

«Nye» Sportsflyhåndboken (SFHB) Ver 8.0.4



Kap 3: Operative bestemmelser



Innledning



- Det ble fra 2022 innført et oppdatert sikkerhetssystem i NLF Sportsflyseksjonen
- Kapittel 3 inneholder en del nye operative bestemmelser som medlemmene må kjenne til
- I det etterfølgende blir det enten gjentatt spesifikt innhold eller kun henviser til kilden
- Det påhviler hvert aktive medlem å sette seg inn i alle relevante bestemmelser
- NLF anbefaler hver klubb å presentere denne for alle på et medlemsmøte
- Her er linken til Sportsflyhåndboken kapittel 3, som dette er hentet fra:

- [sfhb 8.0.4 27jul22.pdf \(nlf.no\)](#)

Utarbeidet av Tom Røstad, Sportsflyklubben Øst



3.1.2 Operasjonstillatelse og lokale bestemmelser

- All sportsflyging skal foregå i regi av klubb med operasjonstillatelse tilsluttet NLF.
- 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) orientere den lokale sportsflyklubben om aktiviteten, og
 - c) invitere klubbens operative leder til å besiktige landingsplassen før den tas i bruk.



3.1.4 Fartøysjefens ansvar og myndighet

a) **Fartøysjefen skal ha ansvar for:**

- 1) luftfartøyets sikkerhet, samt sikkerheten til alle personer og last 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 som nevnt i punkt 1.b i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008, og

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,



3.1.4 Fartøysjefens ansvar og myndighet

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, at en nødevakuering fortsatt er mulig, og

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 flygingen 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, og
- 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.



3.1.4 Fartøysjefens ansvar og myndighet

b) Fartøysjefen skal påse at personer 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 last 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.



3.1.4 Fartøysjefens ansvar og myndighet

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 myndigheten.

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

- 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

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.



3.1.6 Dokumenter, håndbøker og informasjon som skal finnes om bord

- 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 sportsfly

Teknisk loggbok for sportsfly skal inneholde følgende informasjon:

- 1) flyets kjennetegn,
- 2) flyvningenes dato,
- 3) besetningens navn,
- 4) utført daglig ettersyn (tid, signatur og NIF Person ID),
- 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 passasjeren er skikket til å være med på den planlagte flygingen.

c) Fartøysjefen skal informere passasjeren 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 passasjerens rettigheter etter punkt e.

d) Informasjonen skal være egnet til å gi passasjeren 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 passasjerens. Fartøysjefen skal dokumentere at samtykket er basert på informasjonen som skal gis etter punkt c.



3.1.8.1 Informasjon til passasjer

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

- F.eks. bruk av sikkerhetsbelte og evt redningsvester

SE SFHB FOR DETALJER

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. (kostnadsdeling, introflyginger og instruksjon)

SE NESTE SIDE FOR FLERE DETALJER



3.1.9 Flyging mot betaling

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, eksempel-vis drivstoff, lufthavnavgifter eller leieprisen for et luftfartøy. Det skal ikke være noe element av fortjeneste.

3.1.9.3 Introduksjonsflyging

Betaling for introduksjonsflyging må gå uavkortet til organisasjonen som tilbyr flygingen og holdes innenfor organisasjonen.

3.1.9.4 Flygeinstruksjon

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



3.3 Driftsprosedyrer

3.3.1 Forberedelser til flyging

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 avgangstedet skal omfatte:

- a) gjennomgang av foreliggende oppdaterte værrapporter 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 luftfartøyets 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 lufttrafikkjenesten (ATS) om en nødsituasjon.

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



Forberedelser til flyging

3.3.3 Drivstoff og oljeforsyning

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.

SE ELLERS SFHB FOR FLERE DETALJER



Forberedelser til flyging

3.3.3.1 Påfylling av drivstoff med passasjer

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

3.3.3.2 Drivstoffadministrasjon under flyging

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.



Andre operative bestemmelser

3.3.4 Adferd om bord

3.3.4.1 Røyking om bord

Fartøysjefen skal forby røyking om bord.

3.3.4.2 Bærbare elektroniske innretninger

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.



Andre operative bestemmelser



3.3.5 Taksing

Et fly skal taksess i trafikkområdet på en flyplass bare dersom den som sitter ved betjeningsinnretningene

SE SFHB FOR DETALJER

3.3.6 Avgangsforhold

3.3.6.1 Sidevind under avgang og landing

SE SFHB FOR DETALJER



Andre operative bestemmelser

3.3.7 Prosedyrer for avgang

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 for å komme klar av innkommende trafikk.



Andre operative bestemmelser

3.3.8 Prosedyrer for støyreduksjon

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

3.3.10 Bruk av tilleggsoksygen

3.3.10.1 Fly uten trykkabin

SE DETALJER I SFHB



Andre operative bestemmelser

3.3.11 Forhold ved innflyging og landing

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.



Andre operative bestemmelser

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 lufttrafikkjenten 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 lufttrafikkjenten, 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 utkltring. 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»).



Andre operative bestemmelser

3.3.11.1 Innflyging og landing forts.

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 lufttrafikkteneste 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 utkltring.



Andre operative bestemmelser

3.3.14 Bruk av Avinors lufthavner utenom åpningstid

Personer som innehar gyldig flygerettighet 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.

Generelle eller enkeltvise 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.



Andre operative bestemmelser

3.4 Luftfartøyets ytelses- og driftsbegrensninger

3.4.1 Driftsbegrensninger

- 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 Veiing

3.4.3 Ytelse

SE DETALJER I SFHB



Andre operative bestemmelser

3.5 Instrumenter og utstyr

3.5.1 Instrumenter og nødutstyr – generelle bestemmelser

Følgende sikkerhetsutstyr skal benyttes under flyging med sportsfly:

- a) Sikkerhetsbelter,
- b) førstehjelpspakke,
- c) beskyttelsehjelm 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, og
- i) fastmontert eller personlig nødpeilesender hvis det finnes om bord.



Andre operative bestemmelser

3.5 Instrumenter og utstyr

3.5.2 Minsteutstyr til flyging

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.



Andre operative bestemmelser

3.5 Instrumenter og utstyr

3.5.3 Flyge- og navigasjonsinstrumenter for flyging i henhold til VFR

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, og
- 4) angitt flygehastighet

For anvisning av tid kan et armbåndsur benyttes så lenge armbåndsuret kan vise tid i timer, minutter og sekunder.



Andre operative bestemmelser

3.5.4 Intercom-system

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

3.5.5 Seter og sikkerhetsbelter

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

- a) Fly skal være utstyrt med et førstehjelpspakke
- b) Førstehjelpspakke skal
 - 1) være lett tilgjengelig, og
 - 2) holdes ved like.



Andre operative bestemmelser

3.5.7 Nødpeilesender (ELT/PLB)

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.

Andre operative bestemmelser

3.5.9 Flyging over vann

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 overlevelsedrakter 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.



Andre operative bestemmelser

3.5.10 Overlevelsesutstyr

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 utelanding eller nødlanding på den planlagte flygestrekningen.

3.5.11 Utstyr til radiokommunikasjon

- 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 opp- fyller 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.



Andre operative bestemmelser

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 sivil luftfartøy og gjennomfører internasjonale forpliktelser ved radiokommunikasjon til og fra sivil luftfartøy.

SE ELLERS DETALJER I SFHB

Andre operative bestemmelser

3.5.12 Overvåkingsutstyr – transponder

3.5.12.1 Transponder

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

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



Andre operative bestemmelser

3.6 Landingsplasser

3.6.1 Bruk av flyplasser

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.

SE ELLERS DETALJER I SFHB



Andre operative bestemmelser

3.6.3 Krav til beliggenhet

- a) 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.
- b) En egnet sportsflyplass som skal benyttes til regelmessig sportsflyutøvelse må ha en beliggenhet som er til minst mulig sjenanse for omgivelsene.
- 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) Det skal være mulighet for utelanding i plassens omgivelser av sikkerhetsmessige hensyn, og for å kunne trene elevene i nødlanding / utelanding.**
- f) Flyplassen skal ligge slik til at operasjonene ikke forårsaker trafikkproblemer på tilstøtende veier.
- g) Det skal påses at gjeldende regler for motorisert ferdsel i utmark følges.



Andre operative bestemmelser

3.6.4 Naboforhold

3.6.5 Grunneierforhold

3.6.6 Utstyr på landingsplassen

3.6.7 Hangarforhold

Omhandler blant annet brennbart avfall og drivstoff.

SE FLERE DETALJER I SFHB



Andre operative bestemmelser

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.



Andre operative bestemmelser

3.7.2 Toll- og avgiftsbestemmelser

For flygninger inn og ut av Norge skal siste avgangssted i Norge ved utreise og første landings- sted 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 (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.



Andre operative bestemmelser

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 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.



Andre operative bestemmelser

3.7.4 Særskilte krav for flyging til andre land

Driftsbestemmelsene og øvrige bestemmelser i sikkerhetssystemet gjelder innenfor norsk land- og sjøterritorium og ellers bare så langt det er forenlig med fremmed rett. Hvorvidt norske sportsfly/mikrofly har adgang i fremmede stater, hvorvidt norske flygebevis anerkjennes og hvorvidt særskilte driftsbestemmelser gjelder, må undersøkes av fartøysjefen gjennom offisielle publikasjoner før flyging finner sted. Regler om flyging med utenlandske sportsfly/mikrofly vil normalt framkomme av statens AIP.

Det kreves spesiell tillatelse for flyging med norske sportsfly/mikrofly til mange land, deriblant Danmark.2

3.7.5 Flyging med utenlandsk reg. luftfartøy i Norge

3.7.5.1 For personer bosatt i Norge

3.7.5.2 For personer bosatt i utlandet

3.7.6 Flyging med utenlandsk reg. luftfartøy i utlandet

3.7.7 Skoling med utenlandsk reg. luftfartøy i utlandet

SE DETALJER I SFHB



Andre operative bestemmelser

3.8 Lufttrafikkregler

3.8.1 Lufttrafikkregler og operative prosedyrer

Fly som benyttes av mer enn ett flygebesetningsmedlem skal være utstyrt med et 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

Flyging med sportsfly skal foregå med følgende særbestemmelser:

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



Andre operative bestemmelser

3.9 Flygeoppvisning

3.9.1 Tillatelse til flygeoppvisning

Forskrift 23. april 2015 nr. 424 (BSL D 4-3) inneholder myndighetskrav for å søke om tillatelse til å gjennomføre en flygeoppvisning samt en veiledning. Kravene for å få utstedt oppvisningstillatelse framkommer av kapittel 3 i forskriften.

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».



Andre operative bestemmelser

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.



Andre operative bestemmelser

3.10.1.1 Om konsekvenstiltak forts.

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, og
- 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 illegge 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.



Andre operative bestemmelser

3.10.1.2 Tilbakekall av rettigheter eller privilegier mv.

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 rettigheter eller privilegier, men hvor det er berettiget tvil om søkeren fyller vilkårene for å utføre den aktuelle tjenesten.

SE FLERE DETALJER I SFHB



Andre operative bestemmelser

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 3.10.1.1, 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.

SE ELLERS DETALJER I SFHB



Andre operative bestemmelser

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

SE ELLERS DETALJER I SFHB

3.10.2.2 Straff

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



..finito