

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

Sendt til: info@tbst.dk

DMU Dansk Motorflyver Union



**Motorflyvningens
Fællessekretariat**
Søparken 2
DK-9440 Aabybro
Tel +45 78 78 21 90
www.motorflyvning.dk

Den 29. august 2017

Vedr.: Høringsvar vedr. foreslåede ændringer til BL 7 serien.

Overordnede bemærkninger

Idet vi takker TBST for at have forlænget høringsfristen til d. 29. august vil AOPA og DMU gerne kvittere med følgende kommentarer til de foreslåede ændringer i BL 7 serien.

Høringen rummer flere aspekter som AOPA og DMU finder stærkt problematiske og som generelt trækker i den forkerte retning, nemlig:

- flere nationale særregler uden en dokumenteret safety case;
- regler der strider med gældende EU regulering; og
- forringede vilkår for almenflyvningen generelt og de erhvervsvirksomheder, der anvender luftfart til at understøtte deres virksomhed i særdeleshed;

Høringen indfører nationale særregler på områder som nu er reguleret af EU regler. Forslaget om at forbyde fly over 5700 kg at operere på private pladser fratager operatørerne de muligheder som fremgår af Part-NCC. Det sker på et tidspunkt, hvor operatørerne af disse NCC-fly siden indførelsen af EU's OPS regler sidste år netop er langt strengere reguleret og er pålagt at have procedurer for valg af flyveplads og udføre pre-survey. Behovet for at (gen)indføre gamle danske regler er derfor ikke det samme som det har været tidligere og vil på nuværende tidspunkt pålægge restriktioner der går udover EU reglerne. Desuden savner vi en sikkerhedsmæssig begrundelse, da vi ikke er bekendt med at fraværet af denne regulering har medført sikkerhedsmæssige udfordringer i den periode hvor bestemmelserne har været harmoniseret med EU reglerne.

Indførelsen af forbud mod at overflyve tættere bebygget område ved start fra en privat flyveplads er stærkt problematisk. Dels er det formuleret som en regel for minimumsflyvehøjde og strider dermed direkte mod Part-SERAs bestemmelser. Vi har forelagt spørgsmålet samt den konkrete

foreslåede formulering for EU Kommissionen, der klart har tilkendegivet at Danmark ikke kan indføre en sådan national særregel, der er i direkte modstrid med SERAs regler for minimumsflyvehøjde.

På grund af den meget brede danske fortolkning af tættere bebygget område, der f.eks. også omfatter industriområder så vil bestemmelsen have meget store konsekvenser for f.eks. helikopteroperationer til virksomheder, som ellers ligger placeret på kanten af industri- eller byområder så ind- og udflyvning kan foretages over åbne arealer uden risiko for hverken personer eller ejendom. Reglen risikerer også at påvirke en række eksisterende private pladser, som risikerer helt at måtte lukke eller hvor der fremover skal foretages uhensigtsmæssige manøvrer i forbindelse med ind- og udflyvning for at overholde reglen.

EU bestemmelserne på området sikrer generelt at flyvningen kan foretages sikkert, idet flyvningen skal ske *"i en højde, som tillader, at landing i tilfælde af en nødsituation kan ske uden fare for personer eller ejendom på jorden"*. Der er derfor ikke noget sikkerhedsmæssigt belæg for at indføre denne meget restriktive nationale særregel.

Under alle omstændigheder vil anvendelse af en landingsplads udover lejlighedsvis brug medføre krav om anmeldelse i henhold til BL 3-7 samt indhentning af relevante støj- og miljøgodkendelser. Disse hensyn kan derfor heller ikke retfærdiggøre et generelt forbud mod lejlighedsvis landing på kanten af et industri- eller byområde.

Det bemærkes desuden, at vores skandinaviske nabolande som vi har et nært harmoniserings-samarbejde med ikke har tilsvarende begrænsninger og anerkender at helikopteren er et vigtigt og lovligt transportmiddel, der netop har sin berettigelse ved anvendelse udenfor godkendte flyvepladser.

