

Velkommen til Faget Regler Trin 2

I dette fag kommer vi ind på følgende emner:

- Hvorfor har vi regler?
- Lokale flyveregler (f.eks. klub) og reguleret flyvested
- Vigepligtsregler: krydsning, på skrænt, i termik, prioriteter for luftfartstøjskategorier
- Dansk Hanggliding og Paragliding Union (regler for flyvning)

Du kan opsøge materiale i Driftshåndbogen s. 17 (afsnit 120 og side 22 (afsnit 223), s. 23 og s. 21-28 PART SERA 3210

Den Danske Paragliderhåndbog s. 124-125

Desuden finder du her links til BL 9-5

Rigtig god fornøjelse!
Uddannelsesudvalget DHPU



Statens Luftfartsvæsen
Bestemmelser for Civil Luftfart



BL 9-5

Bestemmelser om dragefly og glideskærme

Udgave 4, 8. december 2004

- I henhold til § 32, stk. 2, § 34, § 70, stk. 8, § 82, § 149, stk. 10, § 151, stk. 1, og § 152, stk. 2 og 3, i lov om luftfart. Et indkøbsordreguleringsskema for Statens Luftfartsvæsen kan findes på Trafikministeriets hjemmeside nr. 795 af 2. september 2007 om henlægning af opgaver til Statens Luftfartsvæsen og en kundeguide af de af Luftfartsvæsen udfordrede forstuder, følgende:
- 1. Referencedokumenter**
 - 1.1 [Bl. 1-17, Håndbog for dansk regional luftfart](#), seneste udgave.
 - 1.2 [Bl. 6-50, Bestemmelser om certificering for levering af instruktion i luftfartsvæsen](#), seneste udgave.
 - 1.3 [Bl. 6-50, Bestemmelser om instruktion af JAR-FCL, luftcertifikater, flyvemestre og helikopter](#), seneste udgave.
 - 1.4 [Bl. 9-101, Bestemmelser om lokaltrafikcertifikater, seneste udgave.](#)
 - 1.5 [Bl. 7-1, Bestemmelser om luftfartsregler](#), seneste udgave.
 - 1.6 [Bl. 7-16, Særlig fællesnote mellem DHPU, DHPU og SLV.](#)
 - 1.7 [Bl. 9-6, Bestemmelser om ultralight flyvemaskiner](#), seneste udgave.
 - 1.8 [AIP Danmark, AIP Færøerne og AIP Grønland](#), seneste udgave.**
 - 1.9** De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.1, 1.7 Færdig på Reaktionsmodulene hjemmeside [www.100000.dk](#) og på Statens Luftfartsvæsen hjemmeside [www.slv.dk](#). Dokumenterne kan ændres i løbet af henholdsvis 1. Statens Luftfartsvæsen og 2. Statens Luftfartsvæsen, seneste udgave.
 - 2. Definitioner**

Dragefly (Paraglider): Et bemandede luftfartøj, som er længere end luft, og som under flyvning alene bærer oppe af aerodynamiske reaktioner på faste bannere. Luftfartøjet skal endvidere kunne startes af færre end 10 kg, og dets egenvegt må ikke overstige 50 kg.

Hvorfor har vi regler?

Reglerne skal tilsikre, at alle, som benytter luftrummet, har fået ens information, så ingen flyver til fare for sig selv eller andre. For eksempel vil vi meget nødtigt flyve ind i hinanden, og uden regler kunne flyvningen let ende i misforståelser og dermed fare for kollisioner.



Reglerne sikrer, at vi kan dyrke vores sport på en både sikker og hensigtsmæssig måde.

Reglerne dækker mange områder:

- Hvem, der må flyve
- Hvornår vi må flyve
- Hvor vi må flyve
- Hvilke myndigheder der bestemmer om vi må flyve.
- Hvordan vi skal lære at flyve, (SafePro)
- og mange mange andre ting

Lad os starte med at kigge i DHPU's egen driftshåndbog, og se hvad den siger med hensyn til flyvning generelt.



Hvorfor har vi regler?

