

BL 1-10

Bestemmelser om nødradiopejlsendere (ELT)

Udgave 3, 6. december 2010

I medfør af § 22, stk. 2, jf. § 153, stk. 1, § 82 og § 149, stk. 10, i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 731 af 21. juni 2007, fastsætter Trafikstyrelsen herved efter bemyndigelse fra Transportministeriet, jf. bekendtgørelse nr. 110 af 3. februar 2009 om Statens Luftfartsvæsens opgaver og beføjelser, om kundgørelse af de af luftfartsvæsenet fastsatte forskrifter og om klageadgang, følgende:

1. Referencedokumenter

1.1 Bilag III til Rådets forordning (EF) nr. 3922/1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart som ændret ved

- a. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1899/2006 af 12. december 2006,
- b. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 190/2006 af 20. december 2006,
- c. Kommissionens forordning (EF) nr. 8/2008 af 11. december 2007 og
- d. Kommissionens forordning (EF) nr. 859/2008 af 20. august 2008,

i det følgende benævnt EU-OPS.

1.2 BL 1-12, Bestemmelser om luftdygtighedsbevis og flyvetilladelse samt luftdygtighedskrav, generelt, seneste udgave.

1.3 BL 5-50, Bestemmelser om godkendelse af luftfartsforetagender til at udføre erhvervsmæssig lufttransport, som ikke er omfattet af EU-OPS, seneste udgave.

1.4 ICAO Annex 6, Operation of Aircraft, Part II og Part III, Section III, seneste udgave.

1.5 ICAO Annex 10, Aeronautical Telecommunications, Volume III, Part II, Chapter 5, og Appendix hertil, seneste udgave.

1.6 ICAO Doc 8585, Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services, seneste udgave.

1.7 Cospas-Sarsat System Data, seneste udgave.

1.8 "Cospas-Sarsat Guidelines on 406 MHz Beacon Coding, Registration and Type Approval", C/S G.005, seneste udgave.

1.9 "Specification for Cospas-Sarsat 406 MHz Distress Beacons", C/S T.001, seneste udgave.

1.10 ETSO-2C126, 406 MHz Emergency Locator Transmitter (ELT).

1.11 Det dokument, der er nævnt i pkt. 1.1, findes på Trafikstyrelsens hjemmeside www.trafikstyrelsen.dk og på EU's hjemmeside www.eur-lex.europa.eu.

1.12 De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.2 og 1.3, findes på Retsinformations hjemmeside www.retsinformation.dk og på Trafikstyrelsens hjemmeside www.trafikstyrelsen.dk. Dokumenterne kan endvidere fås ved henvendelse til

Trafikstyrelsen, Luftfartshuset
Servicecentret
Postboks 744
Ellebjergvej 50
2450 København SV
Tlf.: 3618 6000
Fax: 3618 6001
E-post: ais@slv.dk

1.13 De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.4 - 1.6, findes på Trafikstyrelsens hjemmeside www.Trafikstyrelsen.dk og kan endvidere erhverves ved henvendelse til

ICAO Headquarters
Attn.: Document Sales Unit
999 University Street
Montréal, Quebec
Canada H3C 5H7
Tlf.: +1 514 954-8022
Fax: +1 514 954-6769
Sitatex: YULDYA
E-post: Sales_unit@icao.int
Web: www.icao.int

1.14 De dokumenter, der er nævnt i pkt. 1.7 - 1.9, findes på Cospas-Sarsats hjemmeside www.cospas-sarsat.org.

1.15 Det dokument, der er nævnt i pkt. 1.10, findes på EASA's hjemmeside www.easa.eu.int.

2. Definitioner

COSPAS-SARSAT (COsmicheskaya Sistyema Poiska Avariynich Sudov - SeArch and Rescue SATellite-aided Tracking):
Globalt dækkende satellitbaseret alarmeringssystem med positions- og identifikationsbestemmelse af 406 MHz nødradiopejlsendere.

ELT (Emergency Locator Transmitter):
Nødradiopejlsender, der sender på frekvenserne 121,5 og 406 MHz.

