

Veiledning til forskrift om nasjonal sertifisering av luftfartøy (BSL B 3-2)

Dette er en veiledning til forskrift om nasjonal sertifisering av luftfartøy. I denne veiledningen brukes disse kortnavnene:

- Forskrift om nasjonal sertifisering av luftfartøy - BSL B 3-2.
- Forskrift om kontinuerlig luftdyktighet for nasjonalt sertifiserte luftfartøy - BSL B 3-3.
- Forskrift 26. juni 2007 nr. 721 om selvbygde luftfartøy (selvbyggerforskriften) - BSL B 3-1

Veiledningen vil bli oppdatert etter hvert som vi får erfaring med hvilke områder der det er behov for utdyping av kravene i forskriften.

Revidert	
15.09.2021	§ 3 Forhåndskonferanse og vedlegg 1

Til § 1 Virkeområde

BSL B 3-2 gjelder for bemannet luftfartøy som ikke reguleres av det felleseuropeiske regelverket for luftfartøy. Dette gjelder luftfartøy som har

- typesertifikat utstedt eller validert av EASA
- Specific Airworthiness Specifications utstedt av EASA
- flygetillatelse (permit to fly) utstedt etter det felleseuropeiske regelverket

BSL B 3-2 gjelder også for ferdige, amatørbygd luftfartøy som har vært luftdyktig. Dette betyr for eksempel at den som kjøper et amatørbygd luftfartøy som har vært luftdyktig og registrert i et annet lands luftfartøyregister, må søke om luftdyktighetsbevis etter BSL B 3-2. Det samme gjelder dersom man kjøper et ferdig, amatørbygd luftfartøy som er bygd i Norge og som tidligere har hatt norsk luftdyktighetsbevis.

Den som kjøper er byggeprosjekt og ønsker å fortsette byggingen selv, må søke om godkjenning av byggeprosjektet etter BSL B 3-1.

BSL B 3-2 gjelder ikke for mikrofly og luftfartøy som kun brukes til statsluftfart. For disse gjelder

- forskrift 19. januar 2007 nr. 58 om tekniske krav mv. for sivile luftfartøy med startmasse (MTOM) inntil 495 kg (BSL B 2-5) [Forskrift om tekniske krav mv. for sivile luftfartøy med startmasse \(MTOM\) inntil 495 kg \(BSL B 2-5\). \(luftfartstilsynet.no\)](#)
- forskrift 26. mai 2020 nr. 1076 om sivil statsluftfart med offentligrettslig formål mv. [Forskrift om sivil statsluftfart med offentligrettslig formål mv. \(luftfartstilsynet.no\)](#)

De operative reglene for nasjonalt sertifiserte luftfartøy, er gitt i forskrift 15. februar 2021 nr. 524 om luftfartsoperasjoner med nasjonalt sertifiserte luftfartøy. Forskrift om luftfartsoperasjoner med nasjonalt sertifiserte luftfartøy (luftfartstilsynet.no). (Lenke)

Til § 2 Definisjoner

Siden dette er en nasjonal forskrift, som fastsetter et nasjonalt system parallelt med det systemet som det felleseuropeiske regelverket etablerer, er det nødvendig med noen tilpasninger. Det er derfor tatt i bruk begrepene N-ARC, N-Part-145, N-CAMO og N-CAO.

Når det gjelder de 3 siste begrepene – N-Part-145, N-CAMO og N-CAO – er dette en organisasjon med godkjenning som hhv. Part-145, CAMO eller CAO, som har gitt en selverklæring til Luftfartstilsynet. Kravet om selverklæring følger av BSL B 3-3 § 9.

Til § 3 Forhåndskonferanse

Dersom man vurderer å kjøpe et luftfartøy av en type som ikke allerede finnes fra tidligere i Norge, så anbefales det at man kontakter Luftfartstilsynet og ber om en forhåndskonferanse.

I vedlegg 1 er det tatt inn en oversikt over en del av de mest vanlige luftfartøytypene som allerede finnes i Norge og som allerede har fått luftdyktighetsbevis. Forutsatt at luftfartøyet er luftdyktig, vil nye individer av samme type normalt kunne få utstedt luftdyktighetsbevis.

Til § 4 Søknad

Søknad om luftdyktighetsbevis skal være på skjema som Luftfartstilsynet har publisert. Skjemaet finnes her: <https://luftfartstilsynet.no/skjema/>.

Bestemmelsen inneholder en liste over dokumentasjon som søknaden om luftdyktighetsbevis må ha vedlagt.

Bokstav c – plan for å oppnå luftdyktighet.

Hensikten bak bestemmelsen er å gjøre Luftfartstilsynets saksbehandling mer effektiv, noe som er til gunst for søker, og at Luftfartstilsynet om nødvendig skal kunne veilede søker. Generelt vil det lette Luftfartstilsynets saksbehandling dersom søknaden inkluderer en slik plan for hvordan luftfartøyet skal oppnå luftdyktighet. Ved import av luftfartøy kan VR i enkelte tilfeller sendes inn samtidig som søknaden, og planen er da ikke relevant. I andre tilfeller er det relevant at det sendes inn en slik plan sammen med søknadsskjemaet, og at VR ettersendes etter at det er gjort arbeid for å oppnå luftdyktighet. Ved at planen sendes inn sammen med søknaden, får Luftfartstilsynet et grunnlag for å veilede søker om nødvendig.

Til § 5 Språk

Søknaden og den dokumentasjonen som skal vurderes av Luftfartstilsynet, må være på norsk, svensk, dansk eller engelsk. Dersom dokumentasjonen er på et annet språk, så må dokumentasjonen oversettes til ett av disse språkene, dvs. norsk, svensk, dansk eller engelsk. Det er ikke et krav at oversettelsen skal gjøres av norsk, statsautorisert translatør.

Til § 6 Vedlikeholdsrapport

Luftfartstilsynet har utarbeidet et skjema for vedlikeholdsrapport som skal benyttes. Plikten til å bruke dette skjemaet følger av forskriften. Skjemaet finnes her: <https://luftfartstilsynet.no/skjema/>

VEILEDNING TIL
FORSKRIFT OM NASJONAL SERTIFISERING AV LUFTFARTØY (BSL B 3-2) - 15.09.2021

VR brukes for alle luftfartøy med nasjonale varianter av luftdyktighetsbevis.

Veiledning for bruk og behandling av vedlikeholdsrapport (VR):

- VR skal utstedes ifm. utførelse av 100-t/årlig ettersyn.
- VR er gyldig i 12 måneder.
- Ved utstedelse av VR, i forbindelse med utførelse av årlig ettersyn, skal *gyldighetstiden settes til samme dato som forrige VR*, dersom utstedelse finner sted innenfor en periode på to måneder før eller en måned etter utløp.
- VR er kun gyldig så lenge den er signert av person med de nødvendige rettigheter.
- VR må være tