

BL 3-2 A

Bestemmelser om ændring af BL 3-2, 1. udgave af 10. marts 1993, Bestemmelser om etablering af offentlige IMC-flyvepladser

Udgave 1, 15. december 1994

I medfør af § 52, § 148 og § 149, stk. 10, i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 162 af 7. marts 1994, fastsætter Statens Luftfartsvæsen herved efter bemyndigelse fra Trafikministeriet, jf. bekendtgørelse nr. 170 af 28. april 1985 om specifikationer for flyvepladser, § 1, og efter forhandling med Færøernes Landsstyre og Grønlands Hjemmestyre følgende:

1. I afsnit 2, Definitioner, tilføjes følgende:

Hindringsbegrænsende flader (Obstacle limitation surface):

Flere flader etableret omkring en flyveplads med det formål at skabe hindringsfrihed for luftfartøjers manøvrering i forbindelse med start og landing.

2. Der indsættes et nyt pkt. 3.5.2.2 med følgende ordlyd:

3.5.2.2 For flyvepladser med kodeciffer 1, 2 eller 3, som er beliggende på Færøerne eller i Grønland, og til hvis baner der er knyttet en instrumentindflyvningsprocedure, gælder for sikkerhedszoner og sikkerhedsområder ved baneender dog følgende uanset de bestemmelser, der er indeholdt i ICAO Annex 14, Volume I:

- a. Hvis indflyvningsprocedurens laveste beslutningshøjde er lavere end 500 ft over flyvepladsens niveau, gælder bestemmelserne i bilaget til denne BL.
- b. Hvis indflyvningsprocedurens laveste beslutningshøjde er på 500 ft over flyvepladsens niveau eller derover, gælder bestemmelserne i BL 3-1, afsnit 7 og afsnit 8.

3. Bilaget til BL 3-2 affattes som vedlagte

4. Afsnit 10 affattes således:

10. Klageadgang

Afgørelser truffet af Statens Luftfartsvæsen efter bestemmelserne i denne BL kan påklages til Trafikministeriet, der træffer afgørelse efter forhandling med Færøernes Landsstyre, når afgørelsen vedrører færøske flyvepladser, og efter forhandling med Grønlands Hjemmestyre, når afgørelsen vedrører grønlandske flyvepladser.

5. Ikrafttræden

Denne BL træder i kraft den 1. februar 1995.

Statens Luftfartsvæsen, den 15. december 1994

V.K.H. Eggers

/M. Dambæk

1. Sikkerhedszoner

Bilag til BL 3-2

1.1 Generelt

En bane og en eventuel stopvej skal omkranses af en sikkerhedszone.

Anm.: Ved flyvepladser uden fast belægning (f.eks. grusbaner) kan sikkerhedszonen under visse betingelser anvendes til sideforskydning af banen for at mindske sliddet på overfladen.

1.2 Sikkerhedszonens længde

Sikkerhedszonens ydre begrænsning i banens længderetning skal være beliggende i mindst følgende afstand fra baneenderne/stopvejenderne:

Kodeciffer	Mindste afstand
1, 2 og 3	60 m

1.3 Sikkerhedszonens bredde

På begge sider af banen og i hele sikkerhedszonens længde skal dens ydre begrænsning være beliggende i mindst følgende afstand fra banens centerlinje:

Kodeciffer	Mindste afstand
1 og 2	75 m
3	150 m

dog at afstanden på præcisionslandingsbaner med kodeciffer 3 kan reduceres til mindst 75 m på den ene side af sidelinien, når de topografiske forhold nødvendiggør dette.

Hvor de hindringsbegrænsende flader gennemskæres af fjeldterræn, skal afstanden fra kanten af sikkerhedszonens ydre begrænsning til det punkt, hvor terrænet gennemskærer den hindringsbegrænsende flade, være mindst 3 gange terrænets maksimale højde over flyvepladsens niveau inden for flyvepladsens indflyvningsplan.

1.4 Sikkerhedszonens beskaffenhed

1.4.1 Sikkerhedszonen skal være planeret i mindst følgende afstand fra banecenterlinien:

Kodeciffer	Mindste afstand
1 og 2	40 m
3	75 m

1.4.2 Planeringen og bæreevnen skal være således, at risikoen for skader reduceres mest muligt på de luftfartøjer, som banen er beregnet til at betjene, hvis disse kører af banen.

Anm.: Det anbefales, at arealet behandles således, at kørsel med brand- og redningskøretøjer under optimale forhold kan gennemføres.

1.4.3 Hvor sikkerhedszonen støder op til en bane med fast belægning, må sikkerhedszonens tilslutning ikke ligge højere end baneoverfladen af hensyn til en effektiv dræning af vand. Overgangen mellem bane og sikkerhedszone skal være jævn.

1.4.4 Ved enden af en bane med fast belægning skal sikkerhedszonens overflade være i niveau med banens overflade.

Anm.: For at sikre en jævn overgang mellem banens og sikkerhedszonens bæreevne anbefales det, at banens bærelag udstrækkes 5-10 m ind under sikkerhedszonens overflade.

1.4.5 Sikkerhedszonen i banens forlængelse skal ud til en afstand af mindst 30 m have en sådan beskaffenhed, at erosion hidrørende fra lufttrykket fra startende luftfartøjer forhindres.

1.5 Sikkerhedszonens længdehældning

1.5.1 Sikkerhedszonens længdehældning inden for den planerede del af sikkerhedszonen skal så vidt muligt følge banens hældning og må ikke overstige følgende værdier:

Kodeciffer	Største længdehældning
1 og 2	2%
3	1,75%

1.5.2 Hældningsændringer skal være så små som muligt, og bratte overgange skal undgås.

1.6 Sikkerhedszonens tværhældning

1.6.1 Sikkerhedszonens tværhældning inden for den planerede del af sikkerhedszonen skal være tilstrækkelig til, at ansamling af vand på overfladen forhindres, og skal være beliggende mellem følgende værdier:

Kodeciffer	Største tværhældning
1 og 2	+ 3,0% og - 3,0%
3	+ 2,5% og - 2,5%

1.6.2 De inderste 3 m fra banens kant skal have negativ hældning, der dog ikke må overstige 5% målt udefter fra banens kant. Bratte ændringer i hældningen skal undgås.

Anm.: Dette område indgår som en del af skuldrene, hvor sådanne er etableret.

1.6.3 Uden for den planerede del af en sikkerhedszone skal tværhældningen være beliggende mellem + 5% og - 30%, og ændringer må ikke overstige 10% pr. 10 m.

2. Sikkerhedsområder ved baneende

2.1 Et plant område ved baneenden, sikkerhedsområdet, skal forefindes ved baner med kodeciffer 3.

2.2 Sikkerhedsområdetets bredde skal være mindst den dobbelte af banebredden. Længden, som måles fra sikkerhedszonens ophør, skal være så stor som muligt, dog mindst 90 m.

2.3 Genstande i sikkerhedsområdet, som kan udgøre en fare for luftfartøjer, skal betragtes som hindringer og om muligt fjernes.

2.4. Sikkerhedsområdets overflade må ikke gennemskære start-/stigepladen. Negativ hældning må højst udgøre 5%. Overgangen mellem hældninger skal være så gradvis som muligt.

2.5 Tværhældningen på sikkerhedsområdet skal ligge mellem + 5% og - 5%.

2.6 Planeringen og bæreevnen skal være således, at risikoen for skader reduceres mest muligt for de luftfartøjer, som banen er beregnet til at betjene, hvis disse kører af banen eller foretager en utilsigtet kort indflyvning.

Anm.: Det anbefales, at arealet behandles således, at kørsel med brand- og redningskøretøjer under optimale forhold kan gennemføres.