

DHPU-håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.2 22/6-2020

TEORIPENSUM TIL LOKALFLYVNINGSTILLADELSE.

Der er i dette kompendium anvendt uddrag af diverse BL'er og DHPU's driftshåndbog. Det skal indskræpes, 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 Driftshåndbog 4. Udgave Del 1010.

1010. Dispensation til lokalflyvningstilladelse

Vejledning til midlertidig dispensation og midlertidige tilladelser.

Nationalmyndigheden 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 indenfor glideafstand til startpladsen under overvågning af en instruktør.

Dispensation til DHPU kan tilbagekaldes af Nationalmyndigheden uden yderligere varsel. Lokalflyvningsprøve version 2.0 af 9/8-2019 er godkendt af Nationalmyndighed.

Udøvelsen af tilladelsens rettighed er betinget af:

1. at indehaveren af gyldigt instruktørbevis/hang- eller paraglider forud for enhver flyvning har givet piloten en briefing om pågældende flyvning,
2. at flyvningen foregår inden for glideafstand til startområdet,
3. at piloten er uddannet i den pågældende startmetode, samt
4. at flyvning foregår under supervision af instruktør, der foretager debriefing efter flyvning.

1011. Opnåelse

Eleven skal have gennemgået teoripensum og bestået prøve til lokalflyvningstilladelse, som godkendes af seniorinstruktør. Eleven skal under flyvning være under opsyn af bemyndiget instruktør.

1012. Tilladelse til begrænset højdeflyvning/hang- eller paraglider

Den bemyndigede instruktør kan give tilladelse til begrænset flyvning i højder over 150 meter (500 fod). (Adm.: Tilladelsen kaldes også "lokalflyvningstilladelse")

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

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

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

DHPU-håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.2 22/6-2020

1013. Udstedelseskrav

Ansøgeren må ikke være udelukket fra at opnå hang- eller paraglider flyvebevis.

Ansøgeren skal være fyldt 15 år.

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

Ansøgeren skal overfor en bemyndiget instruktør have godtgjort at have opnået den for sikker højdeflyvning nødvendige forståelse af og rutine i luftfartøjets betjening og manøvrering.

1014. Rettighed

Tilladelse til begrænset højdeflyvning/hang- eller paraglider giver indehaveren ret til at fungere under VFR-flyvning om dagen i øvelsesøjemed over dansk område.

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 til startområdet,
- c. at piloten/eleven er udchecket på det gældende optrækssystem, samt
- d. at flyvningen foregår under kontrol og vejledning af instruktøren, der foretager debriefing efter flyvning.

1015. Forlængelse af tilladelsens gyldighedsperiode

Gyldigheden af tilladelse til begrænset højdeflyvning/hang- eller paraglider kan med de i pkt. 1012 og 1013 nævnte begrænsninger forlænges af en bemyndiget instruktør.

1016. Dokumenter:

[DHPU Teoripensum til lokalflyvningstilladelse](#)

[DHPU Svarark til lokalflyvningstilladelse](#)

DHPU-håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.2 22/6-2020

SERA.3210 Vigepligt

- a) Det luftfartøj, der ikke har vigepligt, skal holde sin styrede kurs og fart.
- b) Et luftfartøj, der er klar over, at et andet luftfartøjs manøvreedygtighed er forringet, skal vige for det pågældende luftfartøj.
- 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.
 - 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.
 - 2) *Luftfartøjer på skærende kurs.* Når to luftfartøjer i omtrent samme højde styrer efter kurser, som skærer hinanden, har det luftfartøj, som har det andet luftfartøj på sin højre side, vigepligt med følgende undtagelser:
 - I. Kraftdrevne luftfartøjer, 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 luftfartøjer skal vige for luftfartøjer, der ses bugsere andre luftfartøjer eller genstande.
 - 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 (styrbords-) 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.

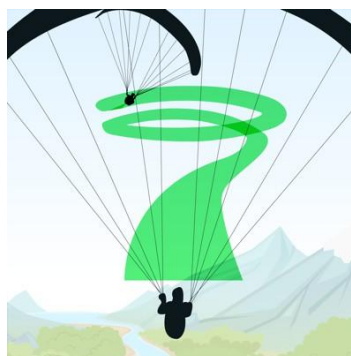
Særlig regel for svævefly, hang- og paraglider (fremgår ikke af PART-SERA):

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.

DHPU-håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.2 22/6-2020



Billeder: Særlig viger regler for termik flyvning

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.

- 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.
- II. *Nødlanding.* Et luftfartøj, der er vidende om, at et andet luftfartøj er tvunget til at lande, skal vige for det pågældende luftfartøj.

5) *Start.* Et luftfartøj under kørsel på manøvreområdet på en flyveplads skal vige for luftfartøjer, som er under start eller er ved at starte.

a) Luftfartøjers, personers og køretøjers færdsel på jorden

1) I tilfælde af risiko for kollision mellem to luftfartøjer under kørsel på trafikområdet på en flyveplads eller en tilsvarende del af en operationslokalitet gælder følgende:

i) Når to luftfartøjer styrer efter modsat eller næsten modsat kurs, skal begge luftfartøjer standse eller, hvis det er muligt, ændre kurs til højre for at holde god afstand.

ii) Når to luftfartøjer styrer kurser, som skærer hinanden, har det luftfartøj, som har det andet luftfartøj på sin højre side, vigepligt.

iii) Et overhalende luftfartøj har vigepligt og skal holde sig klar af det overhalede luftfartøj.

2) Et luftfartøj under kørsel på manøvreområdet på en kontrolleret flyveplads skal standse og holde ved alle ventepositioner, medmindre udtrykkelig tilladelse til at køre ind på eller krydse banen er modtaget fra kontrollårnet.

3) Et luftfartøj under kørsel på manøvreområdet skal stoppe foran alle

DHPU-håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.2 22/6-2020

tændte stopbarrer og må først fortsætte i overensstemmelse med nr. 2), når lysene slukkes.

4) Færdsel af personer og køretøjer på flyvepladser

i) Personers og køretøjers, herunder bugserede luftfartøjer, færdsel på manøvreområdet på en flyveplads skal kontrolleres af kontrolltårnet på flyvepladsen, for så vidt det er nødvendigt for at undgå fare for dem eller for luftfartøjer, der lander, kører eller starter.

ii) Når der anvendes særlige procedurer på grund af dårlige sigtbarhedsforhold:

A) skal antallet af personer og køretøjer på manøvreområdet på en flyveplads indskrænkes til det strengt nødvendige, og der skal tages særligt hensyn til at beskytte de følsomme områder for ILS/MLS, når kategori II- eller kategori III-præcisionsinstrumentoperationer finder sted

B) skal minimumsadskillelsen mellem køretøjer og luftfartøjer under kørsel, med forbehold af bestemmelserne i nr. iii), være som foreskrevet af luftfartstjenesteudøveren og godkendt af den kompetente myndighed, idet der tages højde for de tilgængelige hjælpemidler

C) når blandede ILS- og MLS-præcisionsinstrumentoperationer i kategori II eller kategori III uafbrudt finder sted til samme landingsbane, skal de mest restriktive kritiske og følsomme ILS- eller MLS-områder beskyttes.

iii) Redningskøretøjer under udrykning til et luftfartøj i nød skal gives fortrinsret for al anden trafik på jorden.

iv) Med forbehold af bestemmelserne i nr. iii) skal køretøjer på manøvreområdet overholde følgende regler:

A) Køretøjer og køretøjer, der bugserer luftfartøjer, har vigepligt over for luftfartøjer, der lander, starter, er under kørsel eller bugsering.

B) Køretøjer har vigepligt over for andre køretøjer, der bugserer luftfartøjer.

C) Køretøjer har vigepligt over for andre køretøjer i overensstemmelse med luftfartstjenesteenhedens instruktioner.

D) Uanset bestemmelserne i litra A), B) og C) skal køretøjer og køretøjer, der bugserer luftfartøjer, følge flyvepladsens kontrolltårns instruktioner.

