

Materiellklarering av sportsfly

Vedlegg 5.2 til kap.5 SFHB
REV 01.10.2021

Utarbeider: Kai Lyche. Godkjenner: Tom Bjerke, seksjonsstyret.

1 PROSEDYREEIER

Denne prosedyren eies av sportsflyseksjonen i Norges Luftsportforbund. Prosedyren må utføres for hvert enkelt fly, da det ikke er adgang for andre enn myndighetene til å utstede norske typesertifikat.

2 FORMÅL

Formålet med dette vedlegget til SFHB er å sikre at fagsjefen og teknisk utvalg legger til grunn enhetlige og spesifiserte kriterier ved vurdering av tomvektsdata bilagt søknad for import av sportsfly, enten nytt eller brukt, slik at materiell som søkes innført i sportsflyregisteret har en troverdig nyttelast. Vedlegget tilhører kap.5, tekniske bestemmelser. Vedlegget er forøvrig tett knyttet opp til vedlegg 5.1 rev 01.10.2021 i SFHB kap.5. (se dette).

3 OMFANG

3.1 Målgruppe

Fagsjefen i sportsflyseksjonen, teknisk utvalg, besiktingsmann som forestår importkontroll, import/omsetning/salgssledd, samt oppnevnt prøveflyger.

3.2 Gyldighetsområde

Alle sportsfly som det søkes om importtillatelse/reservasjon av kjennetegn for.

4 ORDFORKLARINGER

Begrep	Forklaring
Sportsfly	Fra EC 2018/1139 Annex I (e) og BSL B 2-5.
MTOM	Maximum Take Off Mass (maksimal avgangsmasse)
SFHB	Sportsflyhåndboken

5 ANSVAR

Fagsjefen og leder av teknisk utvalg har ansvaret for at nytt materiell som søkes innført i sportsflyregisteret er i henhold til forskriftene.

6 KRITERIER

6.1 Tilsendt underlag

Ved søknad om import av nytt materiell skal fagsjefen/teknisk utvalg forelegges nedenstående dokumentasjon på sportsflyet fra søker:

- Typesertifikat som mikro/sportsfly fra anerkjent nasjonal myndighet (eks "Geraetenkennblatt fra DAeC).
- Bekreftet vekttoppgave fra produsent/anerkjent nasjonal myndighet for sportsflyet. Vekttoppgaven skal dekke et fly bygd opp med samme tekniske spesifikasjoner, byggeform, utstyr, dimensjoner og materialvalg som søkes importert.

- Vektoppgaven skal inkludere samme fremdriftspakke (motor/gir/propell), understell, utstyr, instrumentering m.v. som søkes importert.
- Vektoppgaven skal inneholde en spesifisert utstyrliste.
- Utstyrlisten skal som et minimum inneholde grunninstrumentering for fly- og motorinstrumenter, minsteutstyr som beskrevet i Sportsflyhåndboken, samt de komponenter/utstyr produsenten anser som obligatorisk for sikker flyging.
- Flyet skal ikke avvike fra den byggetekniske standard produsenten har fått godkjent ved typeaksept fra nasjonal myndighet.
- For brukte sportsfly som ønskes importert, skal det dessuten vedlegges kopi av gyldig utenlandsk flygetillatelse. Styret i sportsflyseksjonen har bestemt at Norge ikke skal være et marked for utrangert utenlandsk materiell, slik at import tillatelse for fly eldre enn 10 år må vurderes nøye.

6.2 Forutsetninger

For maksimal avgangsmasse (MTOM) henvises til BSL B 2-5, eventuelt vedlegg 5.1 rev 01.10.2021. De oppgitte massene gjelder under forutsetning av flyprodusentens godkjenning.

Ved MTOM omfatter dette blant annet:

- Lastfaktor +4,0G og -2,0G før varig deformasjon av strukturen ved belastning.
- Sikkerhetsfaktor på 1,5G før brudd på ovenstående verdier.
- Kraftreserve for utkltring over hinder som spesifisert i SFHB.
- Steilehastighet (eventuelt med flaps) maks. 65kmt/40mph/35kts.

Dersom flyprodusenten ikke kan godkjenne ovenstående masser eller krav, forutsettes massene reduseres så meget ved operative begrensninger at kravene møtes.

