

Sendt inn av	Innspill	Kommentar
Tom Bjerke	5.3.5 Ved ikke godkjent årlig besiktning skal besiktnings.... sende melding om dette til NLF/sportsflyseksjonen, samt angi årsaken til dette	Tatt inn i nytt kap 5
Tom Bjerke	4.7 Flygebevis og rettighetsstruktur. Egen Excel fil «Flygebevis og rettighetsstruktur, sportsfly»	Tatt inn i nytt kap 4
Roger Holm	4.7.2 og 4.7.3 Presiseringer i forlengelser og fornyelser	Innfører nytt system likt med LAPL
Roger Holm	1. Forbedringer i forlengelser og fornyelser. 2. 2.3 Faglige utvalg. Utvalgsleder bør få bedre fleksibilitet i valg av utvalgsmedlemmer og deres fungeringsperiode. 3. Punkt 4.6.7 mangler tekst om å utstede rettigheter i flygebeviset, ev. tilføye nytt punkt 4.6.8	Generalsekretær og fagsjef, som er ansvarlige for de faglige prosessene, skal være med i denne utvalgsprosessen i henhold til pkt 7 i styreinstruks og delegasjonsreglementet.
Trygve Rushfeldt	4.6.7 b. Mindre klubber, med få instruktører og stor avstand mellom klubbene, vil slite med å la oppflygingsinstruktøren kun fly 25% av turene	Dette er samme regel som for LAPL/PPL, som sportsfly adopterer, og som bør være en rettesnor for å være tilstrekkelig uhildet.
Kai Lyche	Kap 5.2.2.1 Samsvar med konstruksjonsstandard. Britiske LAA har falt ut av oversikten	Skal være ivartatt av "Microlight Type Approval"
Torkell Sætervadet	Kapittel 5 bør justeres, slik at det framkommer at ikke bare det som regnes som større modifikasjon, men også det som er en større reparasjon blir håndtert på liknende måte. Videre bør kravene til slik reparasjon i BSL B 2-5 framkomme av sikkerhetssystemet	Tatt inn i det nye kapittel 5
Tor Endre Sved	Kap 3. ATS og ATC. Forslag; vær konsekvent og bruk ATC	Endret til riktig betegnelse. ATS et samlebegrep for tjenesten, mens ATC er den utførte kontrolltjenesten
	3.5.11.1 b. Post- og teletilsynet, riktig benevnelse nå er Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	Endret til oppdatert forskrift. Gammel betegnelse ble brukt inntil nylig.
	4.5.2 Vil undervisning i Flytelefoni gi flyskolen rett til å sende inn søknad til Luftfartstilsynet, slik at kandidatens teorieksamen kan gjennomføres? Hvis, ja – så bør det klargjøres i dette kapitlet	Dette er et mål å få til gjennom å erklære en DTO for utdanningen til flytelefonistcertifikatet, som også støttes gjennomført av Luftfartstilsynet.

	4.6.2 «All flygetrening skal dokumenteres i et skolestyringssystem, TMS». Jeg mener det må være tillatt å dokumentere på «hard copy», som kan skannes og endes inn ved søknad om flygetillatelse. Å ha treningsprogrammet utskrevet i mappe, hvor det ved både briefing og debriefing er veldig hensiktsmessig å ha.	Det er uttrykt fra LTs side at dette skal være elektronisk. Derfor er det lagt opp til at det skal skje for all dokumentasjon i utdanningen. Scanne fysiske dokumenter og sende inn til NLF er en gjennomførbar løsning.
	4.5.3 Soloflyging - elev. Her kan det tilføyes at autorisasjon av solotur skal foregå på flyplassen. (Min erfaring fra motorflyskoling er at det ofte skjer «fjernautorisasjon»). Husk eleven har ikke anledning til å signere for daglig ettersyn. Og vurdering av meteorologiske forhold skal vurderes sammen med elev	Vi innfører et soloflygingsbevis for soloelever slik det er for LAPL/PPL. Det skal fremdeles være en instruktør til stede ved daglig ettersyn.
	4.7.1. a. Sportskategorier endres til sportsflykategorier	Endret feilstavet ord vi endrer
	4.9.1 a) Hva består klubbseleksjon av? Oppdatere «Pensum til klubbseleksjon»!	Støttes. Oppdateres før neste instruktørkurs
	d) Hvor mange timers flyging, minimum? Oppdatere Pensum til Instruktørtilvenningen (T-momenter) for Rorkontroll	Det er så mange timer som kontrollanten bedømmer. Minimum er satt til ti timer.
