

# Nye ting i sikkerhetssystemet med PPL og LAPL sertifikat

---

MOTOR- OG SPORTSFLYSEKSJONEN

# Ny forskrift ga nytt sikkerhetssystem

---

1. Motorflygere kan fly sportsfly uten å måtte ta ut kompetansebevis for sportsflyging.
2. Sportsflygere kan fly VFR natt
3. Sportsflygere kan fly ON-TOP
4. Mikrofly & sportsfly har fått nye maksimalvekter, men....
5. NLF kan tildele rettigheter for RTL og språkprøve i flygebeviset

# 1. LAPL/PPL kan nå fly sportsfly uten sportsflybevis

---

Motorflygere kan nå etter den nye forskriften fly sportsfly uten å måtte ta ut kompetansebevis for sportsflyging.

Flygeren må være medlem av sportsflyseksjonen gjennom et medlemskap i en av klubbene, og flygingen skal føres i en egen loggbok som gjelder for sportsflyging. Her skal også type-/modellutsjekk føres inn av utsjekksinstruktøren.

Det som trengs er

- ☐ **en utsjekk gitt av en sportsflyinstruktør, og**
- ☐ **en differansetrening beskrevet under utsjekker på seksjonens nettsider i dokumentet «Differansetrening fra tyngre flytyper til sportsfly».**

Ved differansetreningen skal en benytte «Type-/modellutsjekk vedlegg 4.1a - Skjema» som veiledning og rettesnor.

# 1. Ny BSL D 4-8 ga nytt sikkerhetssystem

---

- ☐ Sertifikatinnehaveren må etterleve de begrensninger i utøvelsen av privilegiene som sikkerhetssystemet fastsetter, og
- ☐ Flybesetningssertifikatet skal medbringes under flyging, og
- ☐ Flygerettigheten gir kun rett til å fly de typer, modeller eller varianter som en har utsjekk på.
- ☐ Type-/modellutsjekk kan gis av flyinstruktør som er tilsluttet sportsflyklubb med skoletillatelse.
- ☐ Flygetid med mikrolett luftfartøy og sportsluftfartøy skal føres i egnet logg og holdes adskilt fra flytimer med andre luftfartøy.

# 1. Oppdatert sikkerhetssystem

---

## 4.8 Type- og modellutsjekk forts...

### 4.8.6 Differansetrening for sportsflyging

Differansetrening åpenbarer viktige forskjeller mellom motorflyging og sportsflyging.

Det anbefales å ta denne sammen med utsjekk på fly. Klubbene anbefales å ha egne regler for utsjekk av motorflygere siden det er stor forskjell mellom de ulike modeller i forhold til motorfly.

Se Utsjekker på seksjonens nettsider.

## 2. Ny forskrift tillater VFR natt til sportsfly

---

VFR natt er nå tillatt med sportsfly når bestemte betingelser er til stede.

- I praksis er dette en måte å forlenge flydagen på i den mørke årstiden.
- Ved for sen ankomst til destinasjonen før mørkets frembrudd vil denne muligheten redusere stress og gale avgjørelser.

## 2. Ny forskrift tillater VFR natt til sportsfly

---

Luftfartøyet skal være utstyrt med lys, instrumenter og utstyr som beskrevet i sikkerhetssystemets vedlegg 5.4.

**a) innvendig i flyet med:**

1. Kule og svingviser analogt eller i skjerm, og
2. Horisontgyro – Kunstig horisont eller i skjerm, og
3. Retningsgyro eller i skjerm, og
4. Vertikal fartsmåler eller i skjerm, og
5. Automatsikringer, og
6. Klokke eller armbåndsur med timer-minutter-sekunder, og
7. COM, GPS<sup>1</sup> og NAV utstyr tilpasset operativ reiseplan, og
8. Hodelykt med rødt og hvitt lys lett tilgjengelig, og
9. Instrumentbelysning.

## 2. Krav til lys og redningsskjerm

---

Luftfartøyet skal være utstyrt med lys, instrumenter og utstyr som beskrevet i sikkerhetssystemets vedlegg 5.4.

**a) utvendig med:**

1. Navigasjonslanterner 110+110+140-graders sektorer, og
2. Strobelights, og
3. Landingslys, og
4. Antikollisjonslys (eller roterende beacon), og
5. Redningsskjerm innenfor utløpsdato for ompakking.

## 2. VFR natt – Instrument-trening

---

Utdanningen til VFR natt foregår i to faser.

- 1) Først med **5 timer instrument-trening** etter samme treningsprogram som for PPL. Da vil kandidaten fly med hette slik at en kun ser instrumentene og ikke ut av vinduene.
- 2) Videre skal en fly **5 timer mørkeflyging** under reelle nattforhold

# 3. Ny forskrift tillater VFR ON-TOP

---

### 3. Ny forskrift tillater VFR ON-TOP

---

Flyet skal være utstyr med:

- ☐ Kompass
- ☐ Radio 8.33 kHz spacing er det beste
- ☐ Kunstig horisont /analog eller inkludert i skjerm.
- ☐ Elektroniske kart i synsfeltet
- ☐ Ekstern kraftforsyning.

## 4. Økning av MTOM til 600/650kg

---

Den nye sportsflyforskriften BSL D 4-8 av 2024, som er basert på det europeiske EASA regelverket, tillater nå at sportsfly kan ha en maksimal avgangsmasse inntil 600 kg for landfly, eller 650 kg for amfibium og fly med flottører.

Dette gjelder først og fremst for fly som opprinnelig er konstruert for disse vektene, og der en finner opplysninger om dette i flyets flygehåndbok (POH), eller i tilleggsdokumentasjon utgitt fra fabrikkene dersom den gamle vektgrensen på 450 kg er angitt i POH'en.

Subject: approval for increasing MTOW of A22L and A22L2 to 540 kg in Norway

## 4. A22 – 540kg

---

Spørsmål vi må stille oss:

Produsenten har funnet at med en lavere maksimal tillatt G-belastning, kan en for denne konstruksjonen tillate en større MTOM.

Vi trenger innsyn i hvordan produsenten har utført denne vurderingen og hvilke metoder de har benyttet for å beregne seg fram til denne konklusjonen.

Er dette en anerkjent metode som utgår fra en gitt byggestandard?

### Letter of Approval

Aeroprakt Limited, the designer and manufacturer of A22L and A22L2 ultralight aeroplanes issues an approval for increasing the Maximum Take-Off Weight (MTOW) of Aeroprakt A-22L and A-22L2 ultralight aeroplanes from 472.5 kg to 540 kg on condition that:

1. At this MTOW, the positive/negative limit load factors are reduced to +3.5 and -1.5. respectfully.
2. The aircraft owner makes the required revisions in the respective sections of the Pilot Operating Handbook as appropriate and gets those revisions approved by the local aviation authorities.

This does not entail any further operational limitations.

Yuriy Yakovlyev  
Chief designer  
Aeroprakt Limited



## 4. Mikrofly har stadig lagt på seg fra 1984



## 5. NLF med rettigheter for RTL og språk

---

Den nye sportsflyforskriften BSL D 4-8 § 4-3 bokstav av 2024, tillater at NLF kan tildele rettigheter for flytelefoni og godkjent språkprøve i flygebeviset.

NLF arbeider med et prosjekt for utdanning av egne språkkontrollanter, og første del av dette ble utført i et fire ukers forkurs i oktober 2024.

Andre del var en 6 timers samling i november med øvelser og individuell testing av kandidatenes egnethet som språkkontrollanter.

Etter en evaluering av kurset med eventuelle modifikasjoner, vil NLF søke Luftfartstilsynet om godkjenning til å utføre utdanningen etter denne metoden.

## 5. NLF med rettigheter for RTL og språk

---

Oppgavene består av fire ukentlige sett med øvelser i å vurdere godkjente lydprøver fra ICAOs Rated Speech Samples Training Aid (RSSTA).

Etter innsending får kandidatene svar fra NLF med ICAO's egen vurdering, med individuelle tips om hvordan de kan tilnærme seg ICAO.

Treningen har som mål å få kandidatene så nær ICAOs norm som mulig ved flere iterasjoner.

En foreløpig konklusjon fra denne delen er at alle kandidater intervjues og testes med lydprøver for at NLF kan vurdere hvor mye trening de trenger. Vi ser at erfarne instruktører finner riktig nivå meget raskt, men det finnes unntak.

## 5. NLF med rettigheter for RTL og språk

---

Andre del av utdanningen er en samling med informasjon med øvelser og vurdering av kandidater med bestått forkurs i tre faser:

1. repetisjon av regelverket og korrekt utfylling av skjemaer
2. test på vurdering av lydprøver med kun én (1) avspilling.
3. test av kompetansen i både engelsk språk og fraseologi i samtaler og rollespill med kursets kvalifiserte instruktører

# Nye ting i sikkerhetssystemet

---

God tur som fartøysjef på sportsfly

\_ SLUTT \_