DHPU-håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.2 22/6-2020

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

SERA.3301 Generelt (Signaler)

- a) Ved iagttagelse eller modtagelse af et af de signaler, der er beskrevet i tillæg 1, skal luftfartøjer manøvrere som krævet ifølge den i tillægget anførte fortolkning af det pågældende signal.
- b) Når signalerne i tillæg 1 anvendes, har de den betydning, der er angivet i tillægget. De må udelukkende anvendes til det angivne formål, og der må ikke anvendes andre signaler, som kan forveksles med dem.
- c) En signalgiver skal være ansvarlig for at give standardtrafiksignaler til luftfartøjer på en klar og præcis måde ved hjælp af de signaler, der er vist i tillæg 1 (se side 30).
- d) Kun personer, der er uddannet, kvalificerede og godkendt i henhold til relevant EU- eller national lovgivning må udføre en signalgivers funktioner.
- e) Signalgiveren skal bære en tydelig, fluorescerende identifikationsvest, således at flyvebesætningen kan se, at den pågældende er ansvarlig for signalgivningen.
- f) Stave, bordtennisbats eller handsker, der er fluorescerende i dagslys, anvendes til al signalgivning af alt relevant jordpersonale i timer med dagslys. Lysstave anvendes om natten og ved lav sigtbarhed.

DHPU-håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.2 22/6-2020

BL 7-100 -Bestemmelser der supplerer SERA-forordningen¹⁾Udgave 2, 27. september 2017

Supplerende bestemmelser

Anm.: I de tilfælde, hvor der efter SERA-forordningen kan fastsættes supplerende nationale bestemmelser, men hvor der i dette afsnit ikke er fastsat sådanne danske supplerende bestemmelser, gælder SERA-forordningen.

VMC-minima for sigtbarhed og afstand fra skyer, jf. SERA-forordningen, SERA.5001

1.1.1 VMC-minima for sigtbarhed og afstand fra skyer for flyvning i luftrumsklasse F og G, i eller under 900 m (3000 FT) MSL, eller 300 m (1000 FT) over terræn, afhængig af hvad der er højest, fremgår af følgende tabel og litra a - c:

Højdebånd	Luftrums-klasse	Flyvesigtbarhed/hastighed	Afstand fra skyer
I eller under 900 m (3000 FT) AMSL eller 300 m (1000 FT) over terræn, afhængig af hvad der er højest	F og G	5 km/250 KT IAS eller mindre 3 km/140 KT IAS eller mindre	Fri af skyer og med jordsigt

- Flyvning med luftfartøjer, der er etableret i trafikrunden til en flyveplads, er tilladt med en flyvesigtbarhed på mindst 1500 m, fri af skyer og med flyvepladsen i syne.
- Flyvning med bemandede friballoner i eller under 450 m (1500 FT) MSL eller 300 m (1000 FT) over terræn afhængig af, hvad der er højest, er tilladt med en flyvesigtbarhed på mindst 1500 m.
- Flyvning med helikoptere er tilladt med en flyvesigtbarhed på mindst 800 m under forudsætning af, at helikopteren opererer med en hastighed, der giver tilstrækkelig mulighed for at observere anden trafik eller eventuelle hindringer i tide til at undgå sammenstød.

NB: Jf. BL 9-5 stk. 8.2.4 Flyvning inden for luftrumsklasserne F og G må kun finde sted, når flyvesigtbarheden er mindst 5 km.

Dette betyder, at man som hangglider eller paraglider pilot ALTID skal have min. 5 km. flyvesigtbarhed når der flyves i luftrumsklasserne F og G, uanset at der i BL 7.100 under VMC Minima står opført, at man i en højde af max 900 m., med en hastighed under 140 kt., kan nøjes med 3 km. flyvesigtbarhed. Begrundelsen herfor skal findes i, at man altid skal følge det skærpede krav, som i dette tilfælde er krævet i BL 9.5.

DHPU-håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.2 22/6-2020

Visuelflyveregler, VFR-flyvninger nær hindringer, jf. SERA-forordningen, SERA.5005, litra f

Anm.: Broers pyloner, der er adskilt med 300 m eller mere, skal opfattes som én hindring.

Visuelflyveregler, Speciel VFR i kontrolzoner, jf. SERA-forordningen, SERA.5010, litra a og c

1.1.2 Specielle VFR-flyvninger kan med en ATC-klarering udføres i en kontrolzone om natten på følgende betingelser:

a. For piloten:

1. fri af skyer og med jordsigt
2. flyvesigtbarheden skal være mindst 5 km
3. hastigheden skal være 140 KT IAS eller mindre, der giver tilstrækkelig mulighed for at observere anden trafik eller eventuelle hindringer i tide til at undgå sammenstød

b. for ATC:

- 1) kun i løbet af dagen, medmindre andet foreskrives af den kompetente myndighed
- 2) sigtbarheden ved jorden skal være mindst 1 500 m eller for helikoptere mindst 800 m
- 3) skydækkeshøjden skal være mindst 180 m (600 ft).

