

Forskrift om sportsfly

Kapittel 1. Innledende bestemmelser

§ 1-1 *Formål*

Forskriften fastsetter nasjonale regler for mikrolett luftfartøy og sportsluftfartøy. I forskriften er sportsfly benyttet som fellesbetegnelse for begge disse kategoriene luftfartøy. Begrepet luftfartøy benyttes som fellesbetegnelse når dette ut fra sammenhengen passer bedre.

Mikrolett luftfartøy skal kun benyttes etter reglene i denne forskriften. Sportsluftfartøy skal benyttes etter reglene i denne forskriften dersom luftfartøyet er registrert i registeret for sportsfly.

§ 1-2 *Virkeområde*

Forskriften gjelder privat bruk av sportsfly.

Forskriften gjelder ikke for luftfartøy som er registrert i Norges luftfartøyregister.

§ 1-3 *Definisjoner*

I denne forskriften menes med:

- a. *Mikrolett luftfartøy*: Luftfartøy angitt i forordning (EU) 2018/1139, vedlegg 1 bokstav e eller f, og som ikke er sertifisert etter forordning (EF) nr. 216/2008 eller forordning (EU) 2018/1139, og slik sertifisering heller ikke er påbegynt.
- b. *Sportsluftfartøy*: Luftfartøy angitt i forordning (EU) 2018/1139 artikkel 2 nr. 8, og som ikke er et mikrolett luftfartøy, og som ikke er sertifisert etter forordning (EF) nr. 216/2008 eller forordning (EU) 2018/1139, og slik sertifisering heller ikke er påbegynt.
- c. *Sportsfly*: Mikrolett luftfartøy og sportsluftfartøy.

§ 1-4 *Ansvarlig myndighet og klageinstans*

Luftfartstilsynet er ansvarlig myndighet og fører tilsyn etter forskriften.

I de tilfellene en organisasjon med sikkerhetssystem treffer enkeltvedtak, inkludert vedtak om kompetansebevis, flygetillatelse eller registrering av sportsfly, er Luftfartstilsynet klageinstans. Luftfartstilsynets avgjørelse i saken kan ikke påklages.

Kapittel 2. Sikkerhetssystem og organisasjonskrav

§ 2-1 *Krav om sikkerhetssystem*

Bruk av sportsfly etter denne forskriften er bare tillatt etter et sikkerhetssystem som er godkjent av Luftfartstilsynet.

Luftfartstilsynet kan sette vilkår for godkjenning av sikkerhetssystem.

§ 2-2 *Krav til organisasjoner*

Kun organisasjoner som er registrert i Enhetsregisteret, kan få godkjent sikkerhetssystem.

Organisasjonen skal være oppbygd og dimensjonert på en måte som sikrer at den kan utføre sine oppgaver og oppfylle sitt ansvar. Det skal blant annet tas hensyn til luftfartøyenes egenskaper og kompleksitet, flygernes erfaring og kompetanse, samt driftsområde og forventet aktivitetsnivå.

§ 2-3 *Krav til sikkerhetssystemet*

Sikkerhetssystemet skal være et kvalitets- og risikostyringssystem som omfatter all aktivitet med sportsfly.

Sikkerhetssystemet skal minst inneholde:

- a. Beskrivelse av organisasjonen med ansvars- og myndighetslinjer.
- b. Beskrivelse av organisasjonens risikostyringssystem.
- c. Beskrivelse av hvordan organisasjonen skal sørge for at hver flyging gjennomføres etter regelverket og sikkerhetssystemet.
- d. Beskrivelse av kravene til luftdyktighet, inkludert utstedelse av flygetillatelse.
- e. Beskrivelse av kravene til opplæring og oppfølging av kompetanse for alt personell som har oppgaver som ivaretar flysikkerheten, inkludert godkjenning av flygere og teknisk personell. Kompetansekravene for flygere skal være tilpasset aktuelt luftfartøys egenskaper og kompleksitet.
- f. Beskrivelse av organisasjonens rapporteringssystem.
- g. Beskrivelse av hvordan organisasjonen skal sørge for at sikkerhetssystemet etterleves og håndheves.
- h. Beskrivelse av hvordan organisasjonen skal sørge for at sikkerhetssystemet utvikles og forbedres.
- i. Beskrivelse av hvordan organisasjonen skal arbeide med systematisk sikkerhetsformidling.

