

Bestemmelser for Civil Luftfart

BL 3-8

Bestemmelser om etablering, drift og tekniske krav til helikopterflyvepladser¹

Udgave 4, xx. maj 2025

I medfør af § 52, stk. 2, § 59, stk. 4, 60, stk. 1-3, § 82 og § 149, stk. 10, i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 118 af 31. januar 2024, § 52, stk. 2, 60, stk. 1-3, § 82, § 59, stk. 4, og § 149, stk. 10, i anordning om ikrafttræden for Færøerne af lov om luftfart, jf. anordningsbekendtgørelse nr. 141 af 6. februar 2024, og for Grønland § 52, stk. 2, 60, stk. 1-3, § 59, stk. 4, § 82 og § 149, stk. 10, i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 76 af 24. januar 2024, fastsættes efter bemyndigelse i henhold til § 6, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 34 af 15. januar 2025 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter, § 3, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 1619 af 8. december 2023 for Færøerne om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter på luftfartsområdet, og § 3, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 1126 af 25. oktober 2024 for Grønland om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter på luftfartsområdet:

1. Referencedokumenter

- 1.1.** ICAO Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation, Aerodromes, Volume I, Aerodrome Design and Operations, Ninth Edition, July 2022.
- 1.2.** ICAO Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation, Aerodromes, Volume II, Heliports, Fifth Edition, July 2020.
- 1.3.** ICAO Doc 8168, Procedures for Air Navigation Services, Aircraft Operations, Volume I – Flight Procedures, Sixth Edition, 2018.

¹ BL 3-8 har som udkast været notificeret over for Europa-Kommissionen i henhold til Europa-parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/1535 af 9. september 2015 om en informationsprocedure med hensyn til tekniske forskrifter samt forskrifter for informationssamfundets tjenester (informationsproceduredirektivet).

- 1.4.** Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 2017/373 af 1. marts 2017 om fastsættelse af fælles krav til udøvere af lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester og andre lufttrafikstyringsnetfunktioner og tilsynet med disse udøvere, om ophævelse af forordning (EF) nr. 482/2008, gennemførelsesforordning (EU) nr. 1034/2011 og (EU) nr. 1035/2011 samt forordning (EU) 2016/1377 og om ændring af forordning (EU) nr. 677/2011 (i denne BL benævnt ATM/ANS-forordningen).
- 1.5.** BL 3-1, Bestemmelser om etablering af offentlige VMC-flyvepladser, 1. udgave af 10. marts 1993.
- 1.6.** BL 3-2, Bestemmelser om etablering af offentlige IMC-flyvepladser, 2. udgave af 1. juni 1993.
- 1.7.** BL 3-5, Bestemmelser om helikopterdek på havanlæg, 4. udgave af 18. februar 2006.
- 1.8.** BL 3-6, Bestemmelser om tankning af luftfartøjer, tankningspersonale/tankningstjeneste og tankningsanlæg, 3. udgave af 6. december 2010.
- 1.9.** BL 3-7, Bestemmelser om anmeldelse, registrering og afmelding af private flyvepladser, 3. udgave af XX. maj 2025.
- 1.10.** BL 3-10, Bestemmelser om luftfartshindringer, 2. udgave af 22. januar 2010.
- 1.11.** BL 3-12, Bestemmelser om arbejdsaktiviteter på offentlige flyvepladser, 1. udgave af 1. september 1984.
- 1.12.** BL 3-18, Bestemmelser om etablering af flyvepladsledelse på godkendte flyvepladser mv., 3. udgave af 12. oktober 2006.
- 1.13.** BL 3-31, Bestemmelser om selvvalg af helikopterflyvepladser, 2. udgave af XX. maj 2025.
- 1.14.** BL 6-08, Bestemmelser om certifikater for betjening af radioanlæg i luftfartsradiotjenester m.m., 4. udgave af 15. november 2017.
- 1.15.** BL 7-18, Bestemmelser om meteorologisk udstyr på flyvepladser, 3. udgave af 12. december 2008.
- 1.16.** BL 7-21, Bestemmelser om etablering af lufttrafiktjeneste, 6. udgave af 16. december 2022.
- 1.17.** BL 7-22, Bestemmelser om COM-anlæg (radiokommunikationsanlæg på jorden), 2. udgave af 21. maj 2008.
- 1.18.** Bekendtgørelse nr. 1507 af 11. december 2024 om Trafikstyrelsens gebyrer og afgifter på luftfartsområdet m.v.
- 1.19.** De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.1 - 1.3, kan fås ved henvendelse til Trafikstyrelsen på mail: info@trafikstyrelsen.dk.
- 1.20.** Det dokument, der er nævnt i pkt. 1.4, findes på den Europæiske Unions hjemmeside www.eur-lex.europa.eu.

- 1.21.** De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.5 – 1.18, findes på Trafikstyrelsens hjemmeside www.trafikstyrelsen.dk og på Retsinformations hjemmeside www.retsinformation.dk.

2. Anvendelsesområde

- 2.1.** Denne BL fastsætter bestemmelser om etablering, drift og tekniske krav til offentlige VMC-helikopterflyvepladser og private VMC-helikopterflyvepladser, der skal anvendes til erhvervsmæssig lufttransport og rundflyvning, dog undtaget helikopterflyvepladser på havanlæg og platforme på vindmøller, som er omfattet af BL 3-5.
- 2.2.** Helikopterflyvepladser, der skal anvendes til IMC-beflyvning, skal ud over bestemmelserne i denne BL opfylde de vilkår for indretning og udstyr, som Trafikstyrelsen i hvert enkelt tilfælde fastsætter i henhold til ICAO Annex 14, Volume II.
- 2.3.** Bestemmelserne i afsnit 8 gælder tillige for helikopterflyvepladser beliggende på en offentligt godkendt VMC-flyveplads omfattet af BL 3-1, samt en offentligt godkendt IMC-flyveplads omfattet af BL 3-2.

3. Definitioner

I denne BL forstås ved:

1. D-værdien: Den totale længde af en helikopter fra forkant af hovedrotor til bagerste del af halerotor.
2. Erhvervsmæssig luftfart: Luftfart, der kræver tilladelse i henhold til lov om luftfart. Erhvervsmæssig luftfart omfatter erhvervsmæssig lufttransport og anden erhvervsmæssig luftfart end lufttransport.
3. Erhvervsmæssig lufttransport: Erhvervsmæssig luftfart med transport af passagerer og/eller gods. Erhvervsmæssig lufttransport kan enten være regelmæssig (rutetrafik) eller ikke-regelmæssig (taxa- og chartertrafik).
4. FATO (Final approach and take-off area): Et nærmere angivet område, hvortil slutindflyvning til landing udføres, og hvorfra start manøvren påbegyndes.
5. Helikopter: Et luftfartøj, som under flyvning bæres oppe ved luftens virkning på en eller flere motordrevne rotor, der drejer sig om i hovedsagen lodrette akser.
6. Helikopterflyveplads: Et bestemt område på land eller vand (omfattende operationsområder, udstyr m.v.) beregnet til anvendelse helt eller delvist ved landing, start og manøvrering af helikoptere.
7. Helikopter taxi-rute (Helicopter taxi-route): En fastlagt rute etableret til helikopterbevægelser fra et punkt på helikopterflyvepladsen til et andet:

- a. En helikopter air taxi-rute: En markeret taxi-rute beregnet til helikopterbevægelser over terræn eller over en rullevej (air taxiing) i højder, hvor der kan opretholdes "ground effect", og med en hastighed på op til 20 kt.
 - b. En helikopter ground taxi-rute: En taxi-rute centreret på en rullevej.
8. Helikopterrullevej: En markeret rullevej på jorden beregnet til brug for kørsel med helikoptere med et hjulunderstel.
9. Helikopterstandplads: Et nærmere angivet område beregnet til en helikopters ophold under optagning eller afsætning af passagerer, post eller fragt, tankning, parkering eller vedligeholdelse. Standpladsen kan også anvendes som TLOF i forbindelse med helikopterbevægelser over terræn (air taxiing).
10. Hindring: Enhver fast eller flytbar genstand eller dele heraf, som er midlertidig eller permanent, og som befinder sig i et område, der er beregnet til luftfartøjers manøvrering på jorden, eller som gennemskærer en nærmere angivet flade, hvis formål er at beskytte luftfartøjer under flyvning, eller som står uden for disse nærmere angivne flader, og som vurderes at være til fare for luftfarten.
11. Hindringsfrit stigeområde: Et afgrænset område på jorden eller vandet, udvalgt og/eller forberedt som et anvendeligt område, over hvilket en helikopter, der opereres i performance klasse 1, kan accelerere og opnå en nærmere angivet højde.
12. Hældning: Maksimal koteforskel over en nærmere fastsat distance, udtrykt i procent.
13. Hævet helikopterflyveplads: En helikopterflyveplads, der er hævet mere end 3 meter over det omkringliggende terræn og som er placeret ovenpå en struktur (bygning, konstruktion eller lignende) på land.
14. IMC (Instrument meteorological conditions): Instrumentvejrforhold. Vejrforhold, udtrykt i værdier for sigtbarhed, afstand fra skyer og skydækkeshøjde, der er mindre end de minima, der er fastsat for visuelle vejrforhold.
15. MTOM (Maximum take-off mass): Maksimal tilladt startmasse.
16. Offentlig helikopterflyveplads: En helikopterflyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden.
17. RTOD (Rejected take-off distance): Et afgrænset område på en helikopterflyveplads anvendeligt i forbindelse med gennemførelse af en afbrudt start med en helikopter, der opereres i performance klasse 1.
18. Performanceklasse 1, 2 og 3 operationer:
Performanceklasse 1 operationer er operationer, hvor helikopteren i tilfælde af fejl på den ene motor fortsat er i stand til at lande inden for den distance, der er til rådighed for en afbrudt start, og/eller til at fortsætte flyvningen

sikkert til et passende landingsområde, afhængig af hvornår fejlen indtræffer.

Performance klasse 2 operationer er operationer, hvor helikopteren i tilfælde af fejl på den ene motor kan opnå tilstrækkelig hastighed til at kunne opretholde opdriften og fortsætte flyvningen sikkert, medmindre fejlen opstår under startmanøvren eller sent i landingsmanøvren, i hvilket tilfælde en tvungen landing kan være nødvendig.

Performance klasse 3 operationer er operationer, hvor helikopteren i tilfælde af fejl på den ene motor er tvungen til at lande, hvilket gælder for både flermotorede helikoptere og enmotorede helikoptere.

- 19.PinS procedure (Point-in-space procedure): En instrument procedure for anflyvninger og starter udelukkende beregnet til helikoptere.
- 20.Samfundskritiske tekniske anlæg: Anlæg, der er en del af samfundsmæssig kritisk tele- og energiinfrastruktur, dog ikke helihoist platforme, i Grønland og på Færøerne, og hvortil der alene foregår erhvervsmæssig lufttransport med teknisk personale til eksempelvis servicering af anlægget.
- 21.Sikkerhedszone: Et nærmere angivet område rundt om FATO, som er hindringfrit, bortset fra hindringer, der er nødvendige af navigationsmæssige grunde, og hvis formål er at reducere risikoen for skader på helikoptere, der utilsigtet manøvrerer ud af FATO.
- 22.Tjenestetid: Den periode, hvor der på en offentlig flyveplads ydes flyvepladstjeneste og lufttrafiktjeneste.
- 23.TLOF (Touchdown and lift-off area): Et område, hvorpå en helikopter kan sættes ved landing, og hvorfra en helikopter kan lette ved start.
- 24.VFR-flyvning: Flyvning udført i overensstemmelse med visueflyvereglerne.
- 25.VMC (Visual meteorological conditions): Visuelle vejrforhold. Vejrforhold, udtrykt i værdier for sigtbarhed, afstand fra skyer og skydækkeshøjde, der er lig med eller større end fastsatte minima.
- 26.Åbningstid: Den periode, en offentlig flyveplads er stillet til rådighed for luftfart.

4. Ansvar

Ansaret for, at en helikopterflyveplads etableres, drives, vedligeholdes, ændres og forsynes med udstyr i overensstemmelse med bestemmelserne i denne BL, påhviler den, der har fået tilladelse til at drive helikopterflyvepladsen, i det følgende kaldet indehaver af driftstilladelsen, jf. BL 3-18.

5. Etableringstilladelse

- 5.1.** Etablering af en helikopterflyveplads i henhold til denne BL kræver tilladelse fra Trafikstyrelsen.
- 5.2.** Det påhviler den, der ønsker at etablere en helikopterflyveplads, at indhente fornødne tilladelser i medfør af anden lovgivning såsom miljøbeskyttelseslovgivningen, naturfredningslovgivningen og planlægningslovgivningen.
- 5.3.** Ansøgning om tilladelse til etablering af en helikopterflyveplads skal være Trafikstyrelsen i hænde senest seks måneder før anlægsaktiviteten påbegyndes for offentlige helikopterflyvepladser, og senest tre måneder før for private helikopterflyvepladser. Ansøgningen skal være vedlagt følgende:
- a. Dokumentation af ejerforholdet samt oplysninger om eventuelle bestående servitutter og tingbogsnoteringer eller tilsvarende, som kan have en indvirkning på de hindringsbegrænsende flader.
 - b. Et kort i målestoksforholdet 1:5.000 med angivelse af helikopterflyvepladsens beliggenhed, ind- og udflyvningssektorer og de hindringsbegrænsende flader.
 - c. Situationsplan i målestoksforholdet ca. 1:500, der viser placering og dimensioner af helikopterflyvepladsen, dens anlæg og udstyr samt oplysning om helikopterflyvepladsens referencepunkt og højde over havet.
 - d. Målsatte tegninger og beskrivelse af helikopterflyvepladsens anlæg og udstyr.
 - e. Afmærknings- og bemalingsplan.
 - f. Angivelse af den største helikoptertype, som forventes at beflyve helikopterflyvepladsen.
 - g. Oplysning om arten og omfanget af den forventede trafik.
 - h. Oplysning om helikopterflyvepladsens forventede åbningstid og tjenestetid.
 - i. Erklæring om, at der i forbindelse med ovennævnte er taget hensyn til
 1. helikopterflyvepladsens topografi, nødlandingsområder og luftfartshindringer på og i nærheden af helikopterflyvepladsen,
 2. den fremherskende vindretning,
 3. forekomsten af restriktionsområder, fareområder, forbudte områder, bebyggede områder, specielt i de beregnede ind- og udflyvningssektorer,
 4. eventuelle udfordringer med støjgener for eksisterende og planlagte bebyggelser i nærheden af helikopterflyvepladsen eller under ind- og udflyvningssektorerne,
 5. afstanden til nærliggende flyvepladser og
 6. fremtidige udbygningsmuligheder.

- 5.4.** Hvis en etableringstilladelse ikke er udnyttet inden for 2 år efter denne er meddelt, bortfalder den.

