

# Kapittel 3 OPERATIVE BESTEMMELSER

## Innhold:

<b>3.1 Generelle operative bestemmelser</b> .....	<b>4</b>
3.1.1 Sikkerhetssystem .....	4
3.1.2 Operasjonstillatelse og lokale bestemmelser .....	4
3.1.3 Fartøysjef .....	4
3.1.4 Fartøysjefens ansvar og myndighet .....	4
3.1.5 Etterlevelse av lover, forskrifter og prosedyrer .....	5
3.1.6 Dokumenter, håndbøker og informasjons som skal finnes om bord .....	6
3.1.7 Teknisk loggbok for mikrofly .....	7
3.1.8 Flyging med passasjer .....	7
3.1.8.1 Informasjon til passasjer .....	7
3.1.9 Flyging mot betaling mv. ....	8
3.1.9.1 Forbud mot betaling .....	8
3.1.9.2 Kostnadsdeling .....	8
3.1.10 Operative begrensninger ved flytekniske forhold .....	8
<b>3.2 Medisinske krav</b> .....	<b>9</b>
3.2.1 Overordnede krav .....	9
3.2.2 Legeundersøkelse etter nasjonale regler .....	9
3.2.3 Gyldighetstid for legeattester .....	9
<b>3.3 Driftsprosedyrer</b> .....	<b>10</b>
3.3.1 Forberedelser til flyging .....	10
3.3.2 Meteorologiske forhold .....	10
3.3.2.1 Is og annen forurensning – prosedyrer på bakken .....	10
3.3.2.2 Is og annen forurensning – prosedyrer under flyging .....	10
3.3.3 Drivstoff og oljeforsyning .....	10
3.3.3.1 Påfylling av drivstoff med passasjer .....	11
3.3.3.2 Drivstoffadministrasjon under flyging .....	11
3.3.4 Adferd om bord .....	11
3.3.5 Taksing .....	11
3.3.6 Avgangsførhold .....	12
3.3.6.1 Sidevind under avgang og landing .....	12
3.3.7 Prosedyrer for avgang .....	12
3.3.8 Prosedyrer for støyreduksjon .....	12
3.3.9 Simulering av situasjoner under flyging .....	12
3.3.10 Bruk av tilleggsoksygen .....	12
3.3.10.1 Fly uten trykkabin .....	12
3.3.11 Forhold ved innflyging og landing .....	13
3.3.11.1 Innflyging og landing .....	13
3.3.12 Prosedyre for flyging i askeforhold .....	13
3.3.13 Landing og avgang i utmark .....	14
3.3.14 Bruk av Avinors lufthavner utenom åpningstid .....	14
<b>3.4 Luffartøyets ytelses- og driftsbegrensninger</b> .....	<b>15</b>
3.4.1 Driftsbegrensninger .....	15
3.4.2 Veiing .....	15
3.4.3 Ytelse .....	15
<b>3.5 Instrumenter og utstyr</b> .....	<b>15</b>
3.5.1 Instrumenter og nødutstyr – generelle bestemmelser .....	15
3.5.2 Minsteutstyr til flyging .....	15

3.5.3 Flyge- og navigasjonsinstrumenter for flyging i henhold til VFR .....	16
3.5.4 Intercom-system .....	16
3.5.5 Seter og sikkerhetsbelter .....	16
3.5.6 Førstehjelpspakke .....	16
3.5.7 Nødpeilesender (ELT/PLB) .....	16
3.5.8 Beskyttelseshjelm .....	17
3.5.9 Flyging over vann .....	17
3.5.10 Overlevelsesutstyr .....	17
3.5.11 Utstyr til radiokommunikasjon .....	18
3.5.11.1 VHF kommunikasjonsradio .....	18
3.5.12 Overvåkingsutstyr – transponder .....	18
3.5.12.1 Transponder .....	18
3.5.12.2 Annet overvåkingsutstyr .....	19
<b>3.6 Landingsplasser .....</b>	<b>19</b>
3.6.1 Bruk av flyplasser .....	19
3.6.2 Generelt .....	19
3.6.3 Krav til beliggenhet .....	19
3.6.4 Naboforhold .....	20
3.6.5 Grunneierforhold .....	20
3.6.6 Utstyr på landingsplassen .....	20
3.6.7 Hangarforhold .....	20
<b>3.7 Grensepassering .....</b>	<b>20</b>
3.7.1 Reiseplan .....	20
3.7.2 Toll- og avgiftsbestemmelser .....	21
3.7.3 Krav til utstyr og kvalifikasjoner .....	21
3.7.4 Særskilte krav for flyging til andre land .....	21
3.7.5 Flyging med utenlandsk reg. luftfartøy i Norge .....	22
3.7.5.1 For personer bosatt i Norge .....	22
3.7.5.2 For personer bosatt i utlandet .....	22
3.7.6 Flyging med utenlandsk reg. luftfartøy i utlandet .....	22
3.7.7 Skoling med utenlandsk reg. luftfartøy i utlandet .....	22
<b>3.8 Lufttrafikkregler .....</b>	<b>23</b>
3.8.1 Lufttrafikkregler og operative prosedyrer .....	23
3.8.2 Særbestemmelser for sportsfly .....	23
<b>3.9 Flygeoppvisning .....</b>	<b>23</b>
3.9.1 Tillatelse til flygeoppvisning .....	23
<b>3.10 Konsekvensregime .....</b>	<b>23</b>
3.10.1 Brudd på luftfartsbestemmelser mv. ....	23
3.10.1.1 Om konsekvenstiltak .....	23
3.10.1.2 Tilbakekall av flygebevis, rettigheter eller privilegier mv. ....	24
3.10.1.3 Beskyttelse mot tilbakekall av kompetansebevis mv. i forbindelse med egen rapportering .....	25
3.10.1.4 Klageadgang .....	25
3.10.2 Brudd på idrettslig regelverk mv. ....	25
3.10.2.1 Disiplinærforføyninger .....	25
3.10.2.2 Straff .....	26
<b>3.11 Vedlegg til kapittel 3 .....</b>	<b>26</b>
3.11 VEDLEGG TIL KAPITTEL 3 .....	26



## **3.1 Generelle operative bestemmelser**

### **3.1.1 Sikkerhetssystem**

[BSL D 4-8 § 4 bokstav c]

Kapittel 3 beskriver operative instruksjoner for sportsflyging innenfor rammene av NLF Sportsflyseksjonens sikkerhetssystem («Mikroflyhåndboken»). Med sportsflyging forstås flyging med «mikrolette luftfartøy», jf. BSL D 4-8 § 3 bokstav a. All sportsflyging skal foregå i samsvar med sikkerhetssystemet.

### **3.1.2 Operasjonstillatelse og lokale bestemmelser**

All sportsflyging skal foregå i regi av klubb tilsluttet NLF med operasjonstillatelse.

Utøvelse av alle sportsflyaktiviteter er underlagt lokal klubbvirksomhet. Dette innebærer at klubben skal utføre de oppgavene som påhviler klubbene i sikkerhetssystemet. Fartøysjefen skal utføre tjenesten innenfor de rammer som den lokale sportsflyklubben setter samt etterleve annet regelverk, herunder kravene i punkt 3.1.3, 3.1.4 og 3.1.5.

Dersom en sportsflyger vil ta av eller lande på en naturlig landingsplass (dvs. en flyplass uten konsesjon), skal flygeren på forhånd:

- a) Innhente nødvendig tillatelse fra grunneier(e) og aktivt avklare eventuelle forhold til berørte naboer
- b) Orienterer den lokale sportsflyklubben om aktiviteten
- c) Invitere klubbens operative leder til å besiktige landingsplassen før den tas i bruk

### **3.1.3 Fartøysjef**

Fartøysjef er ansvarlig for at flygingen utføres i tråd med sikkerhetssystemet.

Fartøysjef skal være medlem av NLF Sportsflyseksjonen og inneha kompetansebevis G2, R2 eller V2, eller inneha elevbevis G1, R1 eller V1 og være under kontroll av instruktør.

### **3.1.4 Fartøysjefens ansvar og myndighet**

[NCO.GEN.105]

Fartøysjefen er ansvarlig for operasjonen og sikkerheten til luftfartøyet, og for sikkerheten til passasjer og last om bord.