DHPU-håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.2 22/6-2020

1. 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 starttøvet/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 Luftfartsvæsen.

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 Luftfartsvæsen.

g.

Der må kun medtages passagerer, hvis føreren er uddannet tandem-pilot.

h.

Flyvning må ikke finde sted, medmindre der er tegnet ansvarsforsikring i henhold til luftfartslovens § 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 Luftfartsvæsen for privatflyvercertifikat (PPL/A), jf. BL 6-09, eller lokalflyvningstilladelse/svævefly, jf. BL 6-101.

DHPU-håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.2 22/6-2020

8.2.2

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 redningskærm.

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 : 1.2 22/6-2020

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 : 1.2 22/6-2020

7. DHPU Drifthåndbog 4. Udgave Rev.4 Del 250.

250. Regler for optræk af hangglidere/paraglidere:

250.a) Generelt:

1. **Ansvar:** Piloten er selv ansvarlig for, at hjælpepersonale har det nødvendige kendskab til optræk for den hjælpefunktion, som de skal udføre. Under skoling er instruktøren ansvarlig for, at hjælpepersonale har det nødvendige kendskab til optræk for den hjælpefunktion, som de skal udføre.
1. **Begrænsninger:** Al aktivitet skal ske i henhold til DHPU's Håndbog med de begrænsninger, Driftshåndbogens afsnit 200 til 240 sætter, samt i henhold til "Regler for optræk af hangglidere/paraglidere" afsnit 250.
1. **"Aerotowing"** (optræk efter UL) Der skal ansøges om tilladelse hos Nationalmyndigheden.
1. **Regler for optræk af hangglidere/paraglidere** er et sæt regler udarbejdet af DHPU og derfor ikke en officiel del af SafePro-Delta/ Para. Elever skal fortsat opfylde alle krav, som stilles til det aktuelle trin.
1. **Elever må ikke foretage optræk på egen hånd.** Under oplæring til trin 1, 2, 3 og 4, skal optræk ske under en instruktørs kontrol og opsyn.

250.b). Krav til materialer:

1. **Godkendelsesorgan:** DHPU vil om fornødent nedsætte et teknisk udvalg under materielchefen 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 de må benyttes.
2. **Godkendelse af et optrækssystem:** der skal gennemføres et fysisk syn af spillet af et udpeget kompetent DHPU-medlem, som ikke samtidigt må være medlem i den klub, hvor optrækssystemet skal godkendes. Kontrollanten skal udfylde DHPU's Kontrollant Rapport [MKON-S-SYN](#).
3. **Eftersyn:** Et godkendt optrækssystem skal synes af klubben to gange årligt. Klubben skal udfylde og opbevare synsdokument MKON-S-SYN i klub-regi, men kan vælge at sende det til DHPU's sekretariat for opbevaring. Kontrollant Rapport [MKON-S-SYN](#) skal være tilgængeligt for DHPU's Auditørudvalg og Materielchef.
4. **Sprængstykke:** Der skal benyttes sprængstykke tilpasset det enkelte system.
5. **Trækkraftmåler:** Der skal anvendes trækkraftmåler. Måleren skal være kalibreret jf. producentens manual.
6. **Udløser:** Der skal benyttes en effektiv og let betjenelig udløser, som piloten selv kan udløse øjeblikkeligt, i alle faser af optrækket.
7. **Nødudløser:** Mellem trækindretningen og træklinen skal der være monteret en nødudløser, som kan udløses af en person på trækindretningen.

250.c) Regler for optræk.

Generelt

På en af Nationalmyndigheden godkendt plads må der trækkes op til højder, som er beskrevet i AIP Danmark ENR 5.5.2. På alle andre pladser må der kun trækkes op til 150 m. Optræk må kun foretages på et område, hvor der er visuel kontakt mellem startsted og spil. Pladsen skal være fri for bevoksning eller andre hindringer, der kan fastholde linen. 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 er adskilt.
- Vindpose er anbragt synligt for den startende pilot.
- Parkering af biler ikke finder sted på startområdet, optræksbanen eller landingsområdet.
- Parkering af hangglidere/paraglidere samt ophold i øvrigt er bag startstedet.