ELT (AD) (Automatic Deployable):
Automatisk aktiveret ELT med egen antenne. ELT'en er fastgjort til luftfartøjet og aktiveres samt frigøres automatisk ved G-, stress- eller vandpåvirkning.

ELT (AF) (Automatic Fixed):
Fastmonteret automatisk aktiveret ELT tilsluttet ekstern antenne.

ELT (AP) (Automatic Portable):
Fastholdt automatisk aktiveret og transportabel ELT, som let kan afmonteres og medbringes.

ELT (S) (Survival):
Bærbar ELT med fastgjort antenne. Manuelt eller automatisk aktiveret. Kan fastgøres til en person, en redningsflåde eller lignende.

Erhvervsmæssig lufttrafik:
Ved erhvervsmæssig lufttrafik forstås i denne BL, transport af passagerer, post og/eller fragt med flyvemaskine og el-ler/helikopter, herunder rundflyvning.

Flyvemaskine (Aeroplane):
Et kraftdrevet luftfartøj, som er tungere end luft, og som under flyvning hovedsagelig bæres oppe af aerodynamiske reaktioner på flader, der forbliver faste, så længe flyvebetingelserne ikke ændres.

Helikopter Performanceklasse 1, 2 og 3 operationer:

Performanceklasse 1 operationer er operationer, der i tilfælde af en fejl på den kritiske motor muliggør, at helikopteren er i stand til at lande inden for distancen, der er til rådighed for en afbrudt start, eller til at fortsætte flyvningen sikkert til et passende landingsområde, afhængig af hvornår fejlen indtræffer.

Performanceklasse 2 operationer er operationer, hvor der i tilfælde af en fejl på den kritiske motor, er performance til rådighed, der muliggør, at helikopteren kan fortsætte flyvningen sikkert, bortset fra hvis fejlen opstår under startmanøvren eller sent i landingsmanøvren, i hvilke tilfælde en tvungen landing kan være nødvendig.

Performanceklasse 3 operationer er operationer, hvor en motorfejl på ethvert tidspunkt under en flyvning, kan gøre en tvungen landing nødvendig for en flermotoret helikopter, men vil gøre det nødvendigt for en enmotoret helikopter.

Identifier:
Kode på 15 hexadecimale tegn dannet ved omskrivning af den del (60 bits) af den digitale meddelelse, som indeholder bl.a. landekode og registrering.

Kodning:

En godkendt ELT med 406 MHz sender, som er programmerbar og i stand til at udsende forprogrammeret digital meddelelse på 112 eller 144 bits.

Protokol:

Opbygning og format af programmeret meddelelse. Alle protokoltyper er beskrevet i ICAO Annex 10, Aeronautical Telecommunications, Volume III, Part II, Chapter 5, og Appendix hertil.

RCC - Rescue Co-ordination Center:
Redningscentral.

3. Anvendelsesområde

3.1 Denne BL gælder for danske flyvemaskiner og helikoptere.

Anm.: Svævefly og motorsvævefly betragtes i henhold til ICAO's terminologi ikke som flyvemaskiner og er således ikke omfattet af denne BL.

3.1.1 En flyvemaskine eller helikopter betragtes som dansk, når den er dansk registreret eller opereres i henhold til en dansk driftstilladelse, jf. luftfartslovens § 4, stk. 2.

4. Generelt

4.1 Luftfartøjer opdeles i denne BL i nedenstående 4 grupper, idet der er forskellige krav til ELT afhængig af anvendelse og kategori:

- a. Flyvemaskiner, der anvendes til erhvervsmæssig lufttrafik.
- b. Helikoptere, der anvendes til erhvervsmæssig lufttrafik.
- c. Flyvemaskiner, der ikke anvendes til erhvervsmæssig lufttrafik.
- d. Helikoptere, der ikke anvendes til erhvervsmæssig lufttrafik.

4.2 ELT'en skal være certificeret af COSPAS-SARSAT, og ELT, der installeres

(fastmonteres) i et luftfartøj, skal opfylde ETSO-2C126 standard eller tilsvarende standard.