	4.9.6 4) Lokal praktisk instruktørveiledning – hvor mange timer, minimum?	Det er så mange timer som kontrollanten bedømmer. Det vil settes et minimum.
Odd Nyberg	Bestått teoriprøve til PPL/LAPL kreves for å få sportsflybevis	PPL pensumet alene er både overflødig og utilstrekkelig. Som tidligere annonsert lages det et tilpasset pensum for sportsflygere, men tilsvarende PPL nivået i alle ni fag.
	Loggbøkene for både fly og piloter endres til desimaltall vedr timer	Dette forenkler summeringen. Kan vurderes utført ved neste opptrykk av loggbøker.
	BSL bør endres slik at en kan fly VFR-dag - ikke bare mens sola er oppe.	Støttes. BSL D 4-8 angir bare "dagslys". For å sikre at dette inkluderer tusmørkeperioden er det laget ny ordforklaring i kapittel 0, som er under godkjenning av Luftfartstilsynet.
Ole Anton Brekke	3.1.6. f. Her brukes uttrykket operatøren (Eneste sted i hele kapittelet). Ellers i kapittelet vises det til fartøysjef. Er det snakk om samme person? Om ikke må operatøren defineres	Tatt til følge. Ordet "operatøren" er hentet fra del NCO. Endres i kapittel 3.

	3.1.8.1 Informasjon til passasjer. Informere passasjer under flyging, om nødutstyr og nødprosedyrer. Dette skal, etter min mening, gjøres før flyturen starter	Teksten er klargjort og viser til at info til passasjer skal primært gjøres før flyturen.
	3.6.2 Generelt (om landingsplassen) Her mener jeg at NLF Sportsflyseksjonen kan være med på og gjør det vanskelig for sine klubber/medlemmer å utøve sin virksomhet på plasser uten konsesjon, ved å «highlighte» en § i BSL unødvendig! I punkt 3.1.5 Etterlevelse av lover, forskrifter og prosedyre er kravet til fartøysjefens plikt til å følge lover, forskrifter og prosedyrer nøye beskrevet.	NLF arbeider videre for å endre bestemmelsen i §4 i BSL E 3-1 slik at den kan etterleves uten at en skal bruke opp en hel ukes kvote på én utsjekk. Å gjemme eller ta vekk bestemmelsen slik den fremstår i BSL E 3-1 er ikke riktig.
	3.1.8 viser til at fartøysjefen må ha vedlikeholdt sine rettigheter i «Krav til kontinuerlig erfaring», for å ha med passasjer, jf. kapittel 4. For de klubber som opererer fra naturlige landingsplasser uten konsesjon er dette vanskelig å etterleve	Støttes. Så lenge dette står i BSL D 4-8 kan det ikke endres uten at forskriften endres, eller at LT gir dispensasjon. Det er en vedvarende prosess for å få dette gjennomført.
	3.6.2: 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».	Støttes.
	3.7.7 Skoling med utenlandsk reg. luftfartøy i utlandet. Lovhenviseingen mangler hvilken lov det vises til.	Ikke-oppdattert referanse. Jf. 3.6.7 skal være 3.7.7
	4.5.3 b. Teoriprøver og eksamen. Ordet notoritet er feil definert. Notoritet i juridisk sammenheng betyr at den er etterviselig og kontrollerbar.	Støttes. Endret teksten til "en måte som ivaretar krav til notoritet".
	4.6.5 Krav til skoleflyet. Endres til "Det skal ha motorkraft som gir en stige-gradient på minimum 1:20 ved maksimal tillatt avgangsvekt"	Støttes. Tekstforslaget er tatt inn sportsflyhåndboken både i punkt 4.5.3 og 5.3.4
	4.6.7 b. Ferdighetsprøve («skill test»). Det bør åpnes for at klubber med få instruktører og store avstander til nærmeste IK1, kan fravike dette kravet	Støttes. Sportsflyregelverket endres til samme bestemmelser som for LAPL/PPL. Langsiktig løsning blir å øke antall IK-1 i våre klubber.
	4.7.1 a. Flygebevis nivå 2. Sportskategori, hva er det?	Støttes. Feil bruk av ordet er endret.

