

DHPU håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.1 14/6-2013

Side 1 af 25

TEORIPENSUM TIL LOKALFLYVNINGSTILLADELSE.

Der er i dette kompendium anvendt uddrag af diverse BL'er og DHPU's drifthåndbog. Det skal indskærpes, at det kun er uddrag og at disse ikke nødvendigvis er nyeste udgave, hvorfor det er den enkeltes ansvar selv at undersøge om der er nyere BL'er tilgængelig. Nedenstående uddrag skal kun ses som en vejledning.

1. DHPU Drifthåndbog 3. Udgave Rev.X xx-xx-20xx Del 900.

Vejledning til midlertidig dispensation og midlertidige tilladelser.

910. Midlertidig dispensation for lokal flyvningstilladelse.

Trafikstyrelsen har givet DHPU dispensation for BL 9-5 afsnit 8.2.1 om krav om bestået prøve i love og bestemmelser, så under skoling kan flyvningen uden aflagt prøve foregå inden for glideafstand til startpladsen under overvågning af en instruktør.
Dispensation gælder fra 1.XXXX 2013 til 31.XXXX 2013.

911. Opnåelse.

Eleven skal have gennemgået teoripensum og bestået prøve til lokalflyvningstilladelse, som er godkendes af instruktør klasse 1.
Eleven skal under flyvning være under opsyn af instruktør klasse 2 eller klasse 1.
Eleven skal flyve inden for glideafstand til startplads.

912. Tilladelse til begrænset højdeflyvning/hang- eller paraglider

912.1 Indehaver af gyldigt instruktørbevis/Chefinstruktør/Hang- eller paraglidering kan give tilladelse til begrænset flyvning i højder over 150 meter (500 fod).

912.2 Tilladelse til begrænset højdeflyvning/hang- eller paraglider gives med en gyldighedsperiode, der svarer til gyldigheden af elevens lovpligtige ansvarsforsikring samt elevens medlemskab af en DHPU underlagt hang- eller paraglider klub.

Hvis gyldigheden af elevens teoriprøve udløber før gyldigheden elevens lovpligtige ansvarsforsikring eller af DHPU medlemskab, skal tilladelsen gives med en gyldighedsperiode, der svarer til gyldigheden af elevens teoretiske prøve til tilladelse til begrænset højdeflyvning/hang- eller paraglider.

912.3 Tilladelse til begrænset højdeflyvning/hang- eller paraglider gives til piloter og elever, der der benytter optræk med line fra godkendte optrækspladser i henhold til AIP Danmark ENR 5.5.2.

912.4 Tilladelse til begrænset højdeflyvning/hang- eller paraglider gælder ikke for motoriseret hang- eller paraglider (PPG eller PHG).

913. Udstedelseskrav

913.1 Ansøgeren må ikke være udelukket fra at opnå hang- eller paraglidercertifikat.

913.2 Ansøgeren skal være fyldt 15 år.

913.3 Ansøgeren skal inden for de forudgående 24 måneder have gennemgået den teoretiske uddannelse og bestået den teoriprøve for begrænset højdeflyvning/hang- eller paraglider.

913.4 Ansøgeren skal på hang- eller paraglider have udført mindst 10 veludførte og

DHPU håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.1 14/6-2013

Side 2 af 25

instruktør godkendte starter.

913.5 Ansøgeren skal over for en chefinstruktør have godtgjort at have opnået den for sikker højdeflyvning nødvendige forståelse af og rutine i luftfartøjets betjening og manøvrering.

914. Rettighed

914.1 Tilladelse til begrænset højdeflyvning/hang- eller paraglider giver indehaveren ret til at fungere under VFR-flyvning om dagen i øvelsesøjemed over dansk område som luftfartøjschef på hang- eller paraglider af den type, hvorpå indehaveren er typeuddannet.

914.2 Udøvelsen af tilladelsens rettighed er betinget af,

- a. at indehaveren af gyldigt instruktørbevis/hang- eller paraglider forud for enhver flyvning har givet piloten en briefing om den pågældende flyvning,
- b. at flyvningen foregår inden for glideafstand af startpladsen,
- c. at piloten er uddannet i den pågældende startmetode, samt
- d. at flyvningen foregår under supervision af instruktøren, der foretager debriefing efter flyvning.

915. Forlængelse af tilladelsens gyldighedsperiode

Gyldigheden af tilladelse til begrænset højdeflyvning/hang- eller paraglider kan med de i pkt. 1.2 og 2.3 nævnte begrænsninger forlænges af en chefeinstruktør.

DHPU håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.1 14/6-2013

Side 3 af 25

2. BL 7-10 6. udgave af 16. november 2005

Bestemmelser om definitioner vedrørende lufttrafiktjeneste.

2.1. Definitioner:

FLYVENIVEAU (Flight level – FL):

Flade med konstant lufttryk, som bestemmes med trykværdien 1013,2 hPa (1013,2 mb) som udgangspunkt, og som er adskilt fra sådanne flader med bestemte trykintervaller.

Anm. 1: En trykhøjdemåler, kalibreret i overensstemmelse med standardatmosfæren og

a.) Indstillet på QNH-værdi, angiver højde over havet,

b.) Indstillet på QFE-værdi, angiver højde over det til QFE-værdien svarende referenceplan eller,

c.) Indstillet på trykket 1013,2 hPa (1013,2 mb), kan anvendes for at angive flyveniveauer.

Anm. 2: Udtrykkene "højde" og "højde over havet", anvendt i anm. 1 ovenfor, angiver højdemåleværdier og ikke geometriske højder.

FLYVESIGTBARHED (Flight visibility):

Sigtbarheden fremefter fra cockpittet i et luftfartøj under flyvning.

KONTROLLERET LUFTRUM (Controlled airspace):

Et nærmere afgrænset luftrum, inden for hvilket der ydes flyvekontrolltjeneste til IFRflyvninger og til VFR-flyvninger i overensstemmelse med luftrumsklassifikation.

Anm. 1: Kontrolleret luftrum er en fællesbetegnelse, som dækker ATS-luftrum klasse A, B, C, D og E.

KONTROLOMRÅDE (Control area – CTA):

Et kontrolleret luftrum, der strækker sig opefter fra en fastsat grænse over jorden eller vandets overflade.

KONTROLZONE (Control zone – CTR):

Et kontrolleret luftrum, der strækker sig opefter fra jordens eller vandets overflade til en fastsat øvre grænse.

LUFTFARTØJSCHEF (Pilot-in-command):

Den pilot, der er ansvarlig for luftfartøjets føring og sikkerhed i flyvetiden.

SIGNALOMRÅDE (Signal area):

Et område på en flyveplads, på hvilket jordsignaler udlægges.

SIGTBARHED (Visibility):

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

SIGTBARHED VED JORDEN (Ground visibility):

Sigtbarheden på en flyveplads, angivet af en godkendt observatør.

DHPU håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.1 14/6-2013

Side 4 af 25

TERMINALOMRÅDE (Terminal Control Area – TMA)

Et kontrolområde oprettet i tilknytning til en eller flere flyvepladser.

VFR- FLYVNING (VFR flight):

Flyvning udført i overensstemmelse med visuelflyvereglerne.

VISUELLE VEJRFORHOLD (Visual meteorological conditions – VMC):

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

RADIOTELEFONI (Radio telephony):

En kommunikationsform ved det primære formål at udveksle informationer/meldinger ved hjælp af tale.

DHPU håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.1 14/6-2013

Side 5 af 25

3. BL 7- 01 10. udgave af 10. november 2005 (Samt BL 7-01A og BL 7-01B).

Bestemmelser om lufttrafikregler.

3.2 Luftfartøjschefens ansvar:

3.2.1

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

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

3.2.2

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

3.5 Indtagelse af spiritus, opstemmende eller bedøvende midler:

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

Anm.: Uddrag fra Luftfartslovens § 50 lyder således:

Stk. 1. Ingen må gøre eller forsøge at gøre tjeneste på et luftfartøj i nogen af de i § 35 omhandlede stillinger, når den pågældende har nydt spiritus i et sådant omfang, at denne er ude af stand til at gøre tjeneste på fuldt betryggende måde, eller såfremt den pågældende har en alkoholkoncentration i blodet på 0,20 promille eller derover.

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

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

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

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

Stk. 8. Politiet kan fremstille en person til udtagelse af blod- og urinprøve, hvis der er grund til at antage, at han har overtrådt bestemmelserne i stk. 1 eller 2, eller han nægter at medvirke til en udåndingsprøve. Når særlige omstændigheder taler derfor, kan politiet tillige fremstille den pågældende til undersøgelse af en læge. (*Luftfartslovens § 35 omhandler bl.a. førere af luftfartøjer. (red.)*).

4.1 Beskyttelse af person, ejendom og natur

4.1.1

DHPU håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.1 14/6-2013

Side 6 af 25

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

4.1.1.1

Luffartøjschefen skal drage omsorg for, at anden luftrafik ikke unødigt hindres eller forstyrres.

4.1.1.2

Luffartøjschefen skal endvidere drage omsorg for, at flyvningen bliver til så ringe ulempe for omgivelserne som muligt. Dette gælder særligt ved overflyvning af bebyggede områder, rekreative områder samt de følsomme naturområder, der er anført i BL 7-16.

4.1.2 Minimumsflyvehøjder

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

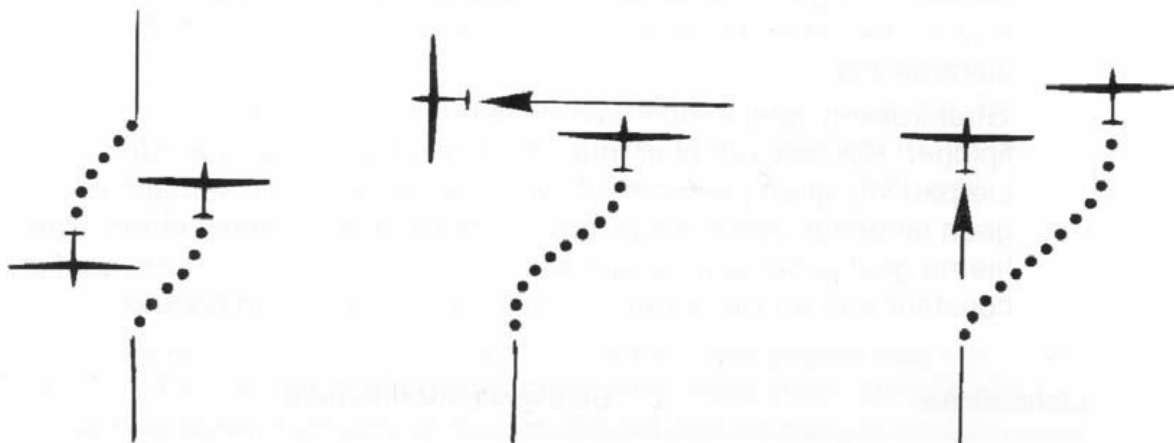
4.2 Undgåelse af sammenstød:

4.2.1 Flyvning i nærheden af andre luftfartøjer:

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

4.2.2 Vigepligt:

Når to luftfartøjer nærmer sig hinanden, skal det luftfartøj, der ikke har vigepligt, holde sin styrende kurs og fart. Et luftfartøj, der i henhold til nedenstående regler er pligtig at vige for et andet, må ikke passere over, under eller foran dette, medmindre det sker i betryggende afstand, og der er taget hensyn til effekten af randhvirvler (wake turbulence).



4.2.2.1 Mødende luftfartøjer:

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

4.2.2.2 Luftfartøjer på skærende kurser:

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

DHPU håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.1 14/6-2013

Side 7 af 25

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

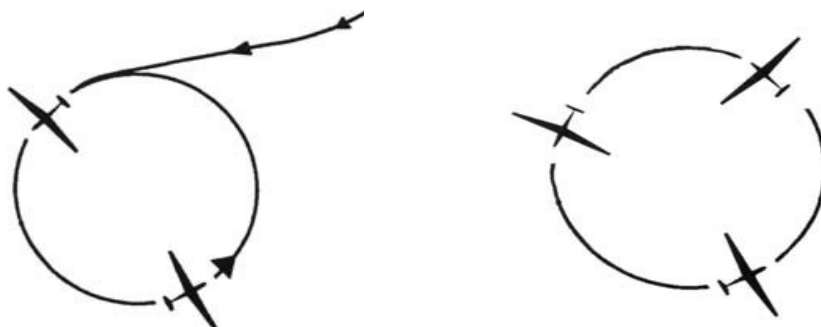
Anm. Ved bestemmelse af vigepligt betragtes et motorsvævefly som et kraftdrevet luftfartøj, der er tungere end luft, når motoren er i gang.

