

## Mikroflyseksjonen som historikk 2003-2012.

Av styreleder Roger Holm. Leses som blogg nedenfra og oppover.

2012 januar

Neste saker på kommende styremøte blir å sørge for at alle våre piloter og besiktningsmenn blir 100 % fortrolig med våre vedlikeholdsrutiner. Vi skal være sikre på at alle vet hvordan loggbøker, søknader og progresjonskort fylles ut, og det kan best gjøres med bedre informasjonsmateriell.

2011 desember

Styret har en rekke saker som vi har på gang, men som det har tatt tid å få realisert, noe som kan være et symptom i en organisasjon der alle jobber gratis på fritiden sin. Styreprotokollen bærer bud om det, og oppfølgingssakene blir satt opp på neste møte slik at vi kan organisere oppdragene og gjøremålene på en bedre måte.

Det planlegges et oppdateringsseminar for instruktører i februar.

Oktober

Vi har i løpet av høsten sett flere hendelser ser dårlig vedlikehold eller dårlige tekniske løsninger i motorrommet forårsaker motorstopp med nødlanding til følge. Dette har Teknisk Komite fått beskjed om å gjøre helt klart for de besiktningsmenn som skal delta på seminaret denne måneden. Det skal også signaliseres tydelig i Flynytt. Vi kan ikke akseptere at vi kollektive ansees som mindreverdige og ukyndige fordi det finnes ett og annet eksemplar som ikke holder mål. Vi må kreve av våre besiktningsmenn at våre fly holder en såpass god standard at vi ikke faller ned fra himmelen på grunn av strikk- og ståltrådløsninger. Uansett skal vi fly som om motoren kan stanse når som helst, for det er vår margin som sannsynliggjør en trygg landing om dette skulle skje.

Juli

Vi har i samråd med de nordiske landene kommet frem til at de nye kravene til fri ferdsel av UL/Mikrofly mellom de nordiske land ble så strenge, at vi nå rett og slett søker om fri ferdsel ved å benytte dagens velprøvde ordning med de regler som allerede gjelder. Dersom ikke dette aksepteres av myndighetene, så vil vi fortsette som før med å søke om trafikktilatelse for hver tur til våre to naboland, mens det med noen få unntak er fritt fram i resten av Europa.

EASA kunngjorde i slutten av juni at de har vedtatt den første kravspesifikasjonene for LSA fly i Europa, og at man derved kan skaffe seg LSA fly og fly disse med PPL-A. Med tiden skal dette kravet senkes til LAPL, noe som Mikroflyseksjonen har tatt grep for å forberede våre aktive piloter på. Om dette blir i nærheten av det lukrative konseptet vi og våre sørsteorganisasjoner i Europa hadde tenkt oss er vanskelig å se akkurat nå. Det interessante men svært begrensede ELSA konseptet de har fått til i Tsjekkia (se mars 2011 nedenfor) viser at det er mulig å komme videre innenfor dagens regelverk når man søker seg fram langs alle tenkelig, men helst realistiske mulighetene.

Juni

Luftfartstilsynet vekker opp igjen saken om fri flyging mellom de skandinaviske land uten å søke om forhåndstillatelse. Vi avslo dette i fjor da vi ikke ønsket å innføre det "strengeste" i alle land i de andre lands regelverk. Nå er det slik at vi skal lage en oversikt over forskjellen i de andre lands regelverk, og ta dette inn i vårt sikkerhetssystem. Hver pilot skal da følge reglene i det skandinaviske landet en befinner seg i. Dokumentforslaget vil gå på høring i vår operative komité før det sendes til LT for

godkjenning. Prosessen vil bli identisk i alle tre land. En merkelighet i de svenske bestemmelsene er at dette kun vil gjelde UL-B (3-akse). Vi forsøker på finne ut hva Trike og Gyro skal gjøre før kryssing av en landegrense.

Mai

Luftfartstilsynet ber oss om å lage en prosedyre for å vurdere flyging under askeforhold. Når denne trer i kraft vil alle norske mikroflygere kunne følge denne uten å lage sin egen, som tilfellet er med alle operatører og flyeiere generelt. Ops & Opplæringskomiteen og Teknisk komitee utarbeider utkastet til denne.

Luftfartstilsynet forteller at de har hatt møte med de andre nordiske landene om bl.a endring av MTOM for mikro for å få slutt på den umulige situasjonen vi har i praksis. Danmark og Sverige ønsket heller å ha en forsert aksjon i EASA for å innføre LSA raskere.

Luftsportssamlingen på Starmoen midt i måneden ble godt arrangert, men det var et skår i gleden at Luftfartstilsynet ikke så seg i stand til å kunne arrangere eksamen til Flytelefonist sertifikat der. Bemanningsproblemer i sertifikatseksjonen var årsaken.

April

Det ble klart at mikro- og seilflygere med kontrollantstatus for språkttest ikke kan være sensorer for de med sertifikater utstedt av Luftfartstilsynet. Dette er et juridisk prinsipp, og har ikke noe med det praktiske nivået å gjøre. Testmetodene er nemlig de samme.

Mars

Søndag 6. mars ble det avholdt kurs for 22 kontrollanter til Språkttest av piloter (LPR). Det unike med dette kurset var at det stort sett besto av Seil- og mikroflygere med IK1 status. Man har nå fått et antall kontrollanter spredt utover i klubbene som kan utføre denne testen. De som testes skal allerede være i besittelse av gyldig Flytelefonistsertifikat.

Tsjekkia har nå offentliggjort at det har utviklet et nytt nasjonalt konsept for LSA som de kaller ELSA, der de bruker Annex II c som gjelder amatørbygde fly, inklusive fabrikkbyggesett, der mer enn 51 % er bygget av eieren. Reglene de følger for luftdyktighet er de amerikanske ASTM F2245. MTOM blir 600kg og nyttelasten minimum 250kg. Dette bruker de for en stor del av sine mikrofly, der 60 % av dem er bygget etter dette prinsippet, og har blitt flyttet inn i ELSA klassen. Dessverre er ikke mulig der flyet kommer ferdig bygget fra fabrikk. De nasjonale kravene er mye lempeligere enn det myndighetene fundere på for tiden, og de kan fly disse med et vanlig mikroflybevis. Dersom en kan få dette i system så kan det bli utbredt videre til andre land i Europa, og da har vi en delvis løsning på problemet. Det er helt ulogisk at to ulike opprinnelser (ferdig fabrikkbygget eller 50/50 fabrikk og selvbygg), som resulterer i helt identiske fly, skal gi så totalt forskjellige krav til den videre bruken. I praksis vil jo bruken også være helt identisk.