Personel

DHPU-håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.2 22/6-2020

Når der foretages optræk, skal pladsen være under ledelse af en flyvepladsleder, som har ansvaret for, at DHPU's bestemmelser for optræk efterleves. Kun piloter med henholdsvis spilfører- (SF)/ bilførercertifikat (BF) samt OT-bevis, og som er godkendt af klubben, må virke som flyvepladsleder.

Bil-/Spilfører

Bil-/Spilføreren 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-/spilfører skal have et gyldigt henholdsvis bilfører-/spilførercertifikat.

Linehenter ved spiloptræk

Linehenteren bringer linen frem til startstedet. Vedkommende har ansvar for, at linen er lagt i en lige linje mellem spil og startsted, og at den ikke kan fastholdes af eventuelle forhindringer.

Starthjælper

Starthjælperens opgave (ikke ansvar) er at hjælpe den startende pilot med startprocedurer og sikkerhedscheck. Starthjælperen er som regel tillige pilotens kommunikations-link til spilføreren.

Pilot

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

Materiel

Bil

- Bilen skal være forsynet med en kalibreret trækstyrkemåler samt en nødudløser, der let og hurtig kan frigøre linen fra bilen.
- Til signalgivning kan benyttes bilens eget lys.
- Der skal forefindes en førstehjælpskasse i bilen.

Spil

- Spillet skal være intakt og funktionsdygtig.
- Spillet skal kunne reguleres til trækstyrker på konstante værdier og være forsynet med en kalibreret trækstyrkemåler,
- Spillet skal være monteret med en linesaks eller tilsvarende anordning, der let og hurtig kan frigøre linen fra spillet.
- Spillet skal være forsynet med hensigtsmæssig beskyttelse mod roterende samt varme dele.
- Spil, der anvendes i forbindelse med trin-optræk, skal med en tydelig signalgiver (f.eks. blinklys) markere, når motoren er koblet til.
- Spil, der anvender stålwire, skal være forsynet med jordspyd.
- Der skal forefindes en førstehjælpskasse ved spillet.

Line

- Linen skal være forsynet med et sprængstykke med en brudstyrke på 200 kg eller tilsvarende sikring mod overbelastning.
- Linen skal være forsynet med en faldskærm i pilot-enden, mindst 8 meter fra ihægtningpunktet.
- Såfremt der ved alm. brug kan opstå risiko for, at linen trækkes af tromlen, herunder ved pay-out eller trin-optræk, skal de sidste 250 meter af linen være tydeligt markeret.

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.

Hanglider

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

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

- 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.

250.d) DHPU's procedure ved optræk af hangglider.

I det 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

DHPU-håndbog om begrænset højdeflyvning LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.2 22/6-2020

skrives med skrå bogstaver.

DHPU-håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.2 22/6-2020

Klargøring

Pilot: Check af udløsesystem og dets fastgørelse på seletøj. Check af hangglider, udstyr og faldskærm. Gennemtænk optræksprocedure, samt især nødprocedure for bl.a. linebrud, nødudløsning, afbrudt start, faldskærmsudløsning osv.
Bil-/spilfører: Bilen/Spillet efterses ifølge checkliste. Eventuel motor startes og varmes op. Linen rulles ud til startsted.

Forberedelse

Bil/Spilfører meddeler: BIL/SPIL KLAR.
Starthjælper svarer: BIL/SPIL KLAR.
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 OG KLAR TIL START, BIL/SPIL KLAR.
Starthjælper: BIL/SPIL 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 linen er halet tot, giver han kommandoen: KØR IND - KØR IND - KØR IND.

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

Nødafbrydelse

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

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

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

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

Ved ny start efter nødafbrydelse skal hele startproceduren gentages.

Fortsat optræk

Når piloten har nået en højde, hvor øverste trækline rører speedbarren (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 udvig efter anden flytrafik og udløse ved det første tegn på fare.

Ved Spiloptræk:

Når piloten har nået en position, hvor linen 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 linen 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 linen. Bilføreren kører da hurtig til startstedet med linen.

DHPU-håndbog om begrænset højdeflyvning LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.2 22/6-2020

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

DHPU-håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.2 22/6-2020

250.e) DHPU's procedure ved optræk af paraglider.

I det 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. linebrud, nødudløsning, afbrudt start, faldskærmsudløsning osv.
Bil/Spilfører: Bilen/Spillet efterses ifølge checkliste. Eventuel motor startes og varmes op. Linen rulles ud til startsted.