I driftshåndbogens afsnit 221 sammenfattes de vigtigste ting:

Al flyvning indenfor DHPU-regi skal ske i henhold til

- Danske myndigheders bestemmelser.
- Bestemmelser/regler udgivet i DHPU's Driftshåndbog.
- Bestemmelser/regler givet for regulerede flyvesteder, reguleret og/eller organiseret flyvning.
- Ved flyvning i udenlandsk luftrum skal de nationale bestemmelser og regler for det pågældende land overholdes.

Allerførst skal vi altså kigge på de Danske myndigheders bestemmelser. Myndighedernes bestemmelser er beskrevet i **Bestemmelser for civil Luftfart i BL 9.5, Bestemmelser om dragefly og glideskærme**, og beskriver de regler, som er blevet besluttet af folketinget, og som bliver håndhævet af Trafik-, Bygge-, og Boligstyrelsen (TBST).

I BL 9.5 definerer bl.a. hvem der må skole piloter, hvem der må udstede flyvebeviser, i hvilket tidsrum der må flyves, hvor gammel man skal være mm. Det vender vi tilbage til.

[BL 9-5](#)

Udover *BL 9.5* findes der også en række regler, der er besluttet af EU. De udstikker deres regler igennem EU forordninger, i dette tilfælde forordning *2016/1185, samt Part-SERA (Standardised European Rules of the Air)*.

Forordningerne omhandler lufttrafikregler, og beskriver også de regler, som skal benyttes hvis man flyver i kontrolleret luftrum og i øvrigt i højder over 150 m over jorden.

[Forordninger om fælles regler for luftrummet](#)

Som et supplement til Part-SERA har de danske myndigheder udstukket nogle regler der kun gælder for dansk luftrum.

Disse findes i *BL 7-100 Bestemmelser der supplerer SERA Forordningen*. I BL 7-100 er der primært nogle lempelser i forhold til SERA.

[BL 7-100](#)

Dermed er der adskillige myndigheder, der regulerer vores flyvning: hvor du må flyve, hvordan du skal flyve, om du må flyve og hvornår du må flyve.

Selvom det umiddelbart kan virke overvældende med alle disse regler, skal man huske på, at reglerne også er med til at sikre at du ikke bliver kølerfigur på en Airbus A380.

Så reglerne er altså til af en årsag!



Bestemmelser for Civil Luftfart BL 7-100

Bestemmelser, der supplerer EU-forordning nr. 923/2012 (SERA-forordningen) mm.

I medfør af § 153, stk. 1, jf. § 52 og § 149, stk. 10, i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 1036 af 28. august 2013, fastsættes efter bemyndigelse i henhold til luftfartslovens § 152, stk. 1:

1. Referencedokumenter

- 1.1. Kommissionens forordning (EU) nr. 923/2012 af 26. september 2012 om fælles regler for luftrummet og operationelle bestemmelser vedrørende luftfartstjenester og -procedurer og om ændring af gennemførelsesforordning (EF) nr. 1035/2011 og forordning (EF) nr. 1265/2007, (EF) nr. 1794/2006, (EF) nr. 730/2006, (EF) nr. 1033/2006 og (EU) nr. 255/2010 - i det følgende benævnt SERA-forordningen.

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

- 1.3. Det dokument, der er nævnt i pkt. 1.1, findes på den Europæiske Unions hjemmeside www.eur-lex.europa.eu, og det dokument, der er nævnt i pkt. 1.2, findes på Retsinformations hjemmeside www.retsinfo.dk. Begge dokumenter findes tillige på Trafikstyrelsens hjemmeside www.trafikstyrelsen.dk og kan endvidere fås ved henvendelse til

Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Tel.: 7221 8800
Fax: 7262 6790
E-post: info@trafikstyrelsen.dk

2. Definitioner

Der henvises til definitionerne i SERA-forordningen.

3. Anvendelsesområde

- 3.1. Denne BL fastsætter supplerende bestemmelser til SERA-forordningen.

Anm.1: Efter SERA-forordningen kan der i nogle tilfælde fastsættes supplerende, nationale bestemmelser.

Anm.2: BL 7-1 indeholder enkelte bestemmelser om forhold, der ikke også er reguleret i SERA-forordningen, og som derfor også gælder for lufttrafik, der er omfattet af denne forordning.

- 3.2. BL'en gælder ikke for Færøerne og Grønland

Trafikstyrelsen J.nr. TS30302-00037



Her på trin 2 vil vi kigge nærmere på de regler der står beskrevet i DHPU's driftshåndbog.