4.2.2.3 Indhentning:

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

Særlig regel for svævefly, hang- og paraglider (fremgår ikke af BL. 7-1):

Når flere svævefly flyver termik i samme "boble", bestemmes kurvens omløbsretning af det først ankomne svævefly. Andre svævefly der vil benytte samme "boble", skal søge ind i modsat side af kurven i forhold til det/de i forvejen kredsende svævefly og følge samme omløbsretning.



4.2.2.4 Landing:

4.2.2.4.1:

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

4.2.2.4.2:

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

4.2.2.4.3 Nødlanding:

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

DHPU håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.1 14/6-2013

Side 8 af 25

4.2.5 Manøvrering på og i nærheden af en flyveplads:

4.2.5.1:

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

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

5.1 Visuelflyveregler:

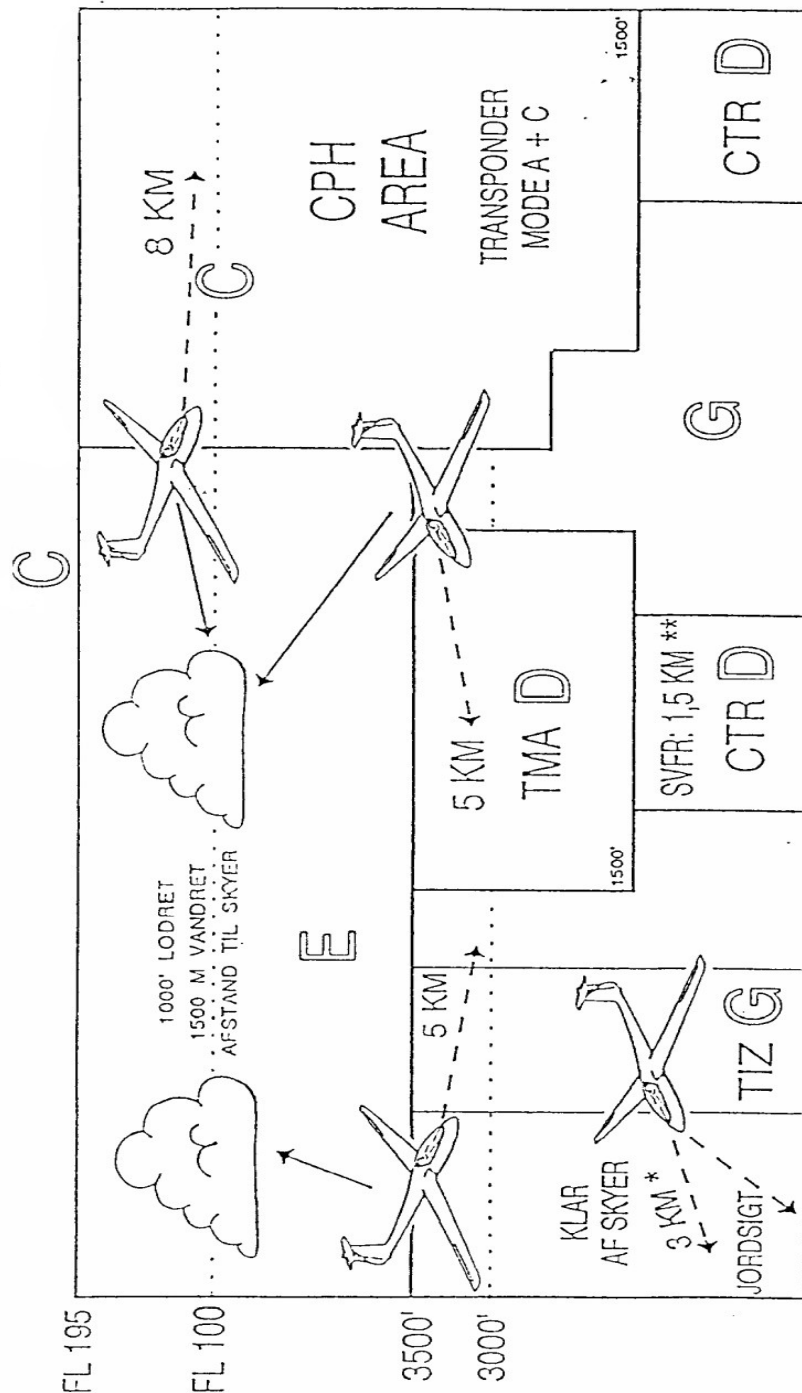
VFR-flyvning skal, medmindre den udføres som Speciel VFR-flyvning, udføres på en sådan måde, at luftfartøjet flyver under sigtbarhedsforhold og i en afstand fra skyer, der ikke er mindre end værdierne som angivet i nedenstående skema, der angiver grænserne for visuelle vejrforhold (VMC).

Se skema næste side.

DHPU håndbog om begrænset højdeflyvning LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.1 14/6-2013

Side 9 af 25



Med luftfartøjer i trafikrunden til en flyveplads, er flyvning tilladt med en flyvesigtbarhed på mindst 1,5 km, fri af skyer og med pladsen i syne

** : Special VFR må kun udføres med jordsigt. Min. skydækkeshøjde for SVFR: 500 FT (150 m)

DHPU håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.1 14/6-2013

Side 10 af 25

5.4 Med mindre der foreligger tilladelse fra SLV, må flyvning kun udføres:

over tæt bebyggede område, 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,

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

DHPU håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.1 14/6-2013

Side 11 af 25

4. BL 9-5, 4. udgave den 8. december 2004

Bestemmelser om dragefly og glideskærme.

8.1.2

For flyvning med dragefly eller glideskærm gælder følgende:

a.

Der må ikke hverken ved start, under flyvning eller i forbindelse med landing flyves over tæt bebyggede områder, herunder sommerhusområder, beboede campingpladser samt områder, hvor et større antal mennesker er samlet i fri luft.

b.

Luffartøjet må ikke være forsynet med understel i form af hjul eller andet. Dog er sikkerhedshjul på bundrammen af dragefly tilladt.

c.

Ved spilstart og/eller optræk skal det sikres, at starttovet/wiren ikke kan falde ned til skade, gene eller fare for personer eller ejendom.

d.

Optræk til højder af 150 m (500 ft) eller mere over terræn må ikke finde sted uden tilladelse fra Statens Luffartsvæsen.

e.

Flyvning må ikke foregå i højder under 150 m (500 ft) over de følsomme naturområder, der er nævnt i BL 7-16.

f.

Start af et dragefly eller en glideskærm ved hjælp af et andet luffartøj må ikke finde sted uden tilladelse fra Statens Luffartsvæsen.

g.

Der må kun medtages passagerer, hvis føreren er uddannet tandempilot.

h.