	4.8 Uttrykket Type, Modell eller variant brukes, uten at det er definert.	Det er ordforklart i kapittel 0. Dette lå ikke til høring da det var gjenstand for endringer i de andre kapitlene.
	4.10 Kreditering fra andre sertifikater. Det kan virke som om kandidater med CPL A/H og militær utsjekk er utelatt jf. Bokstav f punkt 1 og 2	Støttes. Må klargjøres tydeligere. Opprinnelig var "høyere sertifikater brukt", men det forstås nok ikke uten videre av "høyere motorflysertifikat"
	Kapittel 5 er generelt blitt for stort og tungt. Her er med for mye av det eksisterende regelverket, som har blitt flikket på i flere omganger. Hele kapittel 5 bør skrives om fra bunnen av. Her burde det, i hvert fall om vi får en aksept for fly med MTOM på 600 kg, være rom for en betydelig slanking av kravene i forhold til dokumentasjon fra eier/kjøper sin side. Samtidig bør det være en forenkling for NLF i forhold til import av nye fly som følger standardene i punkt 5.2.1.1 Disse luftfartøyene må vurderes som godkjente i Norge uten mer «sermoni». Dette er det lagt opp til i punkt 5.3.1 punkt 1.	Kapittel 5 er totalt omskrevet. Det er lagt opp til en enklere "seremoni".
	5.2.1.1 NLF Sportstsflyseksjonen bør utarbeide og fortløpende oppdatere en liste over luftfartøy som er innenfor kravene etter hvert som slike fly kommer til landet, for å forenkle importen for sine medlemmer.	Støttes. Teknisk utvalg har påbegynt listen, men den må følges opp.
	5.3.3 Førstegangs besiktning. Med bakgrunn i det strenge sertifiserings regimet som luftfartøy med konstruksjonsstandard nevnt i punkt 5.2.1.1 er underlagt, bør det vurderes å slippe besiktning første år. (som på bil, der første PKK kommer etter 4 år)	Tidligere bestemmelse videreføres for å få førstegangsbesiktningen som referanse til senere besiktninger.
	5.3.4 Prøveflyging. Prøveflyger kan ikke være samme person som besiktningspersonen eller forhandler/importør. Det finnes ikke noen logisk og holdbar forklaring til dette punktet.	Støttes. Behovet for prøveflyging er redusert.

	5.4 Modifikasjoner. Er det her tatt høyde for fly med konstruksjonsstandard nevnt i punkt 5.2.1.1? Etter det jeg kjenner til, er det små endringer som skal til, før disse luftfartøyene ikke lenger følger standarden. F. eks bytte av propeller, utenfor det som flyet er godkjent med.	Det er åpnet for flere grader av modifikasjoner, og dette gir større fleksibilitet enn tidligere.
Bjørnar Svingen	Kapittel 4.5.2 og kapittel 4.5.3 gjentas. Det er to etterfølgende kapitler med samme nummer, 2 ganger.	Oppdateres
	Kapittel 4.5.3. Undervisningen skal dekke hele pensumet på en tilfredsstillende måte, uavhengig av hvilke læremidler som benyttes. Dette er veldig diffust, og det hadde vært mye bedre med en detaljert pensumliste som lå på NLF sine sider	Støttes. Pensumliste for utgave 7 ligger på plass, men pensumliste for utgave 8 var ikke tilgjengelig da høringen foregikk.
	Kapittel 4.5.3 a og b. Her skal skolen benytte elektronisk eksamen sentralt fra NLF. Da er det viktig at en detaljert pensumliste eksisterer med klare referanser til hvor denne finnes, da skolen i utgangspunktet ikke vet hva slags spørsmål som kan komme	Støttes, og en oppdatert pensumlisten vil foreligge.
	Kapittel 4.5.3.e Er dette også en elektronisk sak, eller kan papir benyttes (de gamle)?	Dagens 4.5.3 privat bruk av skolefly signeres kun på papir, og er en avtale innad i klubben
	Kapittel 4.6.5 "Det skal ha motorkraft minimum utkltring 1:20 [VSI (ft/m) > 5 *ASI (kts)]". Skal det egentlig stå "Det skal ha motorkraft som gir minimum utkltring... ?	Støttes. Teksten endret både i punkt 4.5.3 og 5.3.4 iht påpekt intensjon.