4.3 Ejeren/brugeren af luftfartøjet er ansvarlig for, at kravene i pkt. 4.2, afsnit 5 - 9 er opfyldt.

5. Flyvemaskiner, der anvendes til erhvervsmæssig lufttrafik

5.1 Flyvemaskiner, der opereres efter reglerne i BL 5-50, skal være udstyret med ELT i overensstemmelse med de krav, der henvises til i BL 5-50.

Anm. 1: BL 5-50 gælder for de luftfartsforetagender, som ikke er omfattet af EU-OPS' anvendelsesområde, dvs. for Danmarks vedkommende hovedsageligt de luftfartsforetagender, der er hjemmehørende på Færøerne eller i Grønland. Efter BL 5-50 skal disse luftfartsforetagender ved operation med flyvemaskiner følge bestemmelserne i EU-OPS og således være udstyret med ELT i overensstemmelse hermed.

Anm. 2: Luftfartsforetagender, der er omfattet af EU-OPS' anvendelsesområde, dvs. hvor luftfartsforetagendet er hjemmehørende i et EU-medlemsland, herunder Danmark, skal ved operation med flyvemaskiner direkte følge bestemmelserne i EU-OPS og således være udstyret med ELT i overensstemmelse hermed.

6. Helikoptere, der anvendes til erhvervsmæssig lufttrafik

6.1 Helikoptere, der opereres efter reglerne i BL 5-50, skal være udstyret med ELT i overensstemmelse med de krav der henvises til i BL 5-50.

Anm.: Efter BL 5-50 skal luftfartsforetagender ved operation med helikopter følge bestemmelserne i JAR-OPS 3 og således være udstyret med ELT i overensstemmelse hermed.

7. Flyvemaskiner, der ikke anvendes til erhvervsmæssig lufttrafik

7.1 Flyvemaskiner, der har fået udstedt første standard eller begrænsede luftdygtighedsbevis eller EASA Part 21 flyvetilladelse før 1. juli 2008, skal være udstyret med mindst én ELT.

7.2 Flyvemaskiner, der har fået udstedt første standard eller begrænsede luftdygtighedsbevis eller EASA Part 21 flyvetilladelse 1. juli 2008 eller senere, skal være udstyret med mindst én automatisk aktiveret ELT (ELT (AD), (AF) eller (AP)).

7.3 Alle flyvemaskiner, uanset typen af luftdygtighedsbevis eller flyvetilladelse, som skal overflyve et åbent vandområde med afstande til et på land egnet nødlandingsområde, der er større end

- 100 NM for enmotorede flyvemaskiner og for flermotorede flyvemaskiner, der ikke er i stand til at fortsætte flyvningen med én motor ude af drift, og
- 200 NM for flermotorede flyvemaskiner, der er i stand til at fortsætte flyvningen med én motor ude af drift,

skal være udstyret med mindst én automatisk aktiveret ELT (ELT (AD), (AF) eller (AP)).

7.4 Alle flyvemaskiner, uanset typen af luftdygtighedsbevis eller flyvetilladelse, som skal overflyve et landområde, som er udlagt og bekendtgjort i pågældende AIP som et område, der er særlig vanskeligt for eftersøgnings- og redningstjenesten, skal være udstyret med mindst én automatisk aktiveret ELT (ELT (AD), (AF) eller (AP)).

8. Helikoptere, der ikke anvendes til erhvervsmæssig lufttrafik

8.1 Helikoptere med standard eller begrænset luftdygtighedsbevis eller med EASA Part 21 flyvetilladelse skal være ud-

styret med mindst én automatisk aktiveret ELT (ELT (AD), (AF) eller (AP)).

8.2 Uanset typen af luftdygtighedsbevis eller flyvetilladelse skal helikoptere, der anvendes til Performanceklasse 1 og 2 operationer, tillige være udstyret med en ELT (S) i en redningsflåde eller i en redningsvest, hvis de skal udføre offshore operation eller overflyve et åbent vandområde i afstande til et på land egnet nødlandingsområde, som er større end den distance, der ved "Normal cruising speed" tilbagelægges i løbet af 10 minutter.