Flyvning må ikke finde sted, medmindre der er tegnet ansvarsforsikring i henhold til luffartslovens § 130.

8.2

Supplerende bestemmelser for flyvning med dragefly eller glideskærm i højder af 150 m (500 ft) eller mere over jorden eller vandet

8.2.1

Føreren skal have bestået den prøve i love og bestemmelser, der er fastsat af Statens Luffartsvæsen for privatflyvercertifikat (PPL/A), jf. BL 6-09, eller lokalflyvningstilladelse/svævefly, jf. BL 6-101.

8.2.2

DHPU håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.1 14/6-2013

Side 12 af 25

Der skal under flyvning medføres en højdemåler, som kan vise drageflyets/glideskærmens højde over jorden eller vandet med en nøjagtighed på +/- 30 m (100 ft). Højdemåleren skal kunne aflæses af føreren under flyvning.

8.2.3

Der må kun udføres VFR-flyvning. Bestemmelserne i BL 7-1, afsnit 5, Visuelflyvereglerne, skal overholdes.

8.2.4

Flyvning inden for luftrumsklasserne F og G må kun finde sted, når flyvesigtbarheden er mindst 5 km.

8.2.5

Flyvning i en større højde end 1.050 m (3.500 ft MSL) er ikke tilladt.

8.4

Sikkerhedsudstyr

Under flyvning med dragefly eller glideskærm skal såvel fører som eventuelle passagerer, jf. pkt. 8.1.2 g., være forsynet med en stabil hjelm med hård skal. Ved flyvning over 150 m (500 ft) skal der bæres redningsskærm.

8.5

Flyvning på eller i nærheden af offentlige flyvepladser og militære flyvestationer

8.5.1

Flyvning til og fra eller nærmere end 8 km fra banen/banerne på en offentlig flyveplads eller på en militær flyvestation, jf. AIP, skal foregå efter retningslinier, der er godkendt af Statens Luftfartsvæsen, og for en militær flyvestation efter bestemmelser, der er fastsat af Flyvertaktisk Kommando.

8.5.1.1

Hvis der foreligger retningslinier for beflyvning af en offentlig flyveplads, skal der tillige foreligge tilladelse fra flyvepladsledelsen til, at flyvepladsen benyttes til flyvning med dragefly og/eller glideskærme. Alle anvisninger fra flyvepladsledelsen skal efterkommes.

DHPU håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.1 14/6-2013

Side 13 af 25

5. AIC B 37/12. af 3 dec. 2012

Generel dispensation fra forbud mod overflyvning af tæt bebyggede områder med visse luftfartøjer.

Trafikstyrelsen har besluttet at lempe forbuddet mod overflyvning af tæt bebyggede områder med:

1. UL-luftfartøjer som er reguleret under BL 9-6 om ultralette flyvemaskiner
2. UL-Gyroplaner som er reguleret under BL 9-12 bestemmelser om ultralette gyroplaner
3. Dragefly og glideskærme som er reguleret under BL 9-5 bestemmelser om dragefly og glideskærme.
4. Luftfartøjer med en godkendt maximal startvægt som ikke overstiger 1500 kg og jf. BL 1-12 pkt. 5.4.2.1. litra c. og pkt. 6.3.2.2 litra c.

således at flyvning med disse luftfartøjer kan ske efter bestemmelserne om lufttrafikregler BL 7-1 pkt. 5.5. omhandlende minimumsflyvehøjder.

Lempelsen omfatter Annex II1) luftfartøjer som skal være i besiddelse af gyldig national flyvetilladelse, støjcertifikat og med en godkendt startvægt som ikke overstiger 1500 kg. Denne lempelse er ikke gældende for luftfartøjer hvor flyvningens formål er:

- Eksperimentale test med fly (inklusive luftfartøjer hvor motorer som i test øjemed er installeret på luftfartøjet) og udstyr der medføres eller er installeret på eller i luftfartøjet.
- Prøveflyvning i forbindelse med udstedelse af en godkendelse eller en flyvetilladelse

Det skal dog altid tilsikres at flyvning over tæt bebygget områder, sommerhusområder, beboede campingpladser samt områder, hvor et større antal mennesker er samlet i fri luft, skal ske i en flyvehøjde af mindst 300 meter (1000 ft) over den højeste hindring indenfor en radius af 600 meter fra luftfartøjet, således at luftfartøjet i tilfælde af en nødsituation er i en tilstrækkelig glidehøjde der muliggør landing udenfor nævnte områder.

NOTE: Luftfartøjschefen skal endvidere drage omsorg for, at flyvningen bliver til så ringe ulempe for omgivelserne som muligt, samt overholde evt. støj procedurer og generelt minimere støjbelastningen, især ved overflyvning af bebyggede områder, rekreative områder samt følsomme naturområder.

DHPU håndbog om begrænset højdeflyvning LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.1 14/6-2013

Side 14 af 25

6 HØJDEMÅLER.

4.1. Eksempler på højdemålere:



4.1.1:

I mange svævefly er højdemåleren et aneroidbarometer, bestående af flere så godt som lufttomme membrandåser, der er stive nok til at hindres i at blive trykket sammen af lufttrykket. Når lufttrykket ændres, udvides eller sammentrykkes dåsen lidt, og denne bevægelse overføres til en viser i instrumentets forside.

Højdemåleren er baseret på lufttrykkets aftagen med højden.

I håndholdte højdemålere som bruges af hang- og paraglidere, benyttes en trykcelle hvor højden udlæses digitalt.

Højdemåleren skal justeres til at vise den aktuelle højde inden start.

Du skal kende følgende benævnelser af højdemålerindstillinger:

QNH: Lufttrykket ved havets overflade.

Med denne indstilling viser højdemåleren højde over havet.

Med andre ord, et luftfartøj, som holder på flyvepladsen og har sin højdemåler indstillet på den opgivne QNH, vil aflæse pladsens højde over havet på sin højdemåler.

QFE: Lufttrykket ved flyvepladsens overflade.

Med denne indstilling viser højdemåleren højden over flyvepladsen.

Med andre ord, et luftfartøj, som holder på flyvepladsen og har sin højdemåler indstillet på QFE, vil aflæse 0 meter på sin højdemåler.

Standardindstillingen: 1013,2 hPa.

Standardindstillingen anvendes til at flyve i, når man under stigning har passeret Transition Altitude (gennemgangshøjden) som i Danmark er 3000', dog undtaget Copenhagen Area som er 5000'.

