

Udskriftsdato: 27. december 2025

BEK nr 9876 af 12/12/2008 (Gældende)

Bestemmelser om flyvning med flyvemaskine, der ikke opereres i henhold til bestemmelser for erhvervsmæssig lufttransport (BL 5-61, 1. udgave)

Ministerium: Transportministeriet

Journalnummer: Transportmin.,
Statens Luftfartsvæsen, j.nr. 08-3011-0009

Bestemmelser om flyvning med flyvemaskine, der ikke opereres i henhold til bestemmelser for erhvervsmæssig lufttransport (BL 5-61, 1. udgave)»

Bilag 1: Bestemmelser om passager- og godsbefordring, jf. afsnit 13 i BL 5-61.

Bilag 2: Bestemmelser fra andre gældende BL'er, som der er henvist til i BL 5-61.

I medfør af § 82 i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 731 af 21. juni 2007, fastsætter Statens Luftfartsvæsen herved efter bemyndigelse fra Transportministeriet, jf. bekendtgørelse nr. 1597 af 18. december 2007 om Statens Luftfartsvæsens opgaver og beføjelser, om kundgørelse af de af luftfartsvæsenet fastsatte forskrifter og om klageadgang, følgende:

1. Referencedokumenter

ICAO Annex 6, Part II, International General Aviation - Aeroplanes, seneste udgave.

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

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

1.4 BL 1-12, Bestemmelser om luftdygtighedsbevis og flyvetilladelse samt luftdygtighedskrav, generelt, seneste udgave.

1.5 BL 1-16, Bestemmelser om udvidet terræn advarselssystem (Enhanced Ground Proximity Warning System), seneste udgave.

1.6 BL 3-6, Tankning af luftfartøjer m.m., seneste udgave.

1.7 BL 5-24, Operationelle bestemmelser for intern flyvning i Grønland samt for transitflyvning af Søndrestrøm flyveinformationsregion (FIR), seneste udgave.

1.8 BL 5-40, Bestemmelser om meddelelsespligt med hensyn til flyvehavarier og flyvehændelser, seneste udgave.

1.9 BL 5-60, Bestemmelser om IFR-flyvning med flyvemaskine, der ikke opereres i henhold til bestemmelser for erhvervsmæssig lufttransport, seneste udgave.

1.10 BL 6-09, Bestemmelser om indførelse af JAR-FCL (pilotcertifikater, flyvemaskine og helikopter), seneste udgave.

1.11 BL 7-1, Bestemmelser om lufttrafikregler, seneste udgave.

1.12 BL 7-15, Bestemmelser om perioder for VFR-flyvning, tillæg E til BL 7-1, seneste udgave.

1.13 BL 8-10, Bestemmelser om obligatorisk indberetning af flyvesikkerhedsmæssige begivenheder.

1.14 Bekendtgørelse nr. 527 af 23. juni 1995 om transport af våben, eksplosivstoffer, krigsmateriel og krigsammunition m.v. med civile luftfartøjer.

1.15 Bekendtgørelse nr. 763 af 11. juli 2008 om lufttransport af farligt gods.

1.16 Aeronautical Information Publication (AIP), Danmark, Færøerne og Grønland, seneste udgaver.

1.17 IATA Live Animals Regulations (IATA LAR).

1.18 Det dokument, der er nævnt i pkt. 1.1, findes på Statens Luftfartsvæsens hjemmeside www.slv.dk og kan endvidere erhverves ved henvendelse til:

ICAO Headquarters

Attn.: Document Sales Unit

999 University Street

Montréal, Quebec, Canada

H3C 5H7

Tlf.: +1 514 954 8022

Fax: +1 514 954 6769

Sitatex: YULADYA

E-mail: sales_unit@icao.int

Web: http://www.icao.int

1.19 De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.2 - pkt. 1.15, findes på Retsinformations hjemmeside www.retsinformation.dk og findes tillige sammen med det dokument, der er nævnt i pkt. 1.16, på Statens Luftfartsvæsens hjemmeside www.slv.dk og kan derudover fås ved henvendelse til

Statens Luftfartsvæsen

Publikationskontoret

Ellebjergvej 50

2450 København SV

Tlf.: 3618 6000

Fax: 3618 6022

E-mail: ais@slv.dk

1.20 Det dokument, der er nævnt i pkt. 1.17, findes på IATA's hjemmeside www.iataonline.com.

2. Definitioner

Besætningsmedlem (Crew Member):

En person, der er udpeget af et luftfartsforetagende til tjeneste ombord i et luftfartøj i forbindelse med en flyvning.

Bevægelseshæmmet person (Immobile Person):

En person, som ikke selv kan bevæge sig til nærmeste nødudgang i gulvniveau under en nødevakuering.

Anm.: Blinde (svagtsynede) eller døve (tunghøre) personer omfattes ikke af begrebet »bevægelseshæmmede personer«.

Bloktid:

Tidsrummet mellem en flyvemaskines første manøvrering fra standpladsen med henblik på start og til parkering af flyvemaskinen på standpladsen og standsning af alle motorer eller propeller.

Datalink kommunikation (Data link communications):

En kommunikationsform til udveksling af digitale informationer/meldinger via datalink.

ELT (Emergency Locator Transmitter):

Nødradiopejlsender, der sender på frekvenserne 121,5 og 406 MHz.

Flyvetid (Flight time):

Den samlede tid fra det øjeblik, et luftfartøj ved egen kraft sætter sig i bevægelse for at starte, til det øjeblik, det er i ro efter afsluttet flyvning.

Anm.: Udtrykket flyvetid, som her defineret, er analogt med udtrykkene »block-to-block time« og »chock-to-chock time«, dvs. tiden fra det øjeblik luftfartøjet bevæger sig fra lastestedet, til det stopper på lossestedet.

Luftfartøjschef (Pilot-in-command):

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

Meteorologiske oplysninger (Meteorological information):

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

Passager (Passenger):

Enhver person, som ikke gør tjeneste som besætningsmedlem inden for flyvetiden.

Sigtbarhed ved jorden (Ground visibility):

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

Skydækehøjde (Ceiling):

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

Speciel VFR-flyvning (Special VFR flight):

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

State Minima:

I denne BL forstås ved State Minima anflyvnings- og startminima for visse flyvepladser fastsat af den pågældende stat.

Trin-ned:

Udvendig afstand, målt fra underkanten af en udgangs lysning til oversiden af vinge eller andet fodfæste, der springer frem fra fuselagen og er af et sådant omfang, at det umiddelbart kan benyttes af en person, uden at denne skal udvise særlig agtpågivenhed.

Trin-op:

Indvendig afstand, målt fra oversiden af gulvet til underkanten af en udgangs lysning.

Type A nødudgang:

En udgang, der har mindst 1065 mm (42«) bred og mindst 1840 mm (72«) høj rektangulær lysning med hjørneradier ikke over 1/6 af bredden, og hvis lysnings underkant er i højde med gulvet.

Type I nødudgang:

En udgang, der har mindst 610 mm (24«) bred og mindst 1220 mm (48«) høj rektangulær lysning med hjørneradier ikke over 1/3 af bredden, og hvis lysnings underkant er i højde med gulvet.

Type II nødudgang:

En udgang, der har mindst 510 mm (20«) bred og mindst 1115 mm (44«) høj rektangulær lysning med hjørneradier ikke over 1/3 af bredden. Hvis udgangen er placeret foran eller bag vingen, skal lysningens underkant være i højde med gulvet. Hvis udgangen er placeret over vingen, må trin-op ikke være over 254 mm (10«), og trin-ned ikke over 430 mm (17«).

VFR-ventemønster (Holding procedure):

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

3. Anvendelsesområde

3.1 Denne BL fastsætter bestemmelser for flyvning med flyvemaskiner - dog undtaget ultralette flyvemaskiner - der ikke opereres i henhold til bestemmelser for erhvervsmæssig lufttransport, herunder privatflyvning, anden erhvervsmæssig luftfart, firmaflyvning, og skoleflyvning.

Anm.: Svævefly og motorsvævefly er ikke flyvemaskiner og er således ikke omfattet af denne BL.

3.1.1 Denne BL fastsætter endvidere bestemmelser for VFR-flyvning med flyvemaskiner uden jordens eller havets overflade i syne, i det følgende kaldet VFR-flyvning uden jordsigt, samt for flyvning uden for de daglige perioder for VFR-flyvning, i det følgende kaldet VFR-Natflyvning.

Anm.: BL 5-60 indeholder bestemmelser om IFR-flyvning med flyvemaskine, der ikke opereres i henhold til bestemmelser for erhvervsmæssig lufttransport.

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

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

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

4. Generelt

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

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

Anm. 1: I tilfælde af en flyvesikkerhedsmæssig begivenhed, jf. BL 8-10, dvs. enhver driftsforstyrrelse, fejl, mangel eller andet irregulært forhold, som har eller kan have påvirket flyvesikkerheden, og som ikke har medført et flyvehavari eller en flyvehændelse, jf. luftfartslovens § 135 og BL 5-40, skal luftfartøjschefen i henhold til BL 8-10 inden 72 timer meddele dette til Statens Luftfartsvæsen ved brug af en "Flight Safety Report" for privat flyvning.

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

5. Forberedelse af flyvning

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

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

- a. sikkerhedsbælter samt eventuelle skulderseler,
- b. redningsveste,
- c. nødudstyr og nødudgange,

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

5.3 Før flyvning påbegyndes, skal luftfartøjschefen sikre sig,

- a. at installerede instrumenter og udstyr i flyvemaskinen er funktionsdygtige samt opfylder kravene for den påtænkte flyvning,
- b. at vægt og balance er inden for de tilladte grænser, som fremgår af flyvehåndbog, at last er anbragt og sikret, således at flyvemaskinen ikke udsættes for fare under flyvningen,
- c. at flyvemaskinens vinge- og haleoverflader og kontrolflader er fri for rim, sne og is, og
- d. at, der under hensyntagen til den vind og de øvrige meteorologiske forhold, som kan forventes at forekomme under flyvning i de højder, i hvilke flyvningen agtes udført, ud over brændstof til flyvning til bestemmelsesstedet, medføres brændstof til flyvning i mindst 30 minutter ved normal marchfart.

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

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

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

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

5.5 VFR-flyvning uden jordsigt

5.5.1 Medmindre flyvningen til enhver tid vil kunne overgå til og afsluttes som en flyvning efter instrumentflyvereglerne, skal de vilkår for påbegyndelse af flyvningen, der er fastsat i pkt. 5.5.2, pkt. 5.5.3 og pkt. 5.5.4, være opfyldt.

5.5.2 Flyvningen må kun påbegyndes, når de tilgængelige meteorologiske oplysninger angiver, at det er muligt at gennemføre hele flyvningen under visuelle vejrforhold (VMC).

5.5.3 I flyvepladsudsigten (TAF) for bestemmelsesstedet eller i udsigten for et påtænkt landingsområde eller i udsigten for det sted på ruten, hvorfra fortsat flyvning vil foregå med jordsigt, i en periode fra

én time før til én time efter forventet ankomsttidspunkt må mængden af de skyer, der overflyves, højst udgøre 4/8 for hvert enkelt skylag, og sigtbarheden ved jorden skal være angivet til mindst 5 km.

5.5.4 Ved en flyvnings påbegyndelse skal der under hensyntagen til den vind og de øvrige meteorologiske forhold, som kan forventes at forekomme under flyvning i de højder, i hvilke flyvningen agtes udført, medføres brændstof til

a. destinationsflyvepladsen og derfra til en alternativ flyveplads eller

b. et forudbestemt punkt og derfra til destinations-/alternativflyvepladsen, og derudover flyvning i mindst 45 minutter ved normal marchfart.

5.6 VFR-natflyvning

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

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

5.6.3 Ved påbegyndelse af en flyvning, som ikke er en lokal VFR-natflyvning, skal der under hensyntagen til den vind og de øvrige meteorologiske forhold, som kan forventes at forekomme under flyvning i de højder, i hvilke flyvningen agtes udført, udover brændstof til bestemmelsesstedet, medføres brændstof til flyvning i mindst 45 minutter ved normalt marchfart.

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

6. Operationelle bestemmelser

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

Anm.: Ifølge BL 7.1, pkt. 5.4, og relevant AIP ENR 1.2 må VFR-flyvning inden for dansk område normalt kun finde sted under FL 200, medmindre der foreligger tilladelse fra Statens Luftartsvæsen. Vedrørende VFR-flyvning henvises i øvrigt til bestemmelserne i BL 7-1, særligt pkt. 5.2 - 5.2.2.1, samt skema 5-1. Disse bestemmelser fra p.t. gældende BL 7-1, 12. udgave af 2. juni 2008 er gengivet i bilag 2 til denne BL.

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

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

Anm.: I Danmark er der for tiden kun fastsat State Minima for flyvepladser på Færøerne og i Grønland.

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

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

6.6 Vej- og flyveforhold, der medfører en sikkerhedsrisiko

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

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

6.7 VFR-flyvning uden jordsigt

6.7.1 Der skal afgives flyveplan for den pågældende flyvning.

6.7.2 VFR-flyvning uden jordsigt må kun udføres inden for den daglige periode (dag VFR) for VFR flyvning, som er publiceret i den pågældende AIP.

6.8 VFR-natflyvning

6.8.1 Luftfartøjschefen skal sikre sig, at der som start- og landingssted kun anvendes flyvepladser, der af vedkommende luftfartsmyndighed er godkendt til beflyvning om natten.

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

Anm.: Tabellen fra p.t. gældende BL 7-1, 12. udgave af 2. juni 2008 er gengivet i bilag 2 til denne BL.

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

a. flyvemaskinen er udstyret med en SSR-transponder med 4096 koder i Mode A/3 og Mode C med automatisk trykhøjde rapportering,

b. flyveplan er afgivet for den pågældende flyvning, samt

c. to-vejs radioforbindelse er etableret med pågældende lufttrafiktjenesteenhed.

7. Flyvebesætningsmedlemmer

7.1 Luftfartøjschefen er ansvarlig for, at en flyvning

a. ikke påbegyndes, hvis et flyvebesætningsmedlem er ude af stand til at udføre sine pligter på grund af skade, sygdom, træthed eller påvirkning af spiritus, opstemmende eller bedøvende midler, jf. luftfartslovens § 50, og

b. ikke fortsætter forbi den nærmeste sikre landingsplads, hvis besætningsmedlemmers evne til at udføre sine funktioner er væsentlig nedsat grundet træthed, sygdom eller andre årsager.

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

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

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

8. Krav til flyvemaskinen

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

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

8.3 Flyvemaskiner skal på samtlige flyvninger være udstyret med

a. en tilgængelig førstehjælpskasse (First Aid Kit),

b. mindst én håndildslukker installeret i førerkabinen samt i passagerkabinen, hvis denne er adskilt fra førerkabinen,

c. faste siddepladser med sikkerhedsbælte for hver person over 2 år,

d. flyvehåndbog og andre dokumenter der indeholder data, der er nødvendige, for at bestemmelserne i pkt. 8.1 og 8.2 kan overholdes, samt eventuelle andre oplysninger, der er nødvendige, for at flyvemaskinen kan betjenes forskriftsmæssigt og sikkert,

- e. opdaterede navigationskort og navigationsinformationer, der er relevante for flyvningen,
- f. det nød- og redningsudstyr, der er offentliggjort i den pågældende AIP,
- g. procedure, for det tilfælde, at flyvemaskinen bliver interceptet, samt liste over de visuelle signaler, der bruges under interception, og
- h. en godkendt automatisk nødradiopejlsender – ELT(A) hvis krav herom er offentliggjort i den pågældende AIP.

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

8.4 Hvis det er påkrævet, jf. AIP, ENR 1.4, skal flyvemaskinen være udstyret med kommunikationsudstyr, der gør det muligt at holde to-vejs radioforbindelse med lufttrafiktjenesten. Hvis der kræves mere end et sæt kommunikationsudstyr, skal de virke uafhængig af hinanden.

8.5 Iltforsyning

Flyvemaskiner uden trykkabine, der anvendes i trykhøjder (pressure altitude - PA) over 10.000 FT, skal være udstyret med et iltforsyningsanlæg, der har kapacitet til iltforsyning af;

- a. alle besætningsmedlemmer og mindst 10 % af passagererne i den periode, der overstiger 30 minutter, når trykhøjden (PA) er mellem 10.000 FT og 13.000 FT, inklusive, og
- b. alle besætningsmedlemmer og passagerer, så længe trykhøjden (PA) er over 13.000 FT.

8.5.2 Flyvemaskiner med trykkabine, der anvendes i trykhøjder (PA) over 13.000 FT, skal være udstyret med et iltforsyningsanlæg, der har kapacitet til iltforsyning af samtlige ombordværende, der mindst dækker det tidsrum, hvor flyvemaskinen i tilfælde af en dekompression befinder sig i en trykhøjde (PA) over 10.000 FT.

8.5.3 For luftfartøjer, der ikke er certificeret til at flyve i højder over 25.000 FT, kan kravene til iltforsyning i pkt. 8.5.2 reduceres, hvis flyvemaskinen på et hvilket som helst sted på ruten kan stige ned sikkert til en kabinetrykflyvehøjde på 13.000 FT inden for 4 minutter.

8.5.4 De reducerede krav til luftfartøjer, jf. pkt. 8.5.3, er, at der skal være ilt til samtlige krævede kabinebesætningsmedlemmer samt til mindst 10 % af passagererne for den del af flyvetiden, hvor kabinenhøjden er mellem 10.000 FT og 13.000 FT.

8.5.5 Flyvemaskiner med trykkabine, der anvendes i trykhøjder (PA) over 25.000 FT, eller flyvemaskiner, der anvendes i trykhøjder under 25.000 FT, for hvilke nedstigning til 13.000 FT ikke kan foregå sikkert inden for 4 minutter, skal medbringe ilt til mindst 10 minutters forbrug for alle, som opholder sig i passagerkabinen.

8.6 Anvendelse af ilt

8.6.1 Besætningsmedlemmer, der udfører tjeneste af væsentlig betydning for sikker operation af et luftfartøj under flyvning, skal uafbrudt anvende ilt, når forholdene som angivet i pkt. 8.5 kræver det.

8.6.2 Flyvebesætningsmedlemmer på flyvemaskiner med trykkabine, som flyver i trykhøjder over 25.000 FT, skal ved hver besætningsposition have en en-hånds betjent maske (quick donning type), som straks kan forsyne flyvebesætningsmedlemmet med ilt, når det kræves.

8.7 Transponder

Flyvemaskiner, der opererer inden for luftrumsklasse A, B eller C, skal være udstyret med en SSR-transponder med 4096 koder i Mode A/3 og Mode C med automatisk trykhøjde rapportering.

Anm. 1: BL 7-1, pkt. 3.5, indeholder krav om lufttrafiktjenestelufttrum.

Anm. 2: Se i øvrigt BL 1-12, afsnit 7.

8.8 Flight Recorders

8.8.1 Flight Data Recorder (FDR)

Flyvemaskiner med et luftdygtighedsbevis udstedt efter 1. januar 2005 og med en maksimalt certificeret startvægt (MCTOM - Maximum Certified Take Off Mass) over 5.700 kg skal være udstyret med en Type IA FDR med en optagelsestid på mindst 25 timer.

8.8.2 Cockpit Voice Recorder (CVR)

Flyvemaskiner med et luftdygtighedsbevis udstedt efter 1. januar 2003 og med en MCTOM over 5.700 kg skal være udstyret med en CVR, der mindst optager de sidste to timers operationer.

8.8.3 En Flight Recorder installeret i henhold til pkt. 8.8.1 og 8.8.2 skal kunne optage og gengive data i overensstemmelse med ICAO Annex ,6 Part II, kapitel 6.10, og Attachment A, Flight Recorders, seneste udgave.

8.9 VFR-flyvning uden jordsigt

8.9.1 Flyvemaskiner skal i henhold til flyvehåndbogen være godkendt og udstyret til IFR-flyvning samt opfylde de luftdygtighedskrav, der er indeholdt i BL 1-12, afsnit 7.

8.9.2 Flyvemaskiner skal være udstyret med mindst et VHF sende-/modtageanlæg og uden for områder med fuld VHF-dækning et HF sende-/modtageanlæg eller andet godkendt sende-/modtageanlæg.

Anm. 1: Et andet godkendt sende-/modtageanlæg kan være et satellitbaseret kommunikationssystem.

Anm. 2: Ved VFR-flyvning uden jordsigt over Grønland gælder bestemmelserne i BL 5-24, pkt. 5.1 - 5.1.3. Disse bestemmelser fra p.t. gældende BL 5-24, 2. udgave af 26. juni 2008 er gengivet i bilag 2 til denne BL.

8.10 VFR-Natflyvning

8.10.1 Flyvemaskiner, der opererer uden for de daglige perioder, skal i henhold til flyvehåndbogen være godkendt hertil eller godkendt til IFR-flyvning i henhold til de luftdygtighedskrav, der er indeholdt i BL 1-12, afsnit 7, samt være udstyret med,

- a. de navigationslys, der er påkrævet i BL 7-1, pkt. 4.2.3,
- b. landingslys,
- c. lys til instrumenterne og udstyr, der er nødvendige for sikker gennemførelse af flyvningen,
- d. lys i passagerkabinen og
- e. en elektrisk håndlygte ved alle flyvebesætningers stationer.

Anm.: BL 7-1 indeholder i pkt. 4.2.3 bestemmelser om lanterneføring. Denne bestemmelse i p.t. gældende BL 7-1, 12. udgave af 2. juni 2008, er gengivet i bilag 2 til denne BL.

8.11 Udstyr for flyvning over vand

8.11.1 Vandflyvere skal være udstyret med

- a. redningsvest til hver ombordværende, anbragt i umiddelbar nærhed af hvert sæde,
- b. en anordning, der kan afgive lydsignaler, som kræves af de internationale regler for undgåelse af kollision til havs,
- c. et anker og

d. et drivanker, hvor det er nødvendigt for at assistere i manøvrering på vand.

Anm.: Udtrykket "vandflyver" inkluderer amfibieflyvemaskiner der opereres som vandflyver.