Igen er vi heller ikke bekendt med at fraværet af denne regulering har medført sikkerhedsmæssige udfordringer i den periode, hvor bestemmelserne har været harmoniseret med EU reglerne.

Forslaget om at indføre en anmærkning i reglerne for special-VFR om at en pilot godt må få lov at flyve ind i en kontrolzone og krydse hen til en sekundær plads på (uden tårnkontrol og vejrobservationer) men ikke må lande på selvsamme plads efter at han ved selvsyn har konstateret at vejret er helt perfekt strider mod enhver form for sund fornuft.

Det er desværre ikke kun et teoretisk eksempel: Det seneste år har budt på mange grundløse aflysninger på den nye vandflyverute fordi Kastrup Lufthavn fortsat melder tåge, mens vejret forlængst er klaret op ved vandflyverbasen nord for København. Uanset om der findes en alternativ løsning i forhold til netop vandflyveroperationen så er det vigtigt at der findes en generel løsning på problematikken.

Som det fremgår af de detaljerede bemærkninger er der intet i Part-SERA der forhindrer at TBST kan anlægge en fornuftig fortolkning af bestemmelsen og EU Kommissionen har netop på baggrund af vores henvendelse understreget fornuften i at tillade, at man kan lande på den sekundære flyveplads, når man har lov at flyve derhen og kan konstatere at vejret er godt.

Den fortolkning der pt. lægges op til er et eksempel på en fuldstændig meningsløs regel, der desværre risikerer at medvirke til at piloter mister respekten for gældende regler.

Vi foreslår på baggrund af ovenstående at indførelsen af punkt 4.9 og punkt 5.5. litra a droppes samt at der indføres en bemærkning i BL 7-100 punkt 4.6.2, der tydeliggør at special-VFR operationer til og fra en sekundær plads indenfor en kontrolzone, hvor der ikke er tårnkontrolltjeneste eller vejrobservation og hvor der derfor ikke skal udstedes start og landingsklarering, er tilladt under forudsætning af at piloten rapporterer at de krævede værdier for sigt- og skyhøjde er til stede i den del af kontrolzonen.

Endelig foreslår vi en oprydning i referencer til BL-er som vi anser for afløst af EU regler. Detaljerne fremgår af de følgende detaljerede høringskommentarer.

Vi stiller os meget gerne til rådighed for et møde og yderligere dialog om disse vigtige ændringer.

Med venlig hilsen

AOPA Danmark

Dansk Motorflyver Union

Jacob Pedersen
Formand

Knud Nielsen
Formand

Detaljerede høringskommentarer

I punkt 3.1.1 foreslås punkt 4.9 samt punkt 5.5 litra a indført som gældende i Danmark.

Vedr. indførelse af BL 7-1 punkt 4.9

Konsekvensen af at indføre punkt 4.9 i Danmark vil begrænse muligheden for at anvende fly over 5700 kg på f.eks. private pladser.

I modsætning til tidligere er operationer med fly over 5700 kg i dag reguleret efter et Part-NCO, der stiller langt større krav til operatøren end hvad der gælder efter danske bestemmelser da punkt 4.9 tidligere var gældende dansk lov.

Part NCC stiller således krav til at operatøren har procedurer for at vurdere om en flyveplads er egnet til den påtænkte operation. Behovet for at regulere selvsamme igennem en BL er derfor ikke det samme.

Den foreslåede begrænsning går under alle omstændigheder langt videre end Part-NCC, der i *NCC.OP.100 Use of aerodrome and operating sites* angiver: *The operator shall only use aerodromes and operating sites that are adequate for the type of aircraft and operation concerned.* Jævnfør desuden AMC1 NCC.OP.100 der bl.a. kræver et pre-survey med beskrivelse af "site suitability with reference to available aircraft performance".

De sikkerhedsmæssige aspekter af operationer med fly over 5700kg er således dækket af Part-NCC og indførelsen af nationale særregler i punkt 4.9 vil stride mod Part-NCC samt pålægge unødige restriktioner, der ikke er sikkerhedsmæssigt begrundet.

Vedr. indførelse af BL 7.1 punkt 5.5 litra a

TBST foreslår (gen)indførelse af følgende nationale særregel:

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.

Vi anser denne bestemmelse som stærkt problematisk af en række årsager:

1. Den regulerer et område (minimumsflyvehøjde) der er dækket af Part-SERA og hvor der derfor ikke er lovlig hjemmel til at indføre national særregulering
2. Part-SERA dækker allerede de relevante sikkerhedsmæssige aspekter for de pågældende operationer

3. Den vil påføre dele af dansk luftfart helt unødige begrænsninger herunder f.eks. hindre danske virksomheder beliggende på kanten af et industriområde i at benytte en helikopter som transportmiddel også selvom ind- og udflyvning kan foretages fuldstændig sikkert over åbne og ubebyggede områder.

4. Hvordan formuleringen skal forstås er uklar og den fremtidige retsstatus vil være tvivlsom på grund af uoverensstemmelsen med Part-SERA.

5. Det er uklart hvad TBST forstår ved en "godkendt flyveplads"

Ad 1)

Bestemmelser for minimumsflyvehøjder er klart defineret i Part-SERA, der angiver:

SERA.3105 Minimumsflyvehøjder

Flyvning skal, bortset fra ved start og landing eller efter tilladelse fra den kompetente myndighed, ikke foregå over tæt bebyggede by- eller boligområder eller over udendørs forsamlinger af personer, medmindre det sker i en højde, som tillader, at landing i tilfælde af en nødsituation kan ske uden fare for personer eller ejendom på jorden. Minimumsflyvehøjderne for VFR-flyvninger er dem, der er fastsat i SERA.5005 litra f), og minimumsflyvehøjderne for IFR-flyvninger er dem, der er fastsat i SERA.5015 litra b).

SERA.5005 litra f angiver herefter:

SERA.5005 (f)

Medmindre det er nødvendigt i forbindelse med start eller landing eller efter tilladelse fra den kompetente myndighed, må VFR-flyvninger ikke foregå 1) over tæt bebyggede by- eller boligområder eller over udendørs forsamlinger af personer i en højde på under 300 m (1 000 ft) over den højeste hindring inden for en radius af 600 m fra luftfartøjet

Det fremgår klart at Part-SERA regulerer minimumsflyvehøjder i forbindelse med start eller landing. Formuleringen "eller efter tilladelse fra den kompetente myndighed" i både SERA.3105 samt SERA.5005 giver myndigheden en mulighed for at udvide (bemærk ordvalget "eller")

muligheden for at operere i lavere højder end angivet i SERA. Der er ingen mulighed for at myndigheden generelt kan pålægge skærpede krav til minimumsflyvehøjde i forbindelse med start og landing som det vil være tilfældet hvis punkt 5.5 litra a gøres gældende i Danmark.

Vi har forelagt spørgsmålet om minimumshøjde ved start og landing på ikke godkendte flyvepladser i bymæssigt bebyggelse samt den konkret foreslåede formulering i punkt 5.5. litra a for EU Kommissionens ansvarlige for Part-SERA, Jyrki Paajanen. Han svarer klart at en national myndighed ikke kan forbyde at der descendes under 1000 for at lande da dette udtrykkeligt er nævnt i Part-SERA:

I understand that we are specifically speaking of a landing that takes place outside a regular aerodrome i.e. on an operating site, which itself is located in a city or an otherwise congested area. Basically it is correct

that SERA (or OPS for that matter) does not forbid descending below minimum altitude for the purpose of landing even outside of public airports or within congested areas. That is why the words "except for take-off or landing" as well as the concept of "operating site" were included in SERA.