DHPU håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.1 14/6-2013

Side 15 af 25

Under nedgang vil man få oplyst Transition Level, som er den højde hvor man igen skal gå tilbage til den opgivne QNH.

Brug af standardindstillingen er kun relevant for flyvning med TMG'er og motorfly.

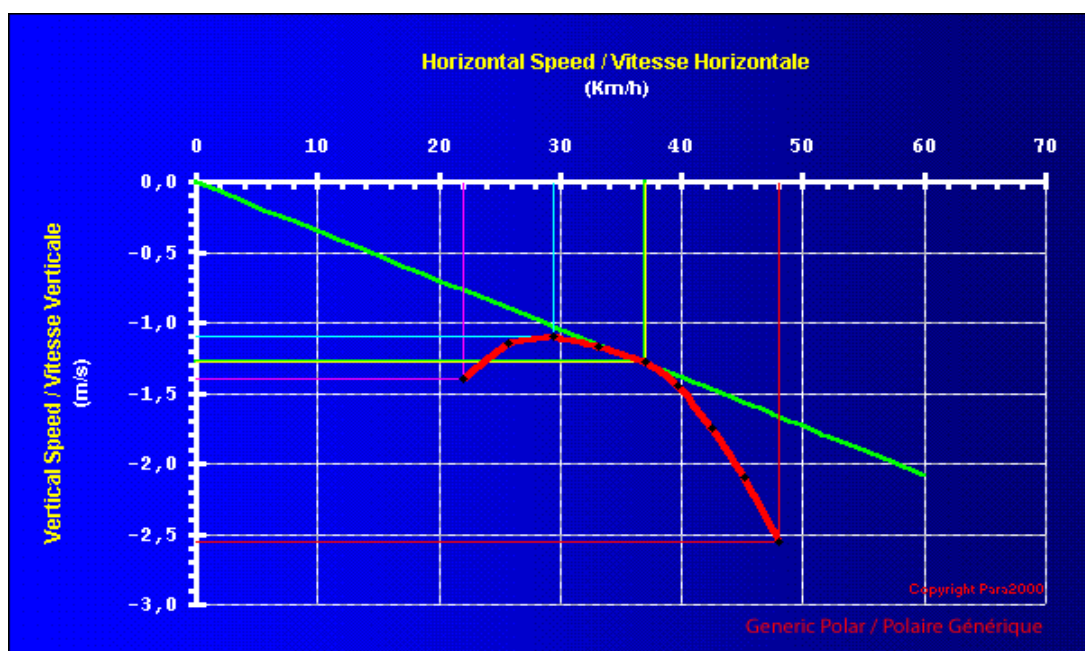
DHPU håndbog om begrænset højdeflyvning LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.1 14/6-2013

Side 16 af 25

7. HASTIGHEDSPOLAREN.

5.1. Eksempel på en hastighedspolar:



5.1.1 Hastighedspolar:

En kurve, der indtegnet i et koordinatsystem, viser glidetal, stillingshastighed samt forholdet mellem flyets hastighed fremad og synkehastigheden. Værdierne kan være beregnede og/eller efter målinger.

5.1.2 Synkehastighed:

Herved forstås, hvor meget et fly synker i forhold til den omgivende luft, udtrykt i meter pr. sekund.

5.1.3 Hastighed for minimum synk:

Den flyvehastighed (flyvefart), hvor flyet har den mindste synkehastighed.

5.1.4 Glidetal:

Glidetal = forholdet mellem den strækning, et fly ved en given hastighed bevæger sig fremad, og det tilsvarende højdetab.

5.1.5 Hastighed for bedste glidetal:

Den hastighed ved hvilken flyet bevæger sig længst fremad i forhold til højdetabet.

NB: Hastigheden for minimum synk er altid lavere end hastigheden for bedste glidetal.

Definitioner:

Af definitionerne fremgår det, at skal flyet holdes længst muligt i luften, skal der flyves med minimum synkehastighed. Det fremgår ligeledes, at skal flyet have størst mulig rækkevidde,

DHPU håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.1 14/6-2013

Side 17 af 25

skal der flyves med hastigheden for bedste glidetotal.

I ovenstående er der ikke taget hensyn til luftens bevægelse (vind) i forhold til jorden. Skal definitionerne findes i forhold til jorden, skal der tages hensyn til luftens lodrette og/eller vandrette bevægelser.

Af de to hastigheder, der er omtalt i definitionerne, har hastigheden for bedste glidetotal størst interesse. I det følgende vil hastigheden for bedste glidetotal i forhold til op- og nedvind, samt mod- og medvind blive gennemgået.

For at opnå størst mulig rækkevidde i forhold til jorden, skal der ved:

- a) Opvind (termik) flyves langsommere end hastigheden for bedste glidetotal, dog aldrig langsommere end hastigheden for minimum synk.
- b) Nedvind (synk) flyves hurtigere end hastigheden for bedste glidetotal.
- c) Medvind flyves langsommere end hastigheden for bedste glidetotal, dog aldrig langsommere end hastigheden for minimum synk.
- d) Modvind flyves hurtigere end hastigheden for bedste glidetotal.

Hastighedsforøgelsen udover farten for bedste glidetotal er aldrig mere end modvindens hastighed.

DHPU håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.1 14/6-2013

Side 18 af 25

8. DHPU Drifthåndbog 3. Udgave Rev.C 22-04-2007 Del 180.

Optræk af hangglidere/paraglidere

181. Generelt:

1. Ansvar: Piloten er selv ansvarlig for at hjælpepersonale har det nødvendige kendskab til optræk - for den hjælpefunktion som de skal udføre.

2. Begrænsninger: Al aktivitet skal ske i henhold til DHPUs Håndbog, med de begrænsninger håndbogens pkt. 162 og 163 sætter, samt i henhold til "Regler for optræk" Afsnit 184.

3. "Aerotowing" (optræk efter UL) Der skal ansøges om tilladelse hos SLV.

4. Optræk af hangglider/paraglider er et sæt regler, udarbejdet af DHPU, og derfor ikke en officiel del af SafePro / ParaPro. Elever må fortsat opfylde alle krav, som stilles til det aktuelle trin.

5. Elever må ikke foretage optræk på egen hånd. Under oplæring til trin 2, skal føreren af optræksindretningen være instruktør.

182. Krav til materialer:

1. Godkendelsesorgan: DHPU vil om fornødent nedsætte et teknisk udvalg til vurdering af optrækssystemer introduceret i Danmark. I tilfælde af, at det tekniske udvalg ikke har den fornødne kompetence, bør denne søges i udlandet, for godkendelse af det pågældende optrækssystem. Optrækssystemer og materialer skal godkendes før det må benyttes.

2. Brudstykke: Der skal være et brudstykke tilpasset det enkelte system.

Trækkraftmåler (manometer). Der skal anvendes trækkraftmåler - med undtagelse af første fase med elever.

Måleren skal være kalibreret i bar eller kg. (1 bar = 28 kg)

4. Udløser: Der skal benyttes en effektiv og let betjenelig udløser, som piloten selv kan udløse øjeblikkeligt, i alle faser af optrækket. Undtaget er elever under træning/oplæring til trin 2.

5. Nødudløser: Der skal være monteret en nødudløser mellem trækindretningen og træklinen, som kan udløses af en person på trækindretningen.

6. Til optræk må der kun anvendes hangglidere af 4. generation eller nyere.

183. Krav til instruktører:

1. Instruktør som skal foretage oplæring i optræk - skal være indehaver af instruktørbevis 1 eller 2.

DHPU håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.1 14/6-2013

Side 19 af 25

2. Elever: For at træne elever, må instruktøren selv have gennemført mindst 50 optræk. Derudover skal instruktøren have mindst 20 optræk på det pågældende system, med en pilot (trin 3 4, eller 5) som simulerer elev. Denne erfaring må kunne dokumenteres.

3. Instruktøren forpligter sig til at udføre al oplæring/træning i henhold til "Regler for optræk" udgivet af DHPU.

4. Attestation: Ved "udcheck" af elever/piloter til optræk, skal instruktøren attestere for dette, under specielle udcheck i logbogen, eller på progressionskortet og ratingkortet.

184. Regler for optræk.

Generelt

Optrækkene foretages på en plads, der er så plan, at der er synskontakt mellem startsted og spil. Pladsen skal være fri for bevoksning eller andre hindringer, der kan fastholde wiren. Pladsen skal endvidere ligge så langt fra el-ledninger, at der ikke er risiko for kollision med disse.

Flyvepladsen skal disponeres således at :

- Landingsområdet og startområdet skal være adskilt.
- Parkering er samlet bag spil eller ved den dårligste del af landingsområdet.
- Parkering af hangglidere/paraglidere samt ophold iøvrigt skal være bag startstedet.,
- Vindposer skal være anbragt synligt for piloten.
- På en af SLV godkendt plads må der trækkes op til højder som er beskrevet i AIP Danmark ENR 5.5.2, på alle andre pladser kun op til 150 m.

Personel

Flyvepladsleder

Når der foretages optræk, skal pladsen være under ledelse af en flyvepladsleder, som har ansvaret for, at DHPU's bestemmelser for optræk følges.

Kun piloter med optræksgodkendelse (OT- godkendelse) samt SAFEPRO eller PARAPRO Trin 5 kan virke som flyvepladsledere.

Bil/Spil-fører

Bil/Spil-føreren har ansvaret for, at bilen/spillet anvendes korrekt efter brugsanvisningen og efter fastlagt procedure.

Dagens første spilfører har tillige ansvar for at foretage dagligt eftersyn.

Spilføreren fører spillets logbog.

En bil/spil-fører skal have OT-godkendelse. Elever kan virke som bil/spil-førere, når de er under opsyn af OT-godkendt bil/spil-fører.

Wirehenter ved spiloptræk

Wirehenteren bringer wiren frem til startstedet. Han har ansvar for, at wiren er lagt i en lige linie mellem spil og startsted, og at den ikke kan fastholdes af eventuelle forhindringer.

Starthjælper

Starthjælperens job (ikke ansvar) er at hjælpe den startende pilot med startproceduren og sikkerhedscheck. Starthjælperen er tillige pilotens radio-link til spillet.

DHPU håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.1 14/6-2013

Side 20 af 25

Pilot

Piloten bærer selv det fulde ansvar for, at start- og optræks-procedure afvikles korrekt.

Materiel

Bil

Bilen skal være forsynet med en trækstyrkemåler, kalibreret i bar eller kg., samt en udløser af tovet.

Af signalgivning benyttes bilens eget lys.

Desuden skal der forefindes en førstehjælpskasse i bilen.

Spil

Spillet skal være startionært og kunne reguleres til trækstyrker på kontante værdier.

Desuden skal det have en skala kalibreret i bar eller kg.

Hvis spillet anvendes i forbindelse med trin-optræk, skal en tydelig signalgiver (f.eks. blinklys) markere, når motoren er koblet til.

Spillet skal være forsynet med en wiresaks.

Spillet skal være forsynet med et jordspyd og beskyttelsesskjold.

Desuden skal der forefindes en førstehjælpskasse ved spillet.

Wire/Tovet

Wiren skal være forsynet med sprængstykke på 200 kg og faldskærm. Ved spil skal wiren skal være markeret med farve de sidste 250 meter og må ikke være fastgjort til tromlen.

Pilotudløser

Pilotudløseren skal kunne fungere fejlfrit og kunne udløse, selv om trækket er bagud eller til siden.

Udløseren skal anbringes, så trækket sker via pilotens seletøj til pilotens ophæng i hangglideren/paragliden.

Hangglider

Det tilrådes at forsyne speed-baren med hjul samt anvende en "back-up" hangstrop.

Sele

Selen *skal* være forsynet med en nød-faldskærm, hvis strop skal være fastgjort til seletøjets ophængsstrop.

Radioer til brug for optræk (ikke licenskrævende, og ikke fly radio kommunikation)

Der skal altid anvendes pålidelige radioer til kommunikation mellem startsted og spil, og der skal vælges en kanal, hvor der er mindst mulighed for afbrydelse.

185. DHPU's procedure ved optræk af hangglider.

Idet følgende beskrives fremgangsmåden ved afvikling af optræk punkt for punkt.

Der vil blive skiftet mellem pilotens procedure og bil/spilførerens procedure således:

Pilotens procedure skrives i almindelige bogstaver, mens bil/spilførerens skrives med skrå bogstaver.

Klargøring

DHPU håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.1 14/6-2013

Side 21 af 25

Pilot: Check af udløssystem og dets fastgørelse på seletøj. Check af hangglider, udstyr og faldskærm. Gennemtænk optræksprocedure, samt især nødprocedure for bl.a. wirebrud, nødudløsning, afbrudt start, faldskærmsudløsning osv.

Bil/Spilfører: Bilen/Spillet efterses ifølge checkliste. Motor startes og varmes op.

Tovet/Wire rulles ud til startsted.