[Driftshåndbogen \(DHB\)](#)

Som det første: start med at læse Del 100 - Definitioner.

Det er vigtigt at du forstår definitionerne for at kunne forstå resten af DHB. Ellers er det måske ikke tydeligt, hvad fx. glideflyvning eller kravet er til et nybegynderflyvested?

Hvis man slår op i DHB under del 200, finder man "Regler for DHPU-piloter og -klubber".

Vi har allerede ovenfor gennemgået afsnit 221 - *Al flyvning indenfor DHPU-regi skal ske i henhold til*, så lad os gennemgå de næste afsnit.



222) Forberedelser før flyvning Preflight Check:

Udøveren skal før hver start nøje kontrollere hangglider/paraglider, seletøj og udstyr, for at sikre korrekt montage, afsløre slitage, brud, rifter, svækkelser o.lign., (checkliste). Kun hangglider/paraglider og udstyr i sikkerhedsmæssigt forsvarlig stand må anvendes.



Både for din egen og andres sikkerhed er det vigtigt at du sørger for, at dit udstyr er i forsvarlig stand. Dårlig vedligeholdelse, forkert opbevaring og forkert benyttelse af udstyret kan føre til uheldsmæssige hændelser. Derfor er det vigtigt, at du før hver start udfører et preflight check af alt dit udstyr. Lav din egen *procedure*, som du følger hver gang, så du ikke overser noget.

Måske kan du blive inspireret af følgende video – credit Flybubble.com
[Paragliding Safety: Preflight Checks](#)

223) Flyvested

Udøver skal, for at sikre, at ingen farlige situationer kan opstå, før start kontrollere flyvestedets beskaffenhed såsom omgivelser, højdeforskel fra start- til landingsområde, anden lufttrafik, regler for flyvning, o.lign. Grundejers tilladelse skal om muligt indhentes. Flyvestedet skal være afpasset flyvebevis/trin.

Med andre ord, man må ikke flyve før man har kontrolleret, at flyvestedet er egnet til flyvning. Vær opmærksom på, at det også skal være afpasset til det trin, du har på dit flyvebevis. Det er først med trin 5 på beviset, at du reelt må flyve alle steder. Indtil da er du begrænset ift. det trin du befinder dig på.

Du kan læse mere om dette i Driftshåndbogen under Del 500 og Del 600, som beskriver uddannelsesprogrammet for henholdsvis hangglider og paraglider.

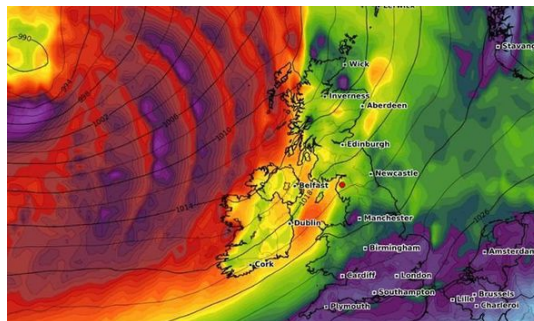
224) Flyveforhold

Vejr og vindforhold skal kontrolleres med særlig vægt på start- og landingsområde, og skal være afpasset flyvebevis/trin .

Før hver eneste flyvning skal du tilsikre, at vejrforholdene er til flyvning. Dette skal selvfølgelig gøres, så du ikke havner i en situation, hvor vejret bestemmer, om det skal gå frem, tilbage, op eller ned.

Ligesom med flyvestedet skal vejr og vind også være tilpasset det trin, du er på. Det er først med trin 5 på beviset, at du må flyve under alle (forsvarlige) forhold.

NB: Flyv aldrig, blot fordi andre gør det! Afpas din flyvning til dine egne erfaringer og færdigheder.



225) Flyvning

Sikkerhedsudstyr

Udøveren skal være udstyret med en til formålet godkendt hjelm.

Bemærk: Med godkendt hjelm menes en hjelm, der overholder FAI's retningslinje:

- EN966 (HPG), ASTM 2040 (Snow Sports) eller SNELL rs98 (Snow Sports).
- EN1077-A og -B.

Du kan altså ikke møde op med en alm. cykelhjelm, ridehjelm el. lign., den skal være godkendt jævnfør forskrifterne ovenfor.