You are right that the CAA may not prohibit descending below 1000ft for the purpose of landing. This is clear from the SERA text, where the words "or except by permission" come after the mention of take-off or landing, thus making such permission only applicable to other things than landings and take-offs: "Except when necessary for take-off or landing, or except by permission from the competent authority, a VFR flight shall not be flown: "

Den foreslåede genindførelse af punkt 5.5 litra a vil således helt klart stride mod Part-SERA og derfor ikke være lovlig.

Ad 2)

Som det fremgår ovenfor kræver SERA.3105 at flyvning generelt "sker i en højde, som tillader, at landing i tilfælde af en nødsituation kan ske uden fare for personer eller ejendom på jorden".

De relevante sikkerhedsmæssige aspekter er derfor dækket ind af Part-SERA og yderligere dansk lovgivning kan ikke med rimelighed begrundes i eller retfærdiggøres ud fra sikkerhedsmæssige overvejelser.

Hvis flyvning til og fra f.eks. et matrikel på kanten af et by- eller industriområde kan foretages over åbne marker med mulighed for nødlanding uden fare for personer eller ejendom så er der absolut intet sikkerhedsmæssigt belæg for at ulovliggøre denne flyvning.

Er der tale om andet en lejlighedsvis anvendelse af pågældende landingssted vil dette under alle omstændigheder kræve en anmeldelse til TBST samt relevante miljø- og støjgodkendelser. Disse hensyn kan derfor heller ikke retfærdiggøre forbuddet.

Ad 3)

Inførelsen af punkt 5.5 litra a gøres særligt problematisk og byrdefuld på grund af AIC B 23/13 der udvider begrebet tættere bebygget område til også at omfatte: *"sommerhusområder, beboede campingpladser, bebyggede industri- og havneområder. Herudover betragtes parker, strande eller andre rekreative områder, der ligger indenfor, integreret med eller i umiddelbar tilknytning til et tæt bebygget område også som tæt bebygget område."*

Denne meget brede definition af tættere bebygget område gør indførelsen den danske særbestemmelse meget vidtgående. F.eks. vil en virksomhed, der ligger i et industriområde på en matrikel, der grænser op til åbne marker f.eks. ikke længere kunne anvende en helikopter til selv helt lejlighedsvis operationer selvom ind- og udflyvning kan ske fuldstændig sikkert og uden fare for personer eller ejendom. En helikopters berettigelse er netop at kunne operere udenfor godkendte flyvepladser og det forekommer helt uproportionalt at fratage virksomheder muligheden for at anvende et i øvrigt fuldt lovligt transportmiddel, hvor der ikke er en sikkerhedsmæssig begrundelse. Virksomheder der i de senere år har investeret i en helikopter som produktivitetsfremmende transportmiddel i tiltro til gældende SERA regler får i praksis eksproprieret gældende rettigheder.

Ad 4)

Selve formuleringen af punkt 5.5 litra a giver anledning til en vis uklarhed om hvordan bestemmelsen skal forstås. Det er således uklart om et luftfartøj under slutanflynning til en ikke-godkendt flyveplads som kommer tættere end 600m på byen, men ikke direkte overflyver byen, skal leve op til kravet om at holde 1000 fod over højeste hindring indenfor 600m.

Da kravet er formuleret så det gælder "over tættere bebyggede områder" bør det i en snæver juridisk fortolkning kun gælde når flyet helt konkret overflyver byen og ikke hvis det flyver tæt forbi byen (nærmere end 600 meter). AOPA har ved telefonisk henvendelse til TBST fået bekræftet denne fortolkning af TBSTs medarbejder Flemming Christensen. For god ordens skyld skal vi dog bede TBST skriftligt bekræfte dette meget vigtige aspekt uanset om Styrelsen, som vi opfordrer til, skulle vælge at frafalde indførelsen af punkt 5.5 litra a. Spørgsmålet har nemlig relevans i forhold til forståelsen af SERA.5005 litra f generelt.