8.11.2 For flyvemaskiner, der flyver over vand, gælder følgende krav:

- a. Ved flyvning over vand med enmotoret flyvemaskine i en afstand, der overstiger svæveafstand fra et landområde, der er egnet til nødlanding, skal flyvemaskinen være udstyret med redningsveste til samtlige ombordværende, anbragt let tilgængeligt i umiddelbar nærhed af hvert sæde.
- b. Ved flyvning over vand i en afstand af mere end 50 NM fra et landområde, der er egnet for nødlanding, skal alle flyvemaskiner være udstyret med redningsveste til samtlige ombordværende, anbragt let tilgængeligt i umiddelbar nærhed af hvert sæde.
- c. Ved flyvning over vand med enmotoret flyvemaskine i en afstand, der overstiger 100 NM fra et landområde, der er egnet til nødlanding, skal flyvemaskinen være udstyret med en automatisk nødradio-pejlsender - ELT (A) - samt en typegodkendt redningsflåde, der har kapacitet til samtlige ombordværende, og som er udstyret med overlevelsesusstyr passende for den planlagte flyvning.
- d. Ved flyvning over vand i en afstand af mere end 200 NM med flermotoret flyvemaskine, der kan fortsætte flyvningen med en motor standset, skal flyvemaskinen være udstyret med en automatisk nødradio-pejlsender - ELT (A) - samt en typegodkendt redningsflåde, der har kapacitet til samtlige ombordværende, og som er udstyret med overlevelsesusstyr passende for den planlagte flyvning.
- e. Under anden erhvervsmæssig flyvning over vand under de forhold, der er nævnt i pkt. a., b., c., eller d., og hvor den rapporterede vandtemperatur er under +100 C, skal samtlige ombordværende bære godkendte redningsdragter.

8.11.3.1 Flyvemaskiner, der flyver under de forhold, der er nævnt i pkt. 8.11.2 b - e, skal desuden være udstyret med pyroteknisk nødsignaludstyr i henhold til ICAO Annex 2.

8.12 Udvidet terræn advarselssystem (Enhanced Ground Proximity Warning System/EGPWS)

8.12.1 Flyvemaskiner med turbinemotor med maksimal startmasse på mere end 5.700 kg eller godkendt sædeantal på mere end 9 skal være udstyret med et udvidet terræn advarselssystem, som også har et fremadsøgende terræn advarsel funktion (Forward Looking Terrain Avoidance/FLTA).

8.12.2 Et udvidet terræn advarselssystem skal i god tid med klar advarsel automatisk angive en advarsel til flyvebesætningen, når flyvemaskinen finder sig faretruende tæt på jordens overflade.

8.12.3 Et terræn advarsel system skal i det mindste angive følgende advarsler:

- a. For stor nedstigningshastighed,
 - b. for stor højde tab efter start eller go-around, og
- når den mindst sikker flyvehøjde over terræn underskrides.

Anm.1: BL 1-16 indeholder krav og specifikationer for installation og vedligeholdelse af en godkendt EGPWS.

Anm.2: Flyvemaskiner med turbinemotor med maksimal startmasse på mere end 5.700 kg eller godkendt sædeantal på mere end 5, men mindre end 9, samt flyvemaskiner med stempelmotor med maksimal startmasse på mere end 5.700 kg eller godkendt sædeantal på mere end 9 bør være udstyret med et terræn advarsel system, som også har et fremad søgende terræn advarsel funktion.

8.13 ACAS II (Airborne Collision Avoidance System)

Anm.: BL 1-12 indeholder i pkt. 7.1.16 en bestemmelse om ACAS II. Bestemmelsen i p.t. gældende BL 1-12, 4. udgave af 20. december 2007 er gengivet i bilag 2 til denne BL.

8.13.1 ACAS II uddannelse og kompetence

En luftfartøjschef, der opererer et luftfartøj, som er udstyret med ACAS II, skal sikre, at hvert besætningsmedlem er uddannet i og kompetent til at anvende ACAS II udstyr for at undgå kollisioner.

9. Tankning

Påfyldning af brændstof med motoren i gang må ikke foretages, når passagerer går ombord, er ombord eller går fra borde.

Anm.: For tankning i øvrigt henvises til BL 3-6.

10. Vedligeholdelse af flyvemaskiner

10.1 Ejer/bruger skal sikre, at flyvemaskinen er luftdygtig, og at det nødvendige operativ- og nødudstyr er funktionsdygtigt, samt at vedligeholdelse bliver udført efter bestemmelserne i BL 1-1, afsnit 5 og 6.

11. Certifikatkrav

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

11.2 Passagerflyvning

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

11.3 VFR-flyvning uden jordsigt

Medmindre flyvebesætningsmedlemmerne er indehavere af et gyldig instrumentbevis, må VFR-flyvning uden jordsigt kun udføres af luftfartøjschefer, som har mindst 150 timers flyvetid som pilot. Heraf skal mindst 75 timer være udført på flyvemaskine.