6. Teknisk godkendelse

- 6.1.** Før en helikopterflyveplads omfattet af denne BL tages i brug, skal den være teknisk godkendt af Trafikstyrelsen.
- 6.2.** Private helikopterflyvepladser, der anvendes til erhvervsmæssig luftfart, skal anmeldes og registreres i henhold til BL 3-7 inden den tekniske godkendelse kan udstedes.
- 6.3.** Det er en forudsætning for den teknisk godkendelse, at helikopterflyvepladsen opfylder de tekniske krav, jf. afsnit 8, samt øvrige krav i denne BL.
- 6.3.1.** Trafikstyrelsen kan i særlige tilfælde give en tidsbegrænset teknisk godkendelse.
- 6.4.** Den tekniske godkendelse skal vedlægges flyvepladshåndbogen, jf. BL 3-18.
- 6.5.** Eventuelle dispensationer fra de tekniske krav skal anføres i den tekniske godkendelse.
- 6.6.** Enhver ændring af helikopterflyvepladsen, dens anlæg, udstyr og tjenester skal godkendes af Trafikstyrelsen og for offentlige flyvepladser udføres i overensstemmelse med bestemmelserne i BL 3-12.
- 6.7.** Arbejdsaktiviteter som følge af de ændringer, der er nævnt i pkt. 6.6, må ikke iværksættes, før godkendelsen foreligger.
- 6.8.** Trafikstyrelsen kan undtage private helikopterflyvepladser i Grønland og på Færøerne, som er etableret ved samfundskritiske tekniske anlæg til servicering af disse, for kravet om teknisk godkendelse. Det forudsættes, at det alene er teknisk personale til servicering af anlægget, som beflyves til helikopterflyvepladsen.
- 6.9.** Trafikstyrelsen kan undtage private helikopterflyvepladser i Grønland og på Færøerne, som er etableret ved midlertidige worksites samt ved forsknings- og geologiske camps, for kravet om teknisk godkendelse. Det forudsættes, at det alene er personale med fagligt formål på campen eller på worksiten, som beflyves til helikopterflyvepladsen.
- 6.10.** Trafikstyrelsens undtagelse efter pkt. 6.8 og pkt. 6.9 forudsætter, at:
- a. den private flyveplads er registreret efter BL 3-7,
 - b. at luftfartsoperatøren har foretaget en risikovurdering i forbindelse med beflyvning af helikopterflyvepladsen, og
 - c. at luftfartsoperatøren følger forholdsreglerne i pkt. 5.2 – 6.4 i BL 3-31.

7. Tilladelse til drift af helikopterflyveplads

- 7.1.** Før driften af en offentlig helikopterflyveplads påbegyndes, skal der være udstedt en driftstilladelse af Trafikstyrelsen efter lov om luftfart.
- 7.1.1. For en offentlig helikopterflyveplads i Grønland udstedes driftstilladelsen af Grønlands Selvstyre.
- 7.1.2. For en offentlig helikopterflyveplads på Færøerne udstedes driftstilladelsen af Færøernes Landsstyre.
- 7.2.** Driftstilladelsen kan udstedes, når
- der foreligger en etableringstilladelse efter afsnit 5, og
 - der foreligger en teknisk godkendelse efter afsnit 6.
- 7.3.** Driftstilladelsen er tidsbegrænset og kan indeholde vilkår, hvis dette skønnes påkrævet.
- 7.4.** Ansøgning om forlængelse af en driftstilladelse indsendes til Trafikstyrelsen eller til Grønlands Selvstyre eller til Færøernes Landsstyre senest en måned før driftstilladelsens udløb.

8. Tekniske krav

8.1. TLOF for helikopteroperationer i performanceklasse 1, 2 og 3

- 8.1.1. Der skal etableres et TLOF. Hvis TLOF og FATO er sammenfaldende, skal TLOF udformes efter FATO's størrelse.
- 8.1.2. Hvis TLOF og FATO ikke er sammenfaldende, skal TLOF have en sådan størrelse, at det kan rumme en cirkel med en diameter på mindst $0,83 \times D$ -værdien på den største helikoptertype, som skal benytte helikopterflyvepladsen. TLOF's størrelse måles fra yderkanten af TLOF's afmærkning, jf. pkt. 8.17 og pkt. 8.18.
- 8.1.3. Hvis TLOF og FATO ikke er sammenfaldende, skal TLOF placeres inden for FATO's areal, således at TLOF er centreret i forhold til FATO, jf. bilag 1, figur 18.
- 8.1.4. TLOF's overflade skal være plan og have en effektiv afvanding. Hældningen på TLOF må højst være $\pm 2\%$ fra kant til kant. Eventuelle lokale lunger på TLOF's overflade må dog have gradienter på op til 5% .
- 8.1.5. TLOF skal have en bæreevne, der mindst svarer til MTOM på den tungeste helikoptertype, som skal benytte pladsen.
- 8.1.6. Der må ikke være genstande inden for TLOF, der overstiger en højde på 5 cm over TLOF's overflade.

8.1.7. TLOF's overflade skal være skridsikker og have en friktionskoefficient på mindst 0,4. TLOF skal endvidere have en sådan beskaffenhed, at løse genstande, såsom græs, sten, sand eller jord, ikke suges op af rotorslipstrømmen.

8.1.8. Farven på materialet, der anvendes til etablering af TLOF's overflade, skal sikre kontrast til dagmærkningen af TLOF.

8.2. FATO for helikopteroperationer i performanceklasse 1, 2 og 3

8.2.1. Der skal etableres et FATO.

8.2.2. Hvis FATO og TLOF er sammenfaldende, skal kravene til dimensionerne for FATO være opfyldt, dog skal hældning, friktion, bæreevne, beskaffenhed og MTOM opfylde kravene til TLOF. I disse tilfælde skal FATO have en bæreevne, der mindst svarer til MTOM på den tungeste helikoptertype, der skal benytte helikopterflyvepladsen.

8.2.3. FATO skal være formet som et kvadrat, et rektangel eller en cirkel, og skal have et fast underlag og en fast forankring i terræn, jf. bilag 1, figur 18.

8.2.4. FATO skal have en størrelse på $1,5 \times D$ -værdien, sådan at det kan rumme en cirkel med en diameter på $1,5 \times D$ -værdien, dog med undtagelse af pkt. 8.2.5.

8.2.5. For helikopterflyvepladser, der etableres udelukkende med henblik på helikopterbeflyvning i performanceklasse 1, skal FATO dimensioneres enten som beskrevet i Helicopter Flight Manual (HFM) for den pågældende helikoptertype eller $1,5$ gange D -værdien, afhængig af hvilken af disse værdier er størst. For disse helikopterflyvepladser kan der etableres et område for RTOD som beskrevet i HFM'en.

8.2.6. FATO's overflade skal være plan med en maksimal hældning på $\pm 2\%$ fra kant til kant. Eventuelle lokale lunger på FATO's overflade må dog have grader op til 5% .

8.2.7. Farven på materialet, der anvendes til at etablere FATO's overflade, skal sikre kontrast til dagmarkeringen af FATO.

8.2.8. Der må ikke være genstande inden for FATO, der overstiger en højde på 5 cm over FATO's overflade. Perimeterlys må dog have en maksimal højde på 25 cm .

8.2.9. Hvis FATO anlægges ovenpå flydende pontoner eller lignende, skal FATO og TLOF være sammenfaldende og bæredygtigt, jf. pkt. 8.1.5 og pkt. 8.2.2. Den tilhørende sikkerhedszone skal ligeledes være bæredygtig. Er FATO anlagt ovenpå flydende pontoner eller lignende, skal FATO og sikkerhedszonen være sammenhængende.

8.2.10. FATO's overflade skal have en sådan beskaffenhed, at løse genstande, såsom græs, sten, sand eller jord, ikke kan suges op af rotorslipstrømmen. FATO må ikke være et vandområde eller et vådområde, medmindre Trafikstyrelsen har givet en særlig tilladelse hertil.

8.2.11. FATO skal have en sådan beskaffenhed, at det kan modstå påvirkning fra rotorslipstrømme. FATO skal endvidere være uden større ujævnheder, der kan påvirke start og landing, jf. pkt. 8.2.6. Hertil skal FATO have tilstrækkelig

bæreevne til at kunne understøtte afbrudte helikopter operationer, og være af en sådan karakter, at en helikopter, der lander på FATO, ikke kan vælte.

- 8.2.12. FATO skal være beskrevet og afbildet på en tegning i flyvepladshåndbogen.
- 8.2.13. For helikopterflyvepladser beliggende på en IMC- eller VMC-flyveplads omfattet af BL 3-1 eller BL 3-2, skal afstanden mellem kanten af flyvepladsens bane og/eller rullevej og kanten af helikopterflyvepladsens FATO ikke være mindre end angivet i nedenstående tabel 1.

Tabel 1

Afstand mellem bane- eller rullevejskant til helikopterflyvepladsens FATO-kant

Såfremt luftfartøjsmassen og/eller helikoptermassen er:	Afstand mellem bane- og/eller rullevejskant og FATO-kant
Op til 3.175 kg	60 m
3.175 kg op til 5.760 kg	120 m
5.760 kg op til 100.000 kg	180 m
Over 100.000 kg	250 m

8.3. Hindringsfrit stigeområde for helikoptere

- 8.3.1. Et hindringsfrit stigeområde for helikoptere skal placeres i forlængelse af det område, der er til rådighed for RTOD, hvis et sådant område er etableret, jf. pkt. 8.2.5.
- 8.3.2. Bredden på et hindringsfrit stigeområde må ikke være mindre end bredden på den tilknyttede sikkerhedszone. Det hindringsfrie stigeområdes overflade skal være plan med FATO's overflade, og med en maksimal opadgående gradient på 3 %, dog må lokale lunger i det hindringsfrie stigeområdes terræn have en maksimal hældning på 5 %. Et hindringsfrit stigeområde må ikke have en negativ gradient i forhold til FATO.
- 8.3.3. Der må ikke være hindringer eller objekter på et hindringsfrit stigeområde, der kan være til fare for helikopteren.

8.4. Sikkerhedszone på helikopterflyvepladser - helikopteroperationer i performanceklasse 1, 2 og 3

- 8.4.1. FATO skal være omsluttet af en sikkerhedszone, der ikke behøver at være fuldstændig bæredygtig. Sikkerhedszonen skal dog kunne bære en helikopter,

der utilsigtet lander i sikkerhedszonen, uden at helikopteren vælter eller påføres skader. Sikkerhedszonen skal endvidere have en sådan beskaffenhed, at løse genstande, såsom græs, sten, sand eller jord, ikke suges op af rotorslipstrømmen.

8.4.2. Sikkerhedszonen må ikke være et vandområde eller et vådområde.

8.4.3. Sikkerhedszonen skal omslutte FATO symmetrisk, således at bredden på sikkerhedszonen er mindst $0,25 \times D$ -værdien (Design parameter) for den største helikoptertype, der skal anvende helikopterflyvepladsen. Er sikkerhedszonen og FATO kvadratisk udformet, skal bredden på sikkerhedszonen være mindst $0,25 \times D$ -værdien, dog ikke mindre end 3 meter, sådan at hver yderside af sikkerhedszonen har en totalbredde på mindst $2 \times D$ -værdien. Har sikkerhedszonen og FATO en cirkulær form, skal diameteren på ydersiden af sikkerhedszonen være mindst $2 \times D$ -værdien, jf. bilag 1, figur 1.

8.4.4. Sikkerhedszonen skal være i umiddelbar forlængelse af FATO med en maksimal hældning på $\pm 4\%$.

8.4.5. Der må ikke forefindes hindringer i sikkerhedszonen. Genstande, hvis funktion gør det nødvendigt, at de placeres i sikkerhedszonen, må ikke være højere end 25 cm over FATOs overflade, og skal være forsynet med en brudkobling. Endvidere skal anlæg og udstyr, der er nødvendigt for en sikker afvikling af helikoptertrafikken, og som ikke kan anbringes uden for sikkerhedszonen, være af let konstruktion, afmærket og forsynet med en brudkobling.

8.5. Hindringsbegrænsende flader

8.5.1. Til sikring af beflyvningen af en helikopterflyveplads, skal der etableres hindringsbegrænsende flader, der sikrer, at der ikke forefindes hindringer over de flader, som er beskrevet nedenfor i pkt. 8.6 og pkt. 8.7. Ansøgning om en PinS procedure indsendes til Trafikstyrelsen, som i hvert enkelt tilfælde vurderer, om betingelserne for at opnå en PinS procedure er opfyldt i henhold til ICAO Doc 8168, Procedures for Air Navigation Services.

8.6. Ind- og udflyvningsflader for dag- og natbeflyvning af en VMC-helikopterflyveplads uden en PinS procedure - helikopteroperationer i performanceklasse 1, 2 og 3.

8.6.1. Ind- og udflyvningsfladens indre kant er sammenfaldende med sikkerhedszonens ydre grænse. Sikkerhedszonens ydre grænse ligger vinkelret på ind- og udflyvningsretningen. Ind- og udflyvningsfladens indre kants totalbredde skal være mindst $2 \times D$ -værdien, og er lig med bredden på FATO plus sikkerhedszonens bredde. Eksempler på indflyvningsflader for helikopterflyvepladser uden en PinS procedure er angivet i bilag 1, figur 2, 3, 4, 5 og 6.

8.6.2. Ind- og udflyvningsfladens første sektor starter ved den indre kant og har en spredning (divergens) til hver side på 15% . Ind- og udflyvningsfladens første sektor er 245 meter lang og har en stigende gradient på 8% , jf. bilag 1, figur 9.

- 8.6.3. Ind- og udflyvningsfladens anden sektor starter, hvor første sektor slutter og har en spredning til hver side på 15 %, der går ud til 10 x D-værdien. Ind- og udflyvningsfladens anden sektor er 830 meter lang og har en stigende gradient på 16 %, jf. bilag 1, figur 9. Efter ind- og udflyvningsfladens anden sektor slutter, går de to sider parallelt ud til en afstand på 1.075 meter fra den indre kant, hvor de slutter. Totallængden på ind- og udflyvningsfladens første og anden sektor er således 1.075 meter.
- 8.6.4. Ind- og udflyvningsfladens første og anden sektor kan alternativt udformes som en kurve med en bestemt radius. Kurvens radius kan enten være 575 meter eller 270 meter. Såfremt kurvens radius er 270 meter, skal ind- og udflyvningsfladens første del (ved FATO) være lige og 305 meter lang. Kurvens totallængde skal være mindst 1.075 meter, jf. bilag 1, figur 8.
- 8.6.5. Overgangsfladen starter ved sikkerhedszonens ydre grænse, og har en stigende gradient på 100 % (45°) op til en sluthøjde på 10 meter. Overgangsfladen skal kun etableres ud fra sikkerhedszonen med en bredde på 2 x D-værdien, jf. bilag 1, figur 9.
- 8.6.6. Der kan maksimalt være fire ind- og udflyvningsflader til en helikopterflyveplads, medmindre der anvendes frie ind- og udflyvningsretninger med en vinkel på mindst 210°, jf. bilag 1, figur 7.
- 8.6.7. Hvis der er to modsatrettede ind- og udflyvningsretninger, skal centerlinjerne for disse danne en vinkel i intervallet imellem 150° og 180°.
- 8.6.8. Hvis der er tre ind- og udflyvningsretninger, skal mindst to af disse danne en vinkel i intervallet mellem 150° og 180°.
- 8.6.9. Hvis der er fire ind- og udflyvningsretninger, skal disse parvist være modsatrettede og ligge på en ret centerlinje. De to centerlinjer for de fire ind- og udflyvningsretninger kan krydse hinanden med en vinkel i intervallet mellem 120° og 60°. Dog skal vinklen, hvor centerlinjerne krydser hinanden, tilstræbes at være 90°.

8.7. Ind- og udflyvningsflader for dag- og natbeflyvning af helikopterflyvepladser med en PinS procedure - helikopteroperationer i performanceklasse 1, 2 og 3.

- 8.7.1. For helikopterflyvepladser med tilknyttet PinS procedure med faciliteten "Proceed Visually", må der maksimalt være to indflyvningsretninger, som skal ligge på en ret centerlinje, jf. bilag 1, figur 10. En PinS procedure kan også have faciliteten "Proceed VFR". I dette tilfælde er indflyvningsfladerne beskrevet i pkt. 8.6 tilstrækkelige.
- 8.7.2. Overgangsfladen starter ved sikkerhedszonens ydre grænse, og har en stigende gradient på 50 % (26,56°) op til en sluthøjde på 45 meter, jf. bilag 1, figur 10.
- 8.7.3. For de strækninger af overgangsfladen, der ligger udenfor sikkerhedszonens område (dvs. 2 x D-værdien) gælder, at overgangsfladens nedre kant skal være sammenfaldende med selve indflyvningsfladens sidelinje for både første og anden sektor. Overgangsfladens øvre kant slutter i en højde på 45 meter over FATO's overflade, dvs. 403,75 meter fra den indre kant, jf. bilag 1, figur 10.