Forhold:

Vindstyrken skal kontrolleres før hver flyvning, og flyvningen i øvrigt tilpasses flyvebevis/trin og flyvested.

Som nævnt tidligere under 224 Flyveforhold så er det vigtigt, at du kontrollerer vindstyrken. For meget vind kan gøre, at du mister herredømmet over din flyver og risikerer at blive slæbt hen ad jorden eller - endnu værre - blæst bagover bakken; sidstnævnte er yderst farligt på grund af aerodynamikken omkring en bakke eller skrænt.

Vær også opmærksom på, at vinden skal være afpasset til flyvestedet. Der kan være stor forskel på hvor meget vind man ønsker sig om man står ude på en skrænt langs kysten, på et bjerg i udlandet eller hjemme på optrækspladsen. Typisk vil man gerne have meget lidt vind på bjerg og ved optræk, mens flyvning på kystskrænter kræver noget mere vind, for at holde sig flyvende.

Endelig skal vinden også være tilpasset dit flyvebevis/trin. Dels risikerer du i kraftig vind kun at kunne flyve baglæns - dels risikerer du at flyve i medvind, hvor forhindringer slår ekstra hårdt!

Afstande

Regelsættet vedrørende afstande er i praksis delt op i to højdebånd: under 150 m og over 150 m, målt i forhold til terrænet, der overflyves..

Du må, indtil du erhverver VFR-bevis eller lokalflyvningstilladelse, ikke flyve over 150 m højde.

Reglerne er så viseligt indrettet, at almindelige fly under normal flyvning ikke må flyve under 150 m højde - og da vi ikke må flyve højere end 150 m, vil der ikke være risiko for sammenstød. Det har bevirket, at vi som drageflyvere har fået meget frie tøjler, så længe vi holder os under 150 m.

Når vi snakker om flyvning under 150 m. *uden motor*, har vi kun en enkelt afstandsregel, der i øvrigt er universel for flyvning:

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

Derudover siger **BL 9-5, 8.1.2:**
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.

Så kort fortalt: Lad være med at flyve ind i nogen, og lad være med at flyve over steder med mange mennesker!

Hvis vi flyver over 150 m over jorden, gælder der nogle lidt andre regler. Du må IKKE flyve over 150 m, før du opnår VFR-bevis (eller lokalflyvningstilladelse), og de regler vil vi vende tilbage til under Regler trin 4 og naturligvis efterfølgende VFR.



Hvis du på et tidspunkt skulle erhverve licens til at flyve motoriseret, er der nogle skærpede afstandskrav, der gør sig gældende:

BL 9.5-8.3.1

Der må ikke hverken ved start, under flyvning eller i forbindelse med landing flyves over eller nærmere end 150 m (500 ft) i vandret afstand til tæt bebyggede områder, herunder sommerhusområder, beboede campingpladser samt områder, hvor et større antal mennesker er samlet i fri luft.

BL 9.5-8.3.2

Der må ikke udføres flyvning i mindre afstand end 25 m (75 ft) til mennesker, græssende tamdyr, bygninger, køretøjer eller offentlige veje.

De ekstra regler skyldes primært støj og den ekstra fare, som en roterende propel udgør. Hvis man snubler under en start, splintrer propellen, og stumperne vil flyve afsted med omkring 700 km/t og kunne forårsage endog meget store skader på mennesker og dyr.

Dertil kommer, at motor, brændstof m.v. tilfører ekstra vægt, så på den måde vil der være ekstra kraft hvis man flyver ind i personer, dyr eller ejendom.

Uanset reglen på de 25 m til tamdyr, så skal flyvning i nærheden af dyr **altid foregå med ekstra stor forsigtighed og med rigtig god afstand** - meget mere end 25 m i praksis! Dyr bliver meget let skræmte, og ejeren, som skal ud og indfange sine køer eller heste efterfølgende, fordi de er blevet skræmte af motorlarm og farvestrålende skærme, er, forståeligt nok, ikke just den bedste advokat for vores sport.

Godt airmanship er at flyve langt udenom marker, hestefolde og lignende med levende dyr.

Endvidere skal man sørge for, at man ikke flyver rundt over det samme sted med motoren tændt, til stor irritation for de mennesker, der bor eller opholder sig i nærheden. Start og flyv væk!



