

BL 5-65

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

Udgave 1

Indholdsfortegnelse:

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

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

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

I medfør af § 82 i lov om luftfart, jf. lovbe- kendtgørelse nr. 731 af 21. juni 2007, fastsæt- ter Statens Luftfartsvæsen herved efter be- myndigelse fra Transportministeriet, jf. be- kendtgørelse nr. 110 af 3. februar 2009 om Statens Luftfartsvæsens opgaver og beføjel- ser, om kundgørelse af de af luftfartsvæsenet fastsatte forskrifter og om klageadgang, føl- gende:

1. Referencedokumenter

1.1 ICAO Annex 2, Rules of the Air, se- neste udgave.

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

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

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

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

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

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

1.8 BL 6-9, Bestemmelser om indførelse af JAR-FCL (pilotcertifikater, flyvemaskine og helikopter), seneste udgave

1.9 BL 7-1, Bestemmelser om lufttrafik- regler, seneste udgave.

1.10 BL 7-15, Bestemmelser om perioder for VFR-flyvning, seneste udgave.

1.11 BL 8-10, Bestemmelser om obligato- risk indberetning af flyvesikkerhedsmæssige begivenheder, seneste udgave.

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

1.13 Aeronautical Information Publication (AIP), Danmark, Færøerne og Grønland, se- neste udgaver.

1.14 De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.1 og 1.2, kan købes 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: www.icao.int

1.14 De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.3 - pkt. 1.12, findes på Retsinformations hjemmeside www.retsinformation.dk. De do- kumenter, der er nævnt i pkt. 1.1 - pkt. 1.13, findes tillige 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

2. Definitioner

Datalink kommunikation (Data link communi- cations):

En kommunikationsform til udveksling af digi- tale informationer/meldinger via datalink.

Flyvetid (Flight time) - helikopter:

Den samlede tid fra det øjeblik en helikopter starter motoren(erne), indtil motoren(erne) er slukket, og rotorbladene standset efter lan- ding.

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 på- lagt ansvaret for flyvningens sikre gennemfø- relse.

Meteorologiske oplysninger (Meteorological information):

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

Nødradiopejlsender - ELT (Emergency Locator Transmitter - ELT):

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

Performanceklasse 1, 2 og 3 operationer:

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

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

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

QNH:

Det atmosfæriske tryk reduceret til middelvandstanden i overensstemmelse med standardatmosfæren.

Sigtbarhed (Visibility - VIS):

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

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

identificeres mod en uoplyst baggrund.

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

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

Sigtbarhed ved jorden (Ground visibility):

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

Skydækkehøjde (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).

Vertikal sigtbarhed (Vertical visibility):

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

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

VFR-venteprocedure (Holding procedure):

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

Visuelle vejrforhold (Visual meteorological conditions - VMC):

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

3. Anvendelsesområde

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

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

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

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

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

4. Generelt

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

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

Anm. 1: I tilfælde af en flyvesikkerhedsmæssig begivenhed, jf. BL 8-10, dvs. enhver

driftsforstyrrelse, fejl, mangel eller andet irregulært forhold, som har eller kan have påvirket flyvesikkerheden, og som ikke har medført et flyvehavari eller en flyvehændelse, jf. luftfartslovens § 135 og BL 5-40, skal luftfartøjschefen i henhold til BL 8-10 inden 72 timer meddele dette til 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. bl.a. begivenheder, hvor der i forbindelse med anvendelsen af luftfartøjet opstår alvorlig personskade, dødsfald, større skade på luftfartøjets struktur, eller luftfartøjet savnes, eller begivenheder, som har indflydelse på eller kan få indflydelse på sikkerheden, er luftfartøjschefen ansvarlig for, at meddele begivenheden til Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane snarest i henhold til BL 5-40.

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

5. Forberedelse af flyvning

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

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

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

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

5.3 Før flyvning påbegyndes, skal luftfartøjschefen sikre sig,

- a. at installerede instrumenter og udstyr i helikopteren opfylder kravene for den påtænkte flyvning,
- b. at vægt og balance er inden for de tilladte grænser, som fremgår af helikopterens håndbog, og at last er anbragt og sikret således, at helikopteren ikke udsættes for fare under flyvningen,
- c. at helikopterens rotorblade og kontrolflader er fri for rim, sne og is, 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 20 minutter ved normal marchfart og dertil 10% af planlagt flyvetid.

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

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

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

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

5.6 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 helikopter på Færøerne eller i Grønland må ikke udføres, medmindre der foreligger tilladelse fra Statens Luftfartsvæsen.

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 Luftfartsvæsen. 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-venteprocedure (holding procedures), rapportpunkter og ruter, skal disse anvendes hvis påkrævet.

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

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

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

6.6 Vejr- og flyveforhold, der medfører en sikkerhedsrisiko

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

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

6.7 VFR-natflyvning

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

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

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

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

- a. helikopteren 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, og
- 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 helikopteren.

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

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

8. Krav til helikoptere

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

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

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

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

8.2.3 Helikoptere, der anvendes til start- og landingspladser i tæt bebyggede områder uden egnede sikkerhedslandingsområder eller fra pladser anlagt 3 m eller mere over terræn, skal operere i henhold til Performanceklasse 1.

8.2.4 Helikoptere, der anvendes til start- og landingspladser i tæt bebyggede områder med egnede sikkerhedslandingsområder eller til og fra et offshore helidæk, skal mindst operere i henhold til Performanceklasse 2.

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

Anm.: Ikke godkendte landingspladser i tæt bebyggede områder må kun anvendes, når der foreligger tilladelse fra Statens Luftfartsvæsen, jf. BL 7-1, pkt. 5.5 a. Flyvninger til og fra ikke godkendte pladser skal foregå i henhold til BL 3-31, Selvvalg af helikopterflyvepladser.

8.3 Helikoptere 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 helikopteren 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 relevante AIP,
- g. procedure for det tilfælde, at helikopteren bliver interceptet, samt liste over de visuelle signaler, der bruges under interception,
- h. en godkendt automatisk nødradiopejlsender, ELT(A), hvis det er offentliggjort i den pågældende AIP, og
Anm.: BL 1-10 indeholder krav og specifikationer for installation af en godkendt ELT.
- i. overlevelseshjælp- og nødudstyr, hvis det er offentliggjort i den pågældende AIP.

8.4 Navigationsudstyr

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

Anm.: Helikoptere, der opereres uden landkending, skal endvidere være udstyret med en kunstig horisont og en kursgyro samt det radioudstyr, der efter BL 1-12 er påkrævet ved IFR-flyvning.

8.5 Radiokommunikationsudstyr

8.5.1 Hvis det er påkrævet, jf. AIP, ENR 1.4, skal helikopteren være udstyret med radiokommunikationsudstyr, 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.

8.5.2 AI radiokommunikation skal foregå ved brug af hovedtelefon med bøjlemikrofon eller tilsvarende.

8.6 Transponder

Helikoptere, 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 lufttrafiktjenesteluftrum.

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

8.7 Flight Recorders

8.7.1 Flight Data Recorder (FDR)

a. En FDR skal registrere følgende parametre fra en helikopter:

- i kurs,
- ii fart,
- iii højde,
- iv motorkraft,
- v motoroperation.

b. Helikoptere med en MTOM over 7.000 kg skal være udstyret med en Type IVA FDR med en optagelsestid på mindst 10 timer.

c. Helikoptere med et luftdygtighedsbevis udstedt efter 1. januar 2005 med en MTOM over 3.175 kg skal være udstyret med en Type IVA FDR med en optagelsestid på mindst 10 timer.

8.7.2 Cockpit Voice Recorder (CVR)

a. Helikoptere med en MTOM over 7.000 kg skal være udstyret med en CVR, som optager lydmiljøet i cockpittet under flyvningen. Optagelsen skal kunne gengive information for de sidste to timer af flyvningen.

- b. Helikoptere med en MTOM over 3.175 kg til og med 7.000 kg skal være udstyret med en CVR, som optager lydmiljøet i cockpittet under flyvningen. Optagelsen skal kunne gengive information for de sidste 30 minutters flyvning.

8.7.3 Data link communication

Helikoptere, som anvender "data link communication", og som er omfattet af pkt. 8.7.2, skal optage al data kommunikation til og fra helikopteren på en flight recorder. Optagelsestid skal svare til kravet i pkt. 8.7.2.