- 8.7.4. Hvor der indenfor ind- og udflyvningsfladernes projektion på terræn forefindes en vej, parkeringsareal eller en jernbane, der er åben for trafik, skal der være hindringsfrihed på 5 meter fra vejoverfladen og 7 meter fra jernbaneskinnerne og op til den hindringsbegrænsende flade.

8.8. Nødlandingsområder

- 8.8.1. Helikopterflyvepladser skal under ind- og udflyvning være forsynet med mindst et velegnet nødlandingsområde, som ligger indenfor ind- og udflyvningsfladerne.
- 8.8.2. Et vandområde eller et vådområde kan godkendes som nødlandingsområde, hvis helikopteren er udstyret med flottører eller nødflottører.
- 8.8.3. Hvis en helikopterflyveplads udelukkende beflyves af helikoptertyper, som opererer i performanceklasse 1, kan der ses bort fra kravet til nødlandingsområde.

8.9. Hindringer, der gennembryder horisontalfladen

- 8.9.1. Horisontalfladen har centrum i FATO og har en radius på 1.000 meter og er beliggende 45 meter over FATO. Alle hindringer, der gennembryder horisontalfladen skal identificeres.
- 8.9.2. Hvis Trafikstyrelsen finder, at de i pkt. 8.9.1 identificerede hindringer udgør en fare for flyvesikkerheden, kan disse kræves fjernet eller afmærket i henhold til BL 3-10.

8.10. Helikopterrullevej

- 8.10.1. Bredden på en helikopterrullevej skal være mindst 2 x bredden på det bredeste understel på den helikoptertype, som rullevejen er beregnet til.
- 8.10.2. En helikopterrullevej skal have en sådan beskaffenhed og bæreevne, at kørsel på rullevejen ikke indebærer en sikkerhedsmæssig risiko for helikopteren. Rullevejens bæreevne skal mindst svare til den statiske belastning fra den største helikopter, der skal anvende rullevejen.
- 8.10.3. En helikopterrullevejs længdehældning må ikke overstige 3 %, ligesom tværhældningen skal sikre en effektiv vandaflledning og må ikke overstige 2 %.
- 8.10.4. En helikopterrullevej skal have et planeret område uden hindringer, der har en brede på mindst 1,5 x totalbredden på den helikoptertype rullevejen skal anvendes til, jf. bilag 1, figur 11.
- 8.10.5. Der må ikke forefindes hindringer indenfor det planerede område til helikopterrullevejen, dog bortset fra genstande, hvis funktion gør deres tilstedeværelse nødvendig.
- 8.10.6. Det planerede område til en helikopterrullevej skal kunne modstå påvirkning fra rotorslipstrømmen.

8.11. Helikopter air taxi-rute

- 8.11.1. Området for en helikopter air taxi-rute skal være mindst 2 x totalbredden på den største helikoptertype, der skal anvende air taxi-ruten. Området for helikopter air taxi-ruten skal tillige være egnet til nødlanding.
- 8.11.2. Længdehældningen og tværhældningen på det planerede område til helikopter air taxi-ruten må ikke overstige de værdier, der er relevante for de helikoptertyper, der anvender air taxi-ruten. Den maksimale hældning må være 7 % for længdehældningen og 10 % for tværhældningen.
- 8.11.3. En helikopter air taxi-rute kan enten være en markeret 15 cm gul ledelinje på en i forvejen etableret rullevej eller en gul ledelinje i terræn, jf. bilag 1, figur 12. Ledelinjer på asfalterede rulleveje etableres med gul maling, og ledelinjer i terræn etableres med fliser malet med gul farve.
- 8.11.4. Hvis en helikopter air taxi-rute etableres på en i forvejen eksisterende rullevej, må det planerede område til helikopter air taxi-ruten ikke have en opadgående gradient på mere end 4%.
- 8.11.5. Der må ikke forefindes hindringer indenfor det planerede område til helikopter air taxi-ruten, dog bortset fra genstande, hvis funktion gør deres tilstedeværelse nødvendige.
- 8.11.6. Det planerede område til helikopter air taxi-ruten skal kunne modstå påvirkning fra rotorslipstrømmen.

8.12. Forpladsområde

- 8.12.1. På helikopterflyvepladser, der kan forventes anvendt af flere helikoptere samtidigt, skal der etableres et forpladsområde med tilstrækkeligt antal standpladser.
- 8.12.2. Forpladsområdets overflade skal være plant med en hældning på højst 2 % og have en bæreevne, der mindst svarer til MTOM for den tungeste helikoptertype, som skal benytte helikopterpladsen. Overfladen skal have en sådan beskaffenhed, at løse genstande som eksempelvis græs, sten, sand eller jord ikke kan udgøre en sikkerhedsmæssig risiko for helikopteren.

8.13. Helikopterstandplads

- 8.13.1. En helikopterstandplads kan være etableret i form af bemaling på en forplads, jf. bilag 1 figur 13, eller som en udvidelse på en eksisterende rullevej, jf. bilag 1 figur 14, eller som en selvstændig standplads i forbindelse med en air taxi-rute, jf. bilag 1 figur 15 og 16.
- 8.13.2. Størrelsen på en helikopterstandplads skal mindst være 1,2 x D-værdien for den største helikopter, som skal anvende standpladsen. Såfremt en helikopter skal kunne dreje på standpladsen, kan der være behov for et større areal end 1,2 x D-værdien.
- 8.13.3. En helikopterstandplads må ikke have en hældning på mere end 2 % målt fra kant til kant på standpladsen.
- 8.13.4. Helikopterstandpladsens overflade skal kunne modstå rotorslipstrømmen og være fri for ujævnheder, som kan forstyrre manøvrering med helikopteren.

Overfladen skal tillige have en friktion, der forhindrer, at en helikopter glider ud af standpladsen. Helikopterstandpladsen skal tillige have en bæreevne, der mindst svarer til MTOM.

- 8.13.5. Til helikopterstandpladser etableret med en air taxi-rute eller en ground taxi-rute, skal der være tilknyttet et sikkerhedsområde. Sikkerhedsområdet skal kunne yde ground effect samt have samme bredde som det planerede område for en ground taxi-rute eller air taxi-rute, jf. bilag 1, figur 14. Såfremt helikopteren skal kunne vende på standpladsen, skal sikkerhedsområdet have en bredde på mindst $0,4 \times D$ -værdien, jf. bilag 1, figur 16.
- 8.13.6. Helikopterstandpladser beliggende på en forplads skal have en dagmarkering, der udover de normale kørelinjer består af en 15 cm bred gul perimeterstribe eller cirkel med diameteren $1,2 \times D$ -værdien. Herudover skal der på standpladsen være to 50 cm brede gule striber med en indbyrdes afstand på $0,5 \times D$ -værdien, der markerer holdepositionen på en standplads, der er beregnet til gennemkørsel. Såfremt helikopteren skal kunne vende på standpladsen, skal der etableres en 50 cm bred gul cirkel med diameteren $0,5 \times D$ -værdien, jf. bilag 1, figur 13.
- 8.13.7. Der må ikke forekomme overlapning af flere standpladser eller af sikkerhedsområdet til standpladserne, da standpladserne skal anvendes til samtidig parkering, jf. bilag 1, figur 16.

8.14. Visuelle hjælpemidler

- 8.14.1. På en helikopterflyveplads skal der forefindes mindst én vindpose.
- 8.14.2. Vindposen skal være kegleformet. Vindposens længde, største åbning og mindste åbning skal være henholdsvis 240 cm, 60 cm og 30 cm. Vindposens største åbning skal være placeret mindst 2 meter over helikopterflyvepladsens terræn. Farven skal være rød/hvid i fem lige brede striber begyndende med en rød stribe.
- 8.14.3. Vindposen skal placeres udenfor de hindringsbegrænsende flader, og skal være synlig fra en helikopter, der er i luften, ligesom den skal være synlig overalt på helikopterflyvepladsens manøvreområde. Vindposen må ikke kunne påvirkes af luftstrømme omkring nærliggende genstande, terræn, vegetation eller bygninger.

8.15. Identifikationsmarkering

- 8.15.1. En helikopterflyveplads skal forsynes med en identifikationsmarkering, der skal placeres i centrum af FATO.
- 8.15.2. Identifikationsmarkeringen skal bestå af et hvidt eller gult "H", der mindst har en højde på 3 meter, en bredde på 1,8 meter og en linjebredde på 0,4 meter. Helikopterflyvepladser, der er tilknyttet et hospital, skal dog have et rødt "H" med ovennævnte dimensioner, som er placeret i et hvidt kors, jf. bilag 1, figur 19. Tværlinjen i "H'et" skal placeres vinkelret i forhold til den foretrukne indflyvningsretning, jf. bilag 1, figur 9.
- 8.15.3. På helikopterflyvepladser med fast belægning skal identifikationsmarkeringen etableres med maling på FATO. På

helikopterflyvepladser uden fast belægning skal identifikationsmarkeringen etableres med hvide fliser på FATO. Identifikationsmarkeringens farve skal stå i kontrast til helikopterflyvepladsens overflade.

- 8.15.4. Hvis TLOF har begrænset bæreevne, skal MTOM angives med to cifre efterfulgt af et "t", der angiver belastningen i tons, jf. bilag 1, figur 18, 19 og figur 24.

8.16. Afmærkning af FATO, hvor FATO og TLOF ikke er sammenfaldende

- 8.16.1. FATO's ydre grænse skal afmærkes med maling eller med keglestubbe, såfremt afgrænsningen af FATO's område ikke er helt tydelig. Helikopterflyvepladser uden fast belægning skal afmærkes med hvide fliser.
- 8.16.2. En afmærkning af FATO med maling skal udformes som rektangulære 3 meter lange og 1 meter brede hvide striber, jf. bilag 1, figur 18. Afmærkningens farve skal stå i kontrast til helikopterflyvepladsens overflade.
- 8.16.3. Hvis der anvendes keglestubbe til afmærkning af FATO, skal disse placeres med en indbyrdes afstand, der ikke overstiger 10 meter. Keglestubbene skal være af let konstruktion med en højde på maksimalt 0,25 meter. Farven skal være orange eller rød/hvid i fem lige brede striber, begyndende med en rød stribe.

8.17. Afmærkning af TLOF, hvor TLOF og FATO ikke er sammenfaldende

- 8.17.1. TLOF's ydre grænse skal afmærkes med en 0,3 meter bred hvid stribe. Helikopterflyvepladser uden fast belægning skal afmærkes med hvide fliser. Afmærkningens farve skal stå i kontrast til helikopterflyvepladsens overflade.

8.18. Afmærkning af FATO og TLOF, hvor FATO og TLOF er sammenfaldende

- 8.18.1. Hvor FATO og TLOF er sammenfaldende, skal kun TLOF afmærkes med en 0,3 meter bred hvid stribe. Den sammenfaldende kant på FATO og TLOF skal dog afmærkes med keglestubbe, såfremt denne grænse ikke er helt tydelig, jf. bilag 1, figur 21. Afmærkningen af FATO/TLOF skal stå i kontrast til helikopterflyvepladsens overflade.

8.19. Afmærkning af helikopterrulleveje

- 8.19.1. En helikopterrullevej skal afmærkes med en centerlinje og ventepositionsmarkeringer, som beskrevet i BL 3-1.

8.20. Generelt om lysanlæg

- 8.20.1. En helikopterflyveplads, der skal benyttes til VFR-nat flyvninger, skal være udstyret med et lysanlæg.
- 8.20.2. En helikopterflyveplads med en PinS procedure, skal være udstyret med et lysanlæg, jf. pkt. 8.20.3 - 8.20.12, og pkt. 8.21 - 8.25.
- 8.20.3. Belysning på en helikopterflyveplads skal indrettes således, at belysningen eller refleksioner herfra ikke generer trafikken til og fra helikopterflyvepladsen.

- 8.20.4. Hvis FATO og TLOF er sammenfaldende, skal hævede lysarmaturer (perimeterlys) placeres på yderkanten af FATO/TLOF, og være lavet af et let materiale og forsynet med brudkobling. Lysarmaturerne må ikke have en højde på over 25 cm over helikopterflyvepladsens overflade, og skal have farven gul eller orange.
- 8.20.5. Nedsænkede lysarmaturer skal have tilstrækkelig styrke til ikke at blive beskadiget af belastningen fra de tungeste helikoptertyper, der anvender helikopterflyvepladsen.
- 8.20.6. Belysningen på FATO og TLOF skal være et 2-kreds system, hvor der er to uafhængige forsyningskredse, som dog er forbundet således, at et eventuelt strømudfald på den ene forsyningskreds ikke ændrer ved det samlede synsindtryk af belysningen på FATO og TLOF.
- 8.20.7. Lyssystemer, der udsender lys med en intensitet på mere end 100 candela (cd), skal være forsynet med et reguleringssystem, hvis laveste indstillingsmulighed giver en lysintensitet på ca. 25 cd.
- 8.20.8. Helikopterflyvepladser etableret på eller tæt ved et hospital eller med en tilknyttet PinS procedure skal have en nødstrømsforsyning.
- 8.20.9. Helikopterflyvepladser med et lysanlæg skal være forsynet med en belyst vindpose.
- 8.20.10. Helikopterflyvepladser med et lysanlæg skal være forsynet med et lysfyr (beacon), der er placeret således, at det ikke blænder indflyvende helikopterpiloter. Lysfyret må ikke være placeret i et niveau, der ligger under FATO's overflade.
- 8.20.11. Lysfyret skal hjælpe helikopterpiloter med at navigere til helikopterflyvepladsen. Lysfyret skal derfor være placeret i nærheden af helikopterflyvepladsen, og være synligt på lang afstand fra så mange retninger som muligt.
- 8.20.12. Lysfyret skal udsende gentagne serier af korte hvide blink, som angivet i bilag 1, figur 17. Lysfyret skal være rundstrålende og have en intensitet og lysfordeling som angivet i nedenstående tabel 2.

Tabel 2

Intensitet for lysfyr

Elevation	Candela
10°	250
7°	750
4°	1.700

2,5°	2.500
1,5°	2.500
0°	1.700

8.21. Lysafmærkning af FATO, hvor FATO og TLOF ikke er sammenfaldende

8.21.1. FATO skal forsynes med kantlys (perimeterlys).

8.21.2. Kantlysene på FATO skal være placeret med en indbyrdes afstand, der ikke må overstige 5 meter. Der skal være mindst fire lys pr. side, inklusiv et i hvert hjørne for kvadratiske helikopterflyvepladser, jf. bilag 1, figur 20.

8.21.3. Cirkulære helikopterflyvepladser skal være forsynet med mindst 14 lys, der placeres med samme indbyrdes afstand, som dog ikke må overstige 5 meter.

8.21.4. Kantlysene skal være placeret udenfor dagmarkeringsstriberne, og med en afstand fra FATO's yderkant, der ikke overstiger 0,3 meter fra midten af lampen.

8.21.5. Kantlysene skal være rundstrålende og udsende et konstant hvidt lys med en lysintensitet og lysfordeling som angivet i nedenstående tabel 3.

Tabel 3

Intensitet ved lysafmærkning af FATO (hvidt lys)

Elevation	Candela
30°	10
25°	50
20°	100
10°	100
3°	100
0°	10

8.22. Lysafmærkning af TLOF, hvor FATO og TLOF ikke er sammenfaldende

8.22.1. TLOF skal forsynes med kantlys (perimeterlys)

- 8.22.2. Kantlysene på TLOF skal være placeret med en indbyrdes afstand, der ikke må overstige 5 meter. Der skal være mindst fire lys pr. side, inklusiv et i hvert hjørne for kvadratiske helikopterflyvepladser, jf. bilag 1, figur 20.
- 8.22.3. Cirkulære helikopterflyvepladser skal være forsynet med mindst 14 lys, der placeres med samme indbyrdes afstand, som dog ikke må overstige 5 meter.
- 8.22.4. Kantlysene skal være placeret udenfor dagmarkeringsstriberne, og med en afstand fra TLOF's yderkant, der ikke overstiger 0,1 meter fra midten af lampen.
- 8.22.5. Kantlysene skal være nedfældede og være maksimalt 5 cm over TLOF's overflade, samt være rundstrålende og udsende et konstant grønt lys med en lysintensitet og lysfordeling som angivet i nedenstående tabel 4.