Februar

Vel gjennomført møte i Helsinki ga full enighet om alternativ 1 (ref Flynytt 6-2010) for å endre vektreglene for mikrofly. Alle fire land lager nå likelydende brev til sine CAA for at disse skal bringe dette videre til EC/EASA for å be om en nødvendig endring av Annex IIe. Dette sitter nok langt inne, men får man med flere europeiske land på dette øker sannsynligheten ytterligere for at dette kan realiseres.

Nordisk møte med Danmark, Finland, Norge og Sverige avholdes i Helsinki i den siste helgen i denne måneden. Mange viktige punkter tas opp, blant annet hva vi gjør i forbindelse med vektreglene for mikrofly. LSA og LAPL problematikken i EASA er derfor også tema.

Det har vært skriving av årsrapport for 2010 og ny langtidsplan. Seksjonsmøtet i begynnelsen av april skal behandle dette, og NLF sekretariatet skal ha disse dokumentene ferdig styrebehandlet inne 1. mars. De har vært til første behandling der.

Oppdateringsseminaret på Hell ved Værnes ble meget bra med over 80 deltagere. Tilbakemeldingene var gode, og denne pluss de presenterte materialet med noen unntak ble lagt ut på nettsidene. Dette seminaret skal legge grunnlaget for klubbens egne årlige sikkerhetsmøter med sine medlemmer.

Januar

Vi har fått inn aktivitetstallene fra bare litt over halvparten av klubbene innen fristen den 20/1. Hva er det som gjør at klubbens organisasjoner går i dvale om vinteren? Har vi begynt å få halvårsklubber her i landet?

Luftromskomiteen hadde møte 18/1, og der er man opptatt av fremtidig to-klasse luftrom, og hvordan dette vil påvirke den lette luftfarten i Norge. Man opplever at ved å gi mer sikkerhet (større marginer) til den kommersielle trafikken, så mister man noe på den lette siden. Det ser ikke ut som totalsikkerheten innenfor all luftfart øker.

Det blir store luftromsendringer på Østlandet med ASAP prosjektet fra 7. april. Komiteen vi lage felles informasjonsmaterieell til alle seksjonene i god tid innen den dato. Vi på mikro begynner første uken i februar på oppdateringsseminaret på Værnes.

Vi har fullt av utfordringer. Tiden nærmer seg da vi alle med Flytelefonisertifikat trenger en ekstra sjekk på sine språkkunnskaper. LT har hatt mange kontrollanter fra motorflymiljøet på kurs for å lære dem å avholde prøver, men ingen IK1'ere fra NLF innenfor seil og mikro har ennå blitt invitert. Gledelig var det derfor da våre henvendelser til LT ble besvart med en invitasjon om å få med et antall IK1'ere på kurs, slik at vi kan sjekke våre egne. Dette bør gå i orden så snart som mulig slik at vi kan komme i gang med testingen.

Andre ting vi må få definert bedre er utsjekksrutinene for sjø og ski. Vi har med vilje unnlatt å lage et for rigid regelverk, men når medlemmene savner retningslinjer og veiledningsdokumenter, så må vi også besvare og produsere dette på en god måte.

LT begynner i år med såkalte "ramp-checks" i mikroflyklubbene. De vil si at de besøker vilkårlig utvalgte klubber og går gjennom status på mikroflyenes dokumenter og ser på den tekniske tilstanden. De vil også sjekke klubbens dokumentasjon og se om de driver virksomheten iht sikkerhetssystemet i Mikroflyhåndboken. Da får vi se om rutinene til mikroflyseksjonen og effekten av de årlige revisjonene har svart til forventningene. Angjeldende klubber får varselbrev på forhånd slik rutinene er for revisjoner og inspeksjoner.

Vi har sendt ut varsel om at alle flyeiere per 31/12 melder inn antall flytimer og starter. Tidligere har det vært et fryktelig mas å få dette inn, men nå er dette overlatt til klubbene. Vi ser fram til å få aktivitetstallene for 2010 opp på nettsiden og inn i årsrapporten.

2010 desember

Nå planlegges det kommende oppdateringsseminaret for instruktører og operative ledere på Rica Hell i februar. Vi har mange forslag til høyaktuelle agendapunkter, og det er viktig at tiden på seminaret blir utnyttet best mulig. Vi håper at mange melder seg på. Vi har mye å fortelle og vise fram.

November

Det pågår en nesten forvirret men hektisk aktivitet for å komme videre med de nye høringene i det europeiske regelverksregimet. Det er mange høringer, og dokumentene er på hundrevis av sider. Kun noen avsnitt her og der har betydning for oss, men generelt kjører EASA en politikk som legger nesten like strenge krav til mikro- og småflygere som til de kommersielle pilotene og deres materiell. I USA har de skjønt det. Der har de en politikk som helt klart sier at LSA har et større risikopotensiale en GA, GA har større potensiale enn business fly, business fly har større enn kommersielle fly etc. Der har de altså en trappetige med krav som følger sikkerhets- og risikonivået. I Europa skal vi visst behandles som likeverdige deler av et flyselskap alle sammen. Da er vi veldig glad for at mikrofly står utenfor EASA's klør ved at de er under nasjonal kontroll iht dokumentet Annex II.

Sammen med styret og opplæring og operasjonskomiteen har Teknisk komite jobbet ut bedre og mer tilpassede prosedyrer for besiktningsmennene. De blir lagt ut i begynnelsen av neste måned etter å ha vært gjennomgått flere ganger og sendt på mange høringsrunder.

Oktober

Deltagelse på EMF møtet i København i begynnelsen av måneden. Dominique Mereuze blir valgt til leder av federsjonen. Vi er litt skeptiske da den fransktalende delen av delegatene har hatt agendaer litt forskjellig fra den veien resten av delegatene ønsker å gå. De har imidlertid det siste året vist bedre takter, så vi slår oss til ro med det. Seksjonens styremøte i midten av måneden vedtok en ny politikk angående vektene på mikroflyene. Det skal være fartøysjefens ansvar og ikke besiktningsmannens hvordan flyet lastes. Referatet skulle ut umiddelbart etter møtet, men dette glapp denne gangen pga stor arbeidsbelastning i sekretariatet. Et møte i EASA den 16. om å legge

grunnlaget for LSA var en stor skuffelse. 15000 flyeiere i Europa sliter med de kunstig lave vektbegrensningene for mikrofly, og de har ventet i 12 år på at det skal kunne løses på en eller annen måte for at flyene kan brukes på den måte flyene er laget for. Anslaget om at det vil ta over fem år før vi kan se noen praktiske resultater vi kan dra nytte av blir et håpløst budskap. Dette må kunne gjøres bedre, og vi er nødt til å finne nye løsninger i samråd med våre myndigheter for at dette skal henge på greip for medlemmene. Nå er begeret fullt angående dette for lengst dette utdaterte vektregimet for mikrofly i Europa.

## September

Handlingsplanen har fått flere punkter, og den følges opp uke for uke nå. Det er viktig at medlemmene får informasjon om sikkerhetstiltak som seksjonens faglige organer finner er påkrevet å bringe ut. Flynytt brukes aktivt på mikro's dobbeltside til dette nå på høsten.

## Juli

Vi fikk to fatale ulykker på fire dager der fire mennesker omkom. Felles for dem begge var flytypen Rans S-6 og tap av kontroll ved manøvrering i lav høyde, som resulterte i stort høydetap som ikke ble rettet opp før flyene traff bakken. Dette var et sjokk for oss alle, som trodde vi hadde kommet over fasen med den type ulykker. Vår egen havarikomité samarbeider med politiet om oppklaringen av mulig teknisk eller operativ svikt. Vi har sendt forespørsel til andre Europeiske land om eventuelle ukjente flyegenskaper ved flytypen. Som strakstiltak satte vi alle Rans S-6 på bakken til vi fikk en bedre oversikt over årsakssammenhengen. Det har ikke blitt avdekket noen teknisk svikt med de velkjente Rans S-6 flyene, og det kan se ut som om flyforbudet kan oppheves forholdsvis snart. For å komme fram til gode løsninger som bedre kan sikre at slike ulykker ikke skal skje igjen har vi laget en handlingsplan i åtte punkter. Den følges opp, og vil gå utover høsten.

## Mai

GAP på Starmoen regnet dessverre bort for de fleste, og de fleste kom landeveien. Ett av målene under GAP var å kurse og eksaminere et tyvetalls kandidater til Flytelefonisertifikatet. Det gikk bra og, mange nye piloter kan nå begynne å fly i kontrollert luftrom eller informasjonssoner med krav til toveis radio. Dette er et meget bra tiltak, som vi ønsker skal fortsette hvert år på dette stedet.

## April

Sikkerhetsmøtene arrangeres over hele landet. Teamet denne gang er tiltak for å unngå luftromskrenkelsener, sikker navigasjon og forståelse av NOTAM. Tilbakemeldingene fra deltagerne er stort sett meget positive. De ser verdien av å repetere saker og ting som går på sikkerhet og det å kunne fly på en måte som gir best mulig samarbeid med andre fly og Luftrafikktjenesten.

## Februar

Det tok tid å få inn aktivitetsrapportene, men det går atskillig lettere når klubbene selv har fått ansvaret for å innhente opplysningene direkte fra sine medlemmer, og sender oss dette samlet. Antall

timer og flyturer gikk litt ned fra i fjor, men det kan skyldes det dårlige været den sommeren. Nivået er uansett tredoblet i forhold til for 10 år siden.

## Januar

Mikroflyseksjonens sikkerhetssystem versjon 6.1 ble godkjent den 15. januar. Dette er det systemet vi skal arbeide etter, overvåket av Luftfartstilsynet på sidelinjen. Dette vil kunne oppdateres etter hvert som vi ser behov for presiseringer og endringer.

2009

## Desember

Det arbeides for å få en oppdatert versjon av vårt nye sikkerhetssystem, Mikroflyhåndboken versjon 6.1. Luftfartstilsynet er med på arbeidsmøtene, slik at vi kan redigere endelige kapittelversjoner uten at det blir flere hørings- og retterunder etterpå.

## November

Sikkerhetsseminaret for klubbens flytryggingsledere og instruktører ble meget vellykket, og legger grunnlaget for de sikkerhetsmøtene som skal avholdes i alle klubbene neste år.

## Juli

Der er ferietid, men vi sover ikke bort dagene. Det er hele tiden planlegging av høstens virksomhet, seminarer, informasjon til medlemmene, lesing av hundrevis av sider på internett hos Eurocontrol, Eurocae og EASA. det er mye som skjer hele tiden, og en kan vel ikke rekke å henge med over alt når dette skal være en fritidsjobb. Men morsomt og interessant er det. Vi har i årvis jobbet for å komme i mål med en ny vektklasse for tyngre mikrofly, den såkalte European LSA opp til MTOM på 600kg. Det går sent, og EMF og EAS jobber mot EASA for å komme videre. Det nærmeste som en har klart å komme opp med er ELA1 klassen, opp til 1000 kg, og nå i det siste oppjustert ytterligere. Det er å skyte langt over mål for oss. det er ennå ikke avklart hva slags sertifikatkrav en vil stille til en LSA klasse, og en har som mål å kopiere det amerikanske LSA konseptet over til denne siden av Atlanteren. Det vil løse det store "vektproblemet" for 15,000 medlemmer i hele Europa. Motorflyseksjonen arbeider også med å etablere et opplæringssystem sertifikatkrav for ELA1 fly, det såkalte LAPL. For at ikke disse to sakene skal vikle seg ukoordinert sammen, så trenger vi et koordineringsmøte mellom disse to seksjonene allerede denne måneden.

## Juni

Det er tid for å reise på treff og andre turer. Selv har jeg ikke fått noe nytt fly ennå, og det til tross for at en ny EuroCub ble bestilt i mars måned i fjor. Fabrikken har gått i dvale, og jeg har blitt særdeles inaktiv på reisefronten. Det er kun IK1 oppgaver som instruksjon og flygebevis-prøver, eller prøveflyging av nye mikrofly som blir gjort. Heldigvis har jeg svært gode venner som sier jeg kan få låne deres fly til turer, men det er rart med det. Å låne andres dyrebare fly for å dra uten eieren ombord sitter langt inne.

NM ble arrangert på Namsos flyplass av levanger og Namdal flyklubb. Et fantastisk tiltak på profesjonelt nivå der Avinor stilte plassen til disposisjon utenom åpningstiden. Vi har sterke drivkrefter i landet vårt som får til slikt. Motoren bak det hele er Odd-Tore Ohnstad, vår svært aktive aktivitetsleder som karer å få folk med seg til å drive de store mikrohjulene rundt.

Vi har blitt skikkelig Internasjonale. Tidligere leder av Mikroflyseksjonen, Tormod Veiby, har i mange år arbeidet for at vi skal kunne komme opp med et konkurranseteam av internasjonalt format. Det begynte i Polen i fjor, og i år har de dratt til med deltagelse i World Air Games i Torino, Italia. Flyging i lav høyde rundt oppblåsbare "pylons" i en oval langbane er helt nytt for oss nordmenn, og en spektakulær øvelse når to og to flyr om gangen etter utslagsmetoden. De to pilotene Per Høyland og Arne Bekkemellom tok med seg mye erfaring fra dette stevnet, og ser nå fram mot VM i Jihlava. At de har fått private sponsorer til å dekke transport og profilering for flere hundre tusen kroner er en bragd i seg selv.