Skulle Styrelsen modsat den telefoniske udmelding ved nærmere overvejelse komme frem til den konklusion, at et fly der starter eller lander på en ikke-godkendt flyveplads ikke må komme nærmere end 600 meter på bymæssig bebyggelse i en højde under 1000 fod så vil dette have ekstremt vidtgående konsekvenser for hovedparten af landets private GA flyvepladser. Veletablerede pladser som Endelave, Holbæk, Haderslev, Rårup og mange flere vil ikke kunne anvendes under denne fortolkning. Det vil have en ekstrem voldsom og negativ effekt på GA i Danmark.

Ad 5)

Det er uklart hvad TBST forstår ved en "godkendt flyveplads" og hvordan en pilot skal konstatere om en flyveplads er godkendt eller ej. Er det f.eks. en flyveplads der er medtaget i VFGens liste over private pladser eller det pladser der er anmeldt efter BL 3-7? Pågældende BL taler om registrering og anmeldelse men bruger ikke begrebet godkendelse.

I VFGen er er under punkt 4.1 angivet at:

"...flyvepladser kan optages i efterfølgende liste [...] under forudsætning af [...] at flyvepladsen er godkendt af Trafikstyrelsen".

Men så står som næste punkt: "Det vil fremgå af bemærkningen om den pågældende flyveplads af godkendt af Trafikstyrelsen".

De to udsagn forekommer selvmodsigende. Især da det er meget få steder i listen hvor det er angivet at pladsen er godkendt. Umiddelbart ses kun sådan en bemærkning ud for Holsted.

Ifølge VFGen er det et krav for optagelse på listen at banen er over 500m og skal have mindst 100 operationer i den travleste måned. Da mange private baner ikke lever op til dette vil de ikke kunne optages og listen kan derfor heller ikke bruges som rettesnor når en pilot skal vurdere om en plads er godkendt. Det er derfor uklart hvordan en pilot skal afgøre om en plads er "godkendt".

Vedr. BL 7-100 punkt 4.6.2

Den foreslåede anmærkning til reglerne for special-VFR i en kontrolzone fremstår uklar, men TBST har i anden anledning indikeret at det er Styrelsens opfattelse at det ikke vil være tilladt for en pilot at lande noget sted i kontrolzonen selvom han helt lovligt kan få lov at krydse igennem.

AOPA og DMU mener ikke at et sådan forbud kan begrundes i Part-SERA og samtidigt vil det medføre en flyvesikkerhedsmæssig helt aparte situation, nemlig:

- den primære tårnbetjente flyveplads i en kontrolzone rapporterer sigt og skyhøjde "under special-VFR"
- en pilot rapporterer god sigt og skyhøjde i et hjørne af kontrolzonen og får lov at krydse ind i den del af kontrolzonen hvor vejret er godt (alle inkl. TBST er enige om at dette er lovligt)
- piloten passerer nu forbi en egnet landingplads (uden tårnkontrol eller vejrrapport),
- piloten konstaterer at vejret her er helt perfekt med god sigt og skyhøjde,
- piloten må nu ifølge TBSTs forslag IKKE lande på den pågældende plads,
- piloten skal i stedet fortsætte videre væk fra pladsen med det gode vejr og ud af kontrolzonen igen

Det burde være oplagt at et sådan flyveforløb ikke giver nogen sikkerhedsmæssig mening. Hvis det er tilladt at krydse gennem en kontrolzone og det i den forbindelse konstateres at vejret er godt i

et område af kontrolzonen, hvor piloten ønsker at lande så giver det kun mening at piloten også må lande der.

