelig assistance:

- a. Gentagen tænding og slukning af landingsprojektørerne.
- b. Gentagen tænding og slukning af navigationslysene udført på en måde, som adskiller sig fra blinkende navigationslys.

1.3.2 Følgende signaler, anvendt enten samlet eller hver for sig, betyder, at et luftfartøj har en meget vigtig meddelelse at sende angående sikkerheden for et skib, et luftfartøj eller andet fartøj eller angående sikkerheden for en person, der befinder sig om bord eller er i sigte:

- a. Et signal afgivet radiotelegrafisk eller på anden signaleringsmåde, og som består af gruppen XXX (—.. — —.. — —.. — efter morsesystemet).
- b. Et radiotelefonisk ilsignal bestående af ordene PAN, PAN.
- c. Et ilsignal sendt via datalink, som tilkendegiver betydningen af ordene PAN, PAN.

2. Visuelle signaler, som anvendes til at advare et luftfartøj, der uden tilladelse flyver i eller er på vej til at flyve ind i et restriktionsområde, forbudt område eller et fareområde

2.1 Når visuelle signaler anvendes til at advare luftfartøjer, der om dagen eller om natten uden tilladelse flyver ind i eller er på vej til at flyve ind i et restriktionsområde, forbudt område eller et fareområde, tilkendegiver en række projektiler, som ved deres sprængning fremkalder røde og grønne lys eller stjerner, afskudt med 10 sekunders mellemrum, over for et luftfartøj, at det uden tilladelse flyver i eller er ved at flyve ind i et restriktionsområde, et forbudt område eller et fareområde, og at det skal tage de nødvendige forholdsregler.