Forberedelse

Bil/Spilfører svarer: BIL/SPIL KLAR.

Starthjælper svarer: BIL/SPIL KLAR.

Pilot/starthjælper foretager check af ihægtning.

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.

Optrækket

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 linen er halet tot, trækkes skærmen op; når fuld kontrol over skærmen er opnået, 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 linen ind, accelererende til den aftalte trækstyrke.

Når piloten har nået en position, hvor linen 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 linen 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:

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 linen er halet tot, trækkes skærmen op; når fuld kontrol over skærmen er opnået, 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 linen ind, accelererende til den aftalte trækstyrke.

Bilføreren holder aftalte træk indtil piloten selv udløser linen. Bilføreren kører da hurtig til startstedet med linen.

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

Spiloptræk med trin:

Skal 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 af Nationalmyndigheden godkendte pladser, og kun til 150 m på alle andre pladser.

Når piloten har nået en position, der danner en vinkel på 60-70° til jorden, vil trækstyrken blive reduceret og dernæst udkoblet. Lysmarkeringen på spillet slukkes.

Piloten foretager et blødt 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 60-70° til jorden, skal trækstyrken reduceres, og derefter skal spilmotoren kobles fra (lysmarkering slukkes).

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

I stærk sidevind skal kompenseres for linens sidevindsafrift, bl.a. for at forhindre, at forhindringer på jorden griber linen.

Når piloten skønner det rigtigt efter flyveforholdene, foretager han et fladt 180°drej og flyver frem mod spillet igen.

DHPU-håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.2 22/6-2020

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.

Nødafbrydelse

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

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

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

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

Ved ny start efter nødafbrydelse skal hele startproceduren gentages.

250.f) Nødprocedurer

Piloten kan ikke udløse

Piloten flyver hen over spillet/trissen.

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

Linebrud

- Hangglider: piloten skal omgående bringe hangglideren til fuld flyvefart ved at trække styrebøjlen tilbage.
- Paraglider: piloten skal være klar til at bremse skærmen, så den ikke overskyder og kolliderer.

Piloten kan forsøge at udløse line-stumpen over startbanen, men skal i tvivlstilfælde udløse øjeblikkeligt og dreje til siden.

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

Redningsskærm udløses under optræk

Hvis pilotens redningsskærm har udfoldet sig, udløses træklinen.

Når piloten har udløst træklinen, spoles linen ind.

I det tilfælde, at pilotens redningsskærm udløses 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 linen ind.

Lock-out

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

Line på el-ledninger

- Bil-/spilføreren skal trække arme og ben ind til kroppen og blive siddende, indtil strømmen er slået fra.
- Selvom tørre kunststoflinier er isolerende, er fugtige kunststoflinier ikke, omend de ikke leder strømmen særlig godt. Men en line, der trækkes igennem græs, vil altid trække en smule fugt til sig.
- Helt anderledes forholder det sig med stålwire, som vil sende al højspændingen direkte i spillet. Tilskuere bør her forlade området i små hop med samlede ben eller simpelthen blive stående stille 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

DHPU-håndbog om begrænset højdeflyvning LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.2 22/6-2020

Mindre fart : Piloten spreder benene

DHPU-håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.2 22/6-2020

Klip linen : Piloten sakser benene

Spilføreren har under optrækket følgende signalmuligheder:

Spil koblet TIL: Lysmarkering tændt

Spil koblet FRA: Lysmarkering slukket

DHPU-håndbog om begrænset højdeflyvning LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.2 22/6-2020