Det giver absolut ikke nogen flyvesikkerhedsmæssig mening, at piloten skal flyve væk fra en plads hvor han netop ved selvsyn har konstateret at vejret er godt. Tværtimod risikerer det et fremkalde en farlig situation, hvis piloten i en sådan situation tvinges til at fortsætte ud af kontrolzonen på en dag hvor tåge driver ind over området eller er ved at sænke sig.

Det afgørende er at Part-SERA IKKE indeholder en bestemmelse, der ville gøre det ulovligt for en pilot at lande i eksemplet ovenfor. Det afgørende er at ATC hverken må eller kan udstede en klarering til at lande på f.eks. en privat flyveplads, privat mark eller andet landingsområde indenfor kontrolzonen. ATC kan kun udstede en klarering til at lande på pladsen med tårnkontrolltjeneste.

Piloten skal med andre ord ikke have en landingsklarering, men blot en tilladelse til at krydse hen til det ønskede landingsområde (der ikke behøver at være en flyveplads men kan være en privat mark, selvvalgt helikopter landingsplads etc).

Den i anmærkningen nævnte SERA.5010 litra c angiver:

En flyvekontrolenhed må ikke udstede klarering til specielle VFR-flyvninger til at starte fra eller lande på en flyveplads inden for en kontrolzone eller flyve ind i flyvepladsens trafikzone eller trafikrunde, når de rapporterede vejrforhold på flyvepladsen er dårligere end følgende minima:

- 1) sigtbarheden ved jorden er mindre end 1 500 m eller, for helikoptere, mindre end 800 m
- 2) skydækkeshøjden er mindre end 180 m (600 ft).«

Ovenstående indeholder ét eneste forbud: Den forbyder ATC i at udstede en klarering til at lande eller flyve ind i en landingsrunde på en flyveplads hvis DEN flyveplads rapporterer under de fastsatte værdier. Formuleringen indeholder ingen andre forbud i forhold til hvad ATC må eller hvad piloten må. Den forbyder ikke ATC at udstede en Special VFR klarering til at krydse ind i kontrolzonen eller hen til en anden plads eller egnet landingsområde i kontrolzonen. Den forbyder heller ikke en pilot i at lande, hvis det kan ske under de vilkår der er beskrevet i litra b, hvor piloten vurderer sigtbarhed og skydækkeshøjde.

Ovenstående vurdering er bakket op af EU Kommissionens, Jyrki Pajanen der d. 22/12/2016 har meddelt følgende til AOPA:

We changed the text in order to allow flight in a part of CTR that was above minima even if the tower was below minima, but no-one thought of mentioning specifically a situation where one tower would channel traffic to two airfields. Yes, the idea is to allow flight if the aircraft is further away from the tower and pilot says weather is OK. Whilst landings were not specifically mentioned in GM, it is actually logical to allow flight with the purpose of landing. Either the second airfield is in CTR and controlled in which case it can become "that airfield" (one with remote tower, in which weather is above minima) or it is uncontrolled in which case landings there are not controlled and ATC issues crossing clearances to fly there.

Vi vil stærkt opfordre TBST til at bruge almindelig sund fornuft og anlægge en pragmatisk fortolkning af Part-SERA; en fortolkning der oven i købet bakkes op af EU Kommissionens ekspert på området.

Det kunne ske ved en ændring af anmærkningen til at tydeliggøre at special-VFR operationer til og fra en sekundær plads indenfor en kontrolzone, hvor der ikke er tårnkontrolltjeneste eller vejrobservation, og hvor der derfor ikke skal udstedes start og landingsklarering, er tilladt under forudsætning af at piloten kan fastslå at de i SERA.5010 litra b krævede forhold er opfyldt i den del af kontrolzonen hvor der opereres.

Samtidigt vil vi opfordre til at TBST arbejder på at få præciseret Part-SERA, så der tages mere direkte højde for situationen, hvor der opereres til en sekundær flyveplads indenfor en kontrolzone, altså en flyveplads uden tårnkontrol eller vejrobservation.