Forberedelse

Bil/Spilfører svarer: BIL/SPIL KLAR.

Starthjælper svarer: BIL/SPIL KLAR.

Medmindre dette er afklaret tidligere, aftales der trækstyrke i optrækket. Hvis intet er aftalt trækkes med standard 3 bar (84 kg) på første snor, og 4,5 bar (125 kg) på anden snor. Hvis piloten starter på vogn med en snor, trækkes med 4 bar (110 kg) indtil piloten er i luften, derefter trækkes med 4,5 bar (125 kg).

Pilot/starthjælper foretager hangcheck.

Træklinen fastgøres til udløser, testes, fastgøres igen.

Pilot melder: DRAGEPILOT OPHÆNGT OG KLAR TIL START.

Starthjælper: DRAGEPILOT OPHÆNGT OG KLAR TIL START.

(I VOGN / STÅENDE, 1 -2 SNORE)

Bil/Spilfører svarer: DRAGEPILOT OPHÆNGT, BIL KLAR.

Starthjælper: BIL KLAR.

Start

Ved Spiloptræk :

Piloten/Starthjælperen checker udsyn, for anden lufttrafik, vindretning og vindstyrke, hvorefter han giver kommandoen: HAL TOT.

Spilføreren checker for anden lufttrafik, inden han svarer: HAL TOT - Han tænder blinklyset og haler tot.

Når piloten mærker, at wiren er halet tot, giver han kommandoen: KØR IND – KØR IND - KØR IND.

Spilføreren har fremover kun lyttepligt, hvorfor han ikke svarer, men kører wiren ind, accelererende til den aftalte trækstyrke.

Ved Biloptræk :

Piloten/Starthjælperen checker udsyn, for anden lufttrafik, vindretning og vindstyrke, hvorefter han giver kommandoen: KØR IND - KØR IND - KØR IND

Bilføreren checker for anden lufttrafik, og tænder bilens forlygter og kører ind.

Bilføreren har fremover kun lyttepligt, hvorfor han ikke svarer, men kører tovet ind, accelererende til den aftalte trækstyrke.

Nødafbrydelse

Hvis piloten/starthjælperen ønsker starten afbrudt, giver han kommandoen: STOP - STOP - STOP.

På kommandoen STOP - STOP - STOP, eller hvis bil/spilføreren skønner det nødvendigt, afbryder han trækket, eller i yderste fald udløser/klipper han wiren.

Hvis piloten/starthjælperen ønsker wiren klippet, giver han kommandoen: KLIP - KLIP - KLIP.

På kommandoen KLIP - KLIP - KLIP aktiverer bil/spilføreren omgående udløseren/wiresaksen.

Ved ny start efter nødafbrydelse skal hele startproceduren gentages.

DHPU håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.1 14/6-2013

Side 22 af 25

Fortsat optræk

Når piloten har nået en højde, hvor øverste trækline rører speedbaren (50 m højde), udløses øverste line og optrækket fortsættes med underste trækline.

Bil/Spilføreren kører fortsat ind med den aftalte trækstyrke. Bil/Spilføreren skal under hele optrækket følge piloten med øjnene og være klar til nødafbrydelse.

Under optrækket skal piloten hele tiden holde udkig efter anden flytrafik og udløse ved det første tegn på fare.

Ved Spiloptræk :

Når piloten har nået en position, hvor wiren danner en vinkel på 60-70° i forhold til jorden, reduceres trækstyrken langsomt, hvorefter der kobles ud.

Når piloten har nået en position, der danner en vinkel på 60-70° til spillet, vil han mærke, at spilføreren reducerer trækstyrken for til sidst at koble ud (blinklampen på spillet slukkes).

Når træklinen er udløst ved piloten, og forfangets faldskærm har åbnet sig, trækkes wiren hjem. Der bør trækkes med god hastighed for at få så meget line som muligt spolet op, inden den lægger sig på jorden. Linen trækkes helt hjem til spillet, for at den kan lægges ud til startstedet i en lige linie til næste optræk.

Ved biloptræk :

Bilføreren holder aftalte træk til piloten selv udløser snoren. Bilføreren kører da hurtigt til startstedet med tovet.

Skulle optrækket nå længere end normalt, standser bilføreren og evt. udløser snoren.

186. DHPU's procedure ved optræk af paraglider.

Idet følgende beskrives fremgangsmåden ved afvikling af optræk punkt for punkt.

Der vil blive skiftet mellem pilotens procedure og bil/spilførerens procedure således:

Pilotens procedure skrives i almindelige bogstaver, mens bil/spilførerens skrives med skrå bogstaver.

Klargøring

Pilot: Check af udløsesystem og dets fastgørelse på seletøj. Check af paraglider, udstyr og faldskærm. Gennemtænk optræksprocedure, samt især nødprocedure for bl.a. wirebrud, nødudløsning, afbrudt start, faldskærmsudløsning osv.

Bil/Spilfører: Bilen/Spillet efterses ifølge checkliste. Motor startes og varmes op.

Tovet/Wire rulles ud til startsted.

Forberedelse

Bil/Spilfører svarer: BIL/SPIL KLAR.

Starthjælper svarer: BIL/SPIL KLAR.

Medmindre dette er afklaret tidligere, aftales der trækstyrke i optrækket. Hvis intet er aftalt trækkes med standard 3 bar (84 kg) indtil piloten er i sikker højde, og 4 bar (110 kg) resten af optrækket.

Pilot/starthjælper foretager hangcheck.

Træklinen fastgøres til udløser, testes, fastgøres igen.

Pilot melder: SKÆRMPILOT IHÆGTET OG KLAR TIL START.

Starthjælper: SKÆRMPILOT IHÆGTET OG KLAR TIL START.

Bil/Spilfører svarer: SKÆRMPILOT IHÆGTET, BIL/SPIL KLAR.

Starthjælper: BIL /SPIL KLAR.

Start

Ved Spiloptræk :

DHPU håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.1 14/6-2013

Side 23 af 25

Piloten/Starthjælperen checker udsyn, for anden lufttrafik, vindretning og vindstyrke, hvorefter han giver kommandoen: HAL TOT.

Spilføreren checker for anden lufttrafik, inden han svarer: HAL TOT - Han tænder blinklyset og haler tot.

Når piloten mærker, at wiren er halet tot, giver han kommandoen: KØR IND – KØR IND - KØR IND.

Starthjælper: KØR IND – KØR IND – KØR IND.

Spilføreren har fremover kun lyttepligt, hvorfor han ikke svarer, men kører wiren ind, accelererende til den aftalte trækstyrke.

