

Mikroflyseksjonen NLF	Vedlegg 5.3 til kap.5 MFHB Importtillatelse/reservere kjennetegn for mikrolette luftfartøy	Dato 01.12.2010 REV 01.05.2016 Utarbeider: Kai Lyche Godkjenner: Tom Bjerke, seksjonsstyret.
----------------------------------	--	---

1 PROSEDYREEIER

Denne prosedyren eies av Mikroflyseksjonen i Norges Luftsportforbund. Prosedyren må utføres for hvert enkelt fly, da det ikke er adgang for andre enn myndighetene til å utstede norske typesertifikat.

2 FORMÅL

Formålet med dette vedlegget til MFHB er å sikre at Fagsjefen og Teknisk Komite legger til grunn enhetlige og spesifiserte kriterier ved vurdering av tomvektsdata bilagt søknad for import av mikrofly, enten nytt eller brukt, slik at materiell som søkes innført i mikroflyregisteret har en troverdig nyttelast. Vedlegget tilhører kap.5, Tekniske Bestemmelser. Vedlegget er for øvrig tett knyttet opp til vedlegg 5.2 rev 03.10.2014 i MFHB kap.5. (se dette).

3 OMFANG

3.1 Målgruppe

Fagsjefen i Mikroflyseksjonen, Teknisk Komite, besiktingsmann som forestår import kontroll, import/omsetning/salgssledd, samt oppnevnt prøveflyger/IK-1.

3.2 Gyldighetsområde

Alle mikrolette luftfartøy som det søkes om importtillatelse/reservasjon av kjennetegn for.

4 DEFINISJONER / FORKORTELSER

Begrep	Definisjon
Mikrolette luftfartøy MTOM MFHB	Fra EC 216/2008 Annex II (e) og BSL B 2-5. Maximum Take Off Mass (maksimal avgangsmasse). Mikroflyhåndboken, gyldig versjon.

5 ANSVAR

Fagsjefen og leder av Teknisk Komite har ansvaret for at nytt materiell som søkes innført i mikroflyregisteret er i henhold til forskriftene.

6 KRITERIER

6.1 Tilsendt underlag

Ved søknad om import av nytt materiell skal Fagsjefen/Teknisk Komite forelegges nedenstående dokumentasjon på mikroflyet fra søker:

- Typesertifikat som mikrofly fra anerkjent nasjonal myndighet (eks "Geraetenkennblatt fra DAeC).
- Miljøsertifikat fra anerkjent nasjonal myndighet (eks. "Musterzulassungsschein" fra DeAC) som dekker flyet med valgt fremdriftspakke og valgt propeller.
- Bekreftet vekttoppgave fra produsent/anerkjent nasjonal myndighet for mikroflyet. Vekttoppgaven skal dekke et fly bygd opp med samme tekniske spesifikasjoner, byggeform, utstyr, dimensjoner og materialvalg som søkes importert.
- Vekttoppgaven skal inkludere samme fremdriftspakke (motor/gir/propell), understell, utstyr, instrumentering m.v. som søkes importert.

- Vektoppgaven skal inneholde en spesifisert utstyrliste.
- Utstyrlisten skal som et minimum inneholde grunninstrumentering for fly- og motorinstrumenter, minsteutstyr som beskrevet i 'Luftdyktighetskrav for norske mikrolette fly', samt de komponenter/utstyr produsenten anser som obligatorisk for sikker flyging.
- Flyet skal ikke avvike fra den byggetekniske standard produsenten har fått godkjent ved typeaksept fra nasjonal myndighet.
- For brukte mikrofly som ønskes importert, skal det dessuten vedlegges kopi av gyldig utenlandsk flygetillatelse. Styret i MFS har bestemt at Norge ikke skal bli en dumpingplass for utrangert utenlandsk materiell, slik at det som regel ikke skal innvilliges import tillatelse for fly eldre enn 10 år.

6.2 Forutsetninger

For maksimal avgangsmasse (MTOM) henvises til BSL B 2-5, eventuelt vedlegg 5.2 rev 03.10.2014. De oppgitte massene gjelder under forutsetning av flyprodusentens godkjenning. I tillegg skal 'luftdyktighetskrav til norske mikrofly' tilfredsstilles. Ved MTOM omfatter dette blant annet:

- Lastfaktor +4,0G og -2,0G før varig deformasjon av strukturen ved belastning.
- Sikkerhetsfaktor på 1,5G før brudd på ovenstående verdier.
- Kraftreserve for utkltring over hinder som spesifisert i MFHB.
- Steilehastighet (eventuelt med flaps) maks. 65kmt/40mph/35kts.

Dersom flyprodusenten ikke kan godkjenne ovenstående masser eller krav, forutsettes massene reduseres så meget ved operative begrensninger at kravene møtes.