Tabel 4

Intensitet ved lysafmærkning af TLOF (grønt lys)

Elevation	Candela
$20^{\circ} < \text{Elev.} \leq 90^{\circ}$	3
$13^{\circ} < \text{Elev.} \leq 20^{\circ}$	8
$10^{\circ} < \text{Elev.} \leq 13^{\circ}$	15
$5^{\circ} < \text{Elev.} \leq 10^{\circ}$	30
$2^{\circ} < \text{Elev.} \leq 5^{\circ}$	15

8.23. Lysafmærkning af FATO og TLOF, hvor FATO og TLOF er sammenfaldende

- 8.23.1. Er FATO og TLOF sammenfaldende, skal kun TLOF afmærkes med grønne kantlys (perimeterlys), og FATO skal ikke afmærkes, jf. bilag 1, figur 21. De grønne kantlys skal være placeret som angivet i pkt. 8.22.2 - 8.22.4, være rundstrålende og udsende et konstant grønt lys med en lysintensitet og lysfordeling som angivet i tabel 4.
- 8.23.2. Er FATO og TLOF sammenfaldende, kan de grønne kantlys (perimeterlys) i stedet for at være nedfældet i FATO's overflade, have en maksimal højde på 25 cm over helikopterflyvepladsens overflade.

8.24. Overfladebelysning

- 8.24.1. Der skal etableres overfladebelysning, hvor det er nødvendigt at tydeliggøre sætningspunktet og identifikationsmarkeringen eller at fremhæve overfladedetaljer.

- 8.24.2. Der skal etableres overfladebelysning i områder med dårlig belysning, stor lysforurening eller på helikopterflyvepladser, hvortil der er tilknyttet en rulleveje eller en helikopter air taxi-rute.
- 8.24.3. Overfladebelysningen skal sikre, at markeringen kan identificeres og skal bestå af ikke farvet lys eller lys med en farve, der ikke skaber konflikt eller er mindre synlig end den benyttede bemaling på helikopterflyvepladsen.

8.25. Landingsretningsindikator

- 8.25.1. Der skal etableres landingsretningsindikator markering på en helikopterflyveplads.
- 8.25.2. På en helikopterflyveplads, der beflyves i mørke eller som har en tilknyttet PinS procedure, skal der etableres landingsretningsindikatorlys.
- 8.25.3. Landingsretningsindikator markeringen skal placeres i en lige linje i ind- og udflyvningsretningerne til FATO. Markeringen skal placeres ovenpå en plan overflade i umiddelbar nærhed af FATO, jf. bilag 1, figur 22.
- 8.25.4. Landingsretningsindikator markeringen skal bestå af en eller flere pilemarkeringer på FATO eller TLOF og/eller sikkerhedszonen, jf. bilag 1, figur 22. Markeringen skal være 50 cm bred og mindst 3 meter lang, og følge de angivne dimensioner i bilag 1, figur 22.
- 8.25.5. Landingsretningsindikator markeringen skal have farven hvid eller gul og skal stå i kontrast til den overflade, som markeringen anlægges på.
- 8.25.6. Hvis markeringen kombineres med et landingsretningsindikator lyssystem, skal det etableres som vist i bilag 1, figur 22, hvor lysene er placeret inde i pilemarkeringerne.
- 8.25.7. Landingsretningsindikatorlys skal bestå af mindst tre lys placeret i ind- og udflyvningsretningsens centerlinje. Det inderste lys placeres i en afstand på 5 meter fra kanten af FATO belysningen mod centrum. De øvrige lys placeres på en lige linje med en indbyrdes afstand på 1,5 – 3 meter, og med en samlet længde på mindst 6 meter. Lysene skal udsende konstant hvidt eller gult lys og have en lysintensitet, der opfylder kravene i tabellen i bilag 1, figur 23, illustration 6. Lysene skal være synlige i alle retninger (dvs. 360°).
- 8.25.8. Landingsretningsindikatorlysene skal kunne tændes og slukkes sammen med lysene på FATO og TLOF.

8.26. Lysafmærkning af en helikopterrullevej

- 8.26.1. Der skal etableres kantlys på en helikopterrullevej, som skal anvendes i mørke.
- 8.26.2. Kantlysene skal placeres højst 3 meter fra rullevejskanten.
- 8.26.3. Kantlysene skal placeres i to rækker parallelt med rullevejscenterlinjen og parvist i en linje, der ligger vinkelret på centerlinjen. Dette gælder dog ikke for lys placeret i en kurvet rullevej.

- 8.26.4. Kantlysene på hver side af centerlinjen skal placeres med en indbyrdes afstand på højst 60 meter. På en rullevej, der er kurveformet, skal den indbyrdes afstand mellem lysene være mindre end 60 meter, således at rullevejens kanter tydeligt er markeret.
- 8.26.5. Kantlysene skal være rundstrålende og udsende et konstant blåt lys, som lyser fra den vandrette overflade og op til 30° over plan.

8.27. Indhegning og skiltning

- 8.27.1. Der skal etableres skiltning langs helikopterflyvepladsens ydre grænse, som forbyder uvedkommende adgang i forbindelse med helikopteroperationer.
- 8.27.2. Trafikstyrelsen kan stille krav om, at en helikopterflyveplads skal være indhegnet.
- 8.27.3. Hvis helikopterflyvepladsen er indhegnet, skal indhegningen anbringes således, at den respekterer de hindringsbegrænsende flader.
- 8.27.4. Der skal etableres skiltning, som viser, hvor brandsluknings- og redningsudstyr findes. Denne skiltning skal være i overensstemmelse med Dansk Standard, ISO 7010:2012.

8.28. Brandslukningsudstyr på helikopterflyvepladser i terræn

- 8.28.1. På en helikopterflyveplads i terræn skal der forefindes udstyr til brandslukning, som er let tilgængeligt.
- 8.28.2. Brandslukningsudstyret skal etableres i henhold til de kategorier, der fremgår af tabel 5.
- 8.28.3. Såfremt der er uoverensstemmelse mellem fuselage længde og fuselage bredde, skal den mest restriktive (højeste) kategori anvendes.

Tabel 5

Brandslukningsmidler på helikopterflyvepladser i terræn

Kategori	Maks. fuselage længde (L)	Maks. fuselage bredde
H0	$L < 8$ meter	1,5 meter
H1	$8 \text{ meter} \leq L < 12$ meter	2 meter
H2	$12 \text{ meter} \leq L < 16$ meter	2,5 meter
H3	$16 \text{ meter} \leq L < 20$ meter	3 meter

- 8.28.4. For helikopterflyvepladser i terræn, hvor der foregår helikopterflyvning i begrænset omfang, dvs. færre end 700 operationer inden for tre på hinanden følgende måneder, skal der etableres brandslukningsmidler som pulver og

gasarter, dog for kategori H3 også syntetisk skum. Slukningsmidlerne skal etableres i henhold til nedenstående tabel 6.

- 8.28.5. For helikopterflyvepladser i terræn, hvor der foregår helikopterflyvning i større omfang, dvs. flere end 700 operationer inden for tre på hinanden følgende måneder, skal der etableres brandslukningsudstyr som syntetisk skum, pulver og gasarter. Slukningsmidlerne skal etableres i henhold til nedenstående tabel 7.
- 8.28.6. Skumkvaliteten skal være i performanceklasse B, jf. pkt. 6.2.3, i ICAO Annex 14, Volume II.
- 8.28.7. I tilfælde af frostvejr kan de angivne vandmængder erstattes af brand- og redningsindsats fra det lokale brandberedskab. Såfremt denne løsning vælges, skal der forefindes 100 kg pulver på helikopterflyvepladsen.

Tabel 6

Brandslukningsmidler for helikopterflyvepladser i terræn med begrænset trafik

	Syntetisk skum		Kompletterende slukningsmiddel	
Kategori	Vandmængde liter	Tømningshastighed liter/min	Pulvermængde Kg	Gasarter Kg
H0	0		23	9
H1	0		23	9
H2	0		45	18
H3	1600	800	90	36

Tabel 7

Slukningsmidler for helikopterflyvepladser i terræn med helikopterflyvning i større omfang

	Syntetisk skum		Kompletterende slukningsmiddel	
Kategori	Vandmængde liter	Tømningshastighed liter/min	Pulvermængde Kg	Gasarter Kg
H0	500	250	23	9

H1	800	400	23	9
H2	1.200	600	45	18
H3	1.600	800	90	36

8.29. På en helikopterflyveplads i terræn skal der forefindes følgende redningsudstyr, som er let tilgængeligt:

- a. luftfartøjsøkse
- b. økse
- c. kniv til frigørelse af fastspændte passagerer
- d. koben
- e. boltsaks
- f. bidetang
- g. nedstryger med reserveklinger
- h. hammer
- i. mejsel
- j. pladesaks
- k. brandimprægnerede arbejdshandsker
- l. førstehjælpskasse
- m. Orienterings-og Crash-kort for de aktuelle helikoptertyper

8.29.1. Førstehjælpskasserne skal indeholde de fornødne hjælpemidler til førstehjælp i tilfælde af en ulykke, og skal løbende opdateres.

8.30. Vejning

8.30.1. Der skal være mulighed for vejning af passagerer og gods på en helikopterflyveplads.

8.30.2. For en helikopterflyveplads tilknyttet et hospital, der alene anvendes til regionernes akutlægehelikopterordning, kan kravet om vejning fraviges.

8.31. Alarmering

8.31.1. I tilfælde af ulykke på eller i nærheden af en helikopterflyveplads skal det være muligt at slå alarm via en funktionel telefon.

8.31.2. Hvis der ikke er findes en funktionel telefon, skal operatøren sikre, at der forefindes alternative metoder til at slå alarm, samt at der forefindes nødvendig skiltning, der oplyser herom.

8.32. Fortøjningsgrej

- 8.32.1. Der skal være stopklodser og fortøjningsgrej til rådighed for helikopterbesætningen.
- 8.32.2. For en helikopterflyveplads tilknyttet et hospital, der alene anvendes til regionernes akutlægehelikopterordning, kan kravet om fortøjningsgrad fraviges. Kravet kan dog ikke fraviges for hævede helikopterflyvepladser tilknyttet et hospital.

8.33. Kommunikationsanlæg

- 8.33.1. På helikopterflyvepladser tilknyttet et hospital, skal der etableres kommunikationsforbindelse mellem helikopter og helikopterflyvepladsen, når der foregår beflyvning.
- 8.33.2. På helikopterflyvepladser hvor der er etableret et VHF-kommunikationsanlæg, skal dette opfylde betingelserne i BL 7-22, , eller ATM/ANS-forordningen.

8.34. Signal for lukning

- 8.34.1. Der skal forefindes et signalflag på helikopterflyvepladsen, som skal anvendes ved lukning af helikopterflyvepladsen. Flaget skal i dette tilfælde placeres over helikopterflyvepladsens "H". Signalflaget skal være kvadratisk udformet og være mindst 3 meter x 3 meter med en rød baggrund, som viser to gule 0,5 meter brede diagonalstriber.

8.35. Særlige krav til hævede helikopterflyvepladser

- 8.35.1. En helikopterflyveplads, der er etableret ovenpå en jordvold/jordopfyld, skal efterleve kravene til helikopterflyvepladser i terræn.
- 8.35.2. Hvis en helikopterflyveplads i terræn anlægges med en stejl kant i forhold til det omkringliggende terræn, kan Trafikstyrelsen efter en konkret vurdering beslutte, at helikopterflyvepladsen er en hævet helikopterflyveplads.
- 8.35.3. På en hævet helikopterflyveplads skal TLOF være sammenfaldende med FATO, og opfylde kravene til dimensionerne for FATO, jf. pkt. 8.2.4.
- 8.35.4. På en hævet helikopterflyveplads skal der ved dimensioneringen af FATO tages hensyn til den øgede belastning, der kan forekomme i forbindelse med vindpåvirkning, personers ophold, snebelastning, fragt, brændstofudstyr, redningsudstyr samt helikopterens stødpåvirkning ved landing.
- 8.35.5. På en hævet helikopterflyveplads skal FATO have en bæreevne, der mindst svarer til MTOM for den tungeste helikoptertype, som kan benytte helikopterflyvepladsen.
- 8.35.6. På en hævet helikopterflyveplads skal FATO være vandtæt og forsynet med et afløb og en rende i hele helikopterflyvepladsens omkreds til opsamling af eventuelt spildt brændstof. Afløbet skal kunne bære brændende brændstof.

- 8.35.7. En hævet helikopterflyveplads skal ikke være udstyret med en sikkerhedszone, medmindre Trafikstyrelsen vurderer, at der er behov for at etablere en sikkerhedszone grundet helikopterflyvepladsens placering.
- 8.35.8. Ind- og udflyvningsfladen og overgangsfladen på en hævet helikopterflyveplads udformes som på en helikopterflyveplads i terræn, jf. pkt. 8.6 og 8.7. Ind- og udflyvningsfladen og overgangsfladen udformes, som var der en virtuel sikkerhedszone, og ind- og udflyvningsfladens og overgangsfladens indre kant starter således ved den virtuelle sikkerhedszones ydre grænse, jf. pkt. 8.6.1 og pkt. 8.6.5.
- 8.35.9. Ansøgning om tilladelse til etablering af en hævet helikopterflyveplads, skal ud over det i pkt. 5.2 nævnte materiale, vedlægges en risikovurdering af, hvorvidt der er behov for en sikkerhedszone til helikopterflyvepladsen.
- 8.35.10. Såfremt Trafikstyrelsen vurderer, at der er behov for at etablere en sikkerhedszone, skal denne opfylde kravene i pkt. 8.4, ligesom sikkerhedszonen skal være vandtæt og forsynet med et afløb, jf. pkt. 8.35.6.
- 8.35.11. Da TLOF og FATO er sammenfaldende på en hævet helikopterflyveplads, skal dagafmærkningen og lysafmærkningen udformes efter bestemmelserne for afmærkning af TLOF alene, jf. pkt. 8.18 og pkt. 8.23, og jf. bilag 1, figur 21 i 12. Såfremt helikopterflyvepladsen er cirkulær, skal samme princip følges.
- 8.35.12. På en hævet helikopterflyveplads skal der foruden dagmarkeringen være tilføjet et sigtemærke i form af en gul cirkel med en indre diameter, der er $0,5 \times D$ -værdien. Cirkelens stregbredde skal være 1 meter.
- 8.35.13. En hævet helikopterflyveplads skal være forsynet med et lyssystem, der består af grønne kantlys (perimeterlys) med en lysintensitet og lysfordeling som angivet i tabel 4 i pkt. 8.22. Kantlysene skal afskærmes således, at de ikke udsender lys fra en vinkel under 0° .
- 8.35.14. Kantlysene skal være placeret med en indbyrdes afstand, der ikke må overstige 3 meter. Der skal være mindst fire lysarmaturer pr. side, inklusiv et kantlys i hvert hjørne på kvadratiske helikopterflyvepladser.
- 8.35.15. På en hævet cirkulær helikopterflyveplads skal der være mindst 16 lysarmaturer, som er anbragt med en indbyrdes afstand, der ikke må overstige 3 meter.
- 8.35.16. Kantlysene skal være placeret udenfor TLOF's dagmarkeringsstribе med en afstand på højst 0,1 meter fra dagmarkeringens yderkant.
- 8.35.17. På en hævet helikopterflyveplads skal der være etableret overfladebelysning med en spektral sammensætning, der sikrer, at markeringer kan identificeres korrekt.
- 8.35.18. En hævet helikopterflyveplads skal være forsynet med et 1,5 meter bredt sikkerhedsnet på alle sider af helikopterflyvepladsen til opfangning af personer, bortset fra strækninger, hvor helikopterflyvepladsens FATO er på niveau med et større omkringliggende areal. For hævede helikopterflyvepladser med behov for en sikkerhedszone skal sikkerhedsnettet være placeret på sikkerhedszonens yderkant.