- a) Fartøysjefen skal ha ansvar for:
  - 1) luftfartøyet sikkerhet, samt sikkerheten til hver person om bord, og frakt som er om bord når luftfartøyet er i drift
  - 2) å innlede, fortsette, avslutte eller omdirigere en flyging av hensyn til sikkerheten
  - 3) å sikre at alle driftsprosedyrer og sjekklister blir fulgt
  - 4) å begynne en flyging først når han/hun har forsikret seg om at alle driftsmessige begrensninger som nevnt i punkt 2.a.3 i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008 er overholdt, slik at
    - i. luftfartøyet er luftdyktig
    - ii. luftfartøyet er behørig registrert
    - iii. de instrumenter og det utstyr som kreves for å kunne gjennomføre flygingen er installert i luftfartøyet og er operativt

- iv. luftfartøyets masse og tyngdepunkt er slik at flygingen kan utføres innenfor de grenser som er fastsatt i regelverk og flygehåndboken
  - v. alt utstyr, all bagasje og all last er korrekt lastet og sikret, og at en nødevakuering fortsatt er mulig
  - vi. luftfartøyets driftsmessige begrensninger som angitt i luftfartøyets flygehåndbok ikke overskrides på noe tidspunkt under flygingen
- 5) ikke å begynne en flyging dersom han/hun er ute av stand til å utføre sine oppgaver, for eksempel på grunn av skade, sykdom, tretthet eller virkninger av et psykotropt stoff
  - 6) ikke å fortsette flyging forbi nærmeste flyplass eller driftssted med værforhold som tillater landing, når han/hun har vesentlig redusert evne til å utføre sine oppgaver, for eksempel på grunn av tretthet, sykdom eller oksygenmangel
  - 7) å treffe avgjørelser om å godta flyet med funksjonsfeil i samsvar med flygehåndbok.
  - 8) å registrere bruksdata og alle kjente eller antatte feil i luftfartøyet når en flyging eller en serie flyinger er avsluttet, i luftfartøyets tekniske loggbok
- b) Fartøysjefen skal påse at de som er ombord under de kritiske fasene av en flyging, eller når det anses nødvendig av hensyn til sikkerheten, sitter fastspent på sin plass og ikke gjør annet enn det som kreves av hensyn til luftfartøyets driftssikkerhet
  - c) Fartøysjefen skal ha myndighet til å nekte å ta med, eller til å sette av, enhver person, bagasje eller frakt som kan utgjøre en mulig sikkerhetsrisiko for luftfartøyet eller for de som er om bord
  - d) Fartøysjefen skal snarest mulig rapportere til den relevante enheten for lufttrafikkjenester (ATS) om farlige vær- eller flygeforhold som kan sette andre luftfartøys sikkerhet i fare.
  - e) Fartøysjefen skal i, en nødsituasjon som krever umiddelbar beslutning og handling, treffe alle tiltak han/hun mener er nødvendig, forholdene tatt i betraktning, i samsvar med punkt 7.d i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008. I slike tilfeller kan han/hun avvike fra regler, driftsprosedyrer og metoder av hensyn til sikkerheten
  - f) Under flyging skal fartøysjefen:
    - a) ha sikkerhetsbelte fastspent når han/hun sitter på sin plass, og
    - b) forbli ved luftfartøyets betjeningsinnretning til enhver tid, med mindre en annen flyger overtar betjeningsinnretningen
  - g) Fartøysjefen skal umiddelbart rapportere en ulovlig handling til vedkommende myndighet, og underrette den utpekte lokale myndighet
  - h) Fartøysjefen skal snarest mulig gi nærmeste relevante myndighet melding om en ulykke der luftfartøyet er involvert, og som fører til alvorlig personskade eller dødsfall, eller til betydelig skade på luftfartøyet eller eiendom

### **3.1.5 Etterlevelse av lover, forskrifter og prosedyrer**

[NCO.GEN.110, S-NCO.GEN.240, S-NCO.GEN.145]

- a) Fartøysjefen skal etterleve lover, forskrifter og prosedyrer i staten der virksomheten driftes.

- b) Fartøysjefen skal være kjent med de lover, forskrifter og prosedyrer som er relevant for hans/hennes oppgave og gjelder for områdene som skal overflys, flyplassene eller driftsstedene som skal benyttes og de tilhørende flysikringsanleggene.
- c) Transport av farlig gods er ikke tillatt med sportsfly.
- d) Eier og bruker skal sikre at luftdyktighetspåbud fastsatt av Luftfartstilsynet eller Norges Luftsportforbund etterleves.
- e) Fartøysjefen skal etterleve bestemmelsene i luftfartsloven om forbud mot å gjøre tjeneste i alkoholpåvirket tilstand mv, jf. §§ 6-11, 6-12 og 6-13.

### **3.1.6 Dokumenter, håndbøker og informasjon som skal finnes om bord**

[S-NCO.GEN.135, S-NCO.GEN.130]

- a) Følgende dokumenter, håndbøker og informasjon skal finnes om bord på hver flyging, i original eller som kopi, med mindre det er angitt noe annet:
  - 1) flygehåndbok eller tilsvarende dokument(er),
  - 2) flygetillatelse i original,
  - 3) forsikringsbevis i original,
  - 4) tillatelse til bruk av radioutstyr hvis installert,
  - 5) teknisk loggbok,
  - 6) detaljer om eventuell ATC-reiseplan,
  - 7) oppdaterte og egnede luftfartskart for den foreslåtte flygeruten og alle ruter det er rimelig å forvente at flygingen kan omdirigeres til, og
  - 8) avskjæringskort i henhold til SERA.11015.
- b) For flyinger med start og landing på samme flyplass/driftssted, kan dokumenter og den informasjonen som er nevnt i bokstav a) punkt 1, 4, 5, 6, 7 og 8 oppbevares på flyplassen eller driftsstedet.
- c) Fartøysjefen skal på anmodning fra Luftfartstilsynet eller Norges Luftsportforbund innen rimelig tid stille til rådighet den dokumentasjon som kreves medbrakt om bord til rådighet.
- d) I tilfelle tap eller tyveri av dokumenter som er spesifisert i bokstav a), kan operasjonen fortsette til flyet når basen eller et sted hvor et erstatningsdokument kan leveres.
- e) Dokumentene, håndbøkene og informasjonen kan være tilgjengelige i en annen form enn på trykt papir. Et elektronisk lagringsmedium er akseptabelt hvis tilgjengelighet, brukervennlighet og pålitelighet kan garanteres.
- f) Med unntak for luftfartøyer som starter og lander på samme flyplass/driftssted, skal operatøren til enhver tid ha tilgjengelig lister over nød- og overlevingsutstyr om bord, som umiddelbart kan oversendes til redningsentralene (RCC).

### **3.1.7 Teknisk loggbok for mikrofly**

[S-NCO.GEN.150]

Nærmere opplysninger om luftfartøyet, dets besetning og hver enkelt reise skal oppbevares for hver flyging eller serie flyginger, i form av teknisk loggbok for mikrofly.

Teknisk loggbok for mikrofly skal inneholde følgende informasjon:

- 1) flyets kjennetegn,
- 2) flyvningenes dato,
- 3) besetningens navn,
- 4) utført daglig ettersyn (tid, signatur og flygebevisnummer),
- 5) avgangssted,
- 6) landingssted,
- 7) avgangstidspunkt,
- 8) landingstidspunkt,
- 9) teknisk flygetid (pr. flyvning og totalt)
- 10) type flygetid (trike, motor)
- 11) antall flyvninger
- 12) flyvningens art,
- 13) hendelser og iakttakelser, og
- 14) fartøysjefens eller annen ansvarlig persons underskrift.

### **3.1.8 Flyging med passasjer**

For flyging med passasjer gjelder følgende krav:

- a) Fartøysjef må inneha passasjerutsjekk og ha vedlikeholdt sine rettigheter i henhold til kapittel 4 «*Krav til kontinuerlig erfaring*».
- b) Fartøysjefen skal før avgang vurdere om passasjerer er skikket til å være med på den planlagte flygingen.
- c) Fartøysjefen skal informere passasjerer om de viktigste forskjellene mellom den planlagte flygingen og kommersielle flyginger, blant annet at luftfartøyet ikke oppfyller internasjonale krav til teknisk standard. Fartøysjefen skal informere om passasjerenes rettigheter etter punkt e.
- d) Informasjonen skal være egnet til å gi passasjerene et grunnlag for å vurdere om de ønsker å delta på flygingen.
- e) En passasjer har rett til kostnadsfritt å avbryte flyturen frem til luftfartøyet er i bevegelse for avgang.
- f) For en mindreårig passasjer under 18 år som ikke er i følge med en verge, skal det foreligge skriftlig samtykke fra en av vergene til passasjerer. Fartøysjefen skal dokumentere at samtykket er basert på informasjonen som skal gis etter punkt c.

#### **3.1.8.1 Informasjon til passasjer**

[S-NCO.OP.130]

Fartøysjefen skal sørge for at passasjerer før flygingen, eller under flygingen når det er hensiktsmessig, informeres om nødutstyr og nødprosedyrer.

Passasjerer skal informeres om:

- a) bruk av sikkerhetsbelte
- b) nødutganger
- c) redningsvester, om nødvendig
- d) oksygenutleveringsutstyr, om nødvendig
- e) annet nødutstyr, om nødvendig

Orientering skal også omfatte plassering og den generelle måten å bruke det viktigste nødutstyret.

### **3.1.9 Flyging mot betaling mv.**

#### **3.1.9.1 Forbud mot betaling**

Det er forbudt å ta betalt for en flyvning, med unntak av flyvninger omfattet av punkt 3.1.9.2, 3.1.9.3 og 3.1.9.4.

#### **3.1.9.2 Kostnadsdeling**

Privatpersoner kan dele de direkte kostnadene for en flyging. Begge personer om bord skal dele kostnadene.

Med «direkte kostnader» menes kostnadene som pådras i forbindelse med en flyvning, eksempelvis drivstoff, lufthavnavgifter eller leieprisen for et luftfartøy. Det skal ikke være noe element av fortjeneste.

#### **3.1.9.3 Introduksjonsflyging**

En NLF-tilsluttet flyklubb som er behørig registrert i Enhetsregisteret kan tilby introduksjonsflyging.

Luftfartøy brukt til introduksjonsflyging skal ha norsk registrering. Luftfartøyet må være eid av NLF-flyklubb. Innleide luftfartøy kan benyttes når det foreligger en skriftlig avtale om leie som omfatter oppfølging av luftfartøyets luftdyktighet.

Introduksjonsflyging skal utgjøre en marginal del av klubbens samlede aktivitet. Betaling for introduksjonsflyging må gå uavkortet til organisasjonen som tilbyr flygingen og holdes innenfor organisasjonen.

Demonstrasjons- og introduksjonsturer til sportsflyging skal utføres av instruktør.

#### **3.1.9.4 Flygeinstruksjon**

Sportsflyinstruktører kan motta godtgjørelse fra sportsflyklubb tilsluttet NLF for den instruksjonen som instruktøren har gitt som ledd i flyklubbens skoleprogram.

Flyskolevirksomhet innenfor NLF-tilsluttet flyklubb kan gå med overskudd, så lenge overskuddet forblir i organisasjonen og ikke kanaliseres til medlemmer eller tredjepart.

### **3.1.10 Operative begrensninger ved flytekniske forhold**

Når luftfartøyet er klassifisert som «experimental» kan det gjelde operative begrensninger i henhold til kapittel 5.



## 3.2 Medisinske krav

### 3.2.1 Overordnede krav

En flyger må være medisinsk skikket for å gjøre tjeneste som fartøysjef, og flygerens skikkethet skal undersøkes og dokumenteres med legeattest på én av følgende måter ved utstedelse eller fornyelse av flygebevis:

- a) ved legeundersøkelse for mikroflygere etter nasjonale regler, jf. forskrift 23. august 2001 nr. 1067 om medisinske undersøkelser av seilflygere, mikroflygere, førere av friballong og kabinbesetningsmedlemmer (BSL C 1-2), eller
- b) ved legeundersøkelse for flygere etter felleseuropeiske regler, jf. forskrift 28. november 2015 nr. 1365 om sertifisering av besetningsmedlemmer [BSL C 1-1], jf. forordning (EU) nr. 1178/2011 vedlegg IV (del-MED).

Innehaver av flygebevis skal ikke utføre tjeneste som fartøysjef når det er inntrådt forandring i helsetilstanden som medfører at de medisinske krav ikke lenger er oppfylte. Flygermedisinsk seksjon i Luftfartstilsynet og Norges Luftsportforbund skal underrettes når innehaveren av flygebevis må forstå at sykdomsforholdet er av varig art, jf. BSL C 1-2 punkt 3.5.

### 3.2.2 Legeundersøkelse etter nasjonale regler

Legeundersøkelse for å fastsette medisinsk skikkethet av flygere med sportsflybevis kan foretas hos enhver lege med norsk legelicens, herunder fastlegen eller bedriftslegen, jf. BSL C 1-2 punkt 3.2 første avsnitt.

Flygeren skal samvittighetsfullt fylle ut erklæring om egen helse («skjema for egenerklæring») som kan lastes ned fra NLFs hjemmeside, se [nlf.no/flymed](http://nlf.no/flymed).

Flygeren skal gjøre den undersøkende lege kjent med:

- a) at kravene til undersøkelsen framkommer av BSL C 1-2,
- b) at de medisinskfaglige kravene framkommer av forskrift 23. august 2001 nr. 1068 om medisinske krav for seilflygere, mikroflygere, førere av friballong og kabinbesetningsmedlemmer (BSL C 1-3),
- c) at den undersøkende lege som alternativ til de medisinskfaglige kravene i BSL C 1-3, kan legge kravene til innehavere av LAPL-sertifikat i forordning (EU) nr. 1178/2011 vedlegg IV (del-MED) til grunn for undersøkelsen (MED.B.095 med underliggende AMC-retningslinje), og
- d) at nærmere prosedyrer for undersøkelsen og utstedelse av attest er kunngjort på NLFs hjemmeside, se [nlf.no/flymed](http://nlf.no/flymed).

Den undersøkende lege skal benytte skjema publisert på NLFs hjemmeside («legeerklæring – flygebevis») og for øvrig følge prosedyrene publisert på [nlf.no/flymed](http://nlf.no/flymed), herunder signere konvoluttomslag.

### 3.2.3 Gyldighetstid for legeattester

Legeattestens utstedt i tråd med BSL C 1-2 og BSL C 1-3 har en gyldighetstid regnet fra den dato legeundersøkelsen ble utført. Ved fornyelse godtas at legeundersøkelsen blir utført inntil 45 dager før legeattestens gyldighetsdato utløper. Gyldighetstider (ved undersøkelse i tråd med BSL C 1-2 og BSL C 1-3):

- a) For personer under 40 år: Fem år.
- b) For personer mellom 40 år og 50 år: To år.
- c) For personer over 50 år: Ett år. Legeattest etter felleseuropeiske regler (LAPL, klasse 1 eller klasse 2) har en gyldighet på to år etter fylte 50 år.

## **3.3 Driftsprosedyrer**

### **3.3.1 Forberedelser til flyging**

[S-NCO.OP.135]

Før en flyging begynner skal fartøysjefen kjenne til alle foreliggende meteorologiske opplysninger av betydning for den planlagte flygingen. Forberedelse til en flyging som vil gjennomføres vekk fra nærområdet til avgangsstedet skal omfatte:

- a) gjennomgang av foreliggende oppdaterte værreporter og værvarsler, og
- b) planlegging av en alternativ prosedyre om flygingen ikke kan gjennomføres som forutsatt på grunn av værforholdene.

### **3.3.2 Meteorologiske forhold**

[S-NCO.OP.160]

- a) Fartøysjefen skal bare begynne eller fortsette en VFR-flyging dersom de siste meteorologiske opplysningene viser at værforholdene langs ruten, og på den tiltenkte bestemmelsesflyplassen på antatt tidspunkt for bruk, vil svare til eller være bedre enn gjeldende minstekriteria for VFR flyging.

#### **3.3.2.1 Is og annen forurensning – prosedyrer på bakken**

[NCO.OP.165]

Fartøysjefen skal ikke påbegynne flygingen med mindre luftfartøyet er fritt for ethvert belegg som kan virke negativt inn på luftfartøyet ytelse eller styrbarhet, bortsett fra det som tillates i samsvar med flygehåndboken.

#### **3.3.2.2 Is og annen forurensning – prosedyrer under flyging**

[S-NCO.OP.170]

Dersom det er mer isdannelse enn det luftfartøyet er sertifisert for, eller dersom et luftfartøy som ikke er sertifisert for flyging under kjente isforhold utsettes for isdannelse, skal fartøysjefen umiddelbart gå ut av området med isdannelse ved å skifte nivå/og eller rute, og om nødvendig varsle ATC om en nødsituasjon.

Kjente isingsforhold er forhold der is observeres visuelt på luftfartøyet av piloten eller identifisert av innebygde sensorer.

### **3.3.3 Drivstoff og oljeforsyning**

[S-NCO.OP.125, S-NCO.OP.105]

- a) Fartøysjefen skal sørge for at mengden drivstoff/energi og olje om bord er tilstrekkelig med tanke på meteorologiske forhold, ethvert forhold som påvirker flyets ytelse, eventuelle

forsinkelser som forventes under flyturen, og eventuelle uforutsette forhold som med rimelighet kan forventes å påvirke flygningen.