Ved Biloptræk :

Piloten/Starthjælperen checker udsyn, for anden lufttrafik, vindretning og vindstyrke, hvorefter han giver kommandoen:

HAL TOT.

Spilføreren checker for anden lufttrafik, inden han svarer: HAL TOT - Han tænder blinklyset og haler tot.

Når piloten mærker, at wiren er halet tot, giver han kommandoen:

KØR IND - KØR IND - KØR IND

Bilføreren checker for anden lufttrafik, og tænder bilens forlygter og kører ind.

Bilføreren har fremover kun lyttepligt, hvorfor han ikke svarer, men kører tovet ind, accelererende til den aftalte trækstyrke.

Nødafbrydelse

Hvis piloten/starthjælperen ønsker starten afbrudt, giver han kommandoen: STOP - STOP - STOP.

På kommandoen STOP - STOP - STOP, eller hvis bil/spilføreren skønner det nødvendigt, afbryder han trækket. Ved paraglideroptræk må der ikke klippes så længe der er træk i wiren, med mindre paraglideren er drejet rundt 180 og flyver bort fra spillet eller bilen.

Hvis piloten/starthjælperen ønsker wiren klippet, giver han kommandoen: KLIP - KLIP - KLIP.

På kommandoen KLIP - KLIP - KLIP aktiverer bil/spilføreren udløseren/wiresaksen.

Ved ny start efter nødafbrydelse skal hele startproceduren gentages.

Ved Spiloptræk :

Når piloten har nået en position, hvor wiren danner en vinkel på 60-700 i forhold til jorden, reduceres trækstyrken langsomt, hvorefter der kobles ud.

Når piloten har nået en position, der danner en vinkel på 60-700 til spillet, vil han mærke, at spilføreren reducerer trækstyrken for til sidst at koble ud (blinklampen på spillet slukkes).

Når træklinen er udløst ved piloten, og forfangets faldskærm har åbnet sig, trækkes wiren hjem. Der bør trækkes med god hastighed for at få så meget line som muligt spolet op, inden den lægger sig på jorden. Linen trækkes helt hjem til spillet, for at den kan lægges ud til startstedet i en lige linie til næste optræk.

Ved biloptræk :

Bilføreren holder aftalte træk til piloten selv udløser snoren. Bilføreren kører da hurtig til startstedet med tovet.

Skulle optækket nå længere end normalt, standser bilføreren og evt. udløser snoren.

Spiloptræk med trin

(bør være aftalt mellem pilot og spilfører før start, vær opmærksom på, at det kun er tilladt at trække op til højderne beskrevet i AIP Danmark ENR 5.5.2 på SLV godkendte pladser, og

DHPU håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.1 14/6-2013

Side 24 af 25

kun 150 m på alle andre pladser.)

Når piloten har nået en position, der danner en vinkel på 60-700 til jorden, vil trækstyrken blive reduceret og dernæst udkoblet. Lysmarkeringen på spillet slukkes.

Piloten foretager et skarpt 1800 drej og flyver tilbage mod startstedet. Under tilbageflyvningen må piloten være klar til at aktivere udløseren øjeblikkeligt.

Når piloten har nået en position, der danner en vinkel på 60-700 til jorden, skal trækstyrken reduceres, og derefter skal spilmotoren kobles fra (lysmarkering slukkes).

Under pilotens tilbageflyvning må spilføreren være klar til at aktivere wiresaksen øjeblikkeligt.

I stærk sidevind skal kompenseres for wires sidevindsafdrift, bl.a. for at forhindre, at forhindringer på jorden griber wiren.

Når piloten skønner det rigtigt efter flyveforholdene (minimum flyvehøjde 150m), foretager han et fladt 180 grader drej og flyver frem mod spillet igen.

Når spilføreren ser, at piloten er drejet næsten helt rundt tilbage mod spillet, kobles spilmotoren til, og trækstyrken accelereres til den aftalte trækstyrke.

NB! ved trinoptræk eller høje optræk (kun med speciel tilladelse) i almindelighed bør der være en mand med kikkert ved spillet.

187. Nødprocedurer

Piloten kan ikke udløse

Piloten flyver hen over spillet/trissen.

Hvis piloten flyver hen over spillet/trissen, skal wiren øjeblikkeligt klippes. I alle øvrige situationer, hvor bil/spilføreren fatter mistanke til, at piloten ikke kan udløse, skal wiren klippes.

Wirebrud

Ved wirebrud skal piloten omgående bringe hangglideren til fuld flyvefart ved at trække styrebøjlen tilbage. Piloten kan forsøge at udløse wire-stumpen over startbanen, men bør i tvivlstilfælde udløse øjeblikkeligt og dreje til siden.

Ved wirebrud bremses bilen/spillet omgående og der kobles ud.

Redningsskærm udløses under optræk

Hvis pilotens redningsskærm har udfoldet sig, udløss træklinen.

Når piloten har udløst træklinen, spoles wiren ind.

(Udløses pilotens redningsskærm umiddelbart efter starten, kan bil/spilføreren hjælpe piloten til en rimelig landing ved at trække forsigtigt).

Tuck eller tab af vinge

Hvis hangglideren faretruende voldsomt taber næsen eller en vinge i optrækket, udløses træklinen øjeblikkeligt.

Når piloten har udløst træklinen, spoles wiren ind.

Lock-out

Hangglideren trækker kraftigt ud til siden og væk fra spillet/trissen. Bil/Spilføreren skal i en blød bevægelse lette trækstyrken. Hvis piloten ikke får hangglideren rettet op, skal wiren klippes.

Piloten kan, indtil situationen virker faretruende, forsøge at rette op. Så snart der er nogen mistanke om, at man er ved at miste kontrollen over hangglideren, bør der udløses.

Wire på elledninger

DHPU håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.1 14/6-2013

Side 25 af 25

Bil/Spilføreren skal trække arme og ben ind til kroppen og blive siddende, indtil strømmen er slået fra.

Tilskuere bør forlade området i små hop med samlede ben. Spændingsfaldet i jorden kan i tilfælde af højspænding være dødbringende! Hjælp tilkaldes.

Optiske signaler

Piloten har under optrækket følgende signalmuligheder:

Mere fart :Piloten cykler med benene

Mindre fart : Piloten spreder benene

Klip wiren : Piloten sakser benene

Spilføreren har under optrækket følgende signalmuligheder:

Spil koblet TIL: Lysmarkering tændt

Spil koblet FRA: Lysmarkering slukket