	Kapittel 5.5.2 Merkingen skal være: «ADVARSEL DET ER IKKE VERIFISERT AT DETTE SPORTSFLYET Fyller KRAVENE TIL FABRIKKPRODUSERTE SPORTSFLY.» Vurder på nytt bruk av ordet "Verifisert" (En lengre begrunnelse ble innsendt)	Støttes. Ordet "verifisert" er erstattet av "godtgjort".
	Kapittel 5.7.2. Ved sleping er det to instrumenter man bruker mye. Hastighet og deretter stigefart. Stigefartsmåler bør være et krav i et sportsfly som brukes til sleping	Støttes. Tatt inn som anbefaling i nye punkt 5.7.2

Bjørn Vidar Valsaker	Kapittel 1. Revisjon skal gjennomføres annet hvert år med oddetall. Lenger nede snakkes det om årlig revisjon. Er det to forskjellige revisjoner det snakkes om eller er det noe galt med teksten?	Støttes. Dette er rettet opp med en bedre tekst i punkt 1.2.4.
Stein E Graven	At en IK2 kan sjekke seg selv ut på fly med samme styresystem han/hun har rettighet på er etter mitt syn ikke godt nok. En relativt erfaren IK2 med sine timer i et enkelt fly er ikke automatisk kvalifisert til å sjekke seg ut på et avansert fly med opptrekkbart understell, CS propeller, og helt annen karakteristikk enn et sakteflygende enkelt fly. Det burde være krav om utsjekk på minimum 2-3 timer og 30 landinger som elev før man kan operere komplekse fly	Støttes. Et nytt utsjekksregimet har vært under evaluering det siste året etter påtrykk fra både Statens Havarikommisjon og Luftfsrtatilsynet
Kristian Fahlstrøm (Tekn utvalg)	Egen Word-fil «SFHB Kap 5 høringsversjon AUG21 V8.4-TS og TU»	Støttes. Noen detaljerte endringer er kommet inn i kap 5.
Eva Therese Næss	2.1.1 Fagsjefens faglige oppgaver. Fint om fagsjefen også kunne være drøftingspartner for ulike driftsrelaterte/ sikkerhetsrelaterte problemstillinger.	Støttes. Fagsjefen bruker utvalgene som sine rådgivere, og kan utmerket rådføres med
	3.1.4 Fartøysjefens ansvar og myndighet Pkt. a) 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» Her bør det også legges til: Ikke begynne en flyging dersom hen er i en psykologisk tilstand som vil innvirke negativt på flygeferdighetene	Hele 3.1.4 er hentet direkte fra del NCO.GEN.105, som også gjelder for LAPL/PPL, og derfor skal anees som dekkende for dette. Etter at del NCO ble innført i juli 2021 ønsker NLF, så langt det passer, å bruke identisk ordlyd for sportsfly og LAPL. Interessant at ordet "hen" blir foreslått, noe som bør vurderes brukt istedenfor hun/han.
	3.1.4 Pkt f) "Under flyging skal fartøysjefen» Her bør det også tilføyes: dersom flygingen skjer over vann, ha på redningsvest under hele flygingen. (dette kommer under egen pkt 3.5.9 men kan med fordel også tas med under dette punktet)	NLF ønsker ikke å endre en ferdig myndighetsgodkjent tekst basert på del NCO som brukes sammen med LAPL/PPL, uten en lengre prosess. Vurderes tatt opp i neste omgang.

	4.2.2 Legeundersøkelse etter nasjonale regler - Skjema for egenerklæring – Det er muligens ikke mulig å endre noe på skjemaet, MEN under «sykdom i slekten» vedr. spørsmålet «Har noen av dine slektninger hatt psykiatriske eller psykisk sykdom» bør det endres til «Har noen av dine slektninger hatt psykiatriske eller psykiske problemer» slik det står vedr. «Egen sykehistorie» i avsnittet over.	Dette er et skjema som er utgitt av Luftfartstilsynet (LT). Forslaget sendes til LT.
Tobias F Veland	13 endringsforslag ligger i filen "8 - Høringsinnspill SFHB 8 - TFV"	Alle innspill er en kvalitetssikring av det opprinnelige utkastet, og er tatt til følge.