§ 2-4 *Endringer*

Endringer i sikkerhetssystemet skal godkjennes av Luftfartstilsynet før de kan iverksettes.

Kapittel 3. Operative bestemmelser

§ 3-1 Operative bestemmelser for sportsfly

Sportsfly skal opereres etter reglene i forskrift 15. februar 2021 nr. 524 om luftfartsoperasjoner (BSL D 3-1) kapittel II, og forskrift 14. desember 2016 nr. 1578 om lufttrafikkregler og operative prosedyrer (BSL F 1-1), med begrensingene som følger av bestemmelsene i dette kapitlet.

§ 3-2 *Krav om VFR flyging*

Flyging skal bare finne sted i samsvar med visuelle flygeregler.

§ 3-3 *VFR om natten*

Flyging om natten kan skje etter bestemmelsen i forskrift 14. desember 2016 nr. 1578 om lufttrafikkregler og operative prosedyrer § 14 dersom luftfartøyet har skrogmontert redningsskjerm og fartøysjef har nattflygingsrettighet.

Flyging etter denne bestemmelsen krever at VFR nattflyging er tillatt og beskrevet i sikkerhetssystemet.

§ 3-4 *VFR on top*

Flyging over skylaget, slik at bakken ikke er kontinuerlig i sikte (VFR on top), er kun tillatt i dagslys og når luftfartøyet er utrustet med skrogmontert redningsskjerm.

Flyging etter denne bestemmelsen krever at VFR on top er tillatt og beskrevet i sikkerhetssystemet. Sikkerhetssystemet må også inkludere krav til opplæring.

§ 3-5 *Skoleflyging*

Sportsfly som benyttes til opplæring av flygere frem til utstedelse av kompetansebevis, skal ha internkommunikasjonssystem, to seter og kunne betjenes fullt ut fra begge setene.

Sportsfly med faste vinger, og med flygetillatelse utstedt første gang etter forskriftens ikrafttredelse, skal i tillegg være utstyrt med steilevarsel og skrogmontert redningsskjerm.

Kapittel 4. Kvalifikasjoner for flyging med sportsfly

§ 4-1 *Kompetansebevis*

Den som flyr sportsfly skal inneha gyldig kompetansebevis utstedt av organisasjon med sikkerhetssystem. I tillegg skal vedkommende inneha de rettigheter, privilegier og bevis som er nødvendig for tjenesten etter sikkerhetssystemet.

Innehaver av kompetansebevis skal være fylt 17 år. Med skriftlig tillatelse fra foresatte kan opplæring i flyging starte etter at eleven har fylt 16 år.

Kompetansebevis skal medbringes under flyging.

Et kompetansebevis gjelder bare for flyging innenfor sikkerhetssystemet til organisasjonen som har utstedt dette.

§ 4-2 *Register over kompetansebevis*

Organisasjon med sikkerhetssystem skal føre et elektronisk register over utstedte kompetansebevis. Luftfartstilsynet skal ha direkte lesetilgang til registeret.

§ 4-3 *Radiotelefoni og språkferdighet*

Følgende krav gjelder ved utstedelse av kompetansebevis:

- a. Den som søker om kompetansebevis må enten ha flytelefonistsertifikat med påtegning for engelsk språkferdighet utstedt etter forskrift 18. november 2009 nr. 1383 om flytelefonistsertifikat (BSL C 5-2a), eller
- b. ha gjennomgått og bestått tilsvarende opplæring som etter BSL C 5-2a, som beskrevet i sikkerhetssystemet.

Kvalifikasjonen etter bokstav b skal påtegnes i kompetansebeviset ved utstedelsen. Slik påtegning i kompetansebeviset gir kun rett til bruk av radio ved flyging etter denne forskriften.

Kravet i første ledd gjelder ikke for innehavere av flybesetningssertifikat etter forordning (EU) nr. 1178/2011 vedlegg I (del-FCL) med gyldig språkpåtegning i sertifikatet og integrert rettighet til å bruke flyradio.

§ 4-4 *Bruk av sertifikat og rettigheter utstedt i samsvar med del-FCL*

Innehavere av flybesetningssertifikat utstedt i samsvar med forordning (EU) nr. 1178/2011 vedlegg I (del-FCL) med gyldige rettigheter for samme kategori og klasse som aktuelt luftfartøy, er fritatt fra kravet til å inneha tilsvarende kompetansebevis dersom sertifikatnehaveren er tilknyttet det aktuelle sikkerhetssystemet og oppfyller sikkerhetssystemets krav til differansetrening eller modellutsjekk.

Sertifikatnehaveren må etterleve de begrensninger i utøvelsen av privilegiene som sikkerhetssystemet fastsetter.

Flybesetningssertifikatet skal medbringes under flyging.

Flygetid med sportsfly skal føres i egnet loggbok og holdes adskilt fra flytimer med andre luftfartøy.

§ 4-5 *Bruk av utenlandsk kompetansebevis*

Utenlandsk kompetansebevis gir kun rett til å fly sportsfly innenfor et sikkerhetssystem i den utstrekning og på de vilkår som sikkerhetssystemet fastsetter.

§ 4-6 *Flyging med passasjer*

Ved flyging med passasjer må flygeren kunne dokumentere å ha fløyet minst 50 timer som fartøysjef med luftfartøy av tilsvarende kategori. I tillegg må flygeren ha gjennomført minst 3 avganger og landinger som fartøysjef i løpet av de siste 90 dager.

Kapittel 5. Luftdyktighet

§ 5-1 *Krav til sportsfly*

Et sportsfly kan bare benyttes til luftfart dersom det er luftdyktig og enten har flygetillatelse eller særskilt flygetillatelse utstedt av en organisasjon med sikkerhetssystem.

§ 5-2 *Flygetillatelse*

Flygetillatelse kan utstedes når luftfartøyet er i samsvar med en akseptabel konstruksjonsstandard, oppfyller kravene i § 5-5 til og med § 5-10, og oppfyller kravene for utstedelse av flygetillatelse i sikkerhetssystemet.

Flygetillatelsen gjelder bare for flyging innenfor sikkerhetssystemet til organisasjonen som har utstedt denne.

§ 5-3 *Akseptabel konstruksjonsstandard*

En konstruksjonsstandard er akseptabel når den er fastsatt eller anerkjent av en stats luftfartsmyndighet for tilsvarende luftfartssegment. Standarden må være internasjonalt anerkjent, og være på et skandinavisk språk eller engelsk.

§ 5-4 *Særskilt flygetillatelse*

Dersom luftfartøyet ikke samsvarer med en akseptabel konstruksjonsstandard, kan det utstedes særskilt flygetillatelse når luftfartøyet oppfyller kravene i § 5-5 til og med § 5-10, og i tillegg oppfyller kravene for utstedelse av særskilt flygetillatelse i sikkerhetssystemet.

Den særskilte flygetillatelsen gjelder bare for flyging innenfor sikkerhetssystemet til organisasjonen som har utstedt denne.

§ 5-5 *Maksimal avgangsmasse*

Luffartøyet skal ha en maksimal avgangsmasse som ikke overstiger:

- a. 600 kg for en- eller toseters fly, helikopter med landunderstell og gyrokofter, uavhengig av antall seter,
- b. 650 kg for en- eller toseters fly og helikopter med sjø-/amfibieunderstell,
- c. 300 kg for enseters motordrevet fallskjerm uten redningsskjerm,
- d. 315 kg for enseters motordrevet fallskjerm med redningsskjerm,
- e. 450 kg for toseters motordrevet fallskjerm uten redningsskjerm, eller
- f. 475 kg for toseters motordrevet fallskjerm med redningsskjerm.