Ved MTOM, enten fastsatt av BSL B 2-5, produsent eller operative begrensninger, skal luftdyktighetskravene til norske mikrofly være oppfylt. Hvis produsenten godkjenner flyet for en gitt maksimal avgangsmasse som overgår verdiene i BSL B 2-5, så betyr det også at strukturen ved denne høyere massen skal tåle de spesifiserte G-belastninger som BSL B 2-5 forutsetter. Flyet skal også da ha de nødvendige kraftreserver, flyegeegenskapene skal være forutsigbare og harmoniske, og steilehastigheten skal være iht. pkt 6.2.

Styret i Mikroflyseksjonen forutsetter at et grunnutstyrt og luftdyktig fly, som omtalt i pkt. 6.1, skal ha en dokumentert troverdig nyttelast. Denne er som i tidligere vektskriv fastsatt til minst 90kg for ensetere og 175kg for tosetere. Dersom flyet er utstyrt med fastmontert typegodkjent comradio og transponder, tillates flyets tomvekt øket med 2,5 %. Dermed er de absolutte tomvektsgrensene for nye fly fastlagt ved importbesikting:

	u/skjerm	u/skjerm	m/skjerm	m/skjerm
	u/radio	m/radio	u/radio	m/radio
En seters landfly	210 kg	215 kg	225 kg	230 kg
Toseters landfly	275 kg	282 kg	297,5 kg	305 kg
Toseters sjøfly	320 kg	320 kg	320 kg	320 kg

Styret i Mikroflyseksjonen har vedtatt at alle fabrikknye 3-akse fly som har en importgodkjenning etter 01.05.2016 skal være utstyrt med stall warning (SW) fra produsent som gir akustisk signal.

Som et alternativ til SW med akustisk signal kan det i stedet monteres et fungerende og ferdig kalibrert Angle of Attack (AoA) system.

Dispensasjon kan søkes.

6.3 Godkjenningsprosedyre

Ved godkjenning skal denne prosedyren følges:

- Søker sender inn ovenstående dokumentasjon, for øvrig også spesifisert i MFHB kap.5 til Fagsjefen, Mikroflyseksjonen i Norges Luftsportforbund.
- Dokumentasjon vurderes av Teknisk Komité.
- Når dokumentasjonen er vurdert, får Fagsjefen en anbefaling om å akseptere/avvise reservasjon av kjennetegn i mikroflyregisteret.
- Ved flyets importkontroll av besiktningsmann, skal flyet veies, ref. vedlegg 5.2 rev. 03.10.2014 eller nyere, pkt. 6.2.
- Det kreves at produsentens tomvektoppgave som tidligere ble innsendt som vedlegg til importsøknaden verifiseres ved vektkontrollen; *ikke* ved beregning, dokumentkontroll el.likn., men ved fysisk veiing. Vektene skal ikke under noen omstendighet overskride grensene fastlagt ovenfor.
- Tomvektkontrollen skal inneholde alt utstyr som flyet vil bli operert med under påfølgende prøveflyging. Alle innmonterte systemer og funksjoner skal være operative. Inspeksjonsluker, dører, vinduer, fastmontert polstring/støydemping m.v, skal ikke fjernes, selv om produsenten tillater dette.
- Personlig utstyr, utvendige aerodynamiske formgivere som eks. hjulkåper, løse seteputer osv, kan imidlertid utelates.
- *Disponibel nyttelast føres inn i teknisk perm under flik 6 med dato for neste veiing. Se også vedlegg 5.2. rev 03.10.2014. Besiktningsmann skal særlig presisere kravet overfor eier, om å holde disponibel nyttelast oppdatert i teknisk perm.*
- Maksimal tillatt avgangsmasse iht. BSL B 2-5 overføres til skilt i cockpit.
- Etter besikting, skal flyet prøveflyges av oppnevnt prøveflyger/IK-1. Prøveflyging skal utføres med samme utstyr som ved tomvektkontrollen, og med innveid tomvekt som grunnlag. Flyet skal så lastes opp til MTOM, f.eks. ved hjelp av passasjer eller fulle tanker.
- Besiktningsmann og prøveflyger skal være forskjellige personer.
- Import/salg/omsetningsleddet skal hverken forestå besikting eller prøveflyging.
- Først når det foreligger godkjent besiktnings- og prøveflygings rapport, og disse er akseptert av Fagsjef, kan godkjenningsprosedyren betraktes som utført.

7 SPESIELLE KRAV TIL PERSONELL OG UTSTYR

Kvalifikasjon som Mikroflyseksjonens Fagsjef.
Inneha vervet som Leder av Teknisk Komité.

8 REFERANSER OG RELATERTE DOKUMENTER

8.1 Overordnede dokumenter:

BSL B 2-5, BSL D 4-8.
EASA EC 216/2008 Annex II (e).

8.2 Egenproduserte dokumenter:

Mikroflyhåndboken, kapittel 5 i revisjon 6.2 eller nyere.
Vedlegg 5-1 til MFHB kap.5 Norske luftdyktighetskrav til mikrolette fly.
Vedlegg 5-2 rev. 03.10.2014 til MFHB kap.5

9 VEDLEGG

Ingen.