

## Bestemmelser for Civil Luftfart

---

BL 3-31

### Bestemmelser om selvvalg af helikopterflyvepladser

**Udgave 2, xx. maj 2025**

I medfør af § 52, stk. 2, § 82 og § 149, stk. 10, i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 118 af 31. januar 2024, § 52, stk. 2, § 82 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, § 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.** BL 3-1, Bestemmelser om etablering af offentlige VMC-flyvepladser, 1. udgave af 10 marts 1993.
- 1.2.** BL 3-2, Bestemmelser om etablering af offentlige IMC-flyvepladser, 2. udgave af 10. marts 1993.
- 1.3.** BL 3-5, Bestemmelser om helikopterdek på havanlæg, 4. udgave af 18. december 2006.
- 1.4.** BL 3-6, Bestemmelser om tankning af luftfartøjer, tankningspersonale/tankningstjeneste og tankningsanlæg, 3. udgave af 6. december 2010.
- 1.5.** BL 3-7, Bestemmelser om anmeldelse, registrering og afmelding af private flyvepladser, 3. udgave af XX. maj 2025.
- 1.6.** BL 3-8, Bestemmelser om etablering, drift og tekniske krav til helikopterflyvepladser, 4. udgave af XX. maj 2025.

- 1.7.** BL 3-14, Bestemmelser om drift og etablering af midlertidige helikopterflyvepladser, 1. udgave af XX. maj 2025.
- 1.8.** BL 3-36, Bestemmelser om flyvepladser på vandområder for søflyvemaskiner m.v., 2. udgave af 18. april 1990.
- 1.9.** De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.1. – 1.8. findes på Retsinformations hjemmeside [www.retsinfo.dk](http://www.retsinfo.dk) og på Trafikstyrelsens hjemmeside [www.trafikstyrelsen.dk](http://www.trafikstyrelsen.dk).

## **2. Anvendelsesområde**

- 2.1.** Denne BL gælder for operationer med helikoptere inden for dansk område.
- 2.2.** Denne BL gælder ikke for operationer med helikoptere på offentlige flyvepladser og private flyvepladser omfattet af BL 3-5 og BL 3-7, herunder private flyvepladser, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport samt rundflyvning.

## **3. Definitioner**

I denne BL forstås ved:

- 1. **ATS (Air Traffic Service):** Fællesbetegnelse for lufttrafiktjenesteenhederne: flyvekontrolenhed, flyveinformationscentral, meldekontor for lufttrafiktjeneste og AFIS-enhed.
- 2. **D-værdien:** Den totale længde af en helikopter fra forkant af hovedrotor til den bagerste af halerotor, for den største helikopter der skal anvende helikopterflyvepladsen.
- 3. **Egnet nødlandingsområde:** et område, der har en sådan udstrækning og beskaffenhed, at det i tilfælde af autorotation kan anvendes uden risiko for personer eller ejendom og uden risiko for væsentlig beskadigelse af helikopteren. Offentlige parker, parkeringspladser, der ikke er afspærrede, samt offentlige veje og lignende befærdede områder bør ikke betragtes som egnede nødlandingsområder.
- 4. **Erhvervsmæssig lufttransport:** Erhvervsmæssig luftfart med transport af passagerer og/eller gods. Erhvervsmæssig lufttransport kan enten være regelmæssig (rutetrafik) eller ikke-regelmæssig (taxa- og chartertrafik).
- 5. **FATO (*Final approach and take-off area*):** Et nærmere angivet område, hvortil slutindflyvning til landing udføres, og hvorfra start manøvren påbegyndes.
- 6. **Flyveplads:** Et bestemt område på land eller vand (omfattende bygninger, installationer og udstyr) beregnet til anvendelse helt eller delvist ved landing, start og manøvrering af luftfartøjer. En flyveplads kan enten være privat eller offentlig.
- 7. **ICAO Aeronautical Chart – 1:500.000 Denmark:** ICAO's kort over Danmark til brug for VFR-flyvning (flyvning efter visuelle flyveregler).