§ 5-6 *Krav til nyttelast*

For ethvert sportsfly skal tillatt nyttelast utgjøre en del av luffartøyets maksimale avgangsmasse i flygeklar tilstand. Tillatt nyttelast skal beregnes etter verdier angitt i sikkerhetssystemet. Med nyttelast menes beregnet vekt av flyger, bagasje og eventuell passasjer, drenerbar olje og minimum drivstoff for luffartøy med forbrenningsmotor.

Tillatt nyttelast for luffartøyet skal dokumenteres og være enkelt tilgjengelig for brukeren av luffartøyet.

§ 5-7 *Minste stabile flygehastighet for luffartøy med faste vinger*

Fly med maksimal avgangsmasse opp til og med 475 kg skal ha en minste stabil flygehastighet i landingskonfigurasjon på høyst 35 knop kalibrert flygehastighet (CAS) ved maksimal avgangsmasse.

Fly med maksimal avgangsmasse over 475 kg skal ha en minste stabil flygehastighet i landingskonfigurasjon på høyst 45 knop kalibrert flygehastighet (CAS) ved maksimal avgangsmasse.

§ 5-8 *Generelle krav til utrustning.*

Luffartøyet skal være utrustet slik at det samsvarer med grunnlaget for flygetillatelsen eller den særskilte flygetillatelsen, og ellers slik at kravene til utrusting i forordning (EU) nr. 965/2012 vedlegg VII (del-NCO), kapittel D, som gjennomført i forskrift 7. august 2013 nr. 956 om luftfartsoperasjoner, er oppfylt for den aktuelle flyvningen.

§ 5-9 *Ytterligere krav til helikopter og gyroplan*

Helikopter og gyroplan skal være utrustet med instrument som gir varsel om for høyt eller lavt rotorturtall.

§ 5-10 *Krav til merking mv.*

Luftfartøyet skal være tydelig merket etter kravene i sikkerhetssystemet.

I tillegg skal:

- a. alle håndtak eller låser for åpning og lukking av cockpit og kabin være merket innvendig og utvendig, inkludert med operasjonsretning for nødbruk.
- b. fyllingspunkter for drivstoff være merket og angi drivstofftype.
- c. tillatt nyttelast være merket på et lett synlig sted for flyger og eventuell passasjer.

Dersom luftfartøyet har skrogmontert rednings skjerm skal plasseringen av denne være merket. Halepartiet skal i tillegg ha minst ett merke om at luftfartøyet er utrustet med slik rednings skjerm.

Luftfartøy som har særskilt flygetillatelse være merket med ordet EXPERIMENTAL i minst 30 mm høye latinske bokstaver uten ornamentering. Ordet skal være leselig ved ombordstigning.

§ 5-11 *Kontinuerlig luftdyktighet*

Luftfartøyet skal være omfattet av et vedlikeholdsprogram som er godkjent av organisasjonen som innehar sikkerhetssystemet fartøyet skal brukes etter.

Aktuelle vedlikeholdsanbefalinger fra produsent skal innarbeides i vedlikeholdsprogrammet eller i aktuell del av sikkerhetssystemet.

Luftfartøyets eier eller bruker skal sikre at fartøyet blir vedlikeholdt etter vedlikeholdsprogrammet, denne forskriften og aktuell del av sikkerhetssystemet.

Utført vedlikehold, reparasjoner og eventuelle modifikasjoner, skal føres inn i luftfartøyets journalsystem.

§ 5-12 *Luftdyktighetspåbud*

Luftfartøyets eier eller bruker skal følge alle aktuelle luftdyktighetspåbud for fartøyet, utstedt av konstruksjonsstaten eller av Luftfartstilsynet.

§ 5-13 *Modifikasjoner av luftfartøy*

En større modifikasjon er en endring som har en effekt på luftfartøyets vekt og balanse, operative egenskaper, strukturell styrke, ytelse eller andre egenskaper som kan påvirke fartøyets luftdyktighet eller miljødyktighet.

Utføring av en større modifikasjon utløser krav om ny flygetillatelse.

En mindre modifikasjon er en annen endring av et luftfartøy enn en større modifikasjon.

