

Vedlegg 5.2

Materiellklarering av luftfartøy som benyttes til sportsflyging

Vedlegg til SFHB utgave 9.0.2 eller nyere, kapittel 5 TEKNISKE BESTEMMELSER

Utarbeidet av: Kristian Fahlstrøm og Roger Holm

Godkjent av: Tom Bjerke og Luftfartstilsynet

1. PROSEDYREEIER

Denne prosedyren eies av sportsflyseksjonen 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 SFHB er å sikre at fagsjefen og teknisk utvalg legger til grunn enhetlige og spesifiserte kriterier ved vurdering av dokumentasjonen bilagt søknad for import av sportsfly, enten nytt eller brukt, slik at materiell som søkes innført i sportsflyregisteret fyller våre krav. Vedlegget tilhører kap.5, tekniske bestemmelser. Vedlegget er knyttet opp til gjeldende versjon av vedlegg 5.1 i SFHB kap.5.

3. OMFANG

3.1 Målgruppe

Fagsjefen i sportsflyseksjonen, teknisk utvalg, besiktingsmann som forestår importkontroll, import/omsetning/salgssledd, samt oppnevnt prøveflyger.

3.2 Gyldighetsområde

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

4. ORDFORKLARINGER / FORKORTELSER

Begrep	Forklaring
Mikrolett luftfartøy.	Se SFHB kapittel 0, Mikrolett luftfartøy
Sportsflyluftfartøy.	Se SFHB kapittel 0, Sportsflyluftfartøy
Luftfartøy.	Se SFHB kapittel 0. Fellesbetegnelse for mikrolett- og sportsflyluftfartøy

5. ANSVAR

Fagsjefen og leder av teknisk utvalg har ansvaret for at nytt materiell som søkes innført i sportsflyregisteret er i henhold til forskriftene.

6. PROSESSEN

6.1 Tilsendt underlag

Ved søknad om import av nytt materiell skal fagsjefen/teknisk utvalg forelegges nedenstående dokumentasjon på sportsflyet fra søker:

- Typesertifikat som mikro/sportsfly fra anerkjent nasjonal myndighet (eks "Geraetenkennblatt fra DAeC).
- Bekreftet vekttoppgave fra produsent/anerkjent nasjonal myndighet for sportsflyet. Vekttoppgaven skal dekke et fly bygd opp med samme tekniske

spesifikasjoner, byggeform, utstyr, dimensjoner og materialvalg som søkes importert.

- Vektoppgaven skal inkludere samme fremdriftspakke (motor/gir/propell), understell, utstyr, instrumentering, drivstofftanker m.v. som søkes importert.
- Vektoppgaven skal inneholde en spesifisert utstyrsliste.
- Utstyrslisten skal som et minimum inneholde grunninstrumentering for fly- og motorinstrumenter, minsteutstyr som beskrevet i Sportsflyhåndboken, 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 sportsfly som ønskes importert, skal det dessuten vedlegges kopi av gyldig utenlandsk flygetillatelse. Styret i sportsflyseksjonen har bestemt at Norge ikke skal være et marked for utrangert utenlandsk materiell, slik at import tillatelse for fly eldre enn 10 år må vurderes nøye.

6.2 Forutsetninger

For maksimal avgangsmasse (MTOM) henvises til vedlegg 5.1. De oppgitte massene gjelder under forutsetning av flyprodusentens godkjenning.

Ved MTOM omfatter dette blant annet:

- Lastfaktor før varig deformasjon av strukturen ved belastning: +4,0G og -2,0G, eller de verdier som angis i gjeldende flygehåndbok. For å tillate verdier utover dette skal prosessen i SFHB 5.4 nivå 2 følges.
- Sikkerhetsfaktor på 1,5G før brudd på ovenstående verdier.
- Kraftreserve for utkltring over hinder som spesifisert i SFHB 5.3.4.
- Minste stabile flygehastighet (eventuelt med flaps) jf. SFHB 5.2.6.

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 D 4-8, produsent eller operative begrensninger, skal luftdyktighetskravene til norske sportsfly være oppfylt. Hvis produsenten godkjenner flyet for en gitt maksimal avgangsmasse som overgår verdiene i BSL D 4-8, så betyr det også at strukturen ved denne høyere massen skal tåle de spesifiserte G-belastninger som BSL D 4-8 forutsetter. Flyet skal også da ha de nødvendige kraftreserver, flyeegenskapene skal være forutsigbare og harmoniske, og minste stabile flygehastigheter skal være iht. pkt 6.2.

Alle fabrikknye rorstyrte fly som får importgodkjenning skal være utstyrt med stall warning som gir akustisk signal (SW) fra produsent, eller være forberedt for godkjent ettermontering.

Dispensasjon kan søkes.

6.2 Godkjenningsprosedyre

Ved godkjenning skal denne prosedyren følges:

- Søker sender inn ovenstående dokumentasjon, for øvrig også spesifisert i SFHB kap.5 til fagsjefen, sportsflyseksjonen i Norges Luftsportforbund.
- Dokumentasjon vurderes av teknisk utvalg.
- Når dokumentasjonen er vurdert, får fagsjefen en anbefaling om å akseptere/avvise reservasjon av kjennetegn i sportsflyregisteret.
- Ved flyets importkontroll av Besiktningsperson, skal flyet veies, ref. vedlegg 5.1 rev.20.03.2024 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. Massen skal ikke 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 ikke-fastmontert utstyr, løse seteputer osv, kan utelates.
- Disponibel nyttelast føres inn i teknisk perm under flik 6 med dato for neste veiing. Besiktningsperson skal særlig presisere kravet overfor eier, om å holde disponibel nyttelast oppdatert i teknisk perm.
- Maksimal tillatt nyttelast iht. SFHB 5.2.6 overføres til skilt i cockpit.
- Etter besiktningsperson, skal flyet prøveflyges av oppnevnt prøveflyger.
- 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.
- Besiktningsperson og prøveflyger skal ikke være samme person.
- Import/salg/omsetningsleddet skal verken forestå besiktningsperson eller prøveflyging.
- Først når det foreligger godkjent besiktnings- og prøveflygingsrapport, og disse er akseptert av fagsjef, kan godkjenningsprosedyren betraktes som utført.

7 SPESIELLE KRAV TIL PERSONELL OG UTSTYR

Kvalifikasjon som sportsflyseksjonens Fagsjef. Inneha vervet som leder av teknisk utvalg.

8 REFERANSER OG RELATERTE DOKUMENTER

8.1 Overordnede dokumenter:

BSL D 4-8 § 1-3 bokstav a og b

BSL D 4-8 § 5-5

Forordning (EU) 2018/1139 vedlegg 1 bokstav e

Forordning (EU) 2018/1139 artikkel 2 nr. 8

8.2 Egenproduserte dokumenter:

Sportsflyhåndboken, kapittel 5 i utgave 9 eller nyere.

Vedlegg 5.1, 5.2, 5.3, 5.4 og 5.5 rev. 25.03.2023 eller nyere til SFHB kapittel 5

9 VEDLEGG

Ingen.

_ SLUTT _