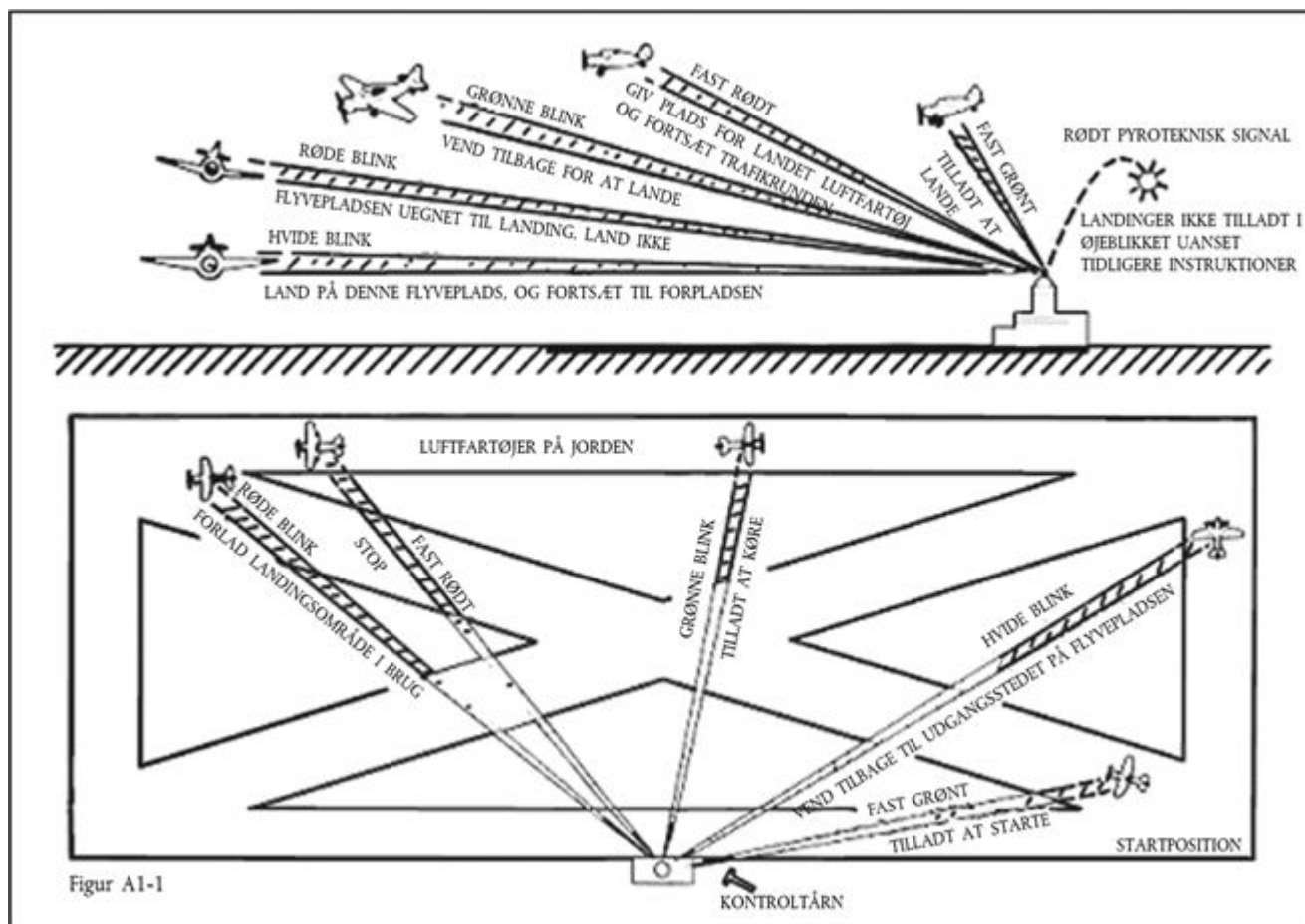
3. Signaler for flyvepladstrafik

3.1 Lys- og pyrotekniske signaler

3.1.1 Anvisninger

	Lys	Fra flyvepladsens kontrolltårn til:	
		Luftfartøjer i luften	Luftfartøjer på jorden
Rettet mod berørte luftfartøjer (se figur A1-1).	Fast grønt	Tilladt at lande	Tilladt at starte
	Fast rødt	Giv plads for andre luftfartøjer og fortsæt i trafikrunden	Stop
	En række grønne blink	Vend tilbage for at lande (*)	Tilladt at køre
	En række røde blink	Flyvepladsen uegnet til landing. Land ikke	Forlad landingsområdet i brug
	En række hvide blink	Land på denne flyveplads, og kørsel ind til forpladsen (*)	Vend tilbage til udgangsstedet på flyvepladsen
Rødt pyroteknisk signal		Landing ikke tilladt i øjeblikket, uanset tidligere instruktioner	

(*) Tilladelse til landing og kørsel vil blive givet, når det er muligt.



3.1.2 Luftfartøjets kvittering

a. I luften:

1. i timer med dagslys:
 - ved vingetipning, undtagen under indflyvningens indledende fase og slutfasen
2. i timer med mørke:
 - ved to gange at tænde og slukke luftfartøjets landingsprojektører, eller, hvis disse ikke findes, ved to gange at tænde og slukke navigationslysene.

b. På jorden:

1. i timer med dagslys:
 - ved bevægelser med luftfartøjets krængeror eller sideror
2. i timer med mørke:
 - ved to gange at tænde og slukke luftfartøjets landingsprojektører, eller, hvis disse ikke findes, ved to gange at tænde og slukke navigationslysene.

3.2 Visuelle jordsignaler

3.2.1 Landingsforbud

3.2.1.1 En vandret rød, kvadratisk flade med gule diagonaler (figur A1-2) anbragt i et signalområde betyder, at landing på flyvepladsen er forbudt, og at forbuddet vil være af længere varighed.



Figur A1-2

3.2.2 Iagttagelse af skærpede forsigtighedsregler under indflyvning og landing

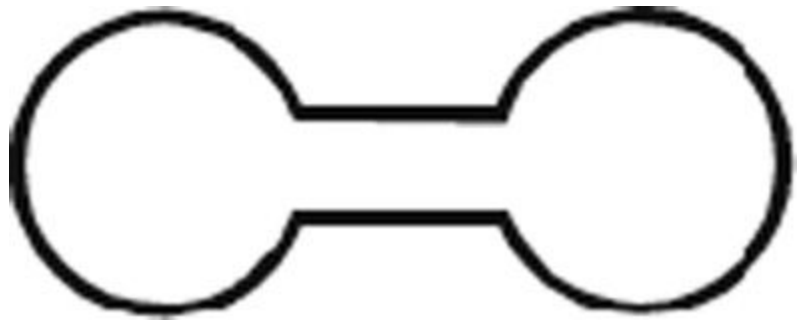
3.2.2.1 En vandret rød, kvadratisk flade med en gul diagonal (figur A1-3) anbragt i et signalområde betyder, at der på grund af manøvreområdets tilstand eller af andre årsager skal udvises særlig forsigtighed under indflyvning og landing.



Figur A1-3

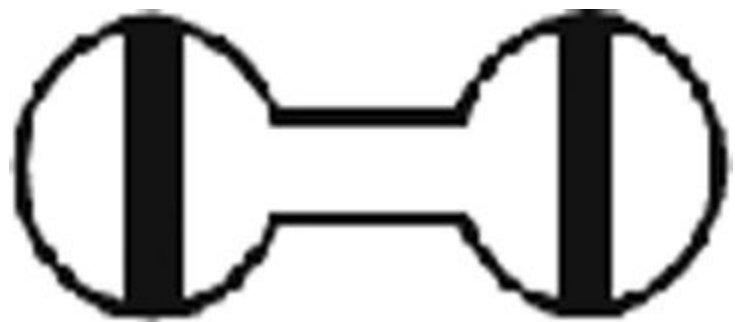
3.2.3 Anvendelse af baner og rulleveje

3.2.3.1 En vandret hvid flade af form som en håndvægt med gule diagonaler (figur A1-4) anbragt i et signalområde betyder, at start, landing og kørsel med luftfartøjer udelukkende må foregå på baner og rulleveje.



Figur A1-4

3.2.3.2 Samme hvide vandrette håndvægt som i 3.2.3.1, men forsynet med en sort stribe tværs over hver af håndvægtens cirkulære flader og vinkelret på dennes skaft (figur A1-5), betyder, når den er anbragt i et signalområde, at start og landing med luftfartøjer udelukkende må foregå på baner, hvorimod andre manøvrer kan foretages uden for baner og rulleveje.



Figur A1-5

3.2.4 Lukkede baner og rulleveje

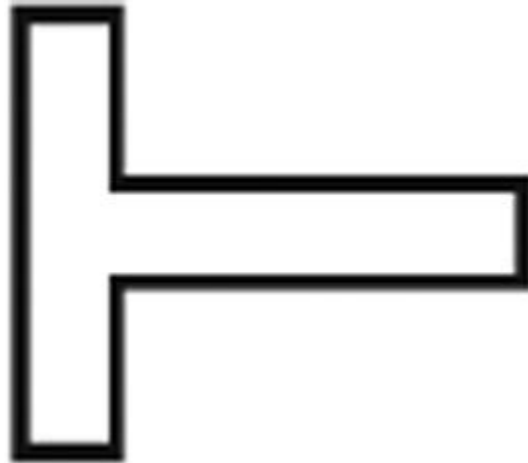
3.2.4.1 Ensfarvede kors i en gul eller hvid kontrastfarve (figur A1-6), anbragt vandret på baner og rulleveje eller dele deraf angiver et område, som er uegnet til anvendelse af luftfartøjer.



Figur A1-6

3.2.5 Start- og landingsretning

3.2.5.1 Et vandret anbragt, hvidt eller orange landings-T (figur A1-7) betyder, at luftfartøjer skal starte og lande i en retning parallel med T'ets stamme og mod overliggeren. Når et landings-T anvendes om natten, er det enten belyst, eller dets konturer er markeret med hvide lys.



Figur A1-7

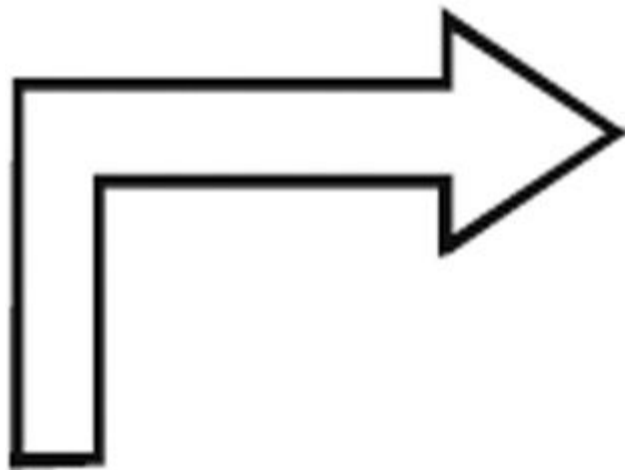
3.2.5.2 Et tocifret tal (figur A1-8) anbragt lodret på eller i nærheden af kontrolltårnet angiver over for luftfartøjer på manøvreområdet startretningen, udtrykt i enheder på 10 grader afrundet til de nærmeste 10 grader på magnet kompasset.



Figur A1-8

3.2.6 Højretrafik

3.2.6.1 En mod højre afbøjet pil af iøjnefaldende farve (figur A1-9) anbragt vandret i et signalområde eller ved enden af bane eller landingsfelt i brug betyder, at drej efter start eller før landing skal udføres til højre.



Figur A1-9

3.2.7 Meldekontor for lufttrafiktjeneste

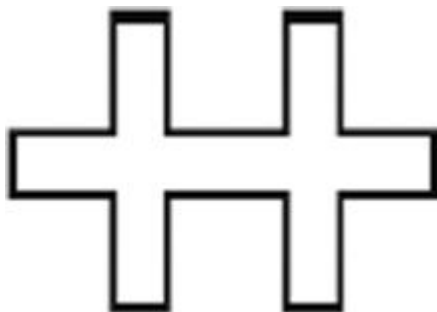
3.2.7.1 Bogstavet C i sort på gul baggrund anbragt lodret (figur A1-10) angiver stedet, hvor lufttrafiktjenestens meldekontor er beliggende.



Figur A1-10

3.2.8 Igangværende svæveflyvning

3.2.8.1 Et dobbelt hvidt kors (figur A1-11) anbragt vandret i signalområdet betyder, at flyvepladsen anvendes af svæveflyvemaskiner, og at svæveflyvning finder sted.



Figur A1-11

4. Rangersignaler

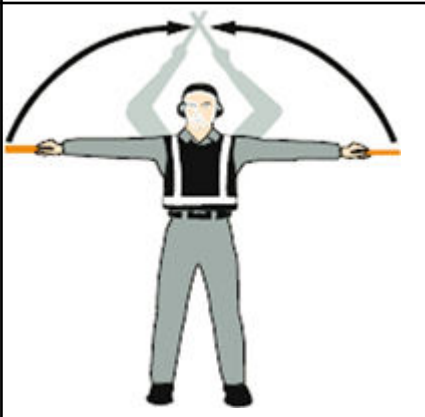
4.1 Fra en signalgiver til et luftfartøj

4.1.1 Disse signaler er bestemt for anvendelse af en signalgiver, hvis hænder om nødvendigt er belyst (for at lette pilotens iagttagelse). Signalgiveren er vendt mod luftfartøjet og placeret

- a. på venstre side af luftfartøjet og synlig for piloten, når signalerne gives til en flyvemaskine
- b. hvor signalgiveren bedst kan ses af piloten, når signalerne gives til en helikopter.

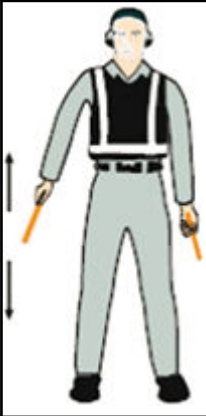
4.1.2 Før de følgende signaler anvendes, skal signalgiveren sikre sig, at der inden for det område, i hvilket luftfartøjet skal vejledes, ikke findes hindringer, som luftfartøjet kunne ramme under overholdelsen af bestemmelserne i afsnittet 0. Generelt, litra a i dette bilag.

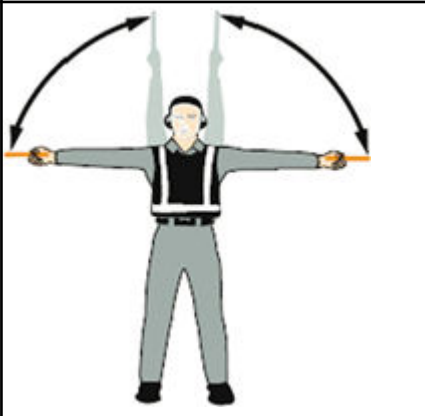
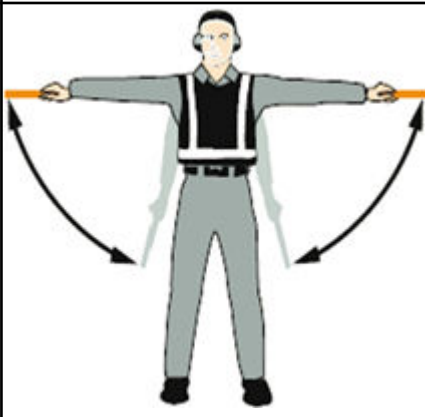
	1. Wingwalker/guide (*) Løft højre hånd over hovedhøjde med lysstaven pegende opad. Peg nedad mod kroppen med lysstaven i venstre hånd. (*) Dette signal gives af en person, der er placeret ved luftfartøjets venstre vingespids, og indikerer over for piloten, signalgiveren eller push back-operatøren, at luftfartøjets kørsel til/fra parke ringsområdet er uhindret.
	2. Benyt denne standplads Løft helt strakte arme over hovedet med lysstavene pegende opad.
	3. Fortsæt til næste signalgiver eller som anvist af kontrolltårnet/kontrol på jorden Stræk begge arme ret opad, bevæg og sænk derefter de strakte arme ud til samme side fra kroppen, idet lysstavene peger i retning mod den næste signalgiver eller det næste kørselsområde.

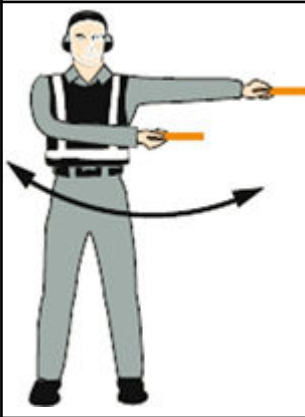
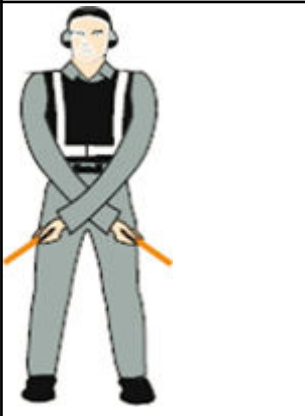
	4. Kør lige fremad Stræk armene ud til siden, bøj dem ved albuen, og bevæg lysstavene op og ned fra brystkasse til hoved.
	5 a) Drej til venstre (fra pilotens synsvinkel) Hold højre arm og lysstav udstrakt til siden i en vinkel på 90 grader fra kroppen, mens signalet til at køre lige fremad udføres med venstre arm. Armbevægelsens hastighed viser piloten, hvor brat drejningen skal foregå.
	5 b) Drej til højre (fra pilotens synsvinkel) Hold venstre arm og lysstav udstrakt til siden i en vinkel på 90 grader fra kroppen, mens signalet til at køre lige fremad udføres med højre arm. Armbevægelsens hastighed viser piloten, hvor brat drejningen skal foregå.
	6 a) Normalt stop Stræk arme og lysstave vandret ud til siden, og bevæg dem langsomt op over hovedet, indtil lysstavene krydses.

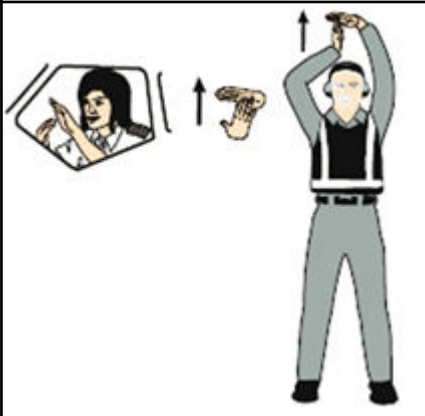
	6 b) Nødstop Stræk arme og lysstave op til hovedet i en hurtig bevægelse, og kryds stavene.
	7 a) Aktivér bremserne Løft hånden lige over skulderhøjde med strakte fingre. Når der er øjenkontakt med flyvebesætningen, knyttes hånden. Hold stillingen, til der modtages en kvittering fra flyvebesætningen i form af en opadvendt tommelfinger med øvrige fingre knyttet.
	7 b) Slip bremserne Løft den knyttede hånd lige over skulderhøjde. Når der er øjenkontakt med flyvebesætningen, åbnes hånden. Hold stillingen, til der modtages en kvittering fra flyvebesætningen i form af en opadvendt tommelfinger med øvrige fingre knyttet.
	8 a) Bremseklodser anbragt Med arme og lysstave strakt helt op over hovedet bevæges stavene indad i en stødende bevægelse, til enderne mødes. Sørg for at modtage kvittering fra flyvebesætningen.