Utføring av en mindre modifikasjon av et luftfartøy kan skje uten krav om ny flygetillatelse dersom modifikasjonen utføres etter krav fastsatt i sikkerhetssystemet.

§ 5-14 *Reparasjoner av luftfartøy*

En større reparasjon er en utbedring av skade som har en effekt på vekt og balanse, operative egenskaper, strukturell styrke, ytelse eller andre egenskaper som kan påvirke luftfartøyets luftdyktighet eller miljødyktighet.

Utføring av en større reparasjon av et luftfartøy skal skje etter anvisning fra luftfartøyets fabrikant. Dersom anvisning fra fabrikant ikke lar seg framskaffe, kan en større reparasjon utføres dersom kravene for dette er fastsatt i sikkerhetssystemet.

En mindre reparasjon er en annen utbedring av skade enn en større reparasjon.

Utføring av en mindre reparasjon kan skje uten krav om ny flygetillatelse dersom reparasjonen utføres etter krav fastsatt i sikkerhetssystemet.

Dersom det etter reparasjonen ikke kan godtgjøres at luftfartøyet samsvarer med en akseptabel konstruksjonsstandard, kan luftfartøyet ikke benyttes med mindre det utstedes særskilt flygetillatelse etter § 5-4.

§ 5-15 Veiing av luftfartøy

Veiing eller beregning av vekt skal skje utfra den konfigurasjonen luftfartøyet skal ha ved bruk, og etter fremgangsmåten og kravene som er fastsatt i sikkerhetssystemet.

Ved modifikasjon, reparasjon eller ved montering av utstyr, som kan påvirke luftfartøyets vekt og balanse, skal ny veiing eller beregning av vekten gjennomføres.

§ 5-16 Krav til deler, komponenter mv.

Materialer, deler og komponenter som benyttes til luftfartøyet må tilfredsstillе spesifikasjoner fra fabrikant eller spesifikasjoner i en aktuell anerkjent standard, og ellers ha egnethet og holdbarhet som ikke kan påvirke flysikkerheten negativt.

Kapittel 6. Registrering av sportsfly

§ 6-1 Registrering av sportsfly

Ved bruk av sportsfly etter denne forskriften skal luftfartøyet være registrert i registeret for sportsfly.

§ 6-2 Register for sportsfly

Det skal føres et register for sportsfly. Registeret skal inneholde opplysninger om luftfartøyets fabrikant, typebetegnelse, årsmodell, serienummer, registreringsmerke og kontaklinformasjon for operatør.

Registrering gir luftfartøyet norsk nasjonalitet, jf. luftfartsloven § 2-2.

Registeret for sportsfly er ikke et register over rettighetsforhold for innførte luftfartøy.

§ 6-3 *Krav til registeret*

Føringen av registeret for sportsfly skal skje ved elektronisk databehandling.

Registeropplysningene skal være åpne for offentligheten. Luftfartstilsynet skal ha direkte leseadgang til registeret.

§ 6-4 *Vilkår for registrering*

Luftfartøyet kan bare registreres når søknaden oppfyller kravene i § 6-5.

Et luftfartøy kan ikke registreres dersom det er registrert i et annet lands register.

§ 6-5 *Søknad om registrering mv.*

Registrering skjer på grunnlag av skriftlig søknad.

Søknaden skal:

- a. gi opplysning om luftfartøyets fabrikant, typebetegnelse, årsmoell og serienummer, og
- b. opplyse navn og kontakinformasjon til den som opererer luftfartøyet.

§ 6-6 *Registrering og registreringsmerke*

Dersom vilkårene er oppfylt innføres luftfartøyet i registeret og tildeles registreringsmerke som skal være kombinasjon av tre bokstaver som begynner med bokstavene Y eller Z, og som settes etter nasjonalitetsmerket LN.

Etter innføring i registeret skal det utstedes registreringsbevis.

Registreringsmerket skal påføres luftfartøyet slik at det er lett synlig og ellers etter krav fastsatt i sikkerhetssystemet.