## Mai

Vi hadde mange lange møter med Luftfartstilsynet (LT) for å få ferdig en Mikroflyhåndbok som de ble fornøyd med. Hovedoppsettet var greit, men det var viktig å rette på visse ord og formuleringer som ble juridisk "robuste". Til sammen 20 timer satt Tor Berg, Tom Bjerke og meg selv sammen med Thomas Hytten og Magne Raustein fra LT på møter til neste alle tider på døgnet, i hoteller og ulike møterom. Resultatet ble et sikkerhetssystem som myndighetene kunne styre oss med. De vil når som helst kunne komme på besøk i NLF sekretariatet eller en klubb for å se om systemet ble etterlevd.

Reglene for flyging i utlandet ble presisert av LT, og det var klart at våre flygetillatelser for flyene og flygebevis for pilotene kun er formelt gyldige i Norge. For at disse skal gjelde i andre land må det søkes i hvert tilfelle. Sverige og Danmark er ingen unntak. Kontaktadressene finner man i dokumentet MLA flying in Europe, som ligger under Publikasjoner. Det redigeres av Rieteke van Luijt, som sender det til meg for å legges ut på EMF sine websider.

## April

Vi har ferdigstilt vårt sikkerhetssystem etter mange lange kvelder og netter. Den gamle Mikroflyhåndboken måtte skrives helt om og struktureres på en slik måte at det skulle gå an å finne fram i den. I tillegg skulle malen som LT hadde lagt på sine websider innbakes i dokumentet. Det ble stort sett en ren sekretærjobb med høringsrunder i de to tyngste komiteene. Slutthøringen i Mikroflyseksjonens styre rettet opp en del mangler og feil som var blitt oversette eller ikke tenkt på.

Det har vært valg på nytt styre, og jeg ble på forhånd spurt om jeg ville fortsette som leder i seksjonen. Siden jobben er interessant og givende, så takket jeg ja til nominasjonen. På seksjonsmøtet på Holmenkollen Park fikk vi et nytt styre med tre nye medlemmer, derav en kvinnelig nestleder med skikkelig trøkk i. Hilde Hognestad har mange gode ideer, og vi vil nok alle merke resultatet av hennes engasjement.

Februar

Oppdateringsseminaret for instruktører og tekniske besiktningsmenn på Gardermoen ble også i år gjennomført på en god måte. En diskuterer stadig om det er riktig å kjøre disse to seminarene sammen, altså om det blir matnyttig for begge "lag". Tor berg og Tom Bjerke, som er hovedplanleggerne av dette vi ta en ny vurdering før neste, som ikke er tidsbestemt ennå.

2008

Desember

De siste dagene har det vært mange innlegg på debattsidene om vektproblematikken og vår holdning til den annonserte nye klassen i Europa. Det er fint å få inn synspunkter og beskrivelser av hvilke typer saker som rører seg i klubbene. EMF jobber intensivt med dette, og presidenten kan sette ord på hva som skjer og hva som er strategien videre. I mellomtiden må vi leve videre med et regelverk og en flypark som ikke er helt tilpasset hverandre.

Mikroflyhåndbokens kapitler får nå sin endelige form med ny kapittelinndeling og nummerering av punktene. Luftfartstilsynets krav til et sikkerhetssystem er innarbeidet i de enkelte kapitlene, basert på det som er relevant i BSL A 1-1, Annex IIe og LT's egen beskrivelse av et sikkerhetssystem. Alle dispensasjoner en har fått i de siste årene er innarbeidet i teksten, og mange ting er justert iht. endringer i våre operasjoner og tekniske standard. Hele regelverket i revisjon 6 ventes å være ferdig i både hørings- og godkjenningprosessen i løpet av januar - februar.

Så fikk vi da endelig en løsning på styrets tidligere vedtak om å innføre samme kostnad for flygebeviset for de over 50, som for de under. Det vil si at de som har fylt 50, og må fornye flygebeviset hvert år på grunn av krav om årlig legesjekk, betaler halv pris i forhold til de som klan fornye annethvert år. Løsningen var å innføre en ny gruppe "Mikro 50 pluss" som betaler kun 160 per fornyelse pluss andelen til NLF med 85 kroner.

De nye nettsidene er kommet opp, og nå blir det en større jobb og fylle inn stoffet i den nye. En skal også lære seg Microsoft SharePoint, som er verktøyet de nye sidene benytter. Vi regner med mye hjelp av vår nye info-medarbeider Arnfinn Christensen.

Styremøtet er på gang den 10. desember, og det er en rekke prinsipielle saker på gang der. Komiteene får mye å jobbe med for å få den nye håndboka ut. Det er mye som skal ut fra kapitlene og inn som vedlegg og skjema i den nye.

November

Odd-Tore Ohnstad, leder av arrangementskomiteen, tok et meget bra initiativ da han i samarbeid med Yard Johansson arrangerte et Rotax kurs i Karlstad. Det geniale med å legge det til Karlstad, "på halvveien" mellom Enköping og Norge, var at Yard ikke behøvde å tollklarere motor og alle delene om en skulle ta dette over grensen, noe som forenklet det hele og fikk prisen på kurset ned. Dette er helt



klart et sikkerhetstiltak, da en pålitelig fire-takst motor er vesentlig for operasjoner i et land som ikke strør om seg med naturlige nødlandingsplasser.

## Oktober

Luftfartstilsynet har nå innrømmet at deres juridiske avdeling ligger nede for telling. Det vil si at den uventede utsettelsen av vår BSL D 4-8 i juni, kan fortsette ut dette året og langt inn det neste, hvis i det hele tatt vi får noen som helst prioritering. Det kan derfor bli en meget skuffende melding å få for alle 16 åringene som står i kø for å begynne å lære mikroflyging. I tillegg er det andre ting vi også forventet opphevet, som at vi kan nektes å fly i kontrollsoner, fordi en regel fra 1980-årene da vi fløy med tørkestativer uten radio fremdeles gjelder. Vi er heller ikke særlig komfortable med 30 dagers regelen for PASS gyldigheten. Det burde absolutt vært utvidet til 90 dager som for motorflygere. Styret vil ta dette opp på neste møte og vurdere ytterligere dispensasjonssøknader til LT. Vi håper å få positivt svar på det som ikke-juristene kan behandle, og som allerede var utredet og behandlet før SD stanset prosessen av helt andre grunner.

EMF har hatt møte i Amsterdam, der en ny klasse av lette fly ble diskutert. Vi ønsker en klasse over mikro som ville passe for de mikrofly som er for tunge til å kunne operer med full kapasitet iht fabrikkens spesifikasjoner. De fleste har "strupet" disse til 450/472 kg for å tilpasses Annex IIe, men når en ser at disse flyene også kommer i en LSA versjon som klarer 600 kg, så vet vi at det er et potensial for høyere MTOM for mange av dem. Det viktige i denne prosessen er å beskytte den mikroflyklassen vi allerede har i dag, så ikke vi får mer kompliserte og byråkratiske regler enn nødvendig.