Den i høringsforslaget anførte anmærkning er under alle omstændigheder uklar, da den forholder sig til en klarering til at starte eller lande som ikke er relevant for flyvningen til en sekundær plads uden tårnkontrol.

Øvrige behov for ændringer til BL 7 serien

TBST lader ikke til at have brugt anledningen til at rydde op i flere referencer, der er blevet uaktuelle efter indførelsen af Part-NCO og Part-SPO.

BL-en refererer således fortsat til en række danske BL-er som vi anser for ikke længere at være aktuelle eftersom der er tale om områder der siden april 2016 er fuldstændig reguleret af EU OPS reglerne.

Under punkt 4.1.5 referes til BL 5-8 om erhvervsmæssig målflyvning, mål-bugsering, reklameflyvning og reklamenedkastning. Denne BL anser vi for at være erstattet af Part-SPO, hvorfor referencen bør opdateres.

Under punkt 4.1.6 refereres til BL 9-1 om faldskærmsudspring. Denne BL anser vi for non-kommercielle operationer som erstattet af de generelle bestemmelser i NCO.SPEC, samt specifikt NCO.SPEC.PAR samt for kommercielle operationer med Part-SPO herunder SPO.SPEC.PAR. Referencen til BL 9-1 bør derfor fjernes og formuleringen i punkt 4.1.6 bør referere til Part-NCO i stedet for til "bestemmelser der er fastsat af TBST".

En gennemgang af BL 7-1 har vist, at rundt omkring i BL'en er gemt en række bestemmelser, der gælder i Danmark, selv om BL 7-1 efter indførelse af Part-SERA stort set kun gælder for Færøerne og Grønland.

Efter vores erfaring er stort set ingen piloter opmærksomme på dette. Selv blandt de piloter, som er, er det en udfordring at holde styr på, at der både er en Part-SERA, en BL 7-100 som, beskriver supplerende danske bestemmelser og desuden altså stadig nogle enkelte spredte bestemmelser i **BL 7-1**, som håndhæves i

Danmark. Der er altså tale om en sammenstilling af regler, der er så godt som umulig at gennemskue, selv om denne uheldige komplikation virker helt unødvendig.

Selv blandt de piloter, som både er opmærksomme på dette og som formår at holde overblikket, vil det være en udfordring at forstå, hvordan Danmark kan håndhæve disse bestemmelser, der omhandler forhold, som for samtliges vedkommende er beskrevet i Part-SERA. Part-SERA står over nationale bestemmelser, som anført i blandt andet Lov om Luftfart, §2.

Det drejer sig om følgende. I BL 7-1 står:

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, 4.1.4 - 4.1.7, 4.2.2.6.4, 4.2.2.6.5, 4.8.2 – 4.8.6.1 følges.

Ovenstående punkter gennemgås her ét ad gangen:

*BL 7-1 stk. 3.4 Indtagelse af spiritus, opstemmende eller bedøvende midler.
Som behandlet i Part-SERA:*

SERA.2020 Problematic use of psychoactive substances

No person whose function is critical to the safety of aviation (safety-sensitive personnel) shall undertake that function while under the influence of any psychoactive substance, by reason of which human performance is impaired. No such person shall engage in any kind of problematic use of substances.

Er der behov for at supplere med særlige danske bestemmelser ved dette punkt? Det foreslås at anføre disse som en AltMoC, sådan at de lettest muligt kan sammenholdes med den relevante Part-SERA bestemmelse.

BL 7-1 stk. 4.1.4 Nedkastning og udspredning

Intet må nedkastes eller udsprede fra et luftfartøj, medmindre Trafikstyrelsen har givet tilladelse dertil. Nedkastning og udspredning skal tillige, hvor dette i øvrigt kræves, foregå i

overensstemmelse med indhentet klarering eller under hensyntagen til råd og oplysninger fra pågældende lufttrafiktjenesteenhed:

Som behandlet i Part-SERA:

SERA.3115 Dropping or spraying

Dropping or spraying from an aircraft in flight shall only be conducted in accordance with:

- (a) Union legislation or, where applicable, national legislation for aircraft operations regulated by Member States; and
- (b) as indicated by any relevant information, advice and/or clearance from the appropriate air traffic services unit.