- 8.35.19. Sikkerhedsnettet skal have en positiv hældning udefter og opefter på 10°, og skal være monteret sådan, at det beskytter personer på FATO. Sikkerhedsnettets inderste kant skal være fastgjort lidt under FATO's overflade, og nettets yderste kant må ikke overstige FATO's overflade.
- 8.35.20. Sikkerhedsnettet skal kunne optage faldenergien fra en masse på 100 kg, der falder 1 meter.
- 8.35.21. På en hævet helikopterflyveplads skal der etableres brandslukningsmidler og mængder i henhold til nedenstående tabel 8.
- 8.35.22. Skumkvaliteten skal være i performanceklasse B, jf. pkt. 6.2.3 i ICAO Annex 14, Volume II.

Tabel 8

Slukningsmidler for hævede helikopterflyvepladser

Kategori	Syntetisk skum	Tømningshastighed liter/min	Kompletterende slukningsmiddel	
	Vandmængde liter		Pulvermængde Kg	Gasarter Kg
H0	1.250	250	23	9
H1	2.000	400	45	18
H2	3.000	600	45	18
H3	4.000	800	90	36

- 8.35.23. På en hævet helikopterflyveplads skal der forefindes et slangearrangement med et skumstrålerør, som har en kapacitet på mindst 250 liter/min. Endvidere skal der på en hævet helikopterflyveplads forefindes mindst tre skumkanoner. Hver enkelt skumkanon skal kunne levere den vandmængde, som er angivet i tabel 8. Skumkanonerne skal monteres med en indbyrdes vinkel på ikke over 140°. Dog kan et brandslukningssystem, der er integreret i helidækket erstatte de tre skumkanoner.
- 8.35.24. På en hævet helikopterflyveplads skal skumslukningsanlægget kunne gøres aktivt og yde en indsats inden for 15 sekunder.
- 8.35.25. På en hævet helikopterflyveplads skal der forefindes beskyttelsesdragter for brand, inklusiv handsker, støvler og hjelme med visir til mindst to personer. Når udstyret ikke anvendes, skal det opbevares tæt ved helikopterflyvepladsen i et skab eller en kasse mærket "Branddragter".

- 8.35.26. På en hævet helikopterflyveplads skal der i forbindelse med helikopteroperationer være etableret en brandslukningstjeneste, der består af mindst to personer, der er uddannet til at anvende brandslukningsudstyret. Brandslukningstjenesten skal udøves i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag 15.
- 8.35.27. På en hævet helikopterflyveplads skal der etableres et VHF-radioanlæg i henhold til BL 7-22,. Den eller de personer, der benytter VHF-radioanlægget, skal opfylde betingelserne i pkt. 9.3.
- 8.35.28. På en hævet helikopterflyveplads skal der forefindes en vindmåler, som viser vindretning og styrke, og som opfylder betingelserne i BL 7-18, eller ATM/ANS-forordningen. Vindmåleren skal placeres således, at den påvirkes mindst muligt af bygninger og konstruktioner m.v. Aflæsningen af målingerne skal ske et sted, hvorfra de kan videregives til helikopterpiloterne.
- 8.35.29. På en hævet helikopterflyveplads skal der være mindst to bekvemme og tydeligt afmærkede adgangsveje, der er anbragt så fjernt fra hinanden som praktisk muligt. Adgangsvejene skal have en fri passage på mindst 60 cm.
- 8.35.30. På en hævet helikopterflyveplads skal der være følgende udstyr til rådighed:
- a. Redningsudstyr, jf. pkt. 8.29.
 - b. Udstyr til vejning af passagerer og gods, medmindre der er tale om en helikopterflyveplads, der alene anvendes til regionernes akutlægehelikopterordning.
 - c. Et alarmeringsanlæg, jf. pkt. 8.31.
 - d. Fortøjningsgrej, jf. pkt. 8.32.

8.36. Tankningsanlæg

- 8.36.1. For helikopterflyvepladser, hvor der er etableret et tankningsanlæg, skal bestemmelserne i BL 3-6 være opfyldt.

9. Helikopterflyvepladstjenester, flyvepladsledelse og NOTAM

- 9.1. Der skal etableres en flyvepladsledelse og udpeges en flyvepladschef i henhold til BL 3-18.
- 9.2. Helikopterflyvepladsen skal være bemanded, når den anvendes til erhvervsmæssig lufttransport eller rundflyvning, medmindre andet er godkendt af Trafikstyrelsen. På helikopterflyvepladser tilknyttet et hospital skal der altid være bemanning ved beflyvning. Tjenesten skal udøves i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag 15.
- 9.3. For helikopterflyvepladser, hvor der er etableret et VHF-kommunikationsanlæg, skal flyvepladschefen eller dennes stedfortræder være indehaver af et gyldigt N-JOR certifikat, jf. BL 6-08.

- 9.4.** Flyvepladsledelsen skal udsende NOTAM vedrørende forhold, hvor anlæg, udstyr eller tjenesten midlertidigt afviger fra det niveau, der ligger til grund for helikopterflyvepladsens godkendelse. Ved lukning af helikopterflyvepladsen skal flyvepladsledelsen placere signalflaget over helikopterpladsens "H", jf. pkt. 8.34.1.
- 9.5.** Flyvepladsledelsen skal løbende overvåge de hindringsbegrænsende flader og horisontalfladen, jf. pkt. 8.9. Såfremt en hindring gennembrøder de hindringsbegrænsende flader skal flyvepladsledelsen udsende NOTAM herom og kontakte Trafikstyrelsen, som tager stilling til om hindringen skal fjernes eller afmærkes, jf. pkt. 8.9.2.
- 9.6.** Trafikstyrelsen kan i særlige tilfælde beslutte, at der skal etableres lufttrafiktjeneste og/eller vejrobservationstjeneste på en helikopterflyveplads.
- 9.7.** Der skal udarbejdes et flyvepladsreglement for helikopterflyvepladsen. Kravet om et flyvepladsreglement kan dog fraviges for private helikopterflyvepladser, der anvendes til erhvervsmæssig luftfart, og som opnår en teknisk godkendelse efter bestemmelserne i denne BL.
- 9.8.** Inden helikopterflyvepladsen tages i brug, skal ind- og udflyvningsretningerne publiceres i AIP Danmark (Aeronautical Information Publication).

10. Farver

De farver, der er omtalt i denne BL, skal opfylde de CIE-normer, der er beskrevet i Appendix 1 i ICAO Annex 14, Volume II,.

11. Dispensation

Trafikstyrelsen kan i særlige tilfælde dispensere fra bestemmelserne i denne BL, når det skønnes foreneligt med de hensyn, der ligger til grund for de pågældende bestemmelser, herunder internationale regler på området.

12. Klageadgang

Afgørelser truffet af Trafikstyrelsen efter denne BL kan ikke indbringes for transportministeren eller anden administrativ myndighed, jf. bekendtgørelse om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter.

13. Straffebestemmelser

- 13.1.** Overtrædelse af bestemmelserne i pkt. 5.1, pkt. 6.1, pkt. 6.7, pkt. 6.8, pkt. 7.1, afsnit 8 og afsnit 9 straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, jf. lov om luftfart § 149, stk. 10.

- 13.2.** Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel, jf. lov om luftfart § 149, stk. 14.

14. Ikrafttræden og overgangsbestemmelser

- 14.1.** Denne BL træder i kraft den 1. juli 2025.
- 14.2.** BL 3-8, Bestemmelser om etablering, drift og tekniske krav til helikopterflyvepladser, 3. udgave af 13. maj 2020 ophæves.
- 14.3.** For helikopterflyvepladser, der er teknisk godkendt og etableret, før 1. juli 2020, gælder reglerne i BL 3-8, 2. udgave af den 12. december 2008, medmindre der foretages ændringer af den eksisterende helikopterflyveplads, hvorefter den enkelte ændring skal følge krav i denne BL.
- 14.4.** For findings udstedt før 1. juli 2020, gælder reglerne i BL 3-8, 2. udgave af den 12. december 2008, medmindre der foretages ændringer af den eksisterende helikopterflyveplads, hvorefter den enkelte ændring skal følge krav i denne BL.

Trafikstyrelsen, den XX. maj 2025

Nanna Møller

Henrik Ellermann /

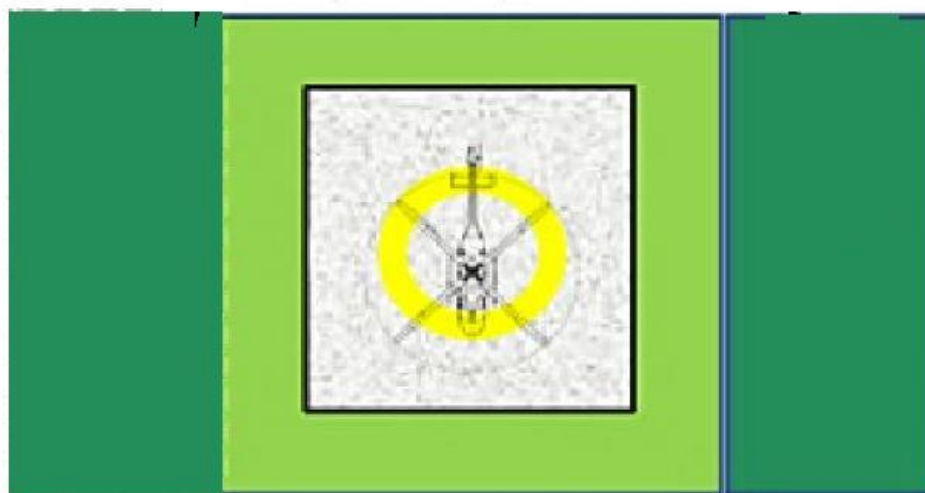
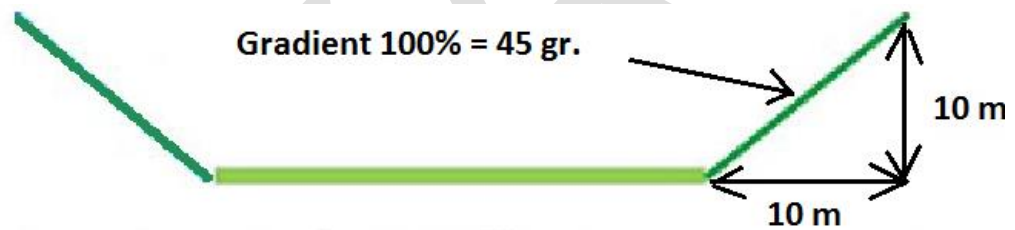
Bilag 1

Sikkerhedszone bredde = $0.25 \times \text{design D-værdien}$ eller mindst 3 m



FATO og tilhørende sikkerhedszone

Fig 1



VMC Overgangsflader gradient 100 % , højde og bredde 10 m

Fig 2

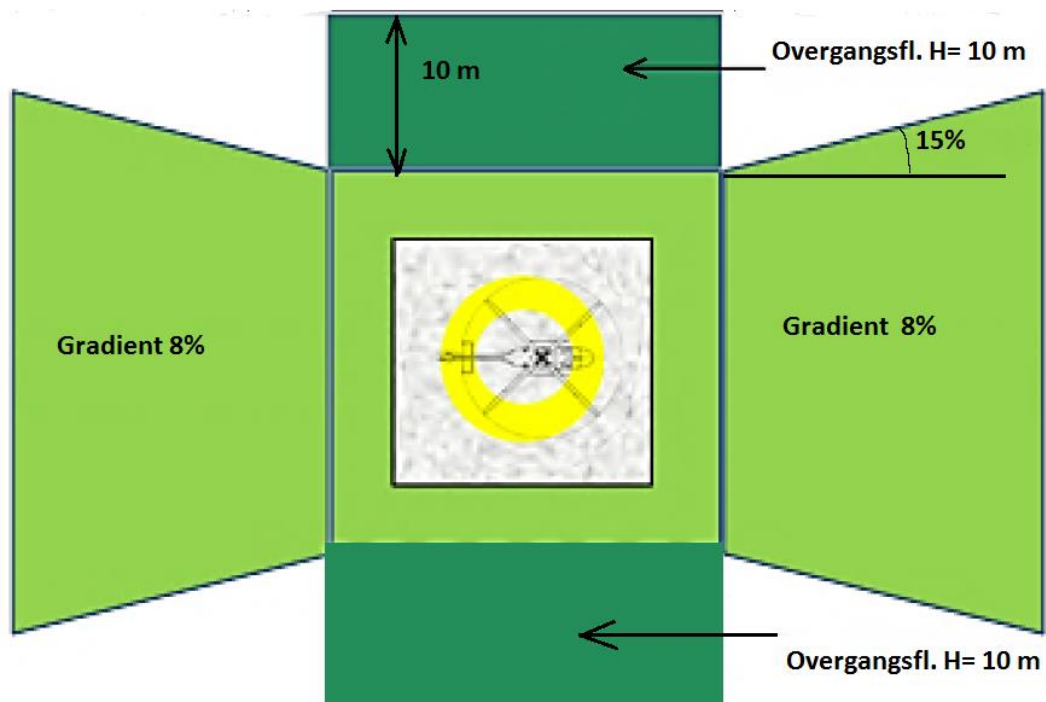


Fig 3

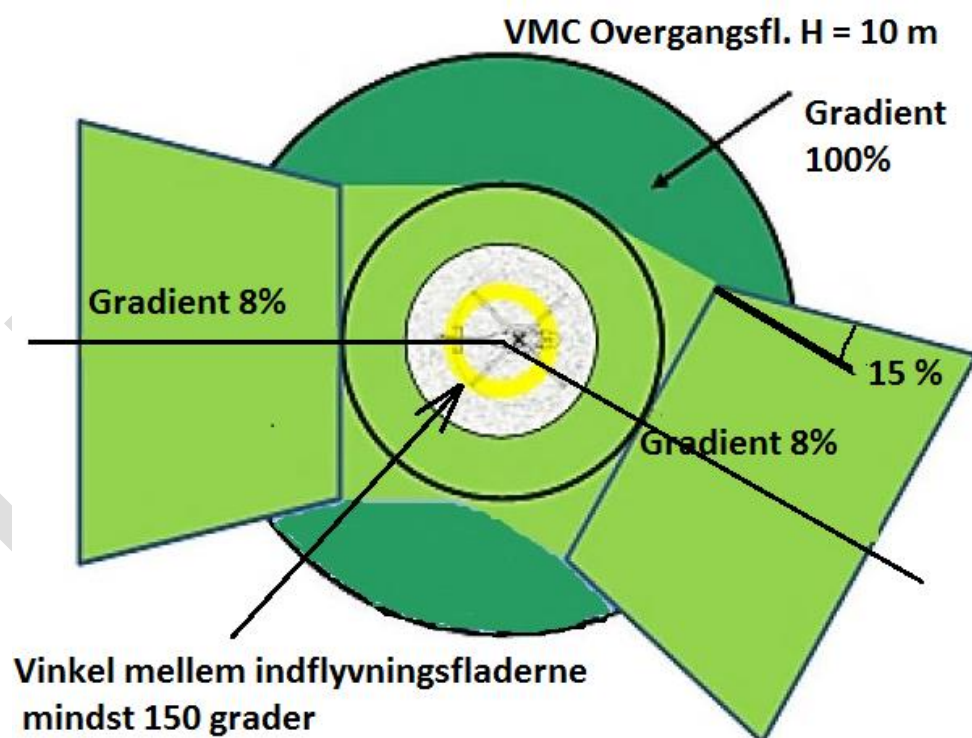


Fig 4

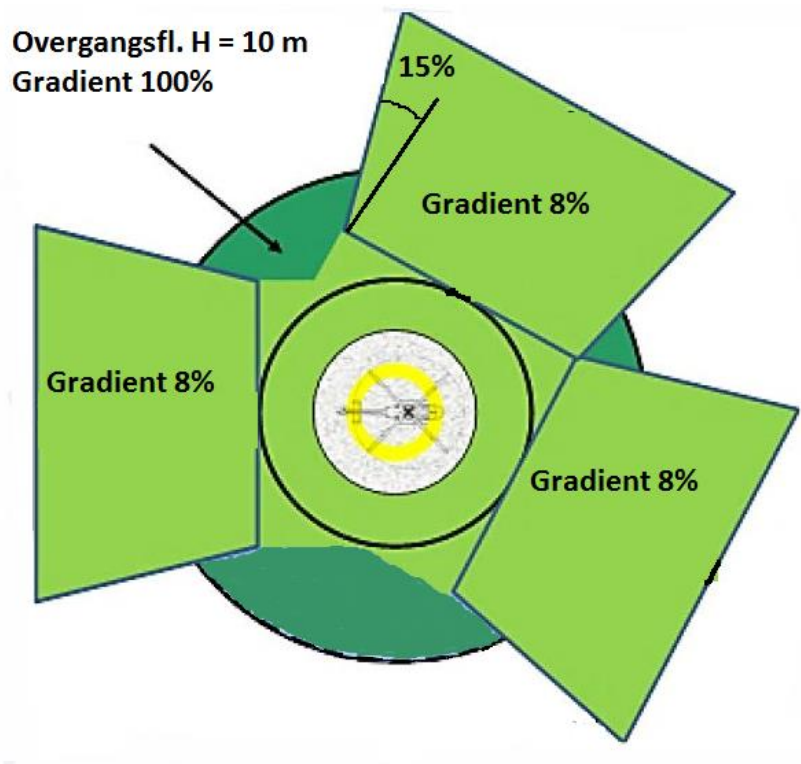


Fig 5

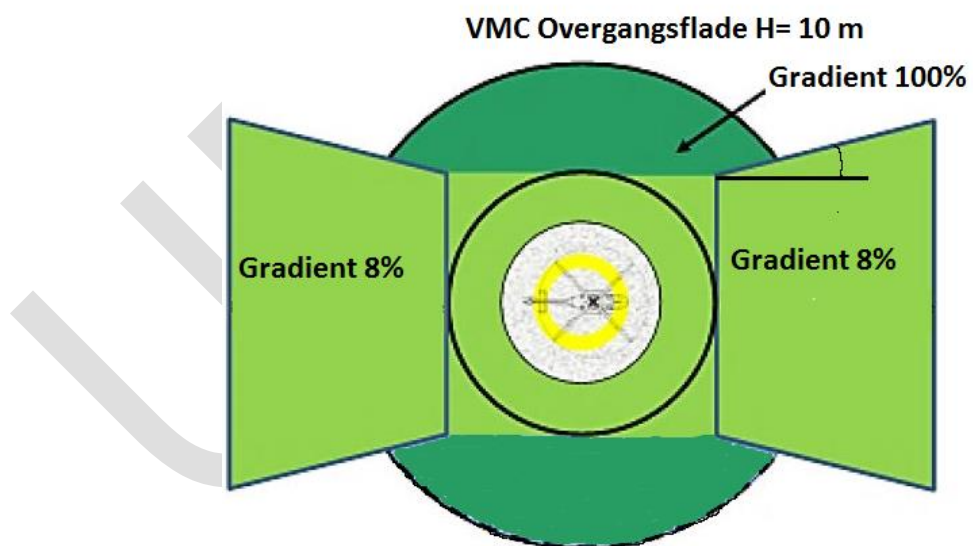
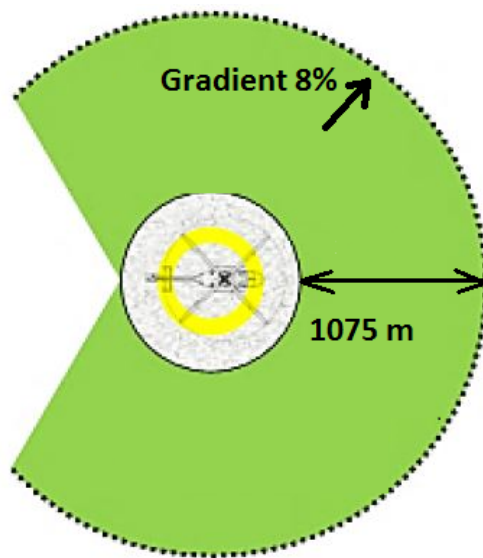


Fig 6



Konisk flade med hældningen 8 % opad og udad til en afstand af 1075 m regnet fra sikkerhedszonens ydre begrænsning.

Fri indflyvningssektor med en vinkel på mindst 210 grader

Fig 7

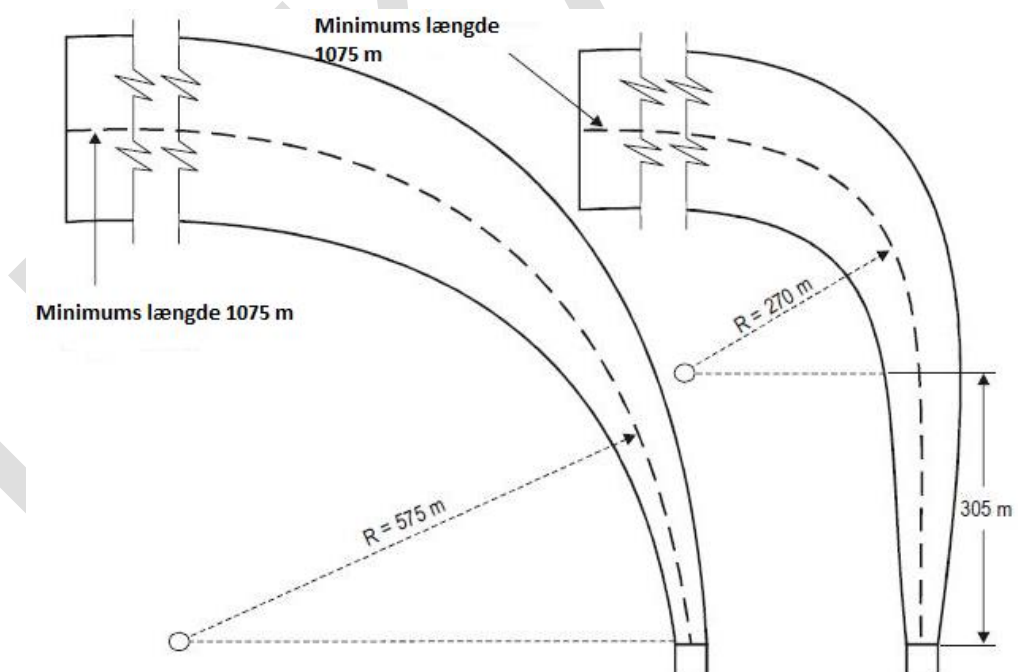


Fig 8

Hindringsbegrænsende flader for helikopterflyvepladser uden en PinS procedure

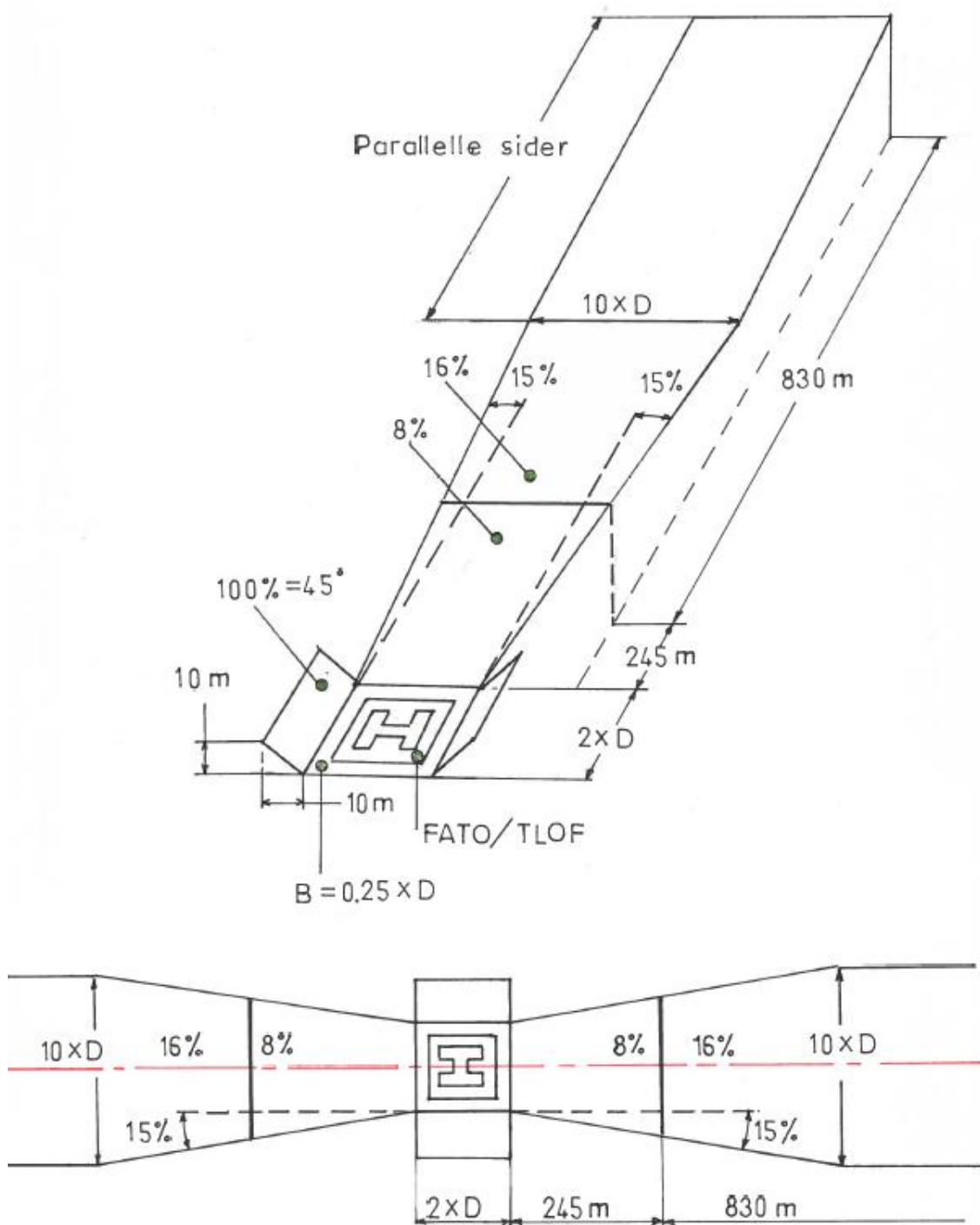


Fig 9

Hindringsbegrænsende flader for helikopterflyvepladser med en PinS procedure

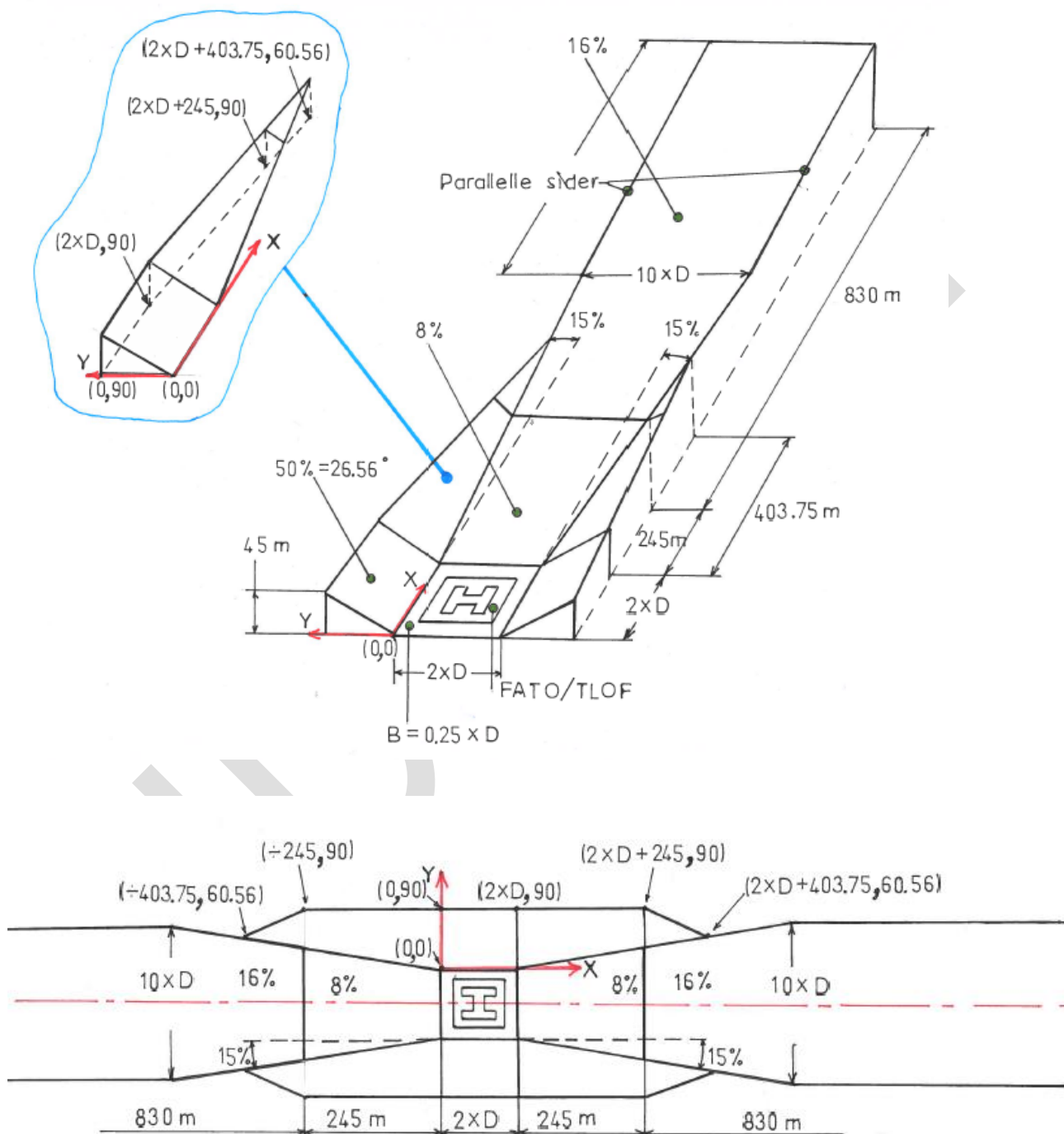


Fig 10

Rullevejs bredde = 2 x bredde af helikopter understel / hovedhjul

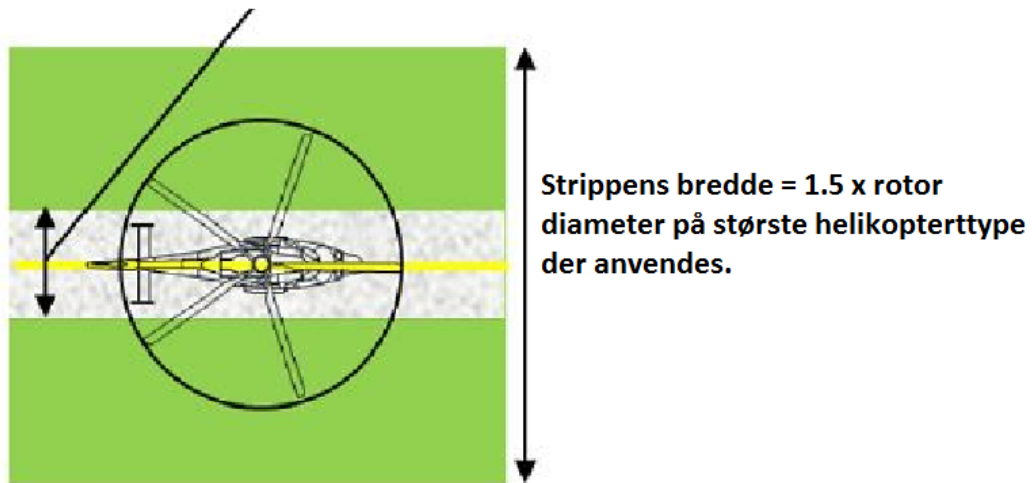
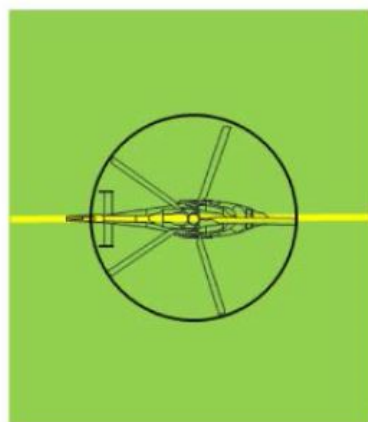


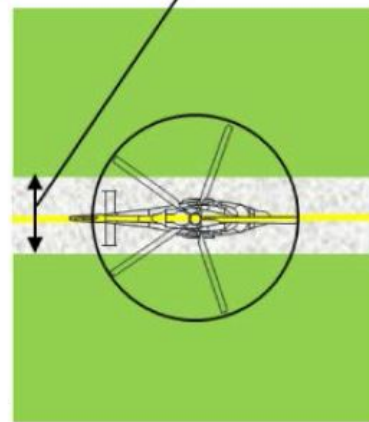
Fig 11

Rullevejsbredde = 2 x
helikopterunderstel / Hovedhjul



Air taxi-route i terræn

Stripbredde = 2 x
Hovedrotor
diameter



Air taxi-route på
eksisterende rullevej

Fig 12

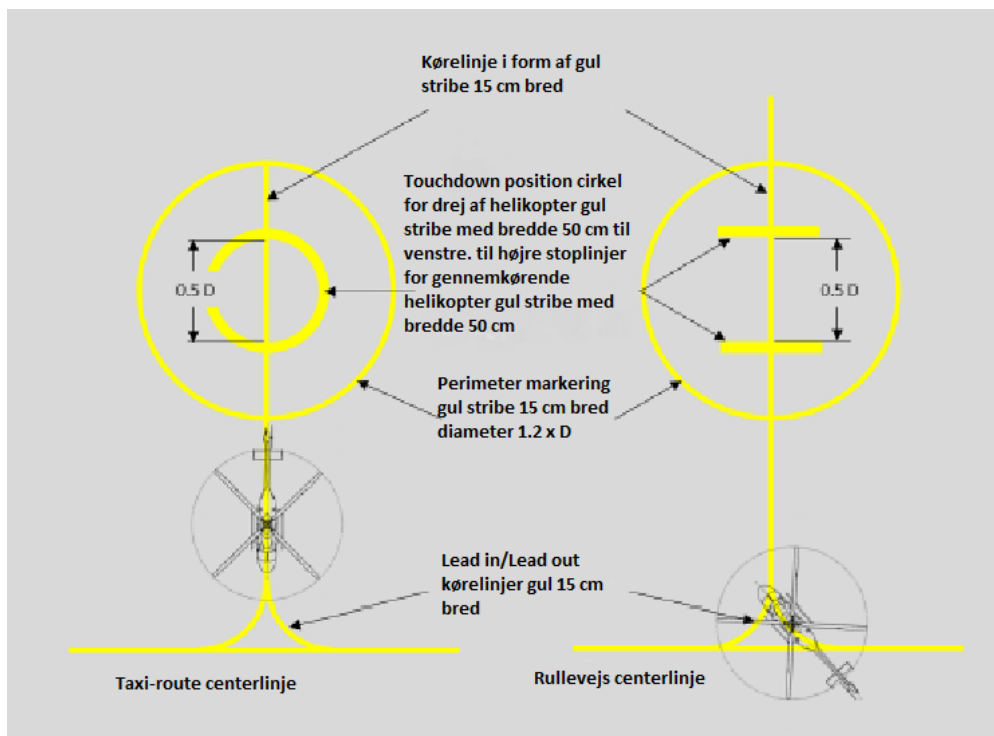
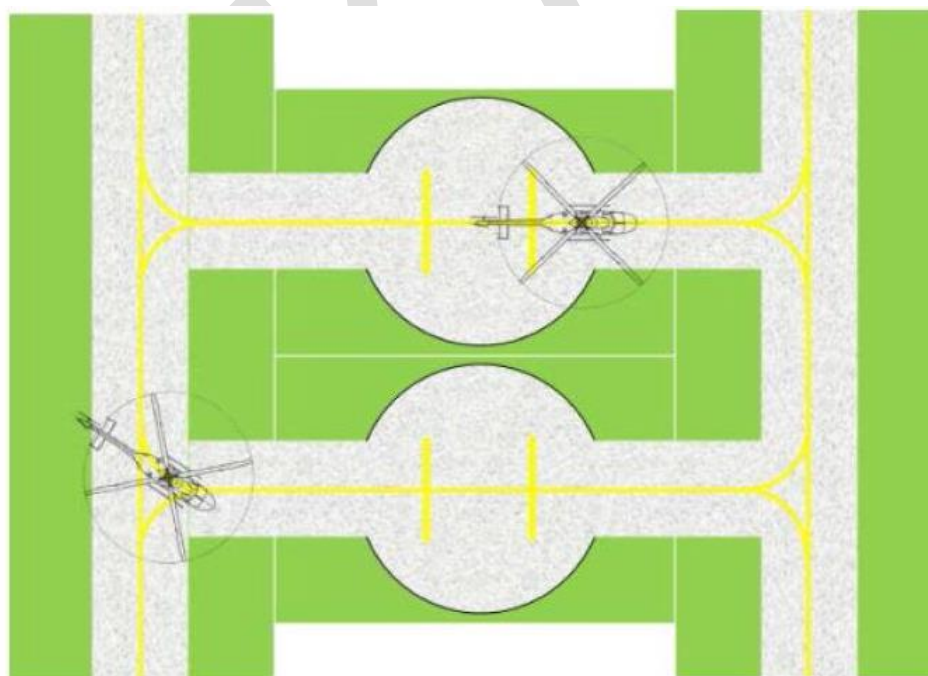
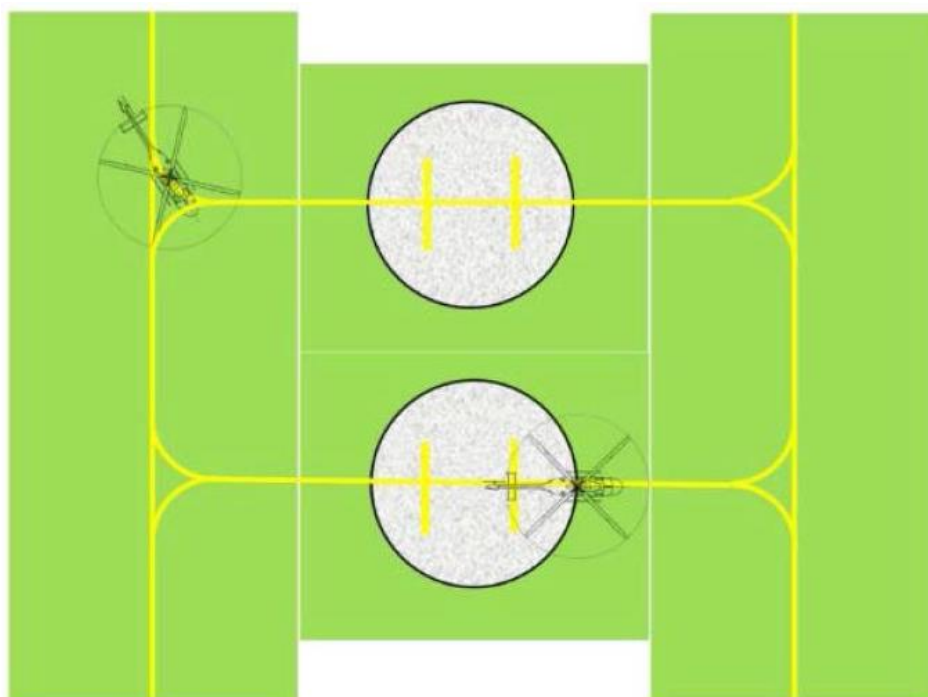