## Juni

Luftfartstilsynet forteller oss i forbiarten at den nye forskriften BSL D 4-8 blir utsatt inntil videre fordi Samferdselsdepartementet ikke kan se at regelverket vil fungerer juridisk ved tilbakekalling av rettigheter. Dermed må også utgivelsen av den nye Mikroflyhåndboken også utsettes fordi den inneholder alle nye endringer i de to nye BSL'ene. Dette tar vi til etterretning, men må vente på den formelle kunngjøringen før vi kan informere våre medlemmer skriftlig.

GAP forberedelsene har vært en stor kraftanstrengelse for Tom Brien og Ole Anton Brekke. Det var første gang Tom hadde noe med dette å gjøre. Arrangementet ble bra, og mikro kunne følge opp forslaget fra Motorflyseksjonens S/U komité om å lage et opplegg for å konvertere PPL-A piloter til mikroflygere (Rorkontroll). I samarbeid med Ops & Opplæringskomitéen laget vi et opplegg med gjennomgang av Mikroflyhåndboken, organisasjonen og mikroflyforskriftene. Ved innmelding i en Mikroflyklubb, utskrift av progresjonskort og loggbok for mikroflygere, kunne de starte flygingen ved å gjennomgå alle momentene i progresjonskortet med unntak av navigasjonsøvelsene.

En NPA angående ELA 1 og 2 ble utgitt av EASA den 5. juni. Vi skal studere den, debattere den mulige innlemmelsen av en Europeisk LSA i ELA 1, og sende inn våre forslag. En frykter at de lempelige

kravene, som er langt med liberale og iht best practice, blir forkludret av fagfolk som vil befeste sin posisjon. Svarfristen er i september 2008. [www.emf.aero](http://www.emf.aero) har mer info.

Mai

Flynytt lager intervju med meg om situasjonen med 1:500,000 kartene, som ikke har vært oppdatert på åtte år. Som svarintervju med Avinor lager jeg et intervju med en fagperson fra Avinors Kunngjørings-avdeling. Det ble et meget godt tilsvaret i denne diskusjonen som forklarer hele problematikken. Før det kunne sendes til Flynytt, ble det sendt til godkjenning i ledelsen av Flysikringsdivisjonen. Der reagerte direktøren på at jeg hadde brukt verdifull Avinortid på dette for Flynytt, og at min funksjon som leder av Luftromskomiteen kunne være en uheldig dobbeltrolle. Via mine sjefer svarte jeg umiddelbart at dette ble tatt til følge, at intervjuet ble lagt på is, og at jeg gikk av som leder av komiteén.

April

Ledermøtet i Bergen sammen med motorflyseksjonen forberedes. En rekke saker er på gang, blant annet skal vi ha en erklæring om at vi klarer å snakke skikkelig på radio. Nivå 4 (av 6 oppnåelige) i engelsk må vi ha for å få lov å fly som fartøysjef utenlands. Av andre saker så skal medlemmene ha informasjon om saker som er på gang, prosessen med MDM032 i Europa etc.

Januar

De Nordiske land planla litt for sent det neste samarbeidsmøtet som skulle gått i Helsinki. Isteden blir det kontakt på e-post og telefon. Danmark og Sverige får nye BSL'er, sistnevnte meget omfattende og tung, mens danskens prosess har stoppet opp på direktørens bord fordi han ikke kunne godta at danske mikrofly skulle få OY-registrering. Dermed klør de alle seg fremdeles i hodet der nede. Vi 4 land har krevd at det skal skapes en ny vektklasse i Europa som tilsvarer den amerikanske Light Sport Aircraft (LSA). Dette arbeidet har blitt ledet av EASA i arbeidsgruppen MDM032, men har endt opp med fly mellom 1000 og 2000 kilo. Nå ser det ut til at vi må begynne på nytt med denne klassen på opp til 600kg MTOW, som har en stor Europeisk produksjon, men der alt må gå til USA fordi vi ikke har en slik klasse her. Både vedlikehold og sertifikat blir berørt ved en evt ny klasse, som ikke blir mikrofly, men likevel attraktiv for en stor del av våre medlemmer. Derfor vårt engasjement.

Luftfartstilsynet har et stort arbeidspress på sine ansatte, og naturlig nok blir de kommersielle aktiviteter prioritert. Likevel brukte de mye tid på å bearbeide vår søknad om dispensasjon fra BSL D 4-8. Juridisk sett var dette en noe vanskelig affære, og den kunne bare innvilges dersom det medfulgte en liste over alle mikroflypiloter med gyldig flygebevis. Den skriftlige og noe spesielt formulerte dispensasjonen krevde også en egen informasjon til våre piloter om betingelsene. Dette valgte vi å gjøre som en minimumsløsning for å holde antall bestemmelser nede på så lavt nivå som mulig for at de skulle kunne etterleves. I tillegg er det et krav fra LT om å inkludere flyging i fjellområder i all opplæring og utsjekker. Denne informasjonen vil gå rett til opplæringsansvarlige i klubbene.

2007

## Desember

Etter at vi minnet Luftfartstilsynet på at BSL'en hadde vært ute på høring i fjor, så har sjefen signert den og den har nå kommet på Lovdata. Litt merkelig i første omgang at den først blir gyldig 1. juli, men det kan ha sammenheng med at vi skal ha et sikkerhetssystem oppe og gå før den tid. Vi bestemte i styret at vi nå setter ut plan B, å søke dispensasjon fra de mest etterspurte endringene: Tillatelse for Gyroplan, frivillig bruk av hjelm og flyging over vann.

## Oktober

Nå hører vi i slutten av måneden at LT har som intensjon å sende vår BSL D 4-8 ut på ekstern høring. Det var rart, for den var jo på ekstern høring for ett år siden. I tillegg hadde vi et møte med LT om samme sak i mai i år, og da ble vi enige om at Mikroflyseksjonen skulle få jobbe ut de siste detaljene sammen med LT for at vi ikke skulle oppstå fallgruber eller uheldige formuleringer en måtte leve med i årevis etterpå. Vi planlegger samtidig vår søknad til LT om dispensasjon fra 5-6 punkter i den foreldede BSL D 4-8 som fremdeles er gyldig. Vi vet at nå er strikken lang nok.

Vi opplever at den gamle BSL D 4-8 i stadig større grad har blitt en hemske for oss. Nå fant tårnet på Flesland ut at de kan nekte mikrofly adgang til kontrollsonen, og det til og med til en erfaren motorflyger og instruktør som fløy en CTSW. Det er på tide å få denne nye forventede BSL ut etter 8 års venting, men i mellomtiden ser vi oss nødt til å søke om dispensasjon fra en del regler som har hengt igjen. Dette har vært omtalt i Flynytt gang på gang fordi det skal være like om hjørnet, men vi møter stadig nye grunner til at dette utsettes. I mellomtiden sitter vi der med et regelverk fra 1980 tallet.

Odd-Tore har som leder av to mikroflyklubber vist sitt gode initiativ ved å invitere acroflygere til Jarlsberg for å demonstrere hvordan en unngår å komme i spinn. Eller retttere sagt, vise hvordan et fly kan havne i et spinn. Da er det godt å vite hva en skal gjøre for å komme ut av det igjen, og det er det som denne demonstrasjonen skal vise. 21 piloter var med Steinar Østby og Ivar Dyrdal opp i det blå for å ta seg en snurr. Et flott tiltak som bør anspore andre klubbledere til å gjøre det samme.

## September

Luftrommet endres. Å gå over fra klasse D til C påstås ikke å ha noen konsekvenser, men det er det jo nødt til å ha fordi kravene til atskillelse for alle luftfartøy er så mye strengere enn den informasjonsplikten en kun har i klasse D. Vi bør se mørkt på den nye framtiden med C luftrom. Da er det slutt på å få lov til å entre luftrommet uten transponder. Hva da når TMA'ene ligger nede i terrenget, og vi skal fly forbi? Mikrofly uten transponder kommer i en voldsom klemme her. Fallskjermhoppingen på Jarlsberg kom virkelig i klemma. Så lenge Røyken ikke så fallskjermene på radaren ble det full stans i hoppingen den 27/9 da C luftrommet ble en realitet. Etter mye intern møtevirksomhet kom hoppingen i gang igjen, men temmelig amputert. En annen sak som kommer opp, er testing og bruk av UAV (ubemannede luftfartøy) i distriktene. Disse fartøyene flyr utenfor der "piloten" kan se dem, og de styres av autopiloter. Fra å være et militært utstyr kommer de nå for alvor inn i det sivile segmentet. Det er allerede 7-8 aktører med store ressurser i gang med dette i Norge. Nå ønsker de et testfelt øst for Starmoen med base der. Her må det vurderes tiltak for å opprettholde høy sikkerhet. Som leder av NLFs luftromskomiteé ble det mye å ta seg til denne måneden.

## August

Forbundsstyret har varslet om et nytt høringsutkast til ny lov om motorisert ferdsel i utmark og vassdrag. Det er et hinsides forslag til å reservere Norges overflate for noen få som skal ha stillhet i naturen over alt og til alle tider. Hva har vi nasjonalparker til, om ikke det er for å bevare naturens egenart og holde den slik for ettertiden? Det er også foreslått å sperre bruken av snødekket innmark mellom oktober og april! Dette vil redusere rekreasjonsmulighetene til mikroflygere dramatisk. Hva slags tanker og begrunnelser der det som ligger bak dette uhørte forslaget? En umyndiggjør grunneiere på en helt ny måte som bringer tankene hen mot andre politiske styresett som den vestlige verden for lengst har vendt ryggen til. Forbundsstyret ønsker at alle seksjonene skal tale med en tunge, og at vi skal sette et profesjonelt firma på saken for å spre vårt syn på dette. Sterke protester fra noen få mikroflygere vil ikke nå fram mener de, men motargumentet er at så få flygere ikke vil skape noe problem for naturens beskyttere. Hva spiller vi ut her? Styret har debattert saken og gitt sine innspill til Forbundsstyret via miljøutvalget.

## Juli

Vi fikk ikke den nye BSL D 4-8 til 1. juli som forventet. Grunnen er at Luftfartstilsynet har mange andre ting å stelle med at vi blir skjøvet på. Mange har ventet på at de nye reglene skal tre i kraft, og en ser at flere har fulgt den svenske modellen, og forskutter noen av dem. Det som flyr lukkede fly vil ikke ha obligatorisk hjelmkrav, men det skal vurderes av fartøysjefen. I åpne fly skal dette fortsatt være obligatorisk, men selve punktet er tatt helt ut av regelverket, slik det også blir i de nye utgavene av de svenske og danske forskriftene.

Mange flotte arrangementer er avholdt. Vår aktivitetsleder Odd-Tore Ohnstad gjør en fantastisk jobb med å holde mikrofolket sammen ved å kalle til treff og sørge for at en opplever noe der en kommer.

## Juni

Luftromskomiteen har jobbet opp mot Avinor når det gjelder CTR for Rygge og Torp. De har blitt mindre, og man ønsket også Jarlsberg utenfor. Det gikk ikke denne gang, men man skal utføre en dypere risikovurdering for å se om det kan gjøres med ekstra tiltak. Torp er ikke særlig happy med å ha denne ekstra plassen å passe på. Det forstår man når de ikke kan se den fra sine vinduer, og knapt nok får kontakt med de som står på bakken.

## Mars

Seksjonsmøtet nærmer seg, og det gjøres klar til de formelle sakene. Valgkomiteen har foreslått endringer i styret, noe som signaliserer at en ønsker noen nye koster med nye synspunkter samtidig som en ønsker å beholde noen med erfaring fra styrejobben. I mellomtiden forberedes fagmøtet, der mange foredrag og presentasjoner skal klargjøres. Det har også kommet inn flere artikler til Flynytt, noe som vil glede de mange medlemmer som savner mer stoff om mikro og småfly.

Luftromskomiteen har jobbet opp mot Luftfartstilsynet (LT) om den nye forskriften om luftrom, som blant annet i løpet av altfor kort tid vil innføre kun 2 luftromsklasser, C og G, noe som vi mener vil redusere sikkerheten for de som kun ønsker å fly i G-luftrom uten transponder. LT har så langt ikke klart å komme NLF/NAK særlig i møte. Vi gir mer info om dette på fagmøtet.

Februar

Ny BSL E 1-1 om konsesjonsplikt ble utsendt med umiddelbar gyldighet. Den pluss den medfølgende veiledningen gir anvisninger om i hvilke tilfeller en skal søke Luftfartstilsynet om konsesjon. NLF/NAK hadde den til høring, og den er rundet litt av i kantene etter våre innspill. For mikroflyklubbenes del ser det ut til at de fleste må belage seg på å søke konsesjon for 10 år til en pris av rundt 15,000 kroner. Er det derimot en naturlig landingsplass og det er opptil 12 bevegelser per uke, så kan en slippe dette. Hva som er hva er definert i begynnelsen av BSL'en, men dette kan bety en liten "opprensning" i antall plasser å holde til på. I snitt vil dette koste 1500 kroner i året for en klubb. Er det flere innen samme kommune kan en dele på dette. Styret tar dette opp den 13. februar og kommer med info til medlemmene etterpå.

Vi har hatt Flynytt som medlemsblad i 2 år nå. Mange vil nå ha mer mikro- og småflystoff enn det de kan finne så langt. Dette tar vi nå konsekvensen av, og trapper opp fra to sider til en del flere i hvert nummer. Redaktør Rolf Liland har hele tiden stått med åpne armer og ønsker slikt stoff velkommen. Seksjonen vil nå enten produsere mer selv eller sette ut "oppdrag" til våre mange skriveføre medlemmer.

Januar

Årsrapport for 2006 ferdig skrevet og sendt til Tom på e-post. Presenteres på seksjonsmøtet i mars, men skal trykkes sammen med de andre seksjonene i et hefte.

To møter i Stockholm. Luftfartsstyrelsen (SE), Luftfartstilsynet (NO) og Statens Luftfartsvæsen (DK) møtte oss UL/Mikroflyorganisasjoner på SAS Radisson Arlanda. Tema var fri ferdsel over landegrensene og aksept av hverandres regler for å unngå at hver pilot må søke for hver tur. Stemningen var meget positiv til å endre prosedyren i Danmark og Sverige. Norge har aldri krevd søknad fra utenlandske UL/Mikroflygere som er godkjent i sitt hjemland. Landene ble enige om å ta dette opp i de respektive Operative forum for at endringene i regelverket kan skje så snart som mulig.

Dagen etter Nordisk Møte mellom de samme land pluss Finland. Møtet konkluderte med snarest å påvirke til at de nye reglene kan tre i kraft så snart som mulig.

Det forlyder fra Luftfartstilsynet at de pga sterkt arbeidspress vil skyve på innføringen av den nye BSL'en. Vi vil arbeide videre som før med den nye versjonen av håndboken i henhold til den BSL-versjonen vi hadde på høring, og inkludert med våre forslag til mindre endringer.

Vi forbereder det nordiske Mikro/UL møtet i Sverige i slutten av januar, pluss EMF møtet i Oslo i slutten av mars. Det forberedes også årsrapport og saker som skal til årsmøtet i midten av mars.

2006

Desember

Mange møter i NLF/NAKs sentrale Luftromskomiteé. Vi har fire høringer fra LT som vi skal svare på. Det er den nye luftromsorganiseringsen vi gjør det største løftet med å svare på. Vi må søke å beholde så mye G-luftrom (fritt uten radio- og transponderplikt) som mulig. Formann gjennom mange år, Lars Øyno, reiser til Canada. Til ny leder av komiteen ble utpekt Roger Holm.

#### November

Nytt styremøte avholdes den 28. november. Referat ligger på egen nettside under Publikasjoner. Det ble bekreftelser på vedtakene fra styremøtet den 19/9.

#### September

Styremøtet 19/9 hadde følgende hovedpunkter:

- En ønsker Gyroplan velkommen i mikroflyseksjonen. Prosessen igangsettes.
- Seksjonen bifaller NLF/NAK utkastet til NPA 14/06 høringen på ny europeisk RPPL klasse.
- Nye BSL D 4-8 utkastet er bra - gjeldende fra 2007. Høringssvar til LT ble forberedt.
- Mikroflyhåndboken (MFHB) vil bli oppdatert tilsvarende BSL endringer i løpet av høsten.
- Hjelpåbudet fjernes fra 2007 og erstattes med en veiledning på sikkerhetsutstyr i MFHB
- Medlemmer over 50 skal betale det samme for flygebevis som de under 50.
- Mikroflygere ønsker å delta i NM Presisjonsflyging sammen med motorflygere

#### Juli

EASA har sendt en NPA 14/06 på høring. Den omhandler en ny europeisk klasse lette fly over mikrofly inntil 750 kg (RPPL - Recreational Privat Pilot License), og som kan være meget interessant som ny klasse for de medlemmene som har tunge mikrofly.

Luftfartstilsynet har sendt en ny BSL D 4-8 på høring. Umiddelbart ser vi at den er meget bra, men den trenger noen justeringer for at den skal bli helt konsistent slik at definisjonene vil dekke luftfartøy generelt. Forslaget er sendt alle styremedlemmene for uttalelse.

#### Februar

Det var Norges tur til å arrangere det Nordiske møtet blant Mikro/UL administrasjonene i Danmark, Finland, Norge og Sverige. Over to dager hadde vi en stor diskusjon om regelverkene i våre land, og hva som kan gjøre det lettere å gi aksept for å krysse grense uten å søke om tillatelse hver gang. Man så på forskjellene, og konklusjonen ble at dersom en ga generell aksept til et lands krav til teori og praktisk flyging, så ville dette kun bli en engangsaksept for alle. En vil arbeide videre i denne retningen. Havaristatistikken er ikke veldig forskjellig i våre land, så vi ser ut til at vi har et nivå som burde kunne gi en sli aksept. Det vil være myndighetene som til sist gir denne aksepten.

Alle landene slet med mikrofly som ville overskride 450kg med to voksne og drivstoff for en times tur. En viktig sak for å løse dette var å innføre en ny klasse fly i Europa som tilsvarer den amerikanske LSA konseptet. Vi hadde kommet fram med et forslag om dette som ble bifalt av de andre Nordiske land, og som skal sendes videre til MF styret. Hans, med sin juristbakgrunn, ville ta seg av de juridiske vendingene på engelsk basert på forslaget tekst. En viktig del av dette forslaget var å beskytte det eksisterende mikroflykonseptet slik det var i dag. En endring ville kunne føre til at JAA gjorde svært uønskede inngrep i vår etablerte frihet, noe som ville ødelegge det enkle inngangsnivået for mikroflyging.

Januar

Etter ytterligere utsettelse på BSL D 4-8 blir vårt arbeid med Mikroflyhåndboken også utsatt

2005

November

Mikroflyseksjonen har satt fortgang i oppdateringen av mikroflyhåndboken (MFHB), der måldato er 1. januar 2006 for en rekke endringer i bokens struktur og innhold. Den skal bli letter å finne fram i, og inneholde alle de mange regel- og skjemaendringer seksjonen har hatt og har på gang.