8. Luftfartsoperatør: En fysisk eller juridisk person, der har tilladelse til at udøve erhvervsmæssig luftfartsvirksomhed med et gyldigt Air Operation Certificate.
9. Offentlig flyveplads: En flyveplads, hvis benyttelse står åben for offentlig beflyvning.
10. Operation: En start eller en landing med et luftfartøj.
11. Privat flyveplads: En flyveplads, hvis benyttelse til flyvning ikke står åben for offentlig beflyvning.
12. Rundflyvning: Flyvning, der udføres med start og landing på samme flyveplads, og hvor der medtages passagerer mod betaling.
13. Selvvalgt helikopterflyveplads: Et på forhånd udvalgt område til start- og landingsplads til helikopter.
14. *TLOF: (Touchdown and lift-off area)*: Et område, hvorpå en helikopter kan sættes ved landing, og hvorfra en helikopter kan lette ved start.
15. Tæt bebygget område: Et område som hovedsageligt anvendes til beboelse, industri, eller fritidsaktiviteter. Herunder områder, som på ICAO Aeronautical Chart – 1:500.000 Danmark er indikeret som "Built up Areas" med over 200 indbyggere samt sommerhusområder, beboede campingpladser, bebyggede industri- og havneområder. Dertil betragtes parker, strande eller andre rekreative områder, der ligger indenfor, integreret med eller i umiddelbar tilknytning til et tæt bebygget område også som tæt bebygget område.
16. VFR-flyvning: Flyvning udført i overensstemmelse med visuelflyvereglerne.

## **4. Anmeldelse**

- 4.1. Luftfartsoperatøren, som ønsker at benytte en selvvalgt helikopterflyveplads, til erhvervsmæssig lufttransport eller rundflyvning med helikoptere, skal anmelde beflyvningen af den selvvalgte helikopterflyveplads til Trafikstyrelsen senest fire dage efter beflyvningen.
- 4.2. Ved anmeldelse benyttes anmeldelsesformular, som findes på Trafikstyrelsens hjemmeside [www.trafikstyrelsen.dk](http://www.trafikstyrelsen.dk).
- 4.3. Ved nødsituation kræver benyttelse af en selvvalgt helikopterflyveplads ikke anmeldelse.
- 4.4. Anmelderen er selv ansvarlig for at indhente eventuel ejertilladelse og nødvendige tilladelser/godkendelser i medfør af miljø- og planlovgivningen eller anden relevant lovgivning i forbindelse med selvvalg af helikopterflyveplads efter denne BL.

## **5. Fælles bestemmelser**

### **5.1. Generelt**

- 5.1.1. Luftfartsoperatøren skal benytte en selvvalgt helikopterflyveplads i overensstemmelse med bestemmelserne i denne BL.

**5.2.** En selvvalgt helikopterflyveplads må ikke anvendes til regelmæssig erhvervsmæssig lufttransport.

**5.2.1.** Selvvalgte helikopterflyvepladser må ikke være placeret over terræn, fx på bygninger, konstruktioner, havanlæg og lignende.

**5.2.2.** Luftfartsoperatøren må anvende en konkret selvvalgt helikopterflyveplads til højst otte operationer inden for en periode på 30 dage til ikke-regelmæssig erhvervsmæssig lufttransport eller rundflyvning.

**5.2.3.** Hvis luftfartsoperatøren overskrider kravet nævnt i pkt. 5.1.4, skal den selvvalgte helikopterflyveplads registreres som privat flyveplads, jf. BL 3-7, eller benyttes efter reglerne i BL 3-14.

**5.2.4.** Operationer inden for en afstand af to km fra centrum af den selvvalgte helikopterplads (de anmeldte koordinater) betragtes som operationer fra samme selvvalgte helikopterflyveplads.

**5.2.5.** Hvis det samlede antal operationer fra den samme selvvalgte helikopterflyveplads, overskrider kravet nævnt i pkt. 5.1.4., skal den selvvalgte helikopterflyveplads registreres som privat flyveplads, jf. BL 3-7, eller benyttes efter reglerne i BL 3-14.

**5.2.6.** Hvis den selvvalgte helikopterflyveplads er beliggende nærmere end 5 km fra en offentlig flyveplads, skal flyvningen koordineres med (ATS) for den pågældende flyveplads.

### **5.3. Afstand til mennesker, dyr, bygninger m.v.**

**5.3.1.** Enhver operation skal udføres uden gene eller fare for andres liv eller ejendom.

**5.3.2.** Under ind- og udflyvning, start og landing eller manøvrering i forbindelse hermed må en helikopter ikke komme mennesker, græssende tamdyr, bygninger eller køretøjer nærmere end 25 meter. Dette gælder dog ikke, hvis de pågældende personers samtykke foreligger, eller hvis ejeren af dyr, køretøjer og bygninger har givet tilladelse hertil. I så fald kan afstanden nedsættes til helikopterens rotordiameter.

### **5.4. Rekognoscering**

**5.4.1.** Før enhver operation skal området være rekognosceret fra luften med henblik på fastlæggelse af ind- og udflyvningsveje under hensyntagen til hindringer, nødlandingsmuligheder m.v. Nødlandingsområderne skal have en størrelse og beskaffenhed, således, at andres liv og/eller ejendom ikke bringes i fare, såfremt de benyttes.

**5.4.2.** Såfremt den selvvalgte helikopterflyveplads er beliggende indenfor tæt bebygget område, skal luftfartøjsoperatøren sikre, at der er foretaget behørig rekognoscering fra jorden.

### **5.5. Afmærkning**

Hvis området i forvejen er udpeget og kendt, kan området midlertidigt afmærkes, eksempelvis med kegler. I så fald skal den anvendte afmærkning være af en sådan beskaffenhed og være således fastgjort, at den ikke udgør nogen risiko for flyvningen eller andres liv og/eller ejendom.

## **5.6. Tankning**

- 5.6.1.** Evt. tankning af helikoptere på en selvvalgt helikopterflyveplads skal foregå fra en tromle i overensstemmelse med afsnit 11 om operative bestemmelser om tankning af flybrændstof fra tromle i BL 3-6.

## **6. Særlige bestemmelser for erhvervsmæssig lufttransport og rundflyvning**

- 6.1.** Ud over bestemmelserne i afsnit 5 skal krav i dette afsnit være opfyldt ved benyttelse af en selvvalgt helikopterflyveplads, hvis den benyttes til erhvervsmæssig ikke-regelmæssig lufttransport eller rundflyvning.

### **6.2. Flyveplads**

#### **6.2.1. Start- og landingsområde**

Start- og landingsområdet skal mindst have følgende dimensioner: 1,5 D x D. I dette område må der ikke være hindringer. Overfladen skal være velegnet til nødlanding og have en sådan beskaffenhed, at løse genstande ikke udgør nogen risiko for flyvningens sikre gennemførelse.

#### **6.2.2. Sætteområde**

Inden for start- og landingsområdet skal der være et område, sætteområdet, som kan bære helikopterens vægt. Dette område skal mindst have følgende dimensioner: 2 B x 2 B, hvor B er hjulafstanden eller afstanden mellem meder for den anvendte helikopter.

#### **6.2.3. Sikkerhedszone**

- 6.2.4.** Uden om start- og landingsområdet skal der være en sikkerhedszone, der strækker sig mindst 10 meter fra kanten af start- og landingsområdet. Inden for sikkerhedszonen må ingen hindring være højere end 1 meter. Overfladen skal være velegnet til nødlanding.

### **6.3. Ind- og udflyvning**

- 6.3.1.** Ind- og udflyvning skal foregå ad sektorer, der så vidt muligt skal være i lige forlængelse af start- henholdsvis landingsretningen. Sektorerne skal mindst have en bredde på D plus 20 meter. Sektorerne skal strække sig fra kanten af sikkerhedszonen og ud til den lodrette projektion på jordoverfladen af skæringen mellem ind- henholdsvis udflyvningsplanerne og den minimumsflyvehøjde, der i henhold til lufttrafikreglerne er gældende for det pågældende område. Sektorerne skal være hindringsfrie i hele bredden og i en lodret afstand på mindst 35 fod regnet fra ind- henholdsvis udflyvningsplanerne.

- 6.3.2.** Ind- og udflyvning skal udføres således, at nødlanding til enhver tid kan gennemføres på et egnet nødlandingsområde, medmindre helikopteren med en motor ude af drift vil være i stand til at holde en frigang på 35 fod til enhver hindring i sektorerne.