- b) Fartøysjefen skal planlegge en mengde drivstoff/energi som den siste reserven av drivstoff/energi for å sørge for en sikker landing. Fartøysjefen skal ta hensyn til alt av følgende, og i følgende prioritetsrekkefølge, for å bestemme mengde av det endelige reservedrivstoffet:
  - 1) alvorlighetsgraden av faren for personer eller eiendom som kan skyldes en nødlanding etter slutt på drivstoff, og
  - 2) sannsynligheten for uventede omstendigheter for at den siste reserven av drivstoff/energi ikke lenger kan ivaretas
- c) Fartøysjefen skal bare begynne en flyging hvis luftfartøyet har tilstrekkelig drivstoff/energi og olje:
  - 1) når ingen destinasjonsalternativer kreves, å fly til flyplassen eller operere på stedet for tiltenkt landing, pluss den siste reserve av drivstoff, eller
  - 2) når et destinasjonsalternativ kreves, å fly til flyplassen eller operere på stedet for tiltenkt landing, og deretter til en annen flyplass, pluss en siste reserve av drivstoff.

### **3.3.3.1 Påfylling av drivstoff med passasjer**

[NCO.OP.145]

- a) Luftfartøyet skal ikke tankes med drivstoff mens passasjer er om bord.

### **3.3.3.2 Drivstoffadministrasjon under flyging**

[S-NCO.OP.185]

Fartøysjefen skal jevnlig kontrollere at det ikke er mindre mengde nyttbart, gjenværende drivstoff/energi, under flyging enn hva som kreves for å gå til en flyplass eller driftssted der værforholdene tillater landing, samt planlagt drivstoffreserve.

### **3.3.4 Adferd om bord**

#### **3.3.4.1 Røyking om bord**

[NCO.OP.155]

Fartøysjefen skal forby røyking om bord.

#### **3.3.4.2 Bærbare elektroniske innretninger**

[NCO.GEN.125]

Fartøysjefen skal ikke tillate at noen om bord bruker en bærbar elektronisk innretning (PED) som kan virke negativt inn på ytelsen til flyets systemer og utstyr.

### **3.3.5 Taksing**

[NCO.GEN.115]

Et luftfartøy skal takses bare dersom den som utfører dette er en behørig kvalifisert flyger.

### **3.3.6 Avgangsførhold**

[S-NCO.OP.175]

Før start, skal fartøysjefen forvise seg om at været på flyplassen eller driftsstedet, og forholdene som er tiltenkt rullebane, ifølge foreliggende opplysninger ikke er til hinder for en sikker avgang.

#### **3.3.6.1 Sidevind under avgang og landing**

Hvis høyeste tillatte sidevindskomponent ikke kommer frem av flygehåndboken, skal det anvendes en forsvarlig komponent for det aktuelle luftfartøyet.

### **3.3.7 Prosedyrer for avgang**

[NCO.OP.115]

Fartøysjefen skal benytte de avgangsprosedyrer som er fastsatt for flyplassen, dersom slike prosedyrer er offentliggjort for den rullebanen som skal benyttes.

Om spesifikk prosedyre ikke er publisert, anbefales følgende:

Fartøysjefen skal klatre rett frem til minimum 500 fots høyde AGL og fortsette på samme kurs til enden av rullebanen er passert. Fartøysjefen skal deretter utføre nødvendig utkikkssving på 45 grader, fortrinnsvis til venstre. Fartøysjefen skal holde god utkikk etter luftfartøy som har entret krysslegg eller medvindslegg for landing. Fartøysjefen skal deretter fortsette å stige til minst 2000 fot for å komme klar av innkommende trafikk.

### **3.3.8 Prosedyrer for støyreduksjon**

[NCO.OP.120]

Fartøysjefen skal ta hensyn til offentliggjorte prosedyrer for støyreduksjon som gjør at luftfartøyet avgir så lite støy som mulig, samtidig som det skal påses at sikkerheten prioriteres fremfor støyreduksjon.

### **3.3.9 Simulering av situasjoner under flyging**

[S-NCO.OP.180]

- a) Når det er passasjerer eller frakt om bord, skal fartøysjefen ikke simulere
  - 1) situasjoner som krever at det benyttes prosedyrer for unormale situasjoner eller nødsituasjoner
- b) Uten hensyn til bokstav a) kan slike situasjoner simuleres med flygerelever om bord under skoling.

### **3.3.10 Bruk av tilleggsoksygen**

[S-NCO.OP.190, S-NCO.IDE.A.155]

Fartøysjefen skal sikre at hver person om bord bruker tilleggsoksygen kontinuerlig når kabinhøyden er over 10 000 fot i over 30 minutter, og alltid når kabinhøyden er over 13 000 fot.

#### **3.3.10.1 Fly uten trykkabin**

[S-NCO.IDE.A.150]

Fly uten trykkabin som benyttes i flygehøyder der det er behov for oksygentilførsel skal ha oksygenutstyr som kan lagre og fordele nødvendig mengde oksygen.

### **3.3.11 Forhold ved innflyging og landing**

[NCO.OP.205]

Før fartøysjefen begynner innflyging med sikte på landing, skal han/hun forvise seg om at været på flyplassen eller driftsstedet, og forholdene på tiltenkt rullebane, ifølge foreliggende opplysninger ikke er til hinder for en sikker innflyging, landing eller avbrutt innflyging.

#### **3.3.11.1 Innflyging og landing**

Dersom det finnes offentlig publiserte operative prosedyrer for den aktuelle plassen, skal disse følges med de modifikasjonene som lufttrafikkjentesten måtte angi gjennom klarering. Fartøysjefen skal aktivt søke informasjon om flyplassens operative prosedyrer før flygingen finner sted.

Om ikke annen prosedyre er publisert eller angitt av lufttrafikkjenteste, gjelder følgende:

- a) Flygeren skal fly inn til plassen i 1500 fot AGL, slik at luftfartøyet befinner seg 500 fot over eventuelle luftfartøy i landingsrunden.
- b) Flygeren skal holde god utkikk etter andre luftfartøy som er i landingsrunden eller er under avgang og utklating. Om ikke annen prosedyre er gitt, skal standard venstresvinger benyttes ved landingsrunder.
- c) Flygeren skal begynne nedstigningen på passiv side på «upwind» hvis forholdene tillater det. Høyden skal reduseres til 1000 fot AGL innen entring av normal medvindslegg («downwind»).
- d) Flygeren skal holde 1000 fot AGL frem til nøkkelpunktet («keypoint» rett ut for landingspunktet til den aktive rullebanen) og gjennomføre vanlig landingsrunde med 90 graders svinger, der det gjøres utkikk mellom hver sving.
- e) Flygeren skal holde god utkikk etter luftfartøy som kan komme på lang finale eller ta av i motsatt retning.
- f) Det må ikke utføres en kontinuerlig 180 grader sving i denne fasen, fordi flygeren får redusert mulighet for utkikk.
- g) Dersom flygeren bruker flyradio, skal han/hun rapportere før entring av flyplassområdet og landingsrunden. Flygeren bør i tillegg rapportere før hver sving i landingsrunden.
- h) En flyplass med lufttrafikkjenteste eller flygeinformasjonstjeneste har et krav til slik bruk av radio, også om flyplassen er stengt.

Krysslegg (crosswind) som medfører overflyging av forlenget senterlinje på aktiv rullebane medfører betydelig risiko om det ikke holdes ekstra god utkikk etter luftfartøy som er under avgang og utklating.

### **3.3.12 Prosedyre for flyging i askeforhold**

Da norskregistrerte sportsfly ikke nødvendigvis er utstyrt med sertifisert motor, må prosedyren for flyging og vedlikehold underlegges regelverket i organisasjonens sikkerhetssystem for sportsfly.

Flyging i områder der det er påvist eller der fartøysjefen kan forvente vulkansk aske skal skje med den største forsiktighet. All operasjon skjer på fartøysjefen ansvar. Eier eller bruker av sportsfly har ansvaret for at motoren er utstyrt for flyging i askeforhold slik det framgår nedenfor.

Fartøysjefen bør unngå flyging i områder med sterk begrensning av tilfeldige landingsmuligheter.

Ellers gjelder følgende for flyging i askeforhold:

- a) Slik flyging skal kun finne sted i områder med lav eller medium tetthet (det vil si områder med opptil to, eller områder med mellom to og fire milligram aske pr. kubikkmeter luft).
- b) Flyging under askeforhold med norskregistrert sportsfly skal kun foregå i henhold til visuelle flygereglene (VFR).
- c) Slik flyging bør bare foregå i luftrom klasse G.
- d) Forbrenningsmotor (totakt – firetakt) skal være utstyrt med luftfilter ved inntaket for forbrenningsluft.
- e) Slikt luftfilter skal som et minimum ha kapasitet og filtreringsevne som angitt fra motorprodusent.
- f) Luftfilter/induksjonssystemet skal være utstyrt med enten et instrument (eksempelvis vakuummåler) eller en filterindikator som varsler om tett filter, da askepartikler kan være forholdsvis store, slik at muligheten for tett luftfilter etter relativt kort flytid er til stede.
- g) Luftfilteret skal være utstyrt med beskyttelse mot mekanisk skade (gitter, filterboks eller liknende).
- h) Etter flyging under askeforhold, eller mistanke om dette, eller dersom filterindikator antyder øket trykkfall over filteret, skal luftfilter renses/vaskes på forskriftsmessig måte (dersom filterprodusenten har prosedyrer for dette), alternativt skiftes ut. Arbeidet føres opp som vedlikehold på de gule sidene i teknisk loggbok.
- i) Flyets eier eller bruker skal besørge kontroll og eventuelt rengjøring av styresystemer og alle bevegelige deler som har vært utsatt for askestøv. Vedlikeholdet noteres på gule sider i teknisk loggbok.

### **3.3.13 Landing og avgang i utmark**

Lov 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven) inneholder et generelt forbud mot start og landing i utmark, jf. § 3.

Generelle eller enkeltvis tillatelser til start og landing på bestemte steder kan innvilges av kommunale myndigheter, jf. motorferdselloven §§ 5 og 6. Forespørsler om det foreligger slike tillatelser kan rettes til vedkommende kommunes servicekontor eller administrasjon.

### **3.3.14 Bruk av Avinors lufthavner utenom åpningstid**

Personer som innehar gyldig flygebevis og har inngått PFLY-avtale med Avinor kan benytte angitte Avinor-flyplasser utenom åpningstidene etter vilkår gitt av Avinor.

Dersom vilkårene ikke etterleves, kan Avinor heve PFLY-avtalen i relasjon til den enkelte flyger eller suspendere PFLY-ordningen generelt. NLF kan iverksette reaksjoner etter underkapittel 3.10.

## **3.4 Luftfartøyets ytelses- og driftsbegrensninger**

### **3.4.1 Driftsbegrensninger**

[NCO.POL.100]

- a) Luftfartøyets last, masse og tyngdepunkt skal i alle faser av flygingen være i samsvar med de begrensninger som er oppført i flygehåndboken.
- b) Skilt, oversikt, instrumentmerking, eller kombinasjoner av dette, som angir driftsbegrensninger fastsatt i flygehåndboken skal vises i luftfartøyet.

### **3.4.2 Veiging**

[S-NCO.POL.105]

Eier skal sørge for at luftfartøyets masse og CG er blitt bestemt ved faktisk veiging før det settes i drift. Det skal tas hensyn til de akkumulerte virkningene av endringer og reparasjoner på masse og balanse, og de skal behørig dokumenteres. Disse opplysningene skal gjøres tilgjengelige for fartøysjefen. Luftfartøyet skal veies på nytt dersom endringenes virkninger på massen og balansen ikke vites nøyaktig.

### **3.4.3 Ytelse**

[S-NCO.POL.110]

Fartøysjefen skal bruke luftfartøyet bare dersom ytelsen er tilstrekkelig til å overholde gjeldende lufttrafikkregler og eventuelle andre begrensninger som gjelder for flygingen, luftrommet eller flyplassene eller driftsstedene som benyttes, og det skal da tas hensyn til nøyaktigheten av eventuelle diagrammer og kart.

## **3.5 Instrumenter og utstyr**

### **3.5.1 Instrumenter og nødutstyr – generelle bestemmelser**

[S-NCO.IDE.A.100, S-NCO.OP.150]

Følgende sikkerhetsutstyr skal benyttes under flyging med sportsfly:

- a) Sikkerhetsbelter
- b) Førstehjelpspakke
- c) Beskyttelseshjelm i åpne luftfartøy
- d) Egnet flyteutstyr
- e) Egnede klær, fottøy og annet overlevelsesutstyr
- f) Kommunikasjonsradio hvis det er installert, jf. 3.5.11
- g) Radartransponder hvis det er installert
- h) Redningsskjerm hvis det er montert
- i) Fastmontert eller personlig nødpeilesender hvis det finnes ombord

### **3.5.2 Minsteutstyr til flyging**

[S-NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.A.110]

En flyging skal ikke påbegynnes dersom noen av flyets instrumenter, utstyrsdeler eller funksjoner som kreves til den planlagte flygingen i henhold til flygehåndboken er ute av drift eller mangler.

Fly skal ha reservesikringer med nødvendig styrke til å oppnå full beskyttelse av strømkretsene, til utskiftning av sikringer som det er tillatt å skifte ut under flyging.

### **3.5.3 Flyge- og navigasjonsinstrumenter for flyging i henhold til VFR**

[S-NCO.IDE.A.120]

a) Fly som benyttes i henhold til VFR om dagen skal ha utstyr med måler og viser følgende:

- 1) magnetisk kurs
- 2) tid i timer, minutter og sekunder
- 3) trykkehøyde
- 4) angitt flygehastighet

For anvisning av tid kan et armbandsur benyttes så lenge armbandsuret kan vise tid i timer, minutter og sekunder. [AMC1 NCO.IDE.A.120(a)(2)]

Flygehastigheten kan angis i knop (kt), kilometer per time (km/t) eller i miles (mph).

[AMC1 NCO.IDE.A.120(a)(4)]

### **3.5.4 Intercom-system**

[NCO.IDE.A.135]

Fly som benyttes av mer enn ett flygebesetningsmedlem skal være utstyrt med et intercom-system med hodetelefoner og mikrofoner, til bruk for hver person ombord.

### **3.5.5 Seter og sikkerhetsbelter**

[S-NCO.IDE.A.140]

a) Fly skal være utstyrt med:

- 1) et sete for hver person om bord,
- 2) et sikkerhetsbelte for hvert sete med sikring av overkroppen og ettpunkts utløsermekanisme og
- 3) en barnesikringsinnretning (CRD) for alle personer om bord som er under 24 måneder.

### **3.5.6 Førstehjelpspakke**

[NCO.IDE.A.145]

a) Fly skal være utstyrt med et førstehjelpspakke

b) Førstehjelpspakke skal

- 1) være lett tilgjengelig
- 2) holdes ved like

### **3.5.7 Nødpeilesender (ELT/PLB)**

[S-NCO.IDE.A.170]

Fartøysjefen bør alltid medbringe nødpeilesender av følgende alternative typer:



- a) Typegodkjent fastmontert nødpeilesender (ELT) for 406 MHz med innebygget eller tilkoblet GPS som er registrert på luftfartøyet
- b) Medbrakt håndholdt nødpeilesender (PLB) registrert på person som bæres på kroppen.

Registreringen foretas hos Nasjonal kommunikasjonsmyndighet.

### **3.5.8 Beskyttelseshjelm**

De ombordværende skal bruke egnet beskyttelseshjelm under flyging i alle typer åpne sportsfly. For innelukkede luftfartøy vurderer fartøysjefen behovet for beskyttelseshjelm.

### **3.5.9 Flyging over vann**

[S-NCO.IDE.A.175]

- a) Det skal være redningsvest for hver person om bord, som skal bæres eller være plassert slik at den/de er lett tilgjengelig for brukeren fra hans eller hennes sete når:
  - 1) det flys over vann ut over glidedistanse fra land eller
  - 2) ved start eller landing på en flyplass eller driftssted der, i tilfelle motorstopp, nødlanding på vann er sannsynlig.
- b) Sjøfly som benyttes på vann skal være utstyrt med utstyr som avgir de lydsignaler som er foreskrevet i internasjonale regler til forebygging av sammenstøt til sjøs, når det er relevant.
- c) Fartøysjefen på et fly som benyttes i en avstand fra land der nødlanding er mulig, mer en tilsvarende 30 minutter ved normal marsjhastighet eller 50 NM, alt etter hva som er kortest, skal fastslå risikoen for at de som er om bord ikke vil overleve en nødlanding på vann, og på dette grunnlaget avgjøre om følgende utstyr skal være om bord:
  - 1) utstyr til å sende nødsignaler
  - 2) tilstrekkelig antall redningsflåter eller overlevelsesdrakter til personene om bord, plassert slik at de er lett tilgjengelig i en nødsituasjon, og
  - 3) redningsutstyr, herunder midler til å opprettholde livet, tilpasset flygingen som skal gjennomføres.
- d) Det skal foreligge en nødsjekkliste for landing på vann, og denne skal gjennomgås med eventuell passasjer før flyging over vann.

### **3.5.10 Overlevelsesutstyr**

[S-NCO.IDE.A.180]

Fly som benyttes over områder der søk og redning vil være særlig vanskelig, skal ha signalinnretning og redningsutstyr, herunder midler til å opprettholde livet, tilpasset området det skal flys over.

Personer ombord skal være kledd for den aktuelle type flyging, der det også skal medregnes muligheter for utlanding eller nødlanding på den planlagte flygestrekningen.