Teknisk komité og styre har endelig vedtatt prosessen for å adoptere EASA's reviderte definisjon for mikrofly gitt av Annex II i EU forordning 1592/2002, datert 16. november 2005, der 5 % ekstra vektcredit er lagt til mikrofly på hjul med fastmontert redningsskjerm. Seksjonen sender søknad til Luftfartstilsynet i uke 47 der en ber om at denne definisjonen også skal gjelde i Norge, og at seksjonen allerede fra 1. desember kan godkjenne importsøknader for fly med fastmontert redningsskjerm for en MTOM på 315 og 472.5 kg for hhv en- og to-seters landfly. Slik Annex II er formulert er det ikke gitt vektcredit for både amfibium / flottører og redningsskjerm. Det sitter for tiden flere potensielle mikroflykunder og vurderer en fabrikkmontert redningsskjerm inkludert i bestillingen av nytt mikrofly. Seksjonen har som målsetting at våre medlemmer skal ha samme mulighet som våre Europeiske "kolleger" når det gjelder valg av mikroflymateriell. Hele dokumentet kan lastes ned på [www.emf.aero](http://www.emf.aero) under "Downloads" eller under Publikasjoner - "Nedlastbare dokumenter fra Luftfartstilsynet og EASA".

Stadig flere medlemmer er opptatt av at Norge fremdeles har opprettholdt kravet til hjelm i alle typer mikrofly, selv 20 år etter pionertiden, der denne bestemmelsen var en selvfølge. Av Europas 40,000 mikroflymedlemmer er Norges 800 medlemmer de eneste som er pålagt dette i hht BSL. Ingen andre Europeiske myndigheter har hjelm som minstekrav til sikkerhetsutstyr verken i lukkede mikrofly eller i noen form for motorfly uansett konstruksjon. I slike fly benyttes hjelm på frivillig basis etter en vurdering av fartøysjefen. Seksjonens leder har på vegne av medlemmene arbeidet med dette spørsmålet i noen måneder i forbindelse med det Europeiske EMF samarbeidet, og vil nå sammen med Ops & Opplæringskomiteen og Flytryggingrådet lage en sikkerhetsvurdering på dette spørsmålet slik at en kan fremme et mer differensiert forslag til minimumsliste for sikkerhetsutstyr for styret i løpet av kort tid. Luftfartstilsynet vil deretter få et evt. endringsforslag til behandling så raskt som mulig. Måldato er som ovenfor i fbm den nye utgaven av MFHB.

Juli

Teknisk komite og Ops & Opplæring jobber med å innføre 5% vektcredit for redningsskjerm i to-seters mikrofly. Savannah og Bingo får flygetillatelse tilbake etter at fabrikkens to servicebulletiner blir utført. Seksjonen har sendt en henvendelse til Luftfartstilsynet der en ber om at gyldigheten for passasjertillatelse kun skal være knyttet til 5 landinger de siste 30 dager, og at tilleggskravet om 2

flytimer tas ut av regelverket. Da blir reglene mer praktisk håndterbare og samtidig konsistente i forhold til motorflyging.

Mai

Styret konstituert og komiteene sammensatt. Som ny leder av Teknisk komite ble utnevnt Per Arne Skjørholm fra Levanger Mikroflyklubb. Styret ønsker i samarbeide med EMF å tilpasse regelverket nærmere det som gjelder i de fleste store mikroflyland i Europa for å lette muligheten til å kunne fly mikrofly over landegrensene, samt å kunne få bedre tilgang til det godkjente flymateriellet som tilbys på markedet. Styret har også som mål å styrke forholdet til motorflymiljøet og Luftfartstilsynet, samt at mikroflyging skal kunne foregå på en sikker, enkel og rimelig måte under egen administrasjon.

April

Styret ble valgt for 2 nye år. Se sammensetningen av dette under Publikasjoner.

Mars

Årsmøtet nærmer seg. Nytt styre velges for 2 år. Mikroflyseksjonen utarbeider i samarbeide med motorflyseksjonen et høringsvar på konsesjonshøringen. Vi står i fare for å måtte ut med skyhøye konsesjonsavgifter for å holde våre enkle plasser åpne. Et nytt slag i fjeset på de små...

Februar

Neste EMF møte vil gå i Venezia 5. og 6.mars. Bl.a skal vektene på våre fly diskuteres. Referat kommer under Litt av Hvert.

BSL C med nye sertifikatbestemmelser for mikroflygere vil ikke komme før langt ut på høsten. LT har igjen varslet store forsinkelser i arbeidet med dette.

Januar

Hele mikroflyseksjonen vil delta på Nordisk møte i Danmark den 29. januar. Det avholdes styremøte på Crown of Scandinavia på reisen ned til København fredag kveld. Agendaen på styremøtet er viet forholdet til Luftfartstilsynet og deres utilslørte forsøk på å kuppe administrasjonen av mikroflygerne i Norge. NLF/NAK stiller seg mildt sagt undrende til den nye helomvingingen i LT og forbereder et grunnlagt svar. Vi har fra begge sider foreslått endringer i BSL D 4-8 og B 5-3 pluss sertifikatforskriftene i BSL C som vil kunne bidra til å tilnærme vårt regelverk til det som viser seg å fungere i Europa.

Det Nordiske møtet er viet samarbeide og en diskusjon som skal kunne gjør våre lands regelverk mer like slik at vi kan ferdes over landegrensene med minst mulig restriksjoner. Vi vil også ta opp ungdomssatsning og det felles europeiske samarbeidet.

Av andre saker er forberedelsene til årsmøtet og fagmøtet i begynnelsen av april.

2004 september

Vi gir opp å vente på LT og BSL'ene deres. Etter et lengre opphold så fortsetter vi med revisjonen av Håndboken vår og leter fram det beste ut av de gjeldende regler vi finner blant våre europeiske



søsterorganisasjoner. Vi vil ikke sitte å se på at alt blir dyrere og mer og mer byråkratisk uten å aktivt hente fram forslag til forbedringer og kompenserende tiltak.

Medlemsbladet skal i gang igjen. Mye stoff fra i fjor går ut, men vi fortsetter slik vi hadde det. Vi har fått inn mange fine fortellinger som vi gleder oss til å formidle.

Mai

Luftfartstilsynet vil snart (for n'te gang) sende ut BSL A på høring og skal forhåpentligvis legges fram for Stortinget i vårsesjonen og vil trolig tre i kraft etter sommeren. Våre BSL'er (B 5-3 og D 4-8) er ennå på vent for 4de året. Vi melder fra når noe nytt skjer med dette, men har ikke hatt mye å fortelle.

Vi har bedt LT om å forskuttere en oppmykning av tre nye bestemmelser i de nye BSL'ene før sommeren: Nye aldersgrenser, flyging over vann og vedlikehold av passasjertillatelse.

Seksjonen forbereder nå nye regler for ny klubbstruktur. De kommer på nettet ganske snart i mai.

GAP Starmoen er like foran oss, håper vi ser mange mikroflygere der.

Bensinavgiftene kan refunderes, Vi har fått prosedyren og forbruket for de ulike motorene på plass.

Nye og enklere tollregler for inn og utflyging av landet er på plass.

\_ Begynnelsen \_