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

Dette gælder selvfølgelig også for flyvning med motor.

Fælles regler for flyvning med el. uden motor:

BL 9.5-8.5

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.

8.5.1.2

Flyvning nærmere end 8 km fra banen/banerne på en militær flyvestation må kun finde sted efter særlig aftale med Flyvertaktisk Kommando.



8.5.2

Flyvning i højder af 100 m (300 ft) eller mere over terræn inden for kontrolzoner og i terminalområder skal foregå i overensstemmelse med indhentet klarering fra den pågældende flyvekontrolenhed.

Flyvning over samme højde inden for trafikinformationszoner, trafikinformationsområder og trafikzoner må kun finde sted efter forud truffet aftale med den pågældende lufttrafiktjenesteenhed og i overensstemmelse med de betingelser, som enheden har meddelt.

8.5.2.1

Flyvning i højder af 100 m (300 ft) eller mere over terræn inden for kontrolzoner og i terminalområder omkring en militær flyvestation uden for en afstand af 8 km fra banen/banerne må dog kun finde sted efter særlig aftale med Flyvertaktisk Kommando.

Anm.: Kontrolzoner, terminalområder, trafikinformationszoner, trafikinformations- områder og trafikzoner fremgår af AIP.

Kontrolzoner og trafikinformationszoner er områder, der normalt kræver, at flyet har tovejs radiokommunikation med de enheder, der servicerer eller kontrollerer områderne. Selvom vi alligevel får lov til at flyve i disse områder under helt særlige forhold, skal man tænke sig godt om, før man gør det. Husk, at ovenstående skal ses i kombination med kravet om, at vi er mindst 8 km væk fra banerne!

Ved du, hvor den nærmeste kontrolzone ligger, når du flyver? Senest som trin 4 pilot skal du være i besiddelse af et ICAO-kort, hvor disse informationer fremgår.

Lokale flyveregler

Udover alle de regler, der er bestemt, af myndighederne og nedfældet i DHB, BL 9.5, Part-Sera mv., kan der også være lokale flyveregler.

Disse regler kan være fastsat af de lokale autoriteter såsom politiet, grundejere, naturstyrelsen, en organisator eller af nationale myndigheder, men også af din egen klub. Reglerne kan enten være permanente eller tidsbestemte.

Hvis du flyver et sted, hvor du er underlagt sådanne regler, flyver du **Reguleret flyvning**.

Et eksempel på reguleret flyvning givet af din klub kunne være, at du som elev skal flyve med full-face hjelm og ankelstøvler. For et flyvested kan det være, at man kun må benytte flyvestedet i en bestemt periode af året.

Løkken i Nordjylland er bl.a. reguleret i perioden fra d. 01. juni - 31. august hvor der ikke må flyves foran sommerhusene i Furreby.



På Herstedhøje, som er meget benyttet af sjællandske klubber til skoling af elever, er der en hel række krav forbundet med benyttelsen af stedet. Bl.a. hvor mange der må være i luften samtidig, hvor man skal parkere, at man må ikke flyve med motor etc.

[Aftale omkring Herstedhøje](#)



I Vejers i Sydvestjylland er flyvningen ofte reguleret af forsvaret, som afholder skydeøvelser. Forsvaret er ikke interesseret i at køre langs stranden og bruge tid på at kalde folk ned fra luften. Derfor er det her vigtigt, at du har helt styr på, om der er øvelse den dag, du ønsker at flyve langs skrænten dér.

[Film fra flyvning på Vejers](#)

Som set i eksemplerne ovenfor, så kan reguleret flyvning handle om mange ting, og derfor er det vigtigt, at du har tjekket op på det flyvested du ønsker at benytte på et givent tidspunkt. Brud på regler forbundet med flyvning kan have store konsekvenser, både fysisk i form af skade på krop, men også økonomisk som straf for at have forbrudt sig på regler.



Udover “støj-regler” tager regler tager kun udgangspunkt i én ting:

SIKKERHED

Derfor er det vigtigt, at man sætter sig ind i ALLE regler, og ikke kun dem, man mener tilhører den form for flyvning, som man selv udfører. Kun ved at have en samlet forståelse for alle regler, kan man danne sig det fulde billede af de regler, som omhandler ens egen form for flyvning.

Dette fører os til næste, vigtige emne, nemlig:

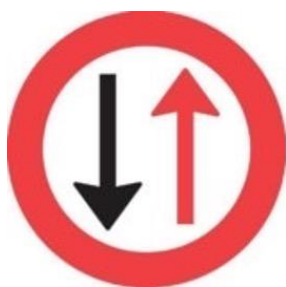
Vigepligt

Ligesom når vi kører bil ude på vejene, så er der også i luften nogle helt bestemte vigepligtsregler, vi skal følge for at undgå kollision.

Vigepligtsregel nr. 1, og måske den vigtigste, har vi allerede nævnt tidligere da vi snakkede om afstande længere oppe:

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

Vær opmærksom på, at der ikke er nogen “meter-angivelse” her, det er op til de enkelte piloter at afgøre, hvor tæt man kan flyve på andre.



Dette stiller et stort krav til holdningerne (airmanship) hos den enkelte pilot. Ikke alle finder det behageligt/sikkert at flyve med en halv til hel meters mellemrum mellem vingespidsene, når to passerer hinanden, især ikke elever. Samtidig skal piloten også være ekstra opmærksom på den inducerede modstand (randhvirvler), da det kan påvirke en passerende pilots manøvreverner, eller blot være ubehageligt. Derfor skal der altid flyves i god og forsvarlig afstand til andre piloter.

Lad os kigge på de andre vigepligtsregler.

Jf. del 226 Vigepligtsregler i DHB:

Anden luftrafik:

Flyvning må ikke medføre fare for anden luftrafik.

Er meget lig med vigepligtsregel nr. 1, beskrevet i afsnittet ovenfor. Altså, du må ikke flyve på en sådan hensynsløs måde, at du er til fare for andre i luften.

Generelt:

Med flere hangglidere/paraglidere i luften samtidig på samme sted, skal den højere vige for den lavere. Derudover gælder almindelig højre vigepligt.

Det er altså typisk dén, der ligger højest, der skal vige for dén, der kommer stigende op nedenfra.

Dette skyldes, at det er nemt at kigge nedad, uanset om man er paraglider- eller hanggliderpilot, mens det er noget sværere at kigge opad, da skærmen eller dragen er i vejen for udsynet.

Ved flyvning på skrænt:

Ved flyvning på skrænt skal alle drej ske ud fra skrænten, og en hangglider/paraglider, som indhenter en anden, skal passere på indersiden.

For at undgå kollision med skrænten så skal alle drej foregå væk fra skrænten. Dog er det tilladt med tilstrækkelig højde at søge ind over land for landing.

Da alle drej skal foregå ud fra skrænten, så skal alle overhalinger foregå på indersiden (ind mod skrænten), så man undgår kollision.



Ved flyvning i termik:

Ved flyvning i termik skal alle hangglidere/paraglidere i samme "boble" dreje i samme retning, som den, der først kom ind i boblen, uanset hvem der ligger højst. ‘

Hvis man har opdaget en boble hvor der allerede ligger andre og kredser i boblen, så er det af yderst vigtighed, at man drejer i den samme retning, som den/de der allerede er der i forvejen. Ikke alle piloter er lige dygtige til at kredse i termikken, og det betyder at nogen stiger hurtigere end andre i boblen, og for at undgå, man lige pludselig flyver ansigt til ansigt med en anden, så er det vigtigt at man kredser i samme retning, for på den måde at indhente den anden, frem for at flyve lige imod.



Her bliver reglen under “Generelt” også meget væsentlig, da den højere skulle vige for den lavere, så hvis man bliver indhentet af en, der kommer nedefra, så skal man vige for vedkommende.

Vær opmærksom på, at når du ankommer til en boble, hvor der er andre end dig selv, så er det ligegyldigt, om du er den øverste, nederste eller midt imellem, du SKAL stadigvæk dreje i samme retning som den, der var der først.

Udover de vigepligtsregler som står beskrevet i DHB, så findes der også vigepligtsregler, der omhandler flyvning i åben luft over 150 m.

Disse står beskrevet i Part-Sera.

SERA.3201 Generelt:

Intet i denne forordning fritager luftfartøjschefen for ansvaret for at foretage sådanne manøvrer, herunder undvigemanøvrer baseret på Resolution Advisories fra ACAS-udstyr, som bedst tjener til afværgelse af sammenstød.