- 6.3.3.** Helikoptere, der i henhold til helikoptertypens Helicopter Operating Manual, ikke kan stige med en motor ude af drift, skal indtil en højde på 300 fod er nået med bedste

stigehastighed (best rate of climb, Vy), kunne nødlandes lige frem i startretningen. Helikopter, som i henhold til helikoptertypens Helicopter Operating Manual kan stige med en motor ude af drift, skal kunne nødlande lige frem i startretningen, indtil det punkt, hvor helikopteren i tilfælde af fejl på en motor kan fortsætte starten.

#### **6.4. Afspærring**

Hvis et område i forvejen er udpeget og kendt, skal der være truffet sådanne foranstaltninger, at området inden for sikkerhedszonens ydre begrænsning er sikret mod uvedkommende ophold og færdsel.

#### **6.5. Brandslukningsudstyr**

På pladsen skal der forefindes mindst en tydeligt markeret pulverslukker med en kapacitet på minimum 12 kg anbragt således, at den kan anvendes hurtigt, hvis brand opstår.

#### **6.6. Nødhjælpsskabe**

På den selvvalgte helikopterflyveplads eller i umiddelbar nærhed af denne skal der forefindes en tydeligt afmærket nødhjælpsskabe anbragt et let tilgængeligt sted.

### **7. Særligt for VFR-Nat flyvninger**

- 7.1.** Ved VFR-Nat flyvninger skal helikopterflyvepladsen være udstyret med belysning. Belysningen skal være rundstrålende og vise fast grønt og det skal sikres, at sådan belysning eller refleksioner herfra ikke kan genere trafik til og fra helikopterflyvepladsen.
- 7.2.** Ved anvendelse af hævede lysarmaturer (perimeterlys) skal disse placeres i yderkanten af start- og landingsområdet og være lavet af et let materiale og forsynet med brudkobling. Lysarmaturerne må ikke have en højde på over 25 cm over den selvvalgte helikopterflyveplads' overflade, og skal have farven gul eller orange.
- 7.3.** Ved anvendelse af nedsænkede lysarmaturer skal disse have tilstrækkelig styrke til ikke at blive beskadiget af belastningen fra den tungeste helikoptertype, der anvender den selvvalgte helikopterflyveplads.

### **8. Særligt for rundflyvning**

- 8.1.** I forbindelse med rundflyvning må en selvvalgt helikopterflyveplads ikke være beliggende nærmere end 150 meter fra tæt bebyggede områder, herunder sommerhusområder og beboede campingpladser.
- 8.2.** Hvor rundflyvning med helikoptere indgår som en del af et samlet offentligt arrangement, eksempelvis et sportsevent, en byfest eller lignende, kan afstanden fra tæt bebyggede områder, herunder sommerhusområder og beboede campingpladser, dog nedsættes til 50 meter.

## **9. 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.

## **10. 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.

## **11. Straffebestemmelse**

- 11.1.** Overtrædelse af bestemmelserne i pkt. 5.1.5., 5.2., 5.3.1. og 6.3. straffes med bøde eller fængsel i indtil 2 år, jf. lov om luftfart § 149, stk. 8.
- 11.2.** Overtrædelse af bestemmelserne i pkt. 5.1.2., 5.3.2., 5.4., 6.2., 6.4., afsnit 7 og punkt 8.1. straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, jf. lov om luftfart § 149, stk. 10.
- 11.3.** Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel, jf. lov om luftfart § 149, stk. 14.

## **12. Ikrafttræden og overgangsbestemmelser**

- 12.1.** Denne BL træder i kraft den 1. juli 2025.
- 12.2.** BL 3-31, Bestemmelser om selvvalg af helikopterflyvepladser, 1. udgave af 1. juli 1987 ophæves.
- 12.3.** Dispensationer udstedt før 1. juli 2025 i medfør af BL 3-31, 1. udgave, er ugyldige pr. 1. juli 2025. Efter denne dato skal ønskede dispensationer ansøges på ny.

*Trafikstyrelsen, den xx. maj 2025*

*Nanna Møller*

*/ Henrik Ellermann*

# Bilag 1

## Skitse over helikopterflyveplads