11.4 VFR-Natflyvning

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

12. Flyvebesætningens størrelse

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

13. Passager- og godsbefordring

13.1 I det omfang, der udføres personbefordring samt befordring af gods, bagage, dog undtaget håndbagage, og ballast, i det følgende kaldet gods, med danske luftfartøjer, skal dette ske i overensstemmelse med bestemmelserne i pkt. 13.2 - 13.5 og bilag 1 til denne BL.

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

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

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

13.5 Luftfartøjets ejer og/eller bruger skal sikre, at der for flyvemaskiner med en maksimalt tilladt startmasse (MTOM) på over 5.700 kg findes instruktion for anbringelse af gods i lastrum og i passagerkabine. Af instruktionen skal det fremgå, at bestemmelser om maksimal vægt og maksimal gulvbelastning skal overholdes, og det skal angives, hvilke typer net og surringsanordninger der skal anvendes. Instruktionen skal indeholde brugsanvisning for anvendelse af net og surringsanordninger. Brudstyrken for de

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

14. Dispensation

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

15. Straf

15.1 Overtrædelse af bestemmelserne afsnit 4 - 13 straffes i medfør af luftfartslovens § 149, stk. 8 med bøde eller fængsel indtil 2 år.

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

16. Ikrafttræden

15.1 Denne BL træder i kraft den 15. januar 2009.

Samtidig ophæves BL 5-6, 3. udgave af 18. august 1993, BL 5-7, 4. udgave af 10. maj 1988, BL 5-19, 4. udgave af 1. november 1986 og BL 5-43, 2. udgave af 19. maj 1993.

Statens Luftfartsvæsen, den 12. december 2008

KURT LYKSTOFT LARSEN

/ Per Veingberg

Indholdsfortegnelse:

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

Bestemmelser om passager- og godsbefordring, jf. afsnit 13 i BL 5-61

1. Antal personer ombord

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Sikkerhedsbælter

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

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

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

3. Befordring af passagerer i cockpit/pilotsæde

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

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

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

4. Sikkerhedsinstruktion

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

- a. sikkerhedsbælter, og i fornødent omfang,

- b. nødudgange,
 - c. redningsveste
 - d. iltanlæg,
 - e. andet nødudstyr til rådighed til individuel brug, inklusiv passagerens ”emergency briefing cards”, samt
 - f. håndbagage og elektroniske apparater, herunder mobiltelefoner.
- 4.2 Luftfartøjschefen skal sikre, at alle ombordværende er bekendt med placering og generel brug af væsentligt ombordværende nødudstyr til kollektiv brug.

5. Rygning

- 5.1 Hvis luftfartøjschefen tillader rygning ombord, gælder rygetilladelsen kun for siddende personer i cockpit og passagerkabine. Rygning på toiletter eller i andre afskærmede rum er ikke tilladt.
- 5.2 Rygning er forbudt under start og landing, samt når luftfartøjschefen i øvrigt skønner det nødvendigt.
- 5.3 Tobaksrygning er forbudt, når nogen af de ombordværende anvender iltanlæg.

6. Indtagelse af alkoholholdige drikkevarer

- 6.1 Luftfartøjschefen skal sikre at,
- a. der ikke serveres alkoholholdige drikkevarer til passagerer, der er synligt påvirkede af alkohol eller andre stimulerende midler,
 - b. passagerers indtagelse af alkoholholdige drikkevarer ombord ikke udgør en fare for sikkerhed og orden i luftfartøjet.
- 6.2 Luftfartøjschefen skal nægte at tage passagerer ombord og har ret til at sætte passagerer af, som efter luftfartøjschefens skøn er så synligt påvirkede af alkohol eller andre stimulerende midler, at de kan udgøre en fare for sikkerhed og orden ombord.

7. Gods i lastrum

- 7.1 Luftfartøjets ejer og/eller bruger skal sikre, at lastrummene er mærkede og har det udstyr, der er nævnt i pkt. 7.2 til pkt. 7.4.
- 7.2 Hvert lastrum skal have et let synligt skilt, som angiver lastningsbegrænsningerne.
- 7.3 I flyvemaskine med en MTOM på over 5.700 kg skal udstyr, som bruges til surring af gods, såsom beslag, kroge, liner, net og lignende, være således dimensioneret, at det kan modstå de belastninger, som luftfartøjet er certificeret til.
- 7.3.1 Hvis der ikke foreligger en belastningscertificering, skal udstyret opfylde nedenstående krav:
- a. For lastrum, der har en sådan beliggenhed, at gods, hvis det ikke var surret, ville kunne tilføje besætning eller passagerer skade, når luftfartøjet udsættes for acceleration eller retardation:

Kraftretning	Brudstyrke
Fremad	9 gange godsets vægt
Opad	2 gange godsets vægt
Bagud og til siderne	1,5 gange godsets vægt
 - b. For lastrum, der har en sådan beliggenhed, at den risiko, der er nævnt under a), ikke foreligger:

Kraftretning	Brudstyrke
Samtlige under a)	1,5 gange godsets vægt

nævnte
- 7.3.2 For gods i lastrum, der er nævnt i pkt. 7.3.1 b., kan luftfartøjets ejer og/eller bruger fastsætte en kollivægt, under hvilken surring ikke er nødvendig.

7.4 For andre luftfartøjer end dem, der er nævnt i pkt. 7.3, skal udstyr, der bruges til surring af gods, have en sådan styrke, at medført gods ikke frembyder fare for besætningens eller passagerernes sikkerhed.

8. Gods i passagerkabiner

8.1 Luftfartøjschefen skal sikre, at gods af den i pkt. 8.2 nævnte art ikke medtages i passagerkabiner, og at gods i passagerkabiner anbringes som angivet nedenfor i pkt. 8.3 til pkt. 8.7.

8.2 Gods, som i sig selv eller ved sin placering kan udgøre en fare for de ombordværende, må ikke befordres i passagerkabinen.

8.3 Godset skal anbringes foran eller ved siden af den/de passager(er), der sidder længst fremme i passagerkabinen.

8.3.1 Dog kan gods, der er pakket i specielle beholdere beregnet til fastspænding i passagerstole eller stoleskinner, placeres vilkårligt i passagerkabinen.

8.3.2 Endvidere kan gods i flyvemaskiner med en MTOM på 5.700 kg eller derunder anbringes bag passagerer, medmindre dette er forbudt i henhold til den flyvehåndbog, der er gældende for luftfartøjet.

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

8.4.1 Hvis der ikke medføres passagerer, afgør luftfartøjschefen, i hvilken udstrækning nødudgange, nødudstyr, forbindelsesgange og skilte i passagerkabinen må være blokeret eller skjult af gods.

8.5 Vægten af gods inklusive emballage, som anbringes i et passagersæde, må ikke overstige 80 kg.

8.6 Godset skal anbringes i beholdere eller indpakninger eller være dækket med presenning. Beholdere, indpakninger og presenning skal være mindst lige så modstandsdygtige over for brand som indtrækket og den øvrige indretning i passagerkabinen. Godset skal være emballeret således, at det er lugtfrit, og væsker skal være emballeret således, at lækage forhindres.

8.7 Beholdere til fastspænding i stoleskinner skal enten være certificeret i henhold til den oprindelige typecertificering eller godkendt i henhold til supplerende dansk eller udenlandsk typecertifikat.

8.8 Luftfartøjets ejer og/eller bruger skal sikre, at det udstyr, som anvendes til surring af gods, opfylder de krav til brudstyrke, der er nævnt i pkt. 7.3.1 a) og pkt. 7.4.

9. Befordring af gods af særlig art

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

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

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

Bilag 2 til BL 5-61, 1. udgave

Bestemmelser fra andre gældende BL'er, som der er henvist til i BL 5-61

Relevante bestemmelser fra gældende BL 7-1, 12. udgave af 2. juni 2008:

»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
- c. navigationslys med det formål at angive luftfartøjets relative flyvevej over for en iagttager.

Andre lys må ikke vises, hvis de kan forveksles med navigationslysene.

.....

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

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

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

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

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

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

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

.....

Skema 5-1 (VMC-minima)

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

- * De VMC-minima, som er angivet for luftrumsklasse A, er beregnet til at vejlede piloter og indebærer ikke, at der må flyves VFR i denne luftrumsklasse.
- ** Med luftfartøjer, der er etableret i trafikrunden til en flyveplads, er flyvning tilladt med en flyvesigtbarhed på mindst 1,5 km, fri af skyer og med flyvepladsen i syne.

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

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

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

»5.1 Kommunikations og navigationsudstyr

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

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

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

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

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

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

Relevante bestemmelser fra gældende BL 1-12, 4. udgave af 20. december 2007

»7.1.16 ACAS II (Airborne Collision Avoid-ance System)

ACAS II skal være installeret og skal opereres i EUR Region, herunder FIR Canarias, af alle flyvemaskiner med turbinemotor med maksimal startmasse på mere end 5.700 kg eller godkendt sædeantal på mere end 19.«