Ved MTOM, enten fastsatt av BSL B 2-5, produsent eller operative begrensninger, skal luftdyktighetskravene til norske sportsfly være oppfylt. Hvis produsenten godkjenner flyet for en gitt maksimal avgangsmasse som overgår verdiene i BSL B 2-5, så betyr det også at strukturen ved denne høyere massen skal tåle de spesifiserte G-belastninger som BSL B 2-5 forutsetter. Flyet skal også da ha de nødvendige kraftreserver, flyegeegenskapene skal være forutsigbare og harmoniske, og steilehastigheten skal være iht. pkt 6.2.

Et grunnutstyrt og luftdyktig fly, som omtalt i pkt. 6.1, skal ha en dokumentert troverdig nyttelast. Denne er som i tidligere vektskriv fastsatt til minst 90kg for ensetere og 175kg for tosetere. De absolutte tomvektsgrensene for nye fly fastlagt ved importbesiktning:

	u/skjerm	m/skjerm
En seters landfly	210 kg	230 kg
Toseters landfly	275 kg	305 kg
Toseters sjøfly	320 kg	320 kg

Alle fabrikknye rorstyrte fly som får importgodkjenning skal være utstyrt med stall warning (SW) fra produsent som gir akustisk signal. Som et alternativ til SW med akustisk signal kan det i stedet monteres et fungerende og ferdig kalibrert Angle of Attack (AoA) system.

Dispensasjon kan søkes.

6.3 Godkjenningsprosedyre

Ved godkjenning skal denne prosedyren følges:

- Søker sender inn ovenstående dokumentasjon, for øvrig også spesifisert i SFHB kap.5 til fagsjefen, sportsflyseksjonen i Norges Luftsportforbund.
- Dokumentasjon vurderes av teknisk utvalg.
- Når dokumentasjonen er vurdert, får fagsjefen en anbefaling om å akseptere/avvise reservasjon av kjennetegn i sportsflyregisteret.
- Ved flyets importkontroll av besiktningsmann, skal flyet veies, ref. vedlegg 5.1 rev. 01.10.2021 eller nyere, pkt. 6.2.
- Det kreves at produsentens tomvektoppgave som tidligere ble innsendt som vedlegg til importsøknaden verifiseres ved vektkontrollen; ikke ved beregning, dokumentkontroll el.likn., men ved fysisk veiing. Massen skal ikke overskride grensene fastlagt ovenfor.
- Tomvektkontrollen skal inneholde alt utstyr som flyet vil bli operert med under påfølgende prøveflyging. Alle innmonterte systemer og funksjoner skal være operative. Inspeksjonsluker, dører, vinduer, fastmontert polstring/støydemping m.v, skal ikke fjernes, selv om produsenten tillater dette.
- Personlig ikke-fastmontert utstyr, løse seteputer osv, kan utelates.
- Disponibel nyttelast føres inn i teknisk perm under flik 6 med dato for neste veiing. Besiktningsmann skal særlig presisere kravet overfor eier, om å holde disponibel nyttelast oppdatert i teknisk perm.
- Maksimal tillatt avgangsmasse iht. BSL B 2-5 overføres til skilt i cockpit.
- Etter besikning, skal flyet prøveflyges av oppnevnt prøveflyger.
- Prøveflyging skal utføres med samme utstyr som ved tomvektkontrollen, og med innveid tomvekt som grunnlag. Flyet skal så lastes opp til MTOM, f.eks. ved hjelp av passasjer eller fulle tanker.
- Besiktningsmann og prøveflyger skal ikke være samme person.
- Import/salg/omsetningsleddet skal verken forestå besikning eller prøveflyging.
- Først når det foreligger godkjent besiknings- og prøveflygingsrapport, og disse er akseptert av fagsjef, kan godkjenningsprosedyren betraktes som utført.

7 SPESIELLE KRAV TIL PERSONELL OG UTSTYR

Kvalifikasjon som sportsflyseksjonens Fagsjef. Inneha vervet som leder av teknisk utvalg.

8 REFERANSER OG RELATERTE DOKUMENTER

8.1 Overordnede dokumenter:

BSL B 2-5, BSL D 4-8.

EASA EC 2018/1139 Annex I (e).

8.2 Egenproduserte dokumenter:

Sportsflyhåndboken, kapittel 5 i utgave 8 eller nyere.

Vedlegg 5.1 rev. 01.10.2021 til SFHB kap.5

9 VEDLEGG

Ingen.