Er der behov for at supplere med særlige danske bestemmelser ved dette punkt? Det foreslås at anføre disse som en AltMoC, sådan at de lettest muligt kan sammenholdes med den relevante Part-SERA bestemmelse.

BL 7-1 stk. 4.1.5 Slæbeflyvning

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

Som behandlet i Part-SERA:

SERA.3120 Towing

An aircraft or other object shall only be towed by an aircraft in accordance with:

- (a) Union legislation or, where applicable, national legislation for aircraft operations regulated by Member States; and
- (b) as indicated by any relevant information, advice and/or clearance from the appropriate air traffic services unit.

BL 7-1 stk. 4.1.6 Faldskærmsudspring

Faldskærmsudspring må, bortset fra spring i kritiske situationer, kun foretages efter de bestemmelser, der er fastsat af Trafikstyrelsen. 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.

Som behandlet i Part-SERA:

SERA.3125 Parachute descents

Parachute descents, other than emergency descents, shall only be made in accordance with:

- (a) Union legislation or, where applicable, national legislation for aircraft operations regulated by Member States; and
- (b) as indicated by any relevant information, advice and/or clearance from the appropriate air traffic services unit.

BL 7-1 stk. 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 Trafikstyrelsen 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 tillige, hvor dette kræves, foregå i overensstemmelse med indhentet klarering eller under hensyntagen til råd og oplysninger fra pågældende lufttrafiktjenesteenhed.

Som behandlet i Part-SERA:

SERA.3130 Aerobatic flight

Aerobatic flights shall only be carried out in accordance with:

- (a) Union legislation or, where applicable, national legislation for aircraft operations regulated by Member States; and
- (b) as indicated by any relevant information, advice and/or clearance from the appropriate air traffic services unit.

Er der behov for at supplere med særlige danske bestemmelser ved dette punkt? Det foreslås at anføre disse som en AltMoC, sådan at de lettest muligt kan sammenholdes med den relevante Part-SERA bestemmelse.

BL 7-1 pkt. 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.*

Som behandlet i Part-SERA:

SERA.3135 Formation flights

Aircraft shall not be flown in formation except by pre-arrangement among the pilots-in-command of the aircraft taking part in the flight and, for formation flight in controlled airspace, in

accordance with the conditions prescribed by the competent authority. These conditions shall include the following:

- (a) one of the pilots-in-command shall be designated as the flight leader;
- (b) the formation operates as a single aircraft with regard to navigation and position reporting;
- (c) *separation between aircraft in the flight shall be the responsibility of the flight leader and the pilots-in-command of the other aircraft in the flight and shall include periods of transition when aircraft are manoeuvring to attain their own separation within the formation and during join-up and breakaway; and*
- (d) *for State aircraft a maximum lateral, longitudinal and vertical distance between each aircraft and the flight leader in accordance with the Chicago Convention. For other than State aircraft a*

distance not exceeding 1 km (0,5 nm) laterally and longitudinally and 30 m (100 ft) vertically from the flight leader shall be maintained by each aircraft.

Bestemmelser til brug ved tvivl om luftfartøjets position på manøvreområdet

BL 7-1 stk. 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.*

BL 7-1 stk. 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 stoppe luftfartøjet.*

Hvis denne særlige danske bestemmelse ønskes opretholdt, og der er hjemmel til det i EU-bestemmelserne, foreslås det at udforme det som en AltMoC til [SERA.3225 Operation on and in the vicinity of an aerodrome](#)

Med venlig hilsen

AOPA Danmark

Jacob Pedersen
Formand

Dansk Motorflyver Union

Knud Nielsen
Formand