Med andre ord, du har pligt til at lave nødvendige manøvrer, der strider imod alle øvrige regler, hvis det kan afværge et sammenstød.



SERA.3210 Vigepligt

a) Det luftfartøj, der ikke har vigepligt, skal holde sin styrede kurs og fart.

Hvis du ikke har vigepligt, så skal du blot flyve videre uden at ændre din kurs og hastighed.

b) Et luftfartøj, der er klar over, at et andet luftfartøjs manøvreedygtighed er forringet, skal vige for det pågældende luftfartøj.

Uanset om du har ret til vejen eller ej, så skal du altid vige, hvis det andet luftfartøj er i problemer.

c) Et luftfartøj, der i henhold til nedenstående regler har pligt til at vige for et andet, må ikke passere over, under eller foran dette, medmindre det sker i betryggende afstand, og der er taget hensyn til effekten af randhvirvler

Man skal altså altid passere et andet luftfartøj i en sådan afstand at der er taget hensyn til randhvirvler og sammenstød.

1) Luftfartøjer på frontal kurs.

Når to luftfartøjer styrer efter modsat eller næsten modsat kurs, og der er fare for sammenstød, skal begge ændre deres styrede kurs til højre.

Hvis du flyver ansigt til ansigt imod et andet luftfartøj, skal du altid dreje af til højre for at undgå sammenstød. Dog kan der opstå en situation hvor du f.eks. har et bjerg, skrænt eller lignende på din højre side, og derfor ikke kan dreje til højre. I dette tilfælde bibeholder du din kurs, og lader det modsat kommende luftfartøj dreje ud til højre, så sammenstød undgås.

Se tidligere illustration vedrørende skræntflyvning.



2) Luffartøjer på skærende kurs

Når to luffartøjer i omtrent samme højde styrer efter kurser, som skærer hinanden, har det luffartøj, som har det andet luffartøj på sin højre side, vigepligt med følgende undtagelser:

- i) Kraftdrevne luffartøjer, der er tungere end luft, skal vige for luftskibe, svæveflyvemaskiner og balloner.*
- ii) Luftskibe skal vige for svæveflyvemaskiner og balloner.*
- iii) Svæveflyvemaskiner skal vige for balloner.*
- iv) Kraftdrevne luffartøjer skal vige for luffartøjer, der ses bugsere andre luffartøjer eller genstande.*

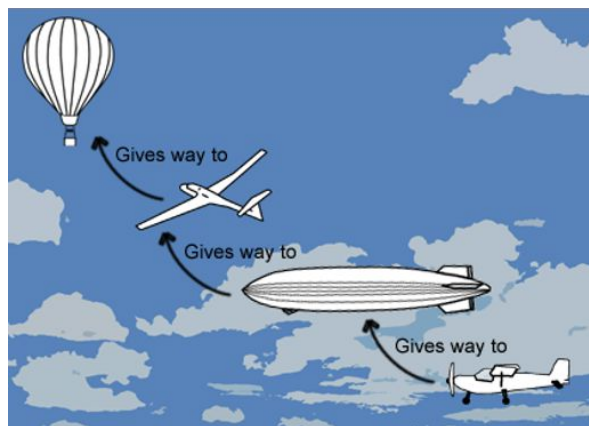
Hvis du flyver med motor (PPG/PHG), hvilken kategori tilhører du så?

Heraf følger, at hvis du flyver uden motor og er på skærende kurs med et kraftdrevet luffartøj, så skal det kraftdrevne luffartøj vige for dig, da du anses for at være en svæveflyvemaskine.

Men hvad nu, hvis det kraftdrevne fly ikke viger?

Du skal *altid* holde ekstra øje med, om et andet luffartøj har til sinds at overholde sin vigepligt, og ved tilfælde hvor du er i tvivl om dette, så drej væk for at undgå sammenstød.

Husk, at det kræver, at du er blevet set, før nogen kan vige for dig!



3) Overhaling.