Tillæg 1

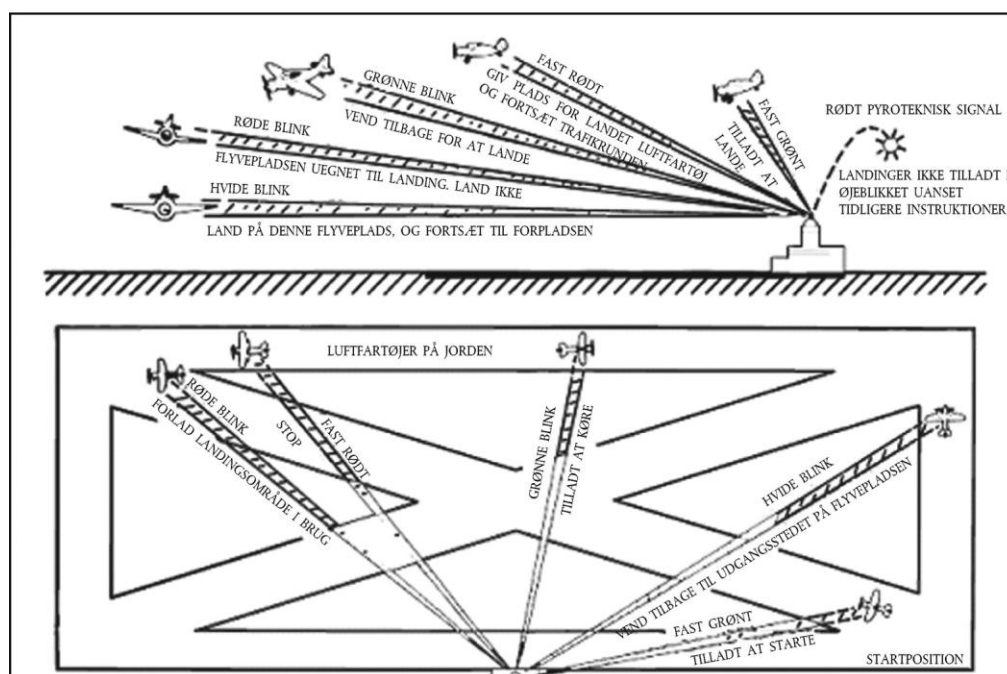
Signaler

1. VISUELLE SIGNALER, SOM ANVENDES TIL AT ADVARE ET LUFTFARTØJ, DER UDEN TILLADELSE FLYVER I ELLER ER PÅ VEJ TIL AT FLYVE IND I ET RESTRIKTIONSOMRÅDE, FORBUDT OMRÅDE ELLER ET FARE OMRÅDE
 - 1.1. Når visuelle signaler anvendes til at advare luftfartøjer, der om dagen eller om natten uden tilladelse flyver ind i eller er på vej til at flyve ind i et restriktionsområde, forbudt område eller et fareområde, tilkendegiver en række projektiler, som ved deres sprængning fremkalder røde og grønne lys eller stjerner, afskudt med 10 sekunders mellemrum, over for et luftfartøj, at det uden tilladelse flyver i eller er ved at flyve ind i et restriktionsområde, et forbudt område eller et fareområde, og at det skal tage de nødvendige forholdsregler.
2. SIGNALER FOR FLYVEPLADSTRAFIK
 - 2.1. **Lys- og pyrotekniske signaler**
 - 2.1.1. *Anvisninger*

Tabel AP 1-1

Lys		Fra flyvepladsens kontrollertårn til:	
		Luftfartøjer i luften	Luftfartøjer på jorden
Rette t mod berør te luftfar tøjer (se figur A1-1)	Fast grønt	Tilladt at lande	Tilladt at starte
	Fast rødt	Giv plads for andre luftfartøjer og fortsæt i trafikrunden	Stop
	En række grønne blink	Vend tilbage for at lande (*)	Tilladt at køre
	En række røde blink	Flyvepladsen uegnet til landing. Land ikke	Forlad landingsområdet i brug
	En række hvide blink	Land på denne flyveplads, og kør ind til forpladsen (*)	Vend tilbage til udgangsstedet på flyvepladsen
Rødt pyroteknisk signal		Landing ikke tilladt i øjeblikket, uanset tidligere instruktioner	

(*) Tilladelse til landing og kørsel vil blive givet, når det er muligt.



DHPU-håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.2 22/6-2020

2.1.2. Luftfartøjets kvittering

a) I luften:

1) i timer med dagslys:

— ved vingetipning, undtagen under indflyvningens indledende fase og slutfasen

2) i timer med mørke:

— ved to gange at tænde og slukke luftfartøjets landingsprojektører, eller, hvis disse ikke findes, ved to gange at tænde og slukke navigationslysene.

b) På jorden:

1) i timer med dagslys:

— ved bevægelser med luftfartøjets krængorer eller sideror

2) i timer med mørke:

— ved to gange at tænde og slukke luftfartøjets landingsprojektører, eller, hvis disse ikke findes, ved to gange at tænde og slukke navigationslysene.