§ 6-7 *Endringer i registeropplysninger*

Ved endring i hvem som opererer et registrert luftfartøy, skal dette straks meldes til registeret. Meldingen skal inneholde navn og kontakinformasjon for ny operatør.

Et luftfartøy skal slettes fra registeret når:

- a. det begjæres av den som registeret identifiserer som operatør,
- b. fartøyet er totalt havarert, eller
- c. fartøyet ikke har hatt gyldig flygetillatelse eller særskilt flygetillatelse siste tre år.

Kapittel 7. Bruk av utenlandsk registrert sportsfly

§ 7-1 *Tillatelse for bruk av utenlandsk sportsfly*

Utenlandsk registrert sportsfly kan bare opereres i Norge etter tillatelse fra Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynet kan sette vilkår for tillatelsen.

Kravet om tillatelse gjelder ikke midlertidig bruk av sportsfly fra et EU/EØS-land når flygeren har rettighet til å bruke flyradio, og engelsk språkferdighet nivå 4 eller bedre etter forordning (EU) nr. 1178/2011. Med midlertidig bruk menes flyging i inntil 30 sammenhengende dager innenfor en tolv måneders periode.

Kravet om tillatelse gjelder uansett ikke for luftfartøy som er sertifisert etter forordning (EF) nr. 216/2008 eller forordning (EU) 2018/1139.

Kapittel 8. Håndheving og dispensasjon

§ 8-1 *Overtredelsesgebyr*

Luftfartstilsynet kan ilegge overtredelsesgebyr etter luftfartsloven § 13 a-5 for brudd på bestemmelsene i forskriftens kapittel 2, 3, 4, 5, 6 og 7.

§ 8-2 *Suspensjon og tilbakekall*

Luftfartstilsynet kan begrense, midlertidig oppheve eller tilbakekalle godkjenning av sikkerhetssystem, dersom innehaveren ikke overholder kravene i denne forskriften, eller dersom sikkerhetssystemet ikke vurderes som egnet til å ivareta flysikkerheten for hele eller deler av aktiviteten som utøves.

Luftfartstilsynet kan også begrense, midlertidig oppheve eller tilbakekalle kompetansebevis dersom innehaveren gjør seg skyldig i lovbrudd av betydning for slik tillatelse.

§ 8-3 *Dispensasjon*

Luftfartstilsynet kan dispensere fra bestemmelsene i denne forskriften etter søknad fra organisasjon som innehar sikkerhetssystem. Dispensasjon kan gis når det foreligger spesielle behov som er begrenset i tid og omfang, samt at søkers risikovurdering og eventuelle kompenserende tiltak anses egnet til å ivareta sikkerheten.

Kapittel 9. Avsluttende bestemmelser

§ 9-1 *Ikrafttredelse mv.*

Forskriften trer i kraft [dato tre mnd. etter vedtakelse]

Fra samme tidspunkt oppheves

- a. forskrift 22. november 2007 nr. 1317 om flyging med mikrolette luftfartøy (BSL D 4-8)
- b. forskrift 19. januar 2007 nr. 58 om tekniske krav mv. for sivile luftfartøy med startmasse (MTOM) inntil 495 kg (BSL B 2-5)

§ 9-2 *Endringer i andre forskrifter*

Fra tidspunktet forskriften trer i kraft gjøres følgende endringer:

- a. Endringer i forskrift 5. februar 2004 nr. 393 om registrering av luftfartøy m.m.

§ 2 skal lyde:

§ 2. *Virkeområde*

Forskriften kommer til anvendelse for sivile luftfartøyer. Forskriften gjelder likevel ikke luftfartøy som registreres i registeret for sportsfly, jf. forskrift [dato, nr.] om sportsfly.

§ 3 oppheves.

- b. Endring i forskrift 26. juni 2007 nr. 721 om selvbygde luftfartøy (selvbyggerforskriften)

§ 2 nytt annet ledd skal lyde:

Forskriften gjelder likevel ikke selvbygging av luftfartøy som bygges for å skulle anvendes etter forskrift [dato, nr.] om sportsfly.