Et overhalende luftfartøj er et luftfartøj, der nærmer sig et andet bagfra på en linje, der danner en vinkel på under 70 grader med det andet luftfartøjs symmetriplan, dvs. befinder sig i en position i forhold til det andet luftfartøj, som om natten betyder, det ikke er i stand til at se hverken luftfartøjets venstre (bagbords-) eller højre (styrebords-) navigationslys. Det overhalende fly har vigepligt og skal, hvad enten det stiger, går nedad eller flyver vandret, vige for det overhalede luftfartøj ved at ændre sin styrede kurs til højre. Ingen efterfølgende ændring i de to luftfartøjers indbyrdes position fritager det overhalende luftfartøj for denne forpligtelse, før det har passeret og er fuldstændig klar af det overhalede luftfartøj.

i) Overhalende svæveflyvemaskiner.

En svæveflyvemaskine, der overhaler en anden svæveflyvemaskine, kan skifte kurs mod højre eller venstre.

Dette betyder at hvis vi ønsker at overhale en af vores kammerater i åben luft, så kan det foregå både på venstre eller højre side. Vær opmærksom på, at dén, du overhaler, måske ikke har set dig og pludselig kan finde på at dreje - det er stadig dig, der har ansvaret for, at der ikke sker sammenstød. Ergo: sørg for god margin!



4) Landing.

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

Du må derfor ikke optage landingspladsen, hvis en anden er på vej ind til landing. Læg din skærm ned, hvis du står og ground handler.

i) Når to eller flere luftfartøjer, der er tungere end luft, nærmer sig en flyveplads eller en operationslokalitet for at lande, skal luftfartøjer i højere flyvehøjde vige for luftfartøjer, der befinder sig i lavere flyvehøjde. Luftfartøjer i lavere højde må ikke udnytte denne regel til at skære ind foran et andet luftfartøj, der foretager sidste del af indflyvning til landing, eller til at overhale det pågældende luftfartøj. Dog skal kraftdrevne luftfartøjer, der er tungere end luft, vige for svæveflyvemaskiner.

Igen, den højere skal vige for den lavere. Dog må du ikke udnytte din position som den lavere til at presse den højere ud i en situation som potentielt kan blive farlig.

Hvis du flyver med motor, så husk at det altid er dig, der skal vige for dem, der flyver uden motor, uanset hvilken højde du befinder dig i.

i) Nødlanding.

Et luftfartøj, der er vidende om, at et andet luftfartøj er tvunget til at lande, skal vige for det pågældende luftfartøj. Alle skal vige for et fly der er på vej til en nødlanding, uanset hvilken luftfartøjs kategori man tilhører. det samme gælder, hvis et andet luftfartøj er ved at styrte ned.



SERA.3225 Manøvrering på og i nærheden af en flyveplads.

Et luftfartøj, der manøvreres på eller i nærheden af en flyveplads, skal

- a) iagttage al anden flyveplads trafik med henblik på at undgå sammenstød*
- b) følge eller holde sig klar af andre manøvrerende luftfartøjers trafikmønstre*
- c) foretage alle drej til venstre under indflyvning til landing og efter start, medmindre andet er angivet eller anden instruktion er modtaget fra vedkommende lufttrafiktjenesteenhed. Dette gælder ikke for balloner*
- d) lande og starte mod vinden, medmindre hensyn til sikkerheden, til banesystemets udformning eller til øvrig lufttrafik medfører, at en anden retning må foretrækkes. Dette gælder ikke for balloner.*

Flere klubber og piloter opererer ud fra flyvepladser, hvor der foregår anden lufttrafik.

Derfor er det vigtigt, at man også har styr på de regler der omfatter manøvrering på eller i nærheden af en flyveplads. Vær altid opmærksom på de regler, der omfatter den flyveplads du selv bruger. Der kan være lokale flyveregler, som gør, at ens flyvning er reguleret i forhold til flyvestedet.

Som man kan læse ud fra punkt c), skal alle drej efter start og før landing som udgangspunkt foregå til venstre, med mindre andet er angivet. Det vil derfor ikke være særligt hensigtsmæssigt at søge termik lige til venstre for banen, så man ligger i udflyvningen fra pladsen. Det er vigtigt, hvis man flyver rundt om pladsen, at man får sig placeret, så også anden trafik kan foregå efter reglerne, både indflyvning og start.

Du er ved vejs ende for Regler Trin 2. Vi ønsker dig held og lykke med prøven.

