

Sikkerhetssystem 8

Endringer å være oppmerksom på

SPORTSFLYSEKSJONEN

Hva vi måtte endre i 2019 og 2021

En rekke avvik måtte lukkes fra to revisjoner av Luftfartstilsynet.

I tillegg ble BSL D 3-1 endret, og fra 1. juli 2021 skulle det innføres:

EASA del NCO (Non Complex Operations) av (Non Commercial Operations), et **ytelses- og risikobasert** prinsipp.

I vårt sikkerhetssystem ble denne godt synlig i SFHB kapittel 3.

Hva vi måtte endre i 2019

A-ID	T-ID	Beskrivelse	Lukkedato	Utv	OK
1	1	Det lages prosedyre for hvordan tilrådinger "Prosedyre 007_ "	01.03.2019	HBR	
1	2	Det skal registreres hvordan alle tilrådinger	01.03.2019	HBR	
1	3	Prosedyren skal inneholde informasjon	01.03.2019	HBR	
2	1	Alle utvalg skal etablere en prosedyre "Prosedyre 009_ "	01.03.2019	Alle	
2	2	Det etableres et fast agendapunkt i FTU	01.03.2019	FTU	
2	3	Det etableres en praksis der det lages møterefereferat	01.03.2019	O&U	
2	4	Risikoanalysering i klubbene gjennomføres ikke (Nivå 3)	31.12.2019	FTU	
2	5	Mikroflystyret orienteres ikke om aktuell og løpende risiko/status	01.03.2019	FTU	
3	1	Mikroflyseksjonen gjeninnfører det tidligere	01.04.2019	MIK S	
4	1	Det utarbeides en effektiv prosedyre for behandl "Prosedyre 008_ "	01.01.2019	FTU	OK
4	2	FTU har ikke effektiv prosedyre for behandling av rapporter	31.12.2019	FTU	OK

Hva vi måtte endre i 2019

4	3	Mikroflygere introduseres ikke til "just culture konseptet" (Nivå 3)	31.12.2019	FTU
5	1	Det etableres et egnet skjema for klubbens hånd	01.03.2019	O&U
7	1	Det lages en plan for årlige kurs eller seminarer	31.12.2019	O&U
9	1	NLF/Mikroflyseksjonen vil gjenoppta virksomhetstilsynet	31.12.2019	FGSJ
10	1	Det lages en tilgjengelig oversikt over alle planlagte	01.01.2019	HBR
10	2	Nye midlertidige eller permanente ordninger	01.01.2019	HBR
10	3	Det skal tydeliggjøres hva som er en del av sikkerhet	01.01.2019	HBR
14	1	Det skal lages en oversikt over alle fabrikat av mikr	31.12.2019	TKU
15	1	Gjennomgå sikkerhetssystemet for å luke ut tekst	01.01.2019	HBR
16	1	Utføre en risikoanalyse med fokus på rapporterte motorfeil	31.12.2019	TKU
17	1	Beskrivelser i sikkerhetssystemet endres slik at	01.02.2019	HBR
17	2	Fremheve punkt 5.3.7.1 i prosedyren og skjema for	01.02.2019	HBR

Hva vi måtte endre i 2019

19	1	Det er igangsatt et arbeid for å inkludere teoretisk APP navigasjon	31.12.2019	O&U	OK
19	2	Pensum og opplæringsmaterieell for gyrokopter blir	31.12.2019	RTU	
19	3	Det utarbeides momentliste for slepeutsjekk. En ta	31.12.2019	O&U	
19	4	Differansen fra grunnpakken med opplæring på standard mikrofly	31.12.2019	O&U	
19	5	Kurs i fjellflyging utarbeides basert på lærebok, innl	31.12.2019	O&U	
19	6	Standardisering er et tiltak som ble startet novemb	31.12.2019	O&U	
19	7	En ny kampanje for Airspace Infringement (AI) fore	31.12.2019	FTU	
19	8	En ny eksamensdatabank er under produksjon. Målet er	31.12.2019	O&U	
19	9	Instruktørutdanningen er under kontinuerlig forbedring	31.12.2019	O&U	OK

Hva vi måtte endre i 2019

19	9	Instruktørutdanningen er under kontinuerlig forbedring	31.12.2019	O&U	OK
19	10	Det utarbeides en ny lærebok for mikroflygere der nasjonalt regelv	31.12.2019	O&U	OK
22	1	Det skal i sendes ut informasjon og anvisning til alle eiere av	31.12.2019	TKU	
23	1	Det etableres en prosedyre som beskriver oppdatering av sikkerh	31.12.2019	O&U	
24	1	Det utarbeides felles informasjon for norske mikrofly	01.01.2019	HBR	
25	1	Det utarbeides en ny tekst i sikkerhetssystemet for demo og introflyg	31.12.2019	HBR	OK

Hva vi måtte endre i 2021

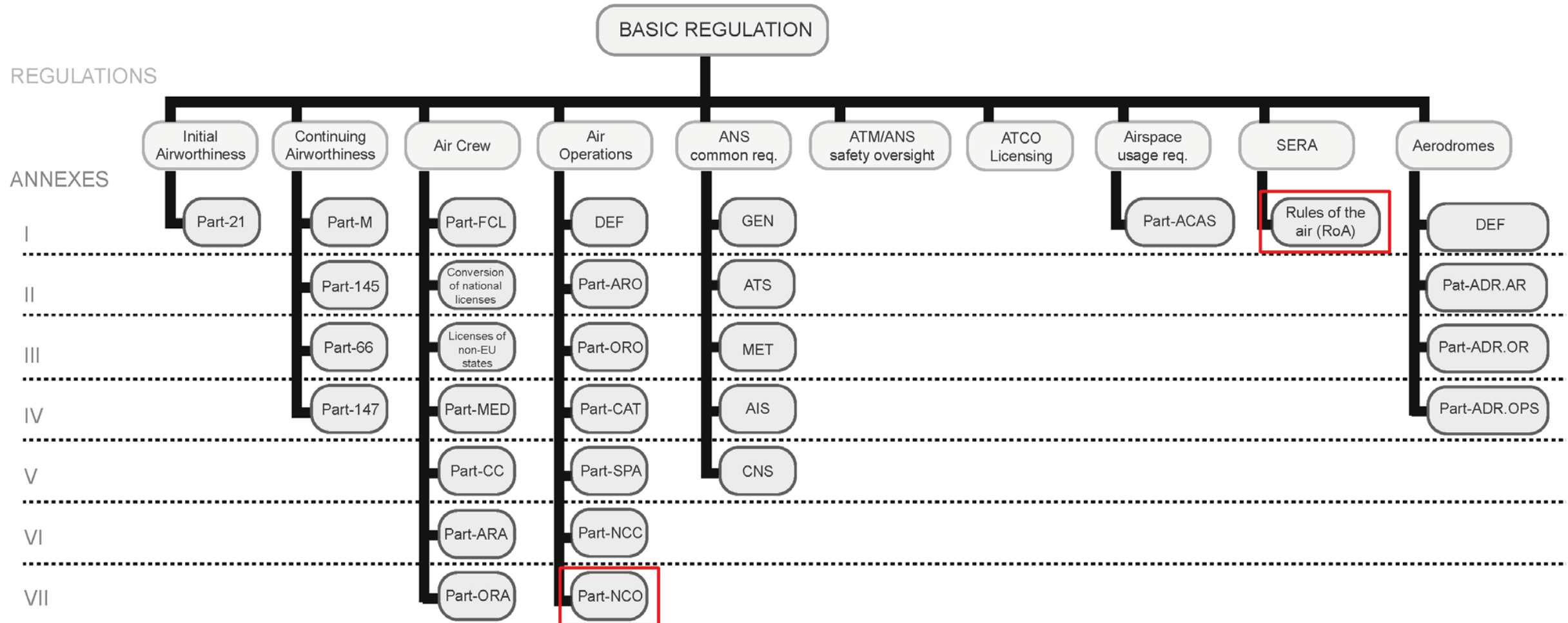
A-ID	T-ID	Beskrivelse	Dato
1	1	Det utarbeides et bedre utsjekksskjema med beskrivelser for modell/typeutsjekk.	01.09.2021
	2	Alle instruktører skal gjennomgå et standardiserings-program for å sikre at de underviser på samme måte etter en felles standard.	01.09.2021
	3	Det utarbeides en oppgradert prosedyre for vedlikehold av instruktørkompetansen som skal sikre både en periodisk og tilfeldig praktisk kontroll med eksaminator.	01.09.2021
2	1	Endre teksten i sikkerhetssystemet som angår CRI. En motorflyger med CRI rettighet må gjennomgå seksjonens instruktørutdanning som andre kandidater.	01.09.2021
3	1	Utarbeide nytt teoretisk undervisningsmaterieell for sportsflygere basert på PPL pensum, men tilpasset sportsflygere	01.10.2021
	2	Utarbeide nytt sentralt elektronisk eksamenssystem med stor tilpasset spørsmålsdatabase bygget på spørsmålene for PPL pensumet	01.10.2021