8.8 Helikoptere, der flyver over vand skal være udstyret i henhold til følgende:

- a. Helikoptere, der opereres over vand efter pkt. b. og pkt. c. nedenfor, og hvor vandtemperaturen er under +10°C., skal være certificeret til nødlandning på vand, hvor bølgehøjden skal være en del af certificeringen,
- b. helikoptere, der opererer i henhold til Performanceklasse 3, og som flyver over vand uden for autorotationsafstand fra land, skal være udstyret med pontoner eller nødflydeudstyr, der sikrer landing/nødlandning på vand,
- c. helikoptere, der opererer i henhold til Performanceklasse 1 og Performanceklasse 2 og udfører mere end 10 minutters flyvning fra land, skal være udstyret med pontoner eller nødflydeudstyr, der sikrer landing/nødlandning på vand,
- d. redningsflåde(r) med plads til alle ombordværende,
- e. pyroteknisk nødsignaludstyr i henhold til ICAO Annex 2,
- f. redningsvest med nødbelysning til hver ombordværende, anbragt i umiddelbar nærhed af hvert sæde.

- g. helikoptere, der opereres efter pkt. b. og pkt. c., skal endvidere være udstyret med mindst én automatisk ELT(A) samt en ELT(S) i en redningsflåde eller redningsveste, og
- h. under anden erhvervmæssig flyvning over vand efter pkt. a.-c., hvor vandtemperaturen er under +10°C, skal samtlige ombordværende bære godkendte redningsdragter.

8.10 VFR-natflyvning

8.10.1 Helikoptere, 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.

9. Tankning

Påfyldning af brændstof med motoren(e) eller rotorbladene i gang må ikke foretages,

10. Vedligeholdelse af helikoptere

Ejer/bruger skal sikre, at helikopteren 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 afsnit 6.

11. Certifikatkrav

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

11.1 Passagerflyvning

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

11.2 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. 11.1, 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 luffartøjer, skal dette ske i overensstemmelse bestemmelserne i pkt. 13.2 - 13.5 og bilag 1 til denne BL.

13.2 Helikopterens ejer/bruger skal sikre, at helikopteren er indrettet og forsynet med

udstyr og instruktioner i overensstemmelse med bilag 1 til denne BL.

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

13.5 Helikopterens ejer og/eller bruger skal sikre, at der for helikoptere med en maksimalt tilladt startmasse (MTOM) på over 3.175 kg findes instruktion for anbringelse af gods i lastrum og i passagerkabine. Det skal fremgå af instruktionen, 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 særlige tilfælde dispensere fra bestemmelserne i denne BL, når det skønnes foreneligt med de hensyn, der ligger til grund for de pågældende bestemmelser.

15. Straf

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

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

16. Ikrafttræden

Denne BL træder i kraft den,

Statens Luftfartsvæsen, den

Kurt Lykstoft Larsen

/ Per Veingberg

Bilag 1 til BL 5-65, 1. udgave

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

1. Antal personer ombord

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Sikkerhedsbælter

2.1 Bortset fra børn under 2 år, jf. pkt. 1.1.1.1, 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 skuldreseler er installeret i helikopteren, skal disse anvendes i samme omfang som sikkerhedsbælter.

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

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

3. Befordring af passagerer i cockpit/pilotsæde

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

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

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

4. Sikkerhedsinstruktion

4.1 Luftfartøjschefen skal sikre, at alle ombordværende har modtaget instruktion i de handlinger, der er nødvendige for en nødsituation, 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 helikopteren.

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

7. Gods i lastrum

7.1 Helikopterens ejer og/eller bruger skal sikre, at lastrummene er 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 helikoptere med en MTOM på over 3.175 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) nævnte	1,5 gange godsets vægt

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 helikoptere 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 art, der er nævnt i pkt. 8.2, 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 3.175 kg eller derunder anbringes bag passagerer, medmindre dette er forbudt i henhold til den flyvehåndbog, der er gældende for helikopteren.

8.4 Ved placering af godset skal luftfartøjschefen sikre, at adgangen til nødudgange, nødudstyr 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 krigsammonition mv. 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 krigsammonition 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 5-65, 1. udgave

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

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 henvende 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 Luffartøjet 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 luffartsradiostation og med sådanne andre luffartsradiostationer 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 Luffartøjet skal være forsynet med et radiokompas (ADF), eller andet godkendt langtrækkende navigationssystem.

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