Fig 13



Standpladser i forbindelse med ordinære rulleveje

Fig 14



Air taxi-route standplads

Fig 15

Standplads der alle kan benyttes samtidigt

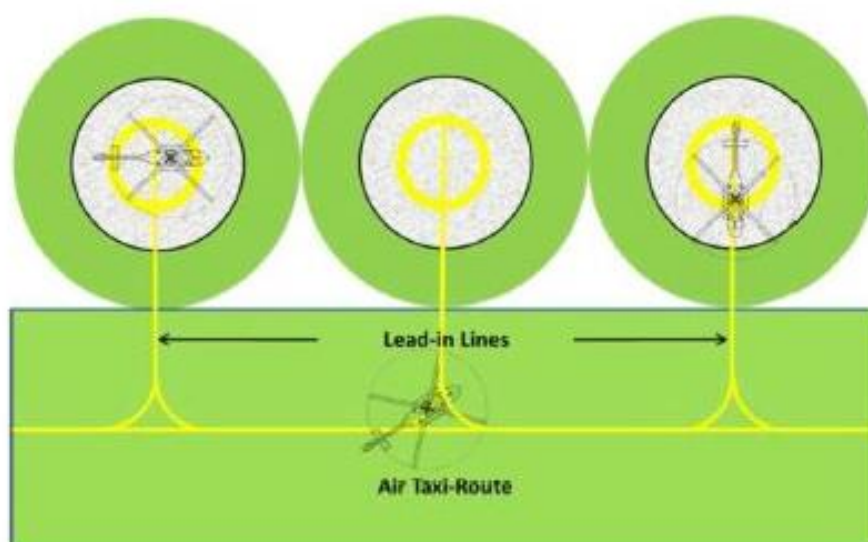


Fig 16

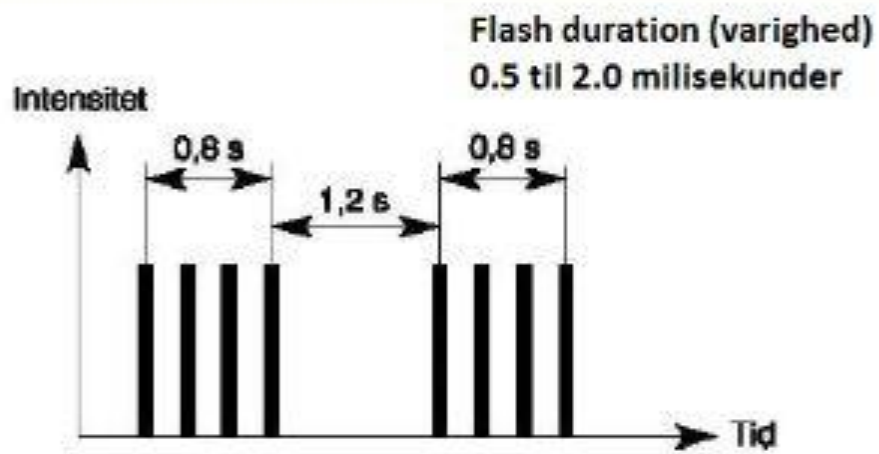


Fig 17

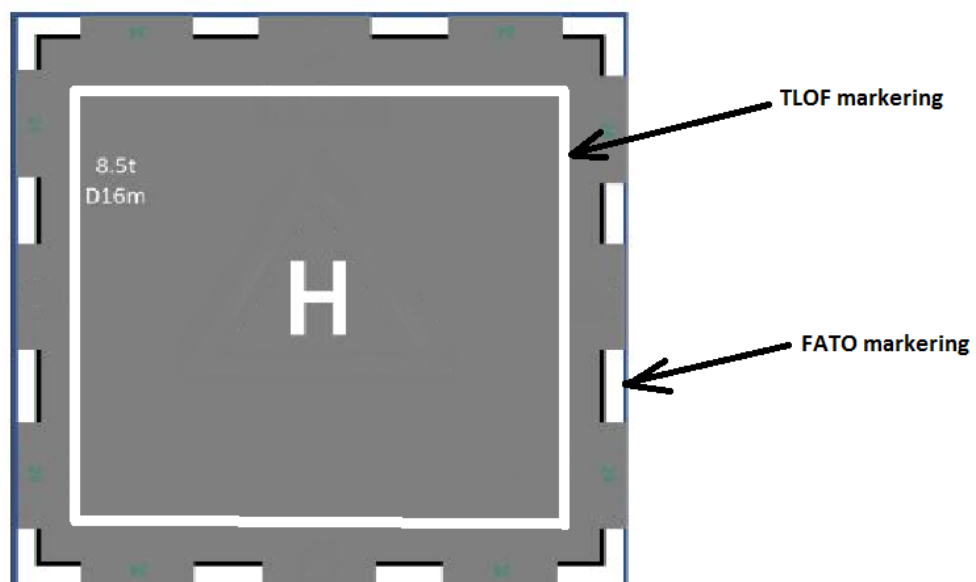


Fig 18

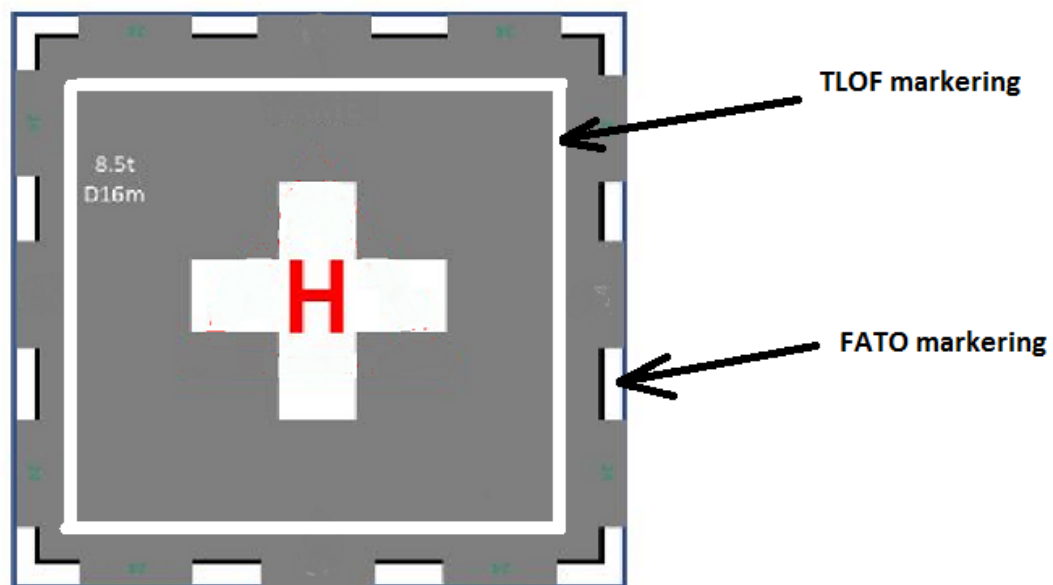


Fig 19

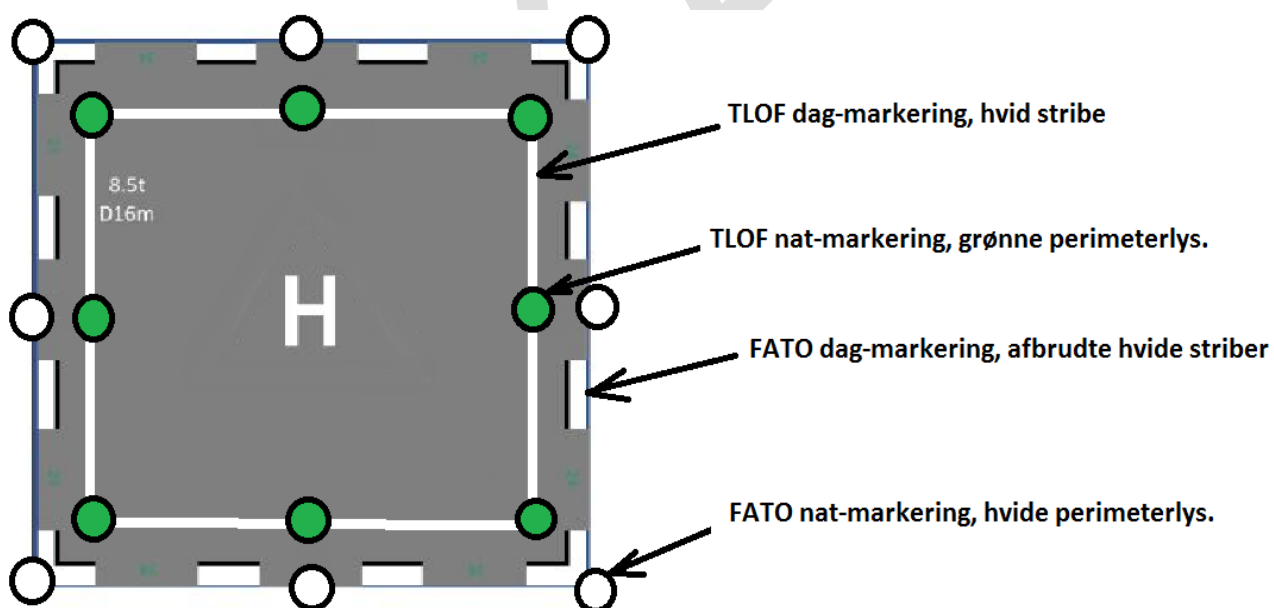


Fig 20

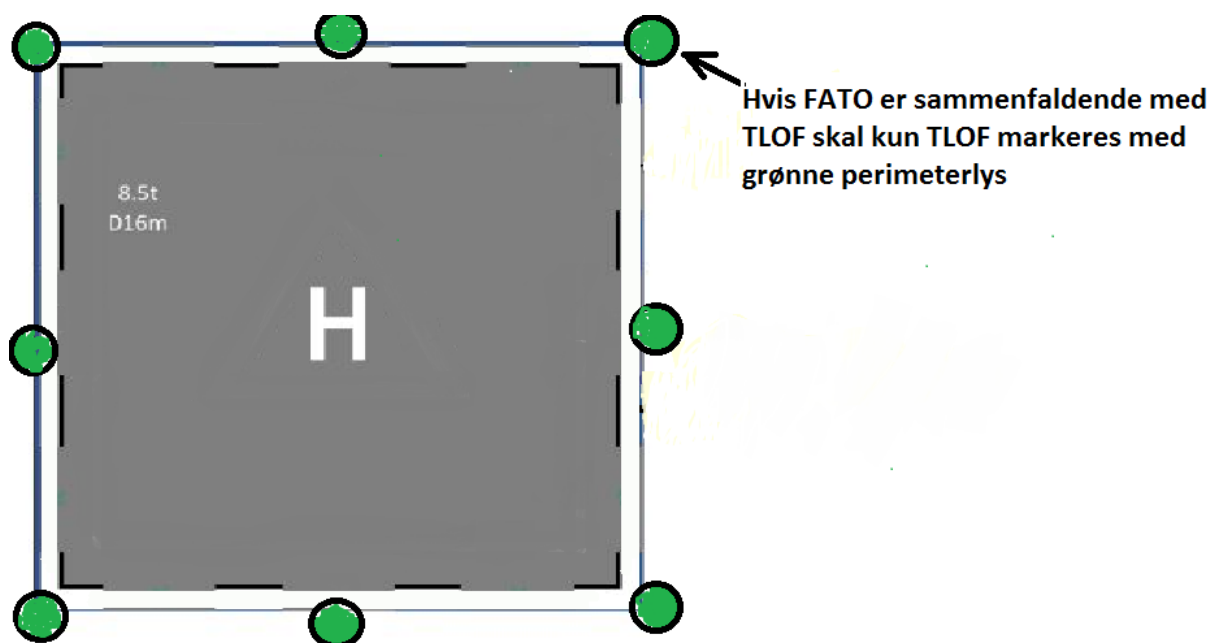
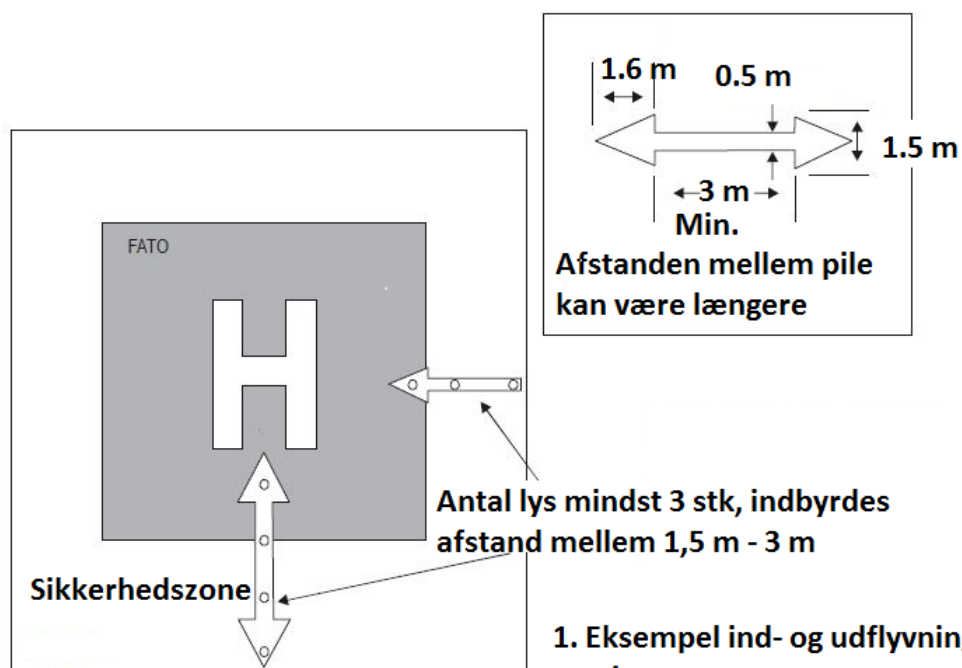


Fig 21



1. Eksempel ind- og udflyvninger i flere retninger.
2. Pile kan placeres indenfor TLOF/FATO samt sikkerhedszonen.
3. Lys skal placeres indenfor pilen.

Fig 22

Elevation	
10°	250 cd*
7°	750 cd*
4°	1 700 cd*
2 1/2°	2 500 cd*
1 1/2°	2 500 cd*
0°	1 700 cd*
-180° Azimuth	+180°

* Effective intensity

Illustration 1 — Heliport beacon

Elevation	
5°	25 cd
9°	250 cd
6°	350 cd
5°	350 cd
2°	250 cd
0°	25 cd
-180° Azimuth	+180°

(white light)

Illustration 2 — Approach light steady burning

Elevation	
15°	250 cd*
9°	2 500 cd*
6°	3 500 cd*
5°	3 500 cd*
2°	2 500 cd*
0°	250 cd*
-180° Azimuth	+180°

(white light)

* Effective intensity

Illustration 3 — Approach light flashing

Elevation	
90°	55 cd/m ²
60°	55 cd/m ²
40°	50 cd/m ²
30°	45 cd/m ²
20°	30 cd/m ²
10°	15 cd/m ²
0°	5 cd/m ²
-180° Azimuth	+180°

(green light)

Illustration 7 — Touchdown and lift-off area luminescent panels

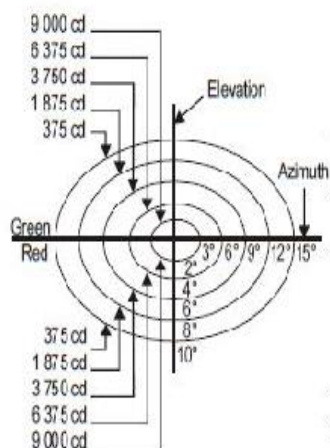


Illustration 4 — PAPI system

Elevation	
30°	10 cd
25°	50 cd
20°	100 cd
10°	
3°	100 cd
0°	10 cd
-180° Azimuth	+180°

Illustration 5 — Final approach and take-off area lights and aiming point lights

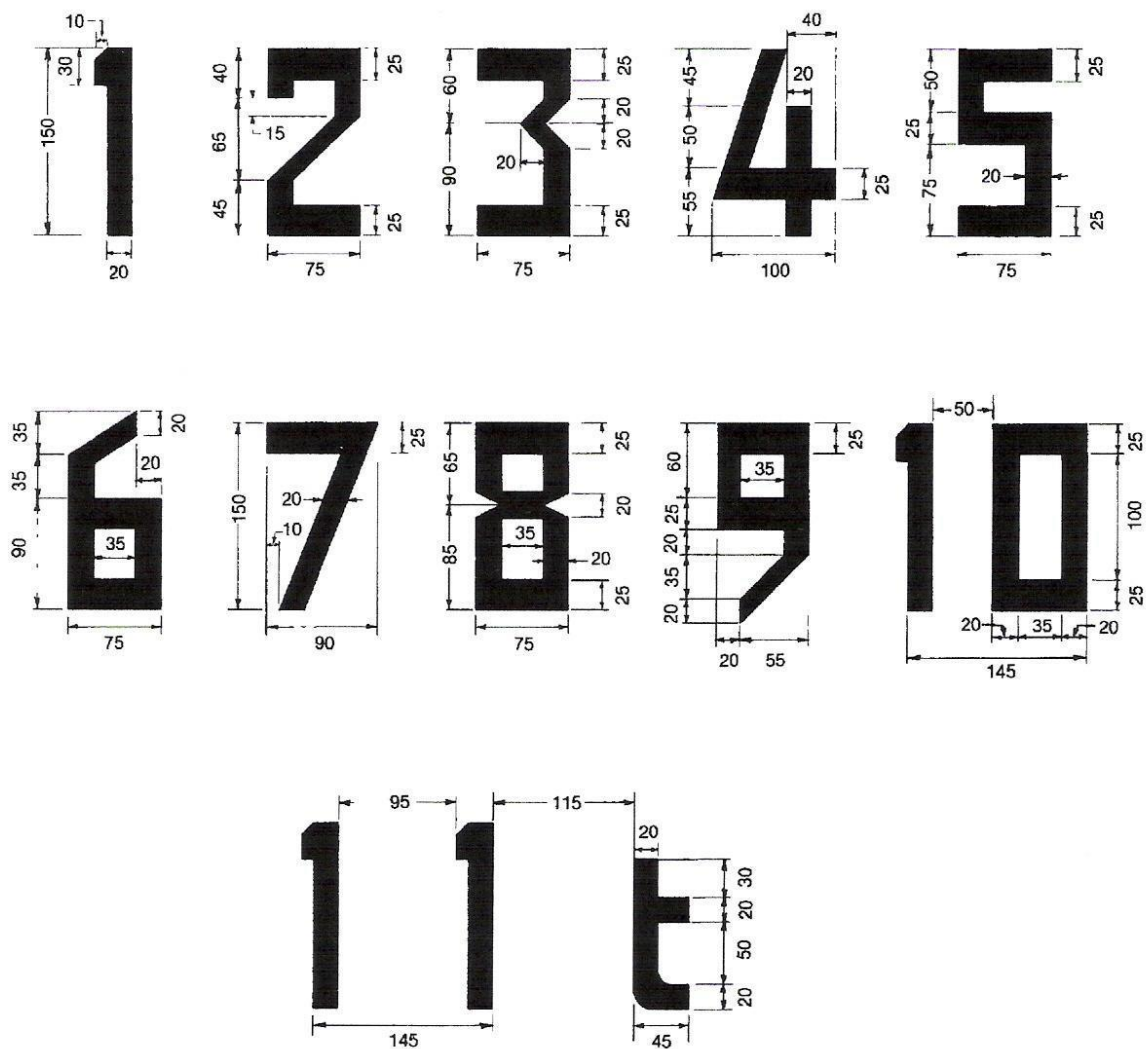
Elevation (°)	
20° < E 90°	3 cd
13° < E 20°	8 cd
10° < E 13°	15 cd
5° < E 10°	30 cd
2° < E 5°	15 cd
-180° Azimuth	+180°

(green or white light)

Note.— Additional values may be required in the case of installations requiring identification by means of the lights at an elevation of less than two degrees.

Illustration 6 — TLOF perimeter lights and light path alignment guidance lighting system

Fig 23



Note: Alle mål er i cm.

Fig 24

Bilag 2

Flyvepladstjeneste for helikopterflyvepladser

Flyvepladstjenesten for helikopterflyvepladser skal mindst omfatte følgende aktiviteter, der skal være beskrevet i flyvepladshåndbogen:

1) Inspektioner

Inspektionerne skal sikre, at de installerede anlæg og udstyr fungerer, som det de blev godkendt til, at der ikke findes uvedkommende personer, dyr eller genstande på FATOs område eller i sikkerhedszonen under helikopteroperationer, og at de hindringsbegrænsende flader ikke gennemskæres af hindringer, hvis tilstedeværelse ikke er godkendt af Trafikstyrelsen.

Eventuelle fejl og mangler skal snarest udbedres, og indtil dette er sket, skal de rapporteres i NOTAM.

FATO skal inspiceres før hver helikopteroperation.

2) Renholdelse af FATO

FATO og sikkerhedszonen skal holdes ren for løse genstande som emballager, græs, sten, sand og/eller jord, der kan suges ind i motorer eller op af rotorslipstrømmen.

FATO skal renholdes for sne, is og anden nedbør.

3) Regelmæssig funktionsprøvning af udstyr

Regelmæssige funktionsprøver af det udstyr, der er etableret på helikopterflyvepladsen, skal gennemføres efter en fast udarbejdet plan.

4) Vedligeholdelse af anlægget og dets udstyr

Det etablerede anlæg med tilhørende udstyr skal løbende vedligeholdes, således at det til enhver tid lever op til det oprindelige godkendelsesniveau.

Kommunikation

Under helikopteroperationer skal helikopterflyvepladschefen oplyse helikopterpiloten om FATOs tilstand samt om forhold, der kan frembyde risiko, såsom uvedkommende aktiviteter og fejl og mangler ved anlægget og dets udstyr.

Aktiviteter i forbindelse med helikopteroperationer

1) Helikopterflyvepladschefen skal sikre at:

- a) der ikke er personer på FATO under helikopteroperationer,
- b) start- og landingsområdet er ryddet for uvedkommende genstande,
- c) der ikke ryges eller anvendes åben ild på FATO,
- d) de procedurer, der er fastsat af helikopteroperatøren, i forbindelse med afsætning eller optagning af passagerer eller fragt følges,

- e) der under helikopteroperationer til stadighed er en person placeret således, at alarmering og brandslukning kan påbegyndes øjeblikkeligt,
- f) brandslukning kan udføres fra en gunstig position i forhold til den aktuelle vindretning,
- g) passagerer, der skal optages, først forlader venterum eller et særligt afmærket venteområde, når der er givet klartegn til ombordstigning, og
- h) farligt gods ikke bringes ombord uden helikopterbesætningens accept.

2) Helikopterflyvepladschefen skal inden landing sikre at:

- a) at landingslyset er tændt, og
- b) at brand- og redningsudstyr er klart og tilgængeligt.

3) Helikopterflyvepladschefen skal efter landing sikre at ingen personer bevæger sig i nærheden af den aktuelle helikoptertypes farlige områder.

4) Helikopterflyvepladschefen skal inden start sikre at:

- a) at FATO er klart, og
- b) at materiel og udstyr er fjernet.

5) Helikopterflyvepladschefen skal ved parkering:

- a) sikre at der anbringes bremseklodser, og
- b) sikre at helikopterbesætningen forsvarligt fastgør helikopteren.

Anvendelse af beskyttelsesdragter

Under helikopteroperationer på hævede helikopterflyvepladser skal helikopterflyvepladschefen eller dennes medhjælper være iklædt støvler, branddragt og hjelm med visir, og brandhandsker skal endvidere medbringes.