2.2. Visuelle jordsignaler

2.2.1. Landingsforbud

3.2.1.1. En vandret rød, kvadratisk flade med gule diagonaler (figur A1-2) anbragt i et signalområde betyder, at landing på flyvepladsen er forbudt, og at forbuddet vil være af længere varighed.



Figur A1-2

3.2.2. Iagttagelse af skærpede forsigtighedsregler under indflyvning og landing

3.2.2.1. En vandret rød, kvadratisk flade med en gul diagonal (figur A1-3) anbragt i et signalområde betyder, at der på grund af manøvreområdets tilstand eller af andre årsager skal udvises særlig forsigtighed under indflyvning og landing.



DHPU-håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.2 22/6-2020

Figur A1-3

3.2.3. *Anvendelse af baner og rulleveje*

3.2.3.1. En vandret hvid flade af form som en håndvægt med gule diagonaler (figur A1-4) anbragt i et signalområde betyder, at start, landing og kørsel med luftfartøjer udelukkende må foregå på baner og rulleveje.



Figur A1-4

3.2.3.2. Samme hvide vandrette håndvægt som i 3.2.3.1, men forsynet med en sort stribe tværs over hver af håndvægtens cirkulære flader og vinkelret på dennes skaft (figur A1-5), betyder, når den er anbragt i et signalområde, at start og landing med luftfartøjer udelukkende må foregå på baner, hvorimod andre manøvrer kan foretages uden for baner og rulleveje.



Figur A1-5

3.2.4. *Lukkede baner og rulleveje*

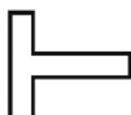
3.2.4.1. Ensfarvede kors i en gul eller hvid kontrastfarve (figur A1-6), anbragt vandret på baner og rulleveje eller dele deraf angiver et område, som er uegnet til anvendelse af luftfartøjer.



Figur A1-6

3.2.5. *Start- og landingsretning*

3.2.5.1. Et vandret anbragt, hvidt eller orange landings-T (figur A1-7) betyder, at luftfartøjer skal starte og lande i en retning parallel med T'ets stamme og mod overliggeren. Når et landings-T anvendes om natten, er det enten belyst, eller dets konturer er markeret med hvide lys.



DHPU-håndbog om begrænset højdeflyvning

LOKALFLYVNINGSTILLADELSE

Revision : 1.2 22/6-2020

Side PAGE
10 af 23

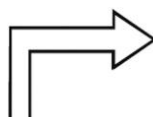
3.2.5.2. Et tocifret tal (figur A1-8) anbragt lodret på eller i nærheden af kontroltårnet angiver over for luftfartøjer på manøvreområdet startretningen, udtrykt i enheder på 10 grader afrundet til de nærmeste 10 grader på magnet kompasset.



Figur A1-8

3.2.6. Højretrafik

3.2.6.1. En mod højre afbøjet pil af iøjnefaldende farve (figur A1-9) anbragt vandret i et signalområde eller ved enden af bane eller landingsfelt i brug betyder, at drej efter start eller før landing skal udføres til højre.



Figur A1-9

3.2.7. Meldekontor for lufttrafiktjeneste

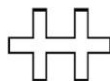
3.2.7.1. Bogstavet C i sort på gul baggrund anbragt lodret (figur A1-10) angiver stedet, hvor lufttrafiktjenestens melde kontor er beliggende.



Figur A1-10

3.2.8. Igangværende svæveflyvning

3.2.8.1. Et dobbelt hvidt kors (figur A1-11) anbragt vandret i signalområdet betyder, at flyvepladsen anvendes af svæveflyvemaskiner, og at svæveflyvning finder sted.



Figur A1-11

3. RANGERSIGNALER

3.1. Fra en signalgiver til et luftfartøj

3.1.1. Disse signaler er bestemt for anvendelse af en signalgiver, hvis hænder om nødvendigt er belyst (for at lette pilotens iagttagelse). Signalgiveren er vendt mod luftfartøjet og placeret

- på venstre side af luftfartøjet og synlig for piloten, når signalerne gives til en flyvemaskine
- hvor signalgiveren bedst kan ses af piloten, når signalerne gives til en helikopter

3.1.2. Før de følgende signaler anvendes, skal signalgiveren sikre sig, at der inden for det område, i hvilket luftfartøjet skal vejledes, ikke findes hindringer, som luftfartøjet kunne ramme under overholdelsen af bestemmelserne i SERA.3301, litra a).