8.3 Uanset typen af luftdygtighedsbevis eller flyvetilladelse skal helikoptere, der anvendes til Performanceklasse 3 operationer, tillige være udstyret med en ELT (S) i en redningsflåde eller i en redningsvest, hvis de skal overflyve et åbent vandområde i afstande til et på land egnet nødlandingsområde, der er større end den distance, der kan tilbagelægges ved autorotation.

9. ELT installation, kodning, registrering og rapportering

9.1 ELT skal installeres efter gældende certificeringsregler for installation i luftfartøjer. ELT (S) kan opbevares i et let tilgængeligt, afmærket aflukke eller i en dertil beregnet og umiddelbart tilgængelig fastgjort holder.

9.2 Positionen for fastgørelse af en ELT skal vælges, så sandsynligheden for utilsigtet aktivering minimeres.

9.3 Enhver ELT skal tildeles en unik kode til identifikation af ELT'en eller luftfartøjet, hvori den er installeret.

9.4 Kodning udføres i henhold til ICAO Annex 10, Volume III, Part II, Appendix to Chapter 5. Af de 112 eller 144 bits, som ELT'en kan indeholde, er det kun bit 26 - 85, i alt 60 bits, der skal bestemmes. De 60 bits omskrevet til hexadecimal kode på 15 tegn er ELT'ens "Identifiser".

9.5 Til en ELT, som er fast tilknyttet en bestemt flyvemaskine eller helikopter, skal der benyttes en protokol, som indeholder flyets identifikation (dvs. luftfartøjets regi-

strering eller 24-bit ICAO-kode) og en landekode. For Danmark anvendes 219 som landekode (country code). For Færøerne 231 og for Grønland 331.

9.6 Hvis der er mere end én ELT om bord, skal ELT nr. 2 og efterfølgende kodes med luftfartøjets registrering efterfulgt af /2 o.s.v. Alternativt kan en ejer/bruger, der er AOC holder, vælge at kode ELT'er med ICAO Aircraft Operator Designator og et unikt serienummer for hver ELT.

9.7 Samme protokol skal benyttes til en ELT, som skifter luftfartøj i forbindelse med specielle flyvninger, og til placering i redningsflåder. Ejer/bruger har i så fald pligt til at føre kartotek over, hvor hver enkelt ELT befinder sig således, at relevante oplysninger umiddelbart kan oplyses til redningscentralen.

9.8 Hvis ELT'en kan sende GPS position, skal der benyttes Standard Location Protokol. Kodning er beskrevet i ICAO Annex 10, Volume III, Part II, Appendix to Chapter 5. Se også COSPAS-SARSAT hjemmeside, hvor kodning kan verificeres inden registrering indsendes.

9.9 En ejer/bruger af et luftfartøj, som skal være udstyret med ELT i henhold til bestemmelserne i denne BL, skal registrere alle kodede ELT'er hos Trafikstyrelsen ved brug af skema, som er tilgængelig på www.slv.dk under Dokumenter/Blanketter og Luftdygtighed eller på anden vis med tilsvarende oplysninger. Der skal opgives mindst én nødkontaktperson, som ejer/bruger kender, men som er forskellig fra ejer/bruger.

9.10 Ændringer i ejer-/brugerforhold skal rapporteres til Trafikstyrelsen ved brug

af skema angivet i pkt. 9.9 eller på anden vis med tilsvarende oplysninger.

9.11 I et lejet luftfartøj, der opereres i henhold til en dansk driftstilladelse, men forbliver på udenlandsk registrering, skal som minimum landekoden i ELT-kodningen ændres, og dette skal rapporteres til Trafikstyrelsen ved brug af skema angivet i pkt. 9.9 eller på anden vis med tilsvarende oplysninger.

10. 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 i denne BL.

11. Straf

11.1 Overtrædelse af bestemmelserne i pkt. 4.2, afsnit 5 - 9, straffes med bøde.

11.2 For overtrædelser begået af selskaber mv. (juridiske personer) kan der pålægges strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel, jf. luftfartslovens § 149, stk. 14.

12. Ikrafttræden

12.1 Denne BL træder i kraft den 1. januar 2011.

12.2 Samtidig ophæves BL 1-10, 2. udgave af 18. juni 2008.

Trafikstyrelsen, den 6. december 2010

Keld Ludvigsen

/ Per Veingberg