Hva vi måtte endre i 2021

4	1	Utarbeide teoretisk undervisningsmaterieell for det faget som forbereder eleven til teorieksamen for Flytelefonistsertifikat	01.09.2021
5	1	Etterkontroll av en <u>besiktning</u> , enten tilfeldig eller som en del av et virksomhetstilsyn.	01.09.2021
6	1	Samle sikkerhetssystemet i ett samlet dokument i en ny og oppdatert utgave	01.10.2021
7	1	Korrigere oppgavene som er pålagt de operative ledere i sikkerhetssystemet slik at det følger prinsippene i «Del NCO»	01.10.2021
8	1	Utvide antall virksomhetstilsyn ved å benytte våre IK-1e (Eksaminator) til å bidra med å øke antallet	01.09.2021

Sportsfly har et enklere regime enn PPL

- Nasjonalt regulert
- Startet enkelt i 1984, men regelverket er justert etter våre operasjoner og flymateriell
- Bestemmelsene er endret trinnvis til noe som nå er på høyde med LAPL nivå
- Med sportsflyhåndboken 8 har vi nesten alt av regler innenfor 100 sider



Basert på regelverket for PPL

EASA regulerer den sertifiserte verden med en lang rekke dokumenter, der en må navigere med fin hånd gjennom mange bokser, der enkelte ting gjelder, og en langrekke ting ikke gjelder for PPL.

Sportsfly skal bare følge EASA-regelverket i to bokser: SERA og NCO

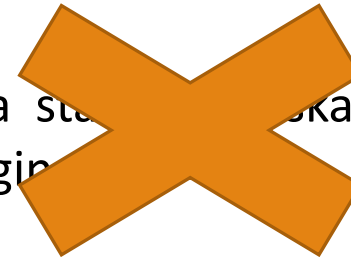
SERA er «Standardised European Rules of the Air» – eller her kalt lufttrafikkreglene (BSL F 1-1)

NCO er Non Commercial Operations => Non Complex Operations, og ble innført for oss den 1. juli 2021

Kapittel 3 (merket utgave 7 eller 8)

3.2.1.2 Operativ plan (7)

Ved flyging av en distanse på mer enn 50 NM (93km) fra startsted skal det utarbeides en Operativ plan for gjennomføringen av flygingen.



3.3.2 Meteorologiske forhold (8)

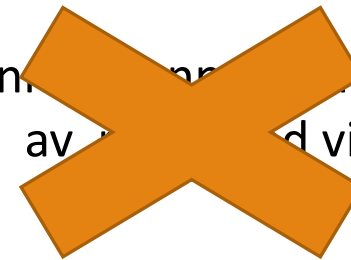
[S-NCO.OP.160]

- 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.

Kapittel 3

3.2.1.3 Reservebeholdning av drivstoff (7)

Det skal medbringes tilstrekkelig drivstoff til å kunne gjennomføre den planlagte flyturen, herunder tatt hensyn til vind, forutsigbare forsinkelser, endring av kurs og videre pluss det som er nødvendig for å kunne nå en alternativ landingsplass.



Veiledning: Som et minimum bør det beregnes en ekstra reservemengde som gir 20 minutters flyging (ved økonomisk cruise).

3.3.3 Drivstoff og oljeforsyning (8)

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

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.