### **3.5.11 Utstyr til radiokommunikasjon**

[NCO.IDE.A.190]

- a) Når det kreves i luftrommet som benyttes, skal fly ha utstyr til radiokommunikasjon som gir mulighet for toveis kommunikasjon med de luftfartsstasjoner og på de frekvenser som oppfyller luftromskravene.
- b) Radiokommunikasjonsutstyret skal, dersom det kreves etter bokstav a), gi mulighet for å kommunisere på luftfartens nødfrekvens, 121,5 MHz.
- c) Når det er behov for mer enn én kommunikasjonsenhet, skal de være uavhengige av hverandre, slik at en feil i én enhet ikke vil føre til feil i en annen.

#### **3.5.11.1 VHF kommunikasjonsradio**

Radiokommunikasjonsutstyr (VHF-samband) kreves bare medbrakt i sportsfly ved flyging i luftrom med krav til toveis radiosamband. Det anbefales at egnet godkjent flyradio monteres i alle sportsfly i samsvar med forskrift om tillatelse for radioutstyr i norskregistrert luftfartøy. Forskriften skal sikre god radiokommunikasjon til og fra sivilt luftfartøy og gjennomfører internasjonale forpliktelser ved radiokommunikasjon til og fra sivilt luftfartøy.

- a) Radio alene eller i kombinasjon med intercom skal ha god lyd kvalitet på sendingen med tanke på god dempingen av vind og motorstøy.
- b) Det kreves tillatelse for å bruke radiostasjon om bord i fly uansett om radioen er håndholdt eller fast installert, jf. forskrift om tillatelse for radioutstyr i norskregistrert luftfartøy § 3 første ledd, jf. forskrift om gebyr til Post- og teletilsynet § 14 annet ledd nr. 1.
- c) Før det installeres radiokommunikasjonsutstyr om bord i sportsfly, skal eier/bruker søke skriftlig om tillatelse til bruk av utstyret, jf. forskrift om tillatelse for radioutstyr i norskregistrert luftfartøy § 5.
- d) Radioutstyret skal være av godkjent type, jf. forskrift om tillatelse for radioutstyr i norskregistrert luftfartøy § 6.
- e) For å operere en flyradio kreves flytelefonistsertifikat utstedt av Luftfartstilsynet.

### **3.5.12 Overvåkingsutstyr – transponder**

#### **3.5.12.1 Transponder**

[S-NCO.IDE.A.200]

Når det kreves i luftrommet som benyttes, skal fly være utstyrt med en transponder for sekundær overvåkingsradar (SSR) med alle nødvendige funksjoner.

I Norge kreves SSR-transponder Mode A eller C i alt luftrom klasse A, C og D. Mode S er påkrevd i mange land i det sentrale Europa, men kreves ikke i Skandinavia.

Fartøysjefen skal påse at transponderen er aktivert under all flyging og at reglene om transponderbruk i SERA del 13 («SSR Transponder») etterleves.

Transponderutstyret skal være av godkjent type, jf. forskrift 1. juni 2010 nr. 755 om tillatelse for radioutstyr i norskregistrert luftfartøy § 6.

### **3.5.12.2 Annet overvåkingsutstyr**

S-NCO.IDE.A.195 (d)]

Fly skal være utstyrt med annet overvåkingsutstyr i henhold til aktuelle luftromskrav, herunder kravene til overvåkingsutstyr i SERA.6005 bokstav c.

## **3.6 Landingsplasser**

### **3.6.1 Bruk av flyplasser**

[NCO.OP.100]

Fartøysjefen skal kun benytte flyplasser som er egnet for den aktuelle typen luftfartøy.

### **3.6.2 Generelt**

Med landingsplasser menes steder som brukes til sportsflyging, herunder utdanningsvirksomhet, og der det foreligger en tillatelse for start og landing med sportsfly.

Det er ikke krav til at landingsplasser for sportsfly har sivil konsesjon dersom det er en «naturlig landingsplass». Med naturlig landingsplass menes «[e]t land- eller sjøområde hvor det ikke er eller vil bli foretatt annet enn ubetydelig rydnings-, anleggs- eller bygningsvirksomhet for å tilrettelegge det som landingsplass», jf. forskrift om konsesjon for landingsplasser (BSL E 1-1) § 2 første ledd bokstav c.

For landingsplasser uten konsesjon gjelder et maksimalt antall bevegelser på tolv pr uke, jf. BSL E 1-1 § 4 første ledd bokstav a. Med en bevegelse menes én start eller én landing. Begrensningen på tolv ukentlige bevegelser er absolutt og kan ikke baseres på en gjennomsnittsberegning, jf. veiledning til forskriftens § 4. Dog tillates det å overskride den ukentlige begrensningen dersom landingsplassen «vil bli benyttet i høyst én måned og (...) ikke har karakter av å være en fast etablert landingsplass».

For naturlige landingsplasser som skal benyttes jevnlig til sportsflyging, har NLF fastsatt at det skal utføres en miljøutredning i henhold til kravene i veiledningen til BSL E 1-1.

Dersom flyplass som benyttes til sportsflyging har konsesjon, skal all sportsflyutøvelse være klarert med konsesjonshaveren ved ansvarshavende for plassen.

### **3.6.3 Krav til beliggenhet**

- a) En egnet sportsflyplass som skal benyttes til regelmessig sportsflyutøvelse må ha en beliggenhet som er til minst mulig sjenanse for omgivelsene.
- b) Plassen må ha god beliggenhet med hensyn til le-forhold, skog, fjellknauser, større bygninger mv. slik at ikke uheldige og uberegnelige vindforhold, turbulens mv. oppstår.
- c) Start og landing må i størst mulig utstrekning kunne foregå riktig i forhold til fremherskende vindretninger.
- d) Det må være fri inn- og utflyging.
- e) Flyplassen skal ligge slik til at operasjonene ikke forårsaker trafikkproblemer på tilstøtende veier.
- f) Det skal påses at gjeldende regler for motorisert ferdsel i utmark følges.
- g) Det skal være mulighet for utelanding i plassens omgivelser av sikkerhetsmessige hensyn, og for å kunne trene elevene i nødlanding / utelanding.

### **3.6.4 Naboforhold**

All aktivitet på egnet landingsplass for sportsfly skal foregå i henhold til gjeldende bestemmelser. I den grad virksomheten er regelmessig, skal naboer som blir berørt av aktiviteten informeres.

### **3.6.5 Grunneierforhold**

For å kunne benytte egnet innmark som landingsplass, må det være innhentet tillatelse fra grunneier. Grunneiere må klart informeres om bruken av plassen, omfanget av aktiviteten og de bestemmelser som gjelder, slik at disse er innforstått med hva som skal foregå.

### **3.6.6 Utstyr på landingsplassen**

En landingsplass beregnet for regelmessig flyging med sportsfly bør som minimum ha følgende utstyr:

- a) Nødvendige avsperringer og skilting som forteller at regelmessig flyging pågår, tilpasset lokale behov.
- b) Vindpølser som står fritt og er lett synlig fra luftfartøy på bakken og i luften.
- c) Evt. andre visuelle signaler for landingsmønster og sportsflyaktiviteter.
- d) En informasjonstavle som forteller pilotene det nødvendige regelverk for plassen, og informasjoner ved en evt. nødsituasjon.
- e) Liste over aktuelle telefonnummer til legevakt, ambulanse/hjelpekorps, politi, brannvesen og klubbens ansvarlige tillitsmenn/fagpersonell.
- f) Instruks for fylling og oppbevaring av drivstoff. Alt drivstoff som oppbevares på plassen skal lagres forskriftsmessig.

### **3.6.7 Hangarforhold**

Sportsfly er stort sett ikke konstruert for utendørs lagring over et lengre tidsrom. Sollys forringer duken på luftfartøyet, og korrosjon kan forringe strukturen. Luftfartøyet bør derfor oppbevares i hangar når det ikke er i bruk.

I hangaren skal det være ryddige og rene forhold slik at søppel og brennbart avfall blir håndtert på forsvarlig måte. Drivstoff, med unntak av det som er på flyenes tanker, skal oppbevares i henhold til klubbens instruks for håndtering av drivstoff.

## **3.7 Grensepassering**

### **3.7.1 Reiseplan**

Melding om lufttrafikk i form av fullstendig utfylt reiseplan sendes til vedkommende enhet av lufttrafikkjenesten innen én time før grensepassering, jf. SERA.4001 (5) *Submission of a flight plan*.

En reiseplan skal bestå av alle elementene beskrevet i SERA.4005(a).

Reiseplan skal benyttes ved enhver grensepassering, også innenfor Schengen-området og internt i EUs tollområde. Kravet gjelder også der en grensepassering skjer på flygning som begynner og slutter i samme land/stat.

### **3.7.2 Toll- og avgiftsbestemmelser**

For flygninger inn og ut av Norge skal siste avgangssted i Norge ved utreise og første landingssted i Norge ved innreise være flyplass med tollkontor («lufthavn med internasjonal status»), alternativt en av småflyplassene i vedlegg 3 til tollforskriften «Landingsplasser for luftfartøy».

Dersom en småflyplass som nevnt over skal benyttes, skal reiseplan sendes på e-post til [desken@toll.no](mailto:desken@toll.no) (alternativt meldes telefonisk på tlf. 22 17 18 17) minst fire timer før ankomst/avgang fra/til Norge, jf. tollforskriften §§ 3-2-2 andre ledd og 3-7-1 sjette ledd.

Anledning til å bruke mindre flyplasser uten tollbetjening gjelder ikke når luftfartøyet eller gods om bord skal innfortolles, med mindre dette er avtalt med Toll- og avgiftsdirektoratet på forhånd, jf. tollforskriften § 3-2-2 tredje ledd.

### **3.7.3 Krav til utstyr og kvalifikasjoner**

Det kreves radiokommunikasjonsutstyr og flytelefonistsertifikat uten begrensninger hvis du skal krysse en landegrense med luftfartøy eller føre et luftfartøy i utlandet.

Det kreves radartransponder Mode A og C i Skandinavia. Kravene ellers i Europa varierer, men forvent at radartransponder Mode S kan være obligatorisk, særlig i kontrollert luftrom samt i TMZ (transponderpåbudzone) og i høyder over 5000 fot MSL eller 3500 fot AGL (eksempel fra tyske transponderbestemmelser).

Flygere som skal benytte radio i luftrom der det er krav til toveis radiokommunikasjon må ha avlagt gyldig språkprøve. ICAO Annex 1 har et krav om dokumenterte språkferdigheter i engelsk på nivå 4, 5 eller 6 for alle flygere som flyr internasjonalt.

I Norge gjelder ikke kravet til språkprøve i luftrom hvor det ikke er krav til toveis radiokommunikasjon. For blindsendinger eller kommunikasjon med andre enheter hvor det ikke er krav til toveis kommunikasjon, for eksempel FIS, er det tilstrekkelig med flytelefonistsertifikat.

Hvert enkelt land har spesielle regler for mikro/UL/sportsfly som det er helt nødvendig å sette seg inn i før en eventuell reise gjennomføres.

### **3.7.4 Særskilte krav for flyging til andre land**

Flygebeviset er i henhold til MFHB kapittel 4 kun gyldig innenfor norsk område, men er akseptert av en rekke land. Det kreves derfor spesiell tillatelse for flyging med norske sportsfly til noen andre land, deriblant Danmark. I dokumentet «MLA Flying in Europe» finnes instruksjoner og kontaktadresser for alle land i Europa. Nettadressen der en finner gyldig versjon av PDF dokumentet er [www.emf.aero](http://www.emf.aero)

### **3.7.5 Flyging med utenlandsk reg. luftfartøy i Norge**

#### **3.7.5.1 For personer bosatt i Norge**

Person bosatt i Norge kan bare fly utenlandsk registrert sportsfly i Norge etter særskilt tillatelse fra Luftfartstilsynet, jf. luftfartsloven § 4-4 annet ledd, jf. § 2-2 første ledd nr 4. Prosedyre for å søke tillatelse er i Luftfartstilsynets AIC N 03/15. Operasjon av utenlandsk registrert luftfartøy med norsk flygebevis krever også samtykke fra den staten luftfartøyet er registrert.

Luftfartøyet må videre innfortolles til Norge ved første grensepassering, uavhengig av om luftfartøyet skal brukes i Norge i kortere eller lengre tid, og uten hensyn til om luftfartøyet skal registreres i Norge eller ikke, jf. tolloven § 4-1, jf. merverdiavgiftsloven § 3-29.

Første landingssted i Norge må være flyplass med tollkontor («lufthavn med internasjonal status»). Anledning til å bruke mindre flyplasser uten tollbetjening gjelder ikke når luftfartøyet eller gods om bord skal innfortolles, med mindre noe annet er avtalt med Tolldirektoratet på forhånd, jf. tollforskriften § 3-2-2 tredje ledd.

#### **3.7.5.2 For personer bosatt i utlandet**

Person bosatt i utlandet må søke Luftfartstilsynet om trafikktillatelse forut for bruk av utenlandskregistrert sportsfly i Norge, jf. AIC N 03/15.

Luftfartøy som bare er til «personlig bruk» og utelukkende skal føres av person bosatt i utlandet mens luftfartøyet er i Norge, er fritatt for toll og mva ved midlertidig innførsel, jf. tolloven § 6-1 annet ledd bokstav a, jf. merverdiavgiftsloven § 7-2 annet ledd, jf. tollforskriften § 6-1-30.

Person som oppfyller kravene i dette kapitlet, er fritatt for meldeplikt ved inn- og utreise etter tolloven, jf. tollforskriften § 3-1-13. Fartøysjefen må likevel sende inn reiseplan og benytte lufthavn med internasjonal status ved inn- og utreise fra Norge, alternativt en av småflyplassene i vedlegg 3 til tollforskriften «Landingsplasser for luftfartøy». Dersom en småflyplass benyttes skal reiseplan sendes på e-post til [desken@toll.no](mailto:desken@toll.no) minst fire timer før ankomst/avgang fra/til Norge, jf. tollforskriften § 3-2-2.

### **3.7.6 Flyging med utenlandsk reg. luftfartøy i utlandet**

Flyging med utenlandsk registrert mikro/UL/sportsfly i utlandet krever godkjenning fra luftfartsmyndigheten(e) i de(n) staten(e) luftfartøyet er registrert og operert.

### **3.7.7 Skoling med utenlandsk reg. luftfartøy i utlandet**

Norsk sportsflyskole som vil gjennomføre hele eller deler av skoleprogrammet på utenlandsk registrert mikro/UL/sportsfly i utlandet, må ha tillatelse av vedkommende lands luftfartsmyndighet. Tillatelsen må omfatte alle sider av operasjonen, herunder anerkjennelse av fartøysjefens flyge- og instruktørbevis så vel som kandidatens elevbevis.

Slik virksomhet krever også godkjenning av NLF Sportsflyseksjonen. Søknad om godkjenning sendes NLF Sportsflyseksjonen og skal inneholde:

- a) Tillatelse fra luftfartsmyndigheten i den staten luftfartøyet er registrert og operasjonen vil skje, jf. 3.6.7 først ledd.

- b) Luftfartøyets registreringsbevis.
- c) Særskilt luftdyktighetsbevis, flygetillatelse eller annet bevis som dokumenterer luftfartøyets luftdyktighet.
- d) Forsikringsbevis i tråd med forordning (EF) nr. 785/2004.

Dokumentasjonen skal være på et skandinavisk språk eller engelsk.

Tillatelse gis med utløpsdato begrenset av gyldighet av dokumenter nevnt i 3.6.7 annet ledd.

## **3.8 Lufttrafikkregler**

### **3.8.1 Lufttrafikkregler og operative prosedyrer**

Lufttrafikkregler og operative prosedyrer reguleres av vedlegg til forordning (EU) nr. 923/2012 (SERA) og gjelder også for sportsfly med de felles nasjonale tilpasningene som framkommer av forskrift 14. desember 2016 nr. 1578 om lufttrafikkregler og operative prosedyrer (BSL F 1-1).

### **3.8.2 Særbestemmelser for sportsfly**

[BSL D 4-8 §7]

Flyging med sportsfly skal foregå med følgende særbestemmelser:

- a) flyging skal kun foregå i dagslys og i samsvar med de visuelle flygeregler (VFR)
- b) flyging over skyer («on top») er ikke tillatt

## **3.9 Flygeoppvisning**

### **3.9.1 Tillatelse til flygeoppvisning**

BSL D 4-3 Forskrift om flygeoppvisning inneholder myndighetskrav for å søke om tillatelse til å gjennomføre en flygeoppvisning samt en veiledning til forskriften. I samme forskrift finner man et kapittel 3 – Oppvisningstillatelse, som viser kravene for å få utstedt en slik tillatelse.

En sportsflyklubb eller en person kan arrangere flygeoppvisning. Det kan arrangeres enkeltstående flygeoppvisning med ett luftfartøy, med andre luftfartøy enn sportsfly, og det behøver heller ikke å være i tilknytning til en flyplass eller flystripe. Hvis en oppvisningsflyger skal gjøre noe annet enn vanlig flyging eller vil fly under minstehøydene må man ha en oppvisningstillatelse.

Der det ikke kreves søknad skal det i henhold til § 3 sendes et skriftlig varsel til Luftfartstilsynet minimum 3 virkedager før planlagt flyging. Se hjemmesiden til Luftfartstilsynet om «Arrangere flygeoppvisning» under «Privatflyging og Luftsport».

## **3.10 Konsekvensregime**

### **3.10.1 Brudd på luftfartsbestemmelser mv.**

#### **3.10.1.1 Om konsekvenstiltak**

Dersom Norges Luftsportforbund finner at det er sannsynlighetsovervekt for at en luftsportsutøver har brutt bestemmelser gitt i luftfartsloven, forskrift gitt med hjemmel i luftfartsloven eller Norges Luftsportforbunds sikkerhetssystem for luftsportsaktiviteter, kan Norges Luftsportforbund iverksette ett eller flere av følgende konsekvenstiltak:

- a) Pålegg om sikkerhetssamtale med klubbens operative leder
- b) Pålegg om sikkerhetssamtale med fagkontakt eller andre i Norges Luftsportforbunds ledelse
- c) Skriftlig advarsel
- d) Oversendelse av avviksmelding til berørt lufthavn-/flyplassoperatør eller anleggseier som vil kunne vurdere kontraktsrettslige misligholdsbeføyelser
- e) Oversendelse av avviksmelding til luftfartsmyndigheten som vil kunne vurdere overtredelsesgebyr eller andre reaksjonsformer
- f) Politianmeldelse.

I valg av konsekvenstiltak, skal Norges Luftsportforbund legge vekt på følgende forhold:

- a) Bruddets faktiske eller mulige konsekvens for andre enn utøveren selv, der ulempe/skade på tredjeperson eller tredjepersons eiendom vil tillegges særlig vekt
- b) Hvorvidt bruddet helt eller delvis kan tilskrives organisatoriske forhold eller systematiske svakheter
- c) Hvor lang tid det har gått siden bruddet fant sted
- d) Om det handler om et gjentatt brudd
- e) Om bruddet framstår uaktsomt, grovt uaktsomt eller forsettlig
- f) Utøverens vilje til å samarbeide med Norges Luftsportforbund for å belyse saken.

Dersom regelverksbruddet eller utøverens adferd for øvrig tilsier det, skal Norges Luftsportforbund uavhengig av valgt konsekvenstiltak i tillegg vurdere tilbakekallelse av kompetansebevis, rettigheter eller privilegier etter reglene i punkt 3.10.1.2.

Luftfartstilsynet kan ilegge overtredelsesgebyr etter luftfartsloven § 13a-5 for brudd på operative bestemmelser. Brudd på luftfartsbestemmelser mv. kan dessuten medføre strafferettslig ansvar, jf. luftfartsloven kapittel XIV, samt sivilrettslig ansvar, herunder erstatningsansvar.

### **3.10.1.2 Tilbakekall av flygebevis, rettigheter eller privilegier mv.**

Norges Luftsportforbund kan tilbakekalle flygebevis, rettigheter eller privilegier for bestemt tid, inntil videre eller for resten av gyldighetstiden, dersom innehaveren ikke fyller vilkårene for å utføre den aktuelle tjenesten.

Når Norges Luftsportforbund finner grunn til å anta at det foreligger et forhold som kan begrunne tilbakekalling, kan den straks sette beviset, rettigheten eller privilegiet ut av kraft inntil spørsmålet om tilbakekalling er avgjort.

Blir vedtak om tilbakekalling påklaget, kan klageinstansen forkorte eller forlenge tilbakekallings-tiden.

Når et bevis, en rettighet eller et privilegium er tilbakekalt eller satt ut av kraft, plikter innehaveren straks å levere eventuelt fysisk bevis til Norges Luftsportforbund.

Når et bevis, en rettighet eller et privilegium er tilbakekalt etter første ledd eller er utløpt, kan Norges Luftsportforbund stille individuelle vilkår om tilleggsutdanning eller praktiske og teoretiske tilleggsprøver dersom den tidligere innehaveren på nytt søker om flygebevis, rettigheter eller privilegier, men hvor det er berettiget tvil om søkeren fyller vilkårene for å utføre den aktuelle tjenesten.



### **3.10.1.3 Beskyttelse mot tilbakekall av kompetansebevis mv. i forbindelse med egen rapportering**

Opplysninger som Norges Luftsportforbund mottar i medhold av rapporteringsforordningen eller NLFs interne observasjonsregistreringssystemer, kan ikke brukes som grunnlag for tilbakekall av kompetansebevis, rettigheter eller privilegier. På samme måte kan opplysningene heller ikke brukes som grunnlag for beslutning om konsekvenstiltak etter kapittel 30.10.1.1, idrettslige disiplinærforføyninger etter kapittel 3.10.2.1 eller idrettslig straff etter kapittel 3.10.2.2.

Beskyttelsen i første ledd gjelder ikke dersom en person nevnes i en rapport og vedkommende selv har plikt til å rapportere det samme tilfellet, men med hensikt ikke gjør det av eget tiltak.

Beskyttelsen i første ledd gjelder ikke dersom de aktuelle opplysningene gjør det klart at den som innehar kompetansebeviset, ikke oppfyller fastsatte medisinske krav eller av andre grunner er klart uskikket til å inneha kompetansebeviset.

Luftfartsloven § 12-13 og rapporteringsforordning artikkel 16 nr. 10 gjelder så langt det passer.

### **3.10.1.4 Klageadgang**

Vedtak om tilbakekall av kompetansebevis eller rettigheter tilknyttet beviset kan påklages etter Norges Luftsportforbunds bestemmelser om saksbehandling og klagebehandling av faglige vedtak innen tre (3) uker fra det tidspunkt underretning om vedtak er kommet frem til den vedtaket gjelder.

Klageinstans for vedtak fattet av Norges Luftsportforbunds ankeutvalg er Luftfartstilsynet.

## **3.10.2 Brudd på idrettslig regelverk mv.**

### **3.10.2.1 Disiplinærforføyninger**

Norges Luftsportforbund kan ilegge dem som omfattes av Norges idrettsforbunds lov § 11-3 første ledd disiplinærforføyninger for brudd på idrettens regelverk, vedtak eller alminnelig god oppførsel, så fremt bruddet ikke kan lede til konsekvenstiltak eller tilbakekall av kompetansebevis etter kapittel 3.10.1.

Følgende disiplinærforføyninger kan benyttes, uten at det regnes som straff etter dette kapittel:

- a) irettesettelse,
- b) bortvisning,
- c) utelukkelse i inntil én måned, jf. Norges idrettsforbunds lov § 11-7 bokstav e,
- d) bot på inntil kr 5.000 for enkeltperson og kr 25.000 for organisasjonsledd,
- e) tap av plassering/resultat/poeng,
- f) bortvisning fra hele eller deler av anlegg lokaler mv. som Norges Luftsportforbund og/eller medlemsklubbene disponerer i inntil 12 måneder,
- g) tap av rett til å delta i konkurranser og/eller organisert trening inntil 12 måneder eller et bestemt antall kamper/konkurranser. Slik sanksjon kan besluttes slik at den helt eller delvis får virkning i terminfestet konkurransesesong. Ved ileggelse av en sanksjon på mer enn 6 måneder skal avgjørelsen sendes NIFs domsutvalg for vurdering av om sanksjonen skal utvides til å omfatte flere organisasjonsledd.

Disiplinærforføyninger må ikke tildeles uten at saken er undergitt en forsvarlig saksbehandling tilpasset sakens karakter, hensett til forseelsens art og alvorlighet, graden av skyld, reaksjonens

strenghet, omstendighetene for øvrig, og de konsekvenser en reaksjon vil kunne få for den saken gjelder.

Vedtak om disiplinærforføyninger kan påklages til Norges Luftsportforbunds ankeutvalg innen tre (3) uker fra det tidspunkt underretning om vedtak er kommet frem til den vedtaket gjelder.

Luftfartstilsynet kan ilegge overtredelsesgebyr etter luftfartsloven § 13a-5 for brudd på de operative bestemmelsene.

### **3.10.2.2 Straff**

For overtredelser omfattet av Norges Idrettsforbunds lov § 11-4 første ledd gjelder straffebestemmelsene i lovens kapittel 11 del II.

## **3.11 Vedlegg til kapittel 3**

### **3.11 VEDLEGG TIL KAPITTEL 3**

Vedleggene lastes ned fra nettsiden under «Sikkerhetssystemet».

Vedlegg 3.1 Instruks for operativ leder (OPL)

Vedlegg 3.2 Instruks for teknisk leder (TL)

Vedlegg 3.3 Instruks for skolesjef (SSJ)

Vedlegg 3.4 Instruks for flytryggingsleder (FL)

Vedlegg 3.5 Instruks for klubbens miljøansvarlig (MA)

Vedlegg 3.6 Generell nødsjekkliste

— Slutt kapittel 3 —