Rudi Breivik, Mosjøen MfK	Det stilles spørsmål herifra om det er nødvendig å minske intervallene på dette seminar og om det er så mye ang teknisk som gjør at det endres fra 5 til 3 årlig.	Dette er en bestemmelse som er pålagt av Luftfartstilsynet. Den er ikke kvalitetssikret av NLF, men bør utføres over tid for å få behovet analysert.
Leif Vastveit, Sola Sfk	Innholdsfortegnelse er det feil på med flere punktert under feil avsnitt eller feil nummerering. 4.5.2 og 4.5.3.	Støttes. Endringen er tatt til følge.
	VFR on top. Belyse Begrunnelsen for at Sportsfly fortsatt ikke skal ha lov til dette	Det er en del av bestemmelsene i BSL D 4-8, og kan ikke endres uten at forskriften endres, eller at LT gir dispensasjon. Foreløpig er ikke standard sportsfly instrumentert for dette, og sportsflygere har heller ikke trening i skygjenomgang. Dette ville vært nødvendig f.eks ved en ev motorstopp over skylaget
	Legeattest oppbevaring , hvor og hvordan dette skal lagres. Før elev går solo må legeattest sendes inn til NLF. (Hvor det bør oppbevares ihht restriksjoner)	Skal oppbevares i klubben i følge GDPR inntil innsending av søknad for nivå 2.
Helge Støvern, Ringerike MfK	Innholdet i førstehjelp pakka bør reduseres , kan ikke se at toseters sportsfly trenger 10+10 altså 20 kompresser	I det nye utkastet til utgave 8 som var på høring, var ikke noe av dette nevnt. Det nye kravet i kapittel 3 kommer fra del NCO, og er mye enklere.
	Instruktør bør kunne godkjenne taksing før full lisens	Støttes. Det er endret til en mer detaljert og riktig bestemmelse basert på del NCO
	Elev bør kunne signere DI for treningsflyging i nærområdet etter soloflyging	En instruktør skal være tilstede, og da kan denne like gjerne signere på DI.
Sigurd Brattetveit	3.7.1 Reiseplan i følge SERA skal det være: en time før avgang	Støttes.

	4.9.4.3 IK-1 hovedoppgave. Hovedinnhold avtales på forhånd med operasjons- og utdanningsutvalget	Avtales med fagsjef og den funksjonen som fagsjefen bestemmer. I dette og tilsvarende tilfeller ønsker fagsjefen å forholde seg til en person og ikke et helt utvalg.
	Kap 5. Styret ber utvalget om å sikre at dagens fly fortsatt kan brukes lovlig til skoling når 600 kg grensen innføres	Støttes. Det arbeides med dette for øye i NLF.
	Styret ber utvalget om å sikre at flyeier fortsatt kan stå for vedlikehold av eget fly.	Støttes.
Tormod Veiby	Kap 3.6 Landingsplasser. avsnitt 3.6.2 Generelt.	Se nedenfor
	Her bør hele tredje avsnitt fjernes helt (omhandler antall bevegelser pr uke osv.)	NLF arbeider for å endre bestemmelsen i relevant forskrift slik at den kan etterleves. Det er ikke riktig å fjerne eller gjemme unna en myndighetspålagt bestemmelse i vårt sikkerhetssystem
	Ved denne omfattende revisjon av håndboken bør man unngå å sementere en tilfeldig tilkommet syning fra det gamle Luftfartsverket på 80-tallet, uten rot i rasjonelle fakta. Eventuelt bør man begrense seg til en enkelt setning med rundere formulering f.eks.:	Støttes, men så lenge dette fremdeles står i BSL D 4-8 kan det ikke endres uten at forskriften endres, eller at LT gir dispensasjon. Det har vært og er en vedvarende prosess for å få dette endret.
	Det kan være begrensning i antall bevegelser på naturlige landingsplasser. men helst ikke nevne dette i våre bestemmelser i det hele tatt.	Støttes. NLF arbeider videre for å endre bestemmelsen i relevant forskrift slik at den kan etterleves.
	Avsnitt 3.6.3. Krav til beliggenhet. Her bør punktene a) til g) endre rekkefølge, slik at det prioriteres elementer som er flysikkerhetsmessig mest vesentlig. Ny rekkefølge kan da bli (i forhold til nåværende punkter): b), a), c), d), g), e), f)	Støttes. Tatt til følge og endret i kapittel 3.