	8 b) Bremseskodser fjernet Med arme og lysstave strakt helt op over hovedet bevæges stavene udad i en stødende bevægelse. Fjern ikke bremseklodserne, før flyvebesætningen har givet tilladelse dertil.
	9. Start motor(er) Løft højre arm til hovedhøjde med lysstaven pegende opad, og begynd en cirkelbevægelse med hånden. Peg samtidig med venstre arm løftet over hovedhøjde på den motor, der skal startes.
	10. Stands motorerne Hold højre arm med lysstav vandret ind foran kroppen i skulderhøjde, hvorpå hånd og lysstav flyttes til toppen af venstre skulder. Før staven til toppen af højre skulder i en skærende bevægelse henover struben.
	11. Kør langsommere Bevæg de udstrakte arme nedad med stavene pegende udad, og bevæg lysstavene op og ned fra talje til knæ.

	12. Reducer motoromdrejningerne i den angivne side Hold armene og lysstavene nedad mod jorden, og bevæg enten højre eller venstre stav op og ned for at angive, at motoromdrejningerne for motoren/motorerne i henholdsvis venstre eller højre side skal reduceres.
	13. Kør lige tilbage Hold armene foran kroppen i taljehøjde, og roter armene i en fremadrettet bevægelse. For at standse den bagu drettede bevægelse anvendes signal nr. 6 a) eller 6 b).
	14 a) Kør tilbage, drej halen til højre (styrbord) Hold venstre arm og lysstaven nedad, og bring højre arm fra lodret position over hovedet til vandret, fremadrettet position gentagne gange.
	14 b) Kør tilbage, drej halen til venstre (bagbord) Hold højre arm og lysstaven nedad, og bring venstre arm fra lodret position over hovedet til vandret, fremadrettet position gentagne gange.

	15. Ja/fri bane (*) Løft højre arm til hovedhøjde med lysstaven pegende opad, eller hold hånden med tommelfingeren opad og øvrige fingre knyttet. (*) Dette signal anvendes også som teknisk/servicemæssigt kommunikationssignal.
	16. Forbliv svævende på stedet (*) Stræk arme og lysstave helt ud i en vinkel på 90 grader i begge sider. (*) Til brug ved svævende helikoptere.
	17. Flyv opad (*) Stræk arme og lysstave vandret ud til siden, og bevæg dem opad med opadvendte håndflader. Bevægelsens hastighed angiver, hvor hurtigt stigningen bør foretages. (*) Til brug ved svævende helikoptere.
	18. Flyv nedad (*) Stræk arme og lysstave vandret ud til siden, og bevæg dem nedad med nedadvendte håndflader. Bevægelsens hastighed angiver, hvor hurtigt nedstigningen bør foretages. (*) Til brug ved svævende helikoptere.

	19 a) Flyv vandret til venstre (fra pilotens synsvinkel) (*) Stræk armen vandret ud i en vinkel på 90 grader i kroppens højre side. Bevæg den anden arm i samme retning i en fejende bevægelse. (*) Til brug ved svævende helikoptere.
	19 b) Flyv vandret til højre (fra pilotens synsvinkel) (*) Stræk armen vandret ud i en vinkel på 90 grader i kroppens venstre side. Bevæg den anden arm i samme retning i en fejende bevægelse. (*) Til brug ved svævende helikoptere.
	20. Land (*) Kryds armene med lysstavene nedad foran kroppen. (*) Til brug ved svævende helikoptere.
	21. Forbliv på nuværende position/afvent Stræk arme og lysstave nedad i en vinkel på 45 grader i begge sider. Hold stillingen, til luftfartøjet er parat til næste manøvre.

	22. Afsend luftfartøj Der gøres honnør med højre hånd og/eller lysstav for at afsende luftfartøjet. Hold øjenkontakt med flyvebesætningen, indtil luftfartøjet er begyndt at køre.
	23. Rør ikke ved styregrejerne (teknisk/servicemæssigt kommunikationssignal) Stræk højre arm helt op over hovedet, og knyt hånden eller hold lysstaven vandret. Venstre arm holdes ned langs siden.
	24. Tilslut strøm på jorden (teknisk/servicemæssigt kommunikationssignal) Hold armene helt strakt over hovedet. Venstre hånd holdes vandret med nedadrettet håndflade og højre hånds fingerspidser føres ind under og rører venstre håndflade (så der dannes et »T«). Om natten kan lysstave også anvendes til at danne et »T« over hovedet.
	25. Afbryd strøm på jorden (teknisk/servicemæssigt kommunikationssignal) Hold armene helt strakt over hovedet med højre hånds fingerspidser på venstre håndflade (så der dannes et »T«). Tag derefter højre hånd væk fra den venstre. Afbryd ikke strømmen, før flyvebesætningen har givet tilladelse dertil. Om natten kan lysstave også anvendes til at danne et »T« over hovedet.

	26. Nej/ikke korrekt (teknisk/servicemæssigt kommunikationssignal) Hold højre arm vandret ud fra skulderen, og peg lysstaven nedad mod jorden, eller hold hånden med tommelfingeren nedad og øvrige fingre. Venstre arm holdes ned langs siden.
	27. Etabler kommunikation via samtaleanlæg (teknisk/servicemæssigt kommunikationssignal) Stræk armene vandret ud til siden, og bevæg derefter hænderne op til hver sit øre, som omsluttet.
	28. Slå trappen ud/træk trappen ind (teknisk/servicemæssigt kommunikationssignal) (*) Hold højre arm langs siden og venstre arm løftet over hovedet i en vinkel på 45 grader. Bevæg så højre arm i en fejende bevægelse mod toppen af venstre skulder. (*) Dette signal er især beregnet til luftfartøjer, hvor trappen er integreret i den forreste del.

4.2 Fra piloten på et luftfartøj til en signalgiver

4.2.1 Disse signaler er bestemt til anvendelse af en pilot i cockpittet, hvis hænder er klart synlige for signalgiveren og om nødvendigt belyst for at lette signalgiverens iagttagelse.

4.2.1.1 Bremses

- Bremses aktiveret: Løft arm og hånd med udstrakte fingre vandret foran ansigtet, og knyt så hånden.
- Bremses sluppet: Løft armen med hånden knyttet vandret foran ansigtet, og stræk så fingrene ud.

4.2.1.2 Bremsesklodser

- Anbring bremsesklodser: Hold armene udstrakt og håndfladerne udad, bevæg så hænderne indad, så de krydses foran ansigtet.
- Fjern bremsesklodser: Hold hænderne krydset foran ansigtet, stræk så armene med håndfladerne udad.

4.2.1.3 Klar til at starte motor(er)

- a. Stræk det relevante antal fingre på den ene hånd for at angive nummeret på den motor, der skal startes.

4.3 Tekniske/servicemæssige kommunikationssignaler

4.3.1 Manuelle signaler må kun anvendes, når mundtlig kommunikation ikke er mulig med hensyn til tekniske/servicemæssige kommunikationssignaler.

4.3.2 Signalgivere skal sikre sig flyvebesætningens kvittering for modtagelse af tekniske/servicemæssige kommunikationssignaler.

5. Standardnødhåndsignaler

5.1 Følgende håndsignaler udgør mindstekravet til nødkommunikation mellem brand- og redningsindsatsleder/ brandmænd og flyvebesætningen og/eller kabinebesætningen på det pågældende luftfartøj. Nødhåndsignaler i forbindelse med brand- og redningsindsats gives fra venstre side af luftfartøjets forende for flyvebesætningens vedkommende.

	1. Evakuering anbefales Evakuering anbefales af brand- og redningsindsatslederen ud fra dennes vurdering af situationen uden for luftfar tøjjet. Armen holdes udstrakt fra kroppen og vandret med håndfladen opad i øjenhøjde. Udfør en bydende bevægelse ved at bøje armen tilbage. Den passive arm holdes ind til kroppen. Om natten anvendes samme signal, men med lysstave.
	2. Stop anbefales Stop af igangværende evakuering anbefales. Stop manøvrering af luftfartøjjet eller andre igangværende aktiviteter. Armene holdes foran hovedet — krydset ved håndleddene Om natten anvendes samme signal, men med lysstave

	3. Nødsituation er under kontrol Ingen ydre tegn på fare eller »alt er normalt«. Stræk arme udad og ned i en vinkel på 45 grader. Armene bevæges samtidig indad under taljehøjde, indtil håndleddene krydses. Herefter strækkes armene udad til udgangsstillingen. Om natten anvendes samme signal, men med lysstave.
	4. Brand Bevæg højre hånd i en 8-tals bevægelse fra skulder til knæ, mens venstre hånd peger mod brandområdet. Om natten anvendes samme signal, men med lysstave. Bevæg højre hånd i en 8-tals bevægelse fra skulder til knæ, mens venstre hånd peger mod brandområdet. Om natten anvendes samme signal, men med lysstave

Interception

Overskrift til formateret tekst

- a. Med undtagelse af interception og eskorttjeneste, som udføres efter anmodning fra et luftfartøj, reguleres interception af civile luftfartøjer af relevante regler og administrative forskrifter, som er udstedt af medlemsstaterne i overensstemmelse med konventionen om international civil luftfart, især artikel 3, litra d), hvorefter de kontraherende stater i ICAO ved udstedelse af regler for deres statsluftfartøjer forpligter sig til at tage behørigt hensyn til den civile luftfarts sikkerhed.
- b. Når et civilt luftfartøj bliver interceptet, skal luftfartøjschefen i det interceptede luftfartøj
 1. straks følge de instruktioner, der gives af det interceptende luftfartøj, samt fortolke og besvare de visuelle signaler i overensstemmelse med specifikationerne i tabel S11-1 og S11-2,
 2. om muligt underrette den relevante lufttrafiktjenesteenhed,
 3. forsøge at etablere radiokommunikation med det interceptende luftfartøj eller den enhed, som leder interceptionen, ved at foretage et generelt opkald på nødfrekvensen 121,5 MHz, idet der gives oplysning om det interceptede luftfartøjs identitetsbetegnelse samt flyvningens art. Hvis der ikke etableres nogen forbindelse på denne frekvens, skal luftfartøjschefen om muligt gentage opkaldet på nødfrekvensen 243 MHz,
 4. hvis luftfartøjet er udstyret med SSR-transponder, vælge mode A, kode 7700, medmindre anden instruktion er givet af den relevante lufttrafiktjenesteenhed,
 5. hvis luftfartøjet er udstyret med ADS-B eller ADS-C, vælge nødfunktionaliteten, såfremt denne er tilgængelig, medmindre anden instruktion er givet af den relevante lufttrafiktjenesteenhed.

Tabel S11-1

Signaler fra det interceptende luftfartøj og svarsignaler fra det interceptede luftfartøj

Serie	Signaler fra det INTERCEPTENDE luftfartøj	Betydning	Svarsignaler fra det INTERCEPTEDE luftfartøj	Betydning
1	Om DAGEN eller om NATTEN - Tipning af luftfartøjet samt blinken med navigationslys med uregelmæssige intervaller (og landingslys, hvis det er en helikopter) fra en position lidt over og foran og normalt til venstre for det interceptede luftfartøj (eller til højre, hvis det interceptede luftfartøj er en helikopter) og, efter modtaget svar, et langsomt drej, der udføres i samme højde, normalt til venstre (eller til højre, hvis det er en helikopter) på den krævede kurs. <i>Anm. 1</i> Meteorologiske forhold eller terræn kan nødvendiggøre, at det interceptende luftfartøj udfører ovenstående	De er blevet interceptet. Følg mig.	DAG eller NAT — Tipning af luftfartøjet samt blinken med navigationslys med uregelmæssige intervaller og følger efter.	Det er forstået. Vil følge instruktionerne.

de placeringer og drej i serie 1 modsat.

Anm. 2

Hvis det interceptede luftfartøj ikke er i stand til at holde trit med det interceptende luftfartøj, forventes det interceptende luftfartøj at flyve en serie ovale

360° drej (racetrack patterns) og tippe luftfartøjet, hver gang det passerer det interceptede luftfartøj.

DAG eller NAT — En brat manøvre fra det interceptende luftfartøj, udført som et stigende drej på 90° eller mere uden at krydse det interceptede luftfartøjs flyvevej.

- | | | | | |
|---|--|---------------------------|---|---|
| 2 | | De kan fortsætte. | DAG eller NAT — Tipning af luftfartøjet. | Det er forstået. Vil følge instruktionen. |
| 3 | DAG eller NAT — Overflyvning af bane i brug eller, hvis det interceptede luftfartøj er en helikopter, overflyvning af helikopterlandingsområdet, foretaget med sænket understel (hvis der er et sådant) og med konstant lysende landingslys. Hvis der er tale om helikoptere, foretager den interceptende helikopter indflyvning til landing således, at den bringes til at svæve nær landingsområdet. | Land på denne flyveplads. | DAG eller NAT — Følger efter det interceptende luftfartøj med sænket understel (hvis der er et sådant) og med konstant lysende landingslys, og hvis landing anses for sikker efter foretaget overflyvning af bane i brug eller helikopterlandingsområdet, fortsættes til landing. | Det er forstået. Vil følge instruktionen. |

Tabel S11-2

Signaler fra det interceptede luftfartøj og svarsignaler fra det interceptende luftfartøj

Serie	Signaler fra det INTERCEPTEDE luftfartøj	Betydning	Svarsignaler fra det INTERCEPTENDE luftfartøj	Betydning
4	DAG eller NAT - Trækker understellet op (hvis der er et sådant) og blinker med landingslys under passage af bane i brug eller helikopterlandingsområdet i en højde over 300 m (1 000 ft), men ikke over 600 m (2 000 ft) over flyvepladsen (hvis det er en helikopter i en højde over 50 m (170 ft), men	Flyvepladsen,	DAG eller NAT - Hvis det ønskes, at det interceptede luftfartøj skal følge det interceptende luftfartøj til en alternativ flyveplads, trækker det interceptende luftfartøj sit understel op (hvis der er et sådant) og bruger de signaler,	Det er forstået. Følg mig. Det er forstået. De kan fortsætte.

ikke over 100 m (330 ft) over flyvepladsen) og fortsætter med at flyve rundt om bane i brug eller helikopterlandingsområdet. Hvis luftfartøjet ikke er i stand til at blinke med landings lysene, blinkes med andet tilgængeligt lys.

der er foreskrevet i serie 1 for interceptende luftfartøjer.

- 5 DAG eller NAT - Tænder og slukker regelmæssigt alt tilgænge-tilstrækkeligt lys, men på en sådan måde, at det ikke kan forveksles med blinksignaler. De har anvist, erHvis det besluttet at frigive det interceptede luftfartøj, anvender det interceptende luftfartøj de signaler, der er foreskrevet i serie 2 for interceptende luftfartøjer. Det er forstået.
 - 6 DAG eller NAT - Blinker uregelmæssigt med alt tilgængeligt lys. Kan ikke efterkommes. I nød. DAG eller NAT - Anvender de signaler, der er foreskrevet i serie 2 for interceptende luftfartøjer. Det er forstået.
DAG eller NAT - Anvender de signaler, der er foreskrevet i serie 2 for interceptende luftfartøjer.
- c. Hvis instruktioner, der modtages via radio fra en hvilken som helst kilde, er i modstrid med dem, som gives af det interceptende luftfartøj via visuelle signaler, skal det interceptede luftfartøj straks anmode om afklaring, mens det fortsætter med at overholde de visuelle instruktioner, der gives af det interceptende luftfartøj.
 - d. Hvis instruktioner, der modtages via radio fra en hvilken som helst kilde, er i modstrid med dem, som gives af det interceptende luftfartøj via radio, skal det interceptede luftfartøj straks anmode om afklaring, mens det fortsætter med at overholde de radioinstruktioner, der gives af det interceptende luftfartøj.
 - e. Hvis der etableres radiokontakt under interception, men det ikke er muligt at kommunikere på et fælles sprog, skal det forsøges at videregive instruktioner, kvittering for instruktioner og væsentlige oplysninger ved hjælp af de udtryk og den udtale, der er angivet i tabel S11-3, idet hvert udtryk sendes to gange:

Tabel S11-3

Udtryk til brug for det INTERCEPTENDE luftfartøj			Udtryk til brug for det INTERCEPTEDE luftfartøj		
Udtryk	Udtale (1)	Betydning	Udtryk	Udtale (1)	Betydning
CALL SIGN	KOL SA-IN	Hvad er Deres kaldesignal?	CALL SIGN (kaldesignal) (2)	KOL SA-IN (kaldesignal)	Mit kaldesignal er (kaldesignal)
FOLLOW	FOL-LO	Følg mig	WILCO	VILL-KO	Det er forstået, vil følge instruktionen
DESCEND	DEE-SEND	Nedstig til landing			
			CAN NOT	KANN NOTT	Kan ikke efterkommes
YOU LAND	YOU LAAND	Land på denne flyveplads	REPEAT	REE-PEET	Gentag instruktionen

Udtryk til brug for det INTERCEPTENDE luftfartøj			Udtryk til brug for det INTERCEPTEDE luftfartøj		
Udtryk	Udtale (1)	Betydning	Udtryk	Udtale (1)	Betydning

			AM LOST	AM LOSST	Position ukendt
PROCEED	PRO-SEED	De kan fortsætte			
			MAYDAY	MAYDAY	Jeg er i nød
			HIJACK (3)	HI-JACK	Jeg er blevet kapret
			LAND (stedets navn)	LAAND (stedets navn)	Jeg anmoder om tilladelse til at lande i (stedets navn)
			DESCEND	DEE-SEND	Jeg er nødt til at nedstige

(1) I anden kolonne er de stavelser, der skal betones, understreget.

(2) Det kaldesignal, der skal gives, er det, som anvendes ved radiotelefonikommunikation med lufttrafiktjenesteenheder, og som svarer til luftfartøjets identitetsbetegnelse i flyveplanen.

(3) Omstændighederne gør det ikke altid muligt, eller ønskeligt, at bruge udtrykket »HIJACK« (kapring).

f. Så snart en lufttrafiktjenesteenhed opdager, at et luftfartøj interceptes inden for enhedens ansvarsområde, træffer den de af følgende foranstaltninger, der er nødvendige under omstændighederne:

1. Forsøger at etablere tovejskommunikation med det interceptede luftfartøj med alle tilgængelige midler, herunder nødradiofrekvensen 121,5 MHz, medmindre en sådan kommunikation allerede eksisterer.
2. Underretter piloten i det interceptede luftfartøj om interceptionen.
3. Etablerer kontakt med den interceptkontrollenhed, der har tovejskommunikation med det interceptende luftfartøj, og giver den alle oplysninger om luftfartøjet.
4. Transmitterer meddelelser mellem det interceptende luftfartøj eller interceptkontrollenheden og det interceptede luftfartøj, hvis det er nødvendigt.
5. Træffer alle nødvendige foranstaltninger i tæt samarbejde med interceptkontrollenheden til at beskytte det interceptede luftfartøjs sikkerhed.
6. Underretter lufttrafiktjenesteenheder i tilstødende flyveinformationsregioner, hvis det viser sig, at luftfartøjet er fløjet fra sådanne tilstødende flyveinformationsregioner.

g. Så snart en lufttrafiktjenesteenhed opdager, at et luftfartøj interceptes uden for enhedens ansvarsområde, træffer den de af følgende foranstaltninger, der er nødvendige under omstændighederne:

1. Underretter lufttrafiktjenesteenheden i det luftrum, hvor interceptionen finder sted, og giver denne enhed de foreliggende oplysninger, som kan hjælpe enheden til at identificere luftfartøjet, og anmoder den om at træffe foranstaltninger i overensstemmelse med litra f.

Transmitterer meddelelser mellem det interceptede luftfartøj og den relevante lufttrafiktjenesteenhed, interceptkontrollenheden eller det interceptende luftfartøj.

Tabel over marchhøjder

Overskrift til formateret tekst

1.1. Følgende marchhøjder skal overholdes:

BEHOLDEN KURS (*)

Fra 000 grader til 179 grader						Fra 180 grader til 359 grader					
IFR-flyvninger			VFR-flyvninger			IFR-flyvninger			VFR-flyvninger		
Flyvehøjde			Flyvehøjde			Flyvehøjde			Flyvehøjde		
FL	Feet	Meter	FL	Feet	Meter	FL	Feet	Meter	FL	Feet	Meter
010	1 000	300	—	—	—	020	2 000	600	—	—	—
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850				300	30 000	9 150			
310	31 000	9 450				320	32 000	9 750			
330	33 000	10 050				340	34 000	10 350			
350	35 000	10 650				360	36 000	10 950			
370	37 000	11 300				380	38 000	11 600			
390	39 000	11 900				400	40 000	12 200			
410	41 000	12 500				430	43 000	13 100			
450	45 000	13 700				470	47 000	14 350			
490	49 000	14 950				510	51 000	15 550			
OSV.	OSV.	OSV. OSV.				OSV.	OSV.	OSV.			

(*) Magnetspor, eller i polarområder på breddegrader over 70 grader og med udvidelser til områder, som de kompetente myndigheder måtte foreskrive, gridspor fastlagt via et net af linjer, der er parallelle med Greenwich-meridianen og lagt oven på et stereografisk polarkort, hvorpå retningen mod nordpolen anvendes som grid-nord