Kapittel 3 Førstehjelpspakke

3.7.1.2 Førstehjelpspose (7)

Alle mikrolette luftfartøy skal ha førstehjelpspose til hver av de ombordværende. Denne skal være plassert synlig eller på et merket sted i luftfartøyet. Innholdet er beskrevet i ”**Vedlegg 3.6 Innhold i førstehjelpspose for fly**”.

3.5.6 Førstehjelpspakke (8)

[NCO.IDE.A.145]

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

Kapittel 3

3.2.1.4 Flyging etter solnedgang og før soloppgang (7)

Ved flyging i tidsrom der solen er inntil 6 grader under horisonten (altså i tidsrommet mellom tussmørke og tussmørke) skal luftfartøyet være utstyrt med lanterner og antikollisjonslys i henhold til ICAO Annex 3-1 punkt 6.7.1 (f).
Veiledning: I Almanakk for Norge er det med en tussmørketabell i tillegg til hele ICAO Annex 3-1 punkt 6.7.1 (f).

3.8.2 Særbestemmelser for sportsfly (8)

[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), og
- b) flyging over skyer («on top») er ikke tillatt

Ordforklaring av «Dagslys»:

De lysforholdene som råder i tidsrommet fra morgenenes alminnelige tussmørke begynner, til kveldens alminnelige tussmørke slutter.

Kapittel 3 (utgave 8)

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.

Kapittel 3 (utgave 8)

3.3.3 Drivstoff og oljeforsyning

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

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.

Kapittel 3 (utgave 8)

3.3.3 Drivstoff og oljeforsyning

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

b) Fartøysjefen skal planlegge en mengde drivstoff/energi som den siste reserven av driv-stoff/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.

Kapittel 3 (utgave 8)

3.3.3.2 Drivstoffadministrasjon under flyging

[S-NCO.OP.185]

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

Kapittel 3 (utgave 7)

3.4.1 Landingsplass

For landingsplasser uten konsesjon gjelder et maksimalt antall bevegelser på tolv pr uke, jfr BSL E 1-1 § 4 første ledd bokstav a.

Med en bevegelse menes én avgang eller én landing. Begrensningen på tolv ukentlige bevegelser er absolutt og kan ikke baseres på en gjennomsnittsberegning, jfr 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»

Kapittel 3 (utgave 8)

3.5.7 Nødpeilesender (ELT/PLB)

[S-NCO.IDE.A.170]

Fartøysjefen **bør alltid** medbringe nødpeilesender av følgende alternative typer:

Kapittel 3 (utgave 8)

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.

Kapittel 3 (utgave 7)

3.5.4.2 Flyging over havområder

Flyging over havområder mer enn 50 nautiske mil fra land som f.eks til Danmark, Shetland og Svalbard **kreves det et organisert sikkerhetsopplegg som skal være godkjent av NLF Mikroflyseksjonen.**

Spørsmål om dette kan rettes til NLF Mikroflyseksjonen.

Kapittel 3 (utgave 8)

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 utelanding eller nødlanding på den planlagte flygestrekningen.

Kapittel 3 (utgave 8 – om etterlevelse)

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.

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 sektoravgift og gebyr til Nasjonal kommunikasjonsmyndighet § 14 annet ledd nr. 1.

Kapittel 3 (om landingsplasser i utgave 8)

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 (...)

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».

Kapittel 3 (om landingsplasser i utgave 8)

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 (...) har karakter av å være en fast etablert landingsplass».

Føring av loggbok

13.11.6.3 Føring av flyets tekniske loggbok

I flyets tekniske loggbok er sidene markert med farger:

Del 1 har hvite sider. Dette er flyets logg og her skriver vi flyets bevegelser og hvem som er ombord. Vi noterer også flyets og motorens gangtid. Det skal også signeres med initialer og PersonID for at det er foretatt teknisk inspeksjon før avgang. Alle klokkeslett skal være i UTC, det vil si lokaltid minus en time ved vintertid, og minus to timer ved sommertid.

FCL.050 Recording of flight time

Regulation (EU) No 1178/2011

The pilot shall keep a reliable record of the details of all flights flown in a form and manner established by the competent authority.

Hva sier LT om det?

Hva med å føre loggbøkene med desimaltall?

Det var et lite gløtt om SFHB 8

Resten kan dere studere selv, og bringe videre til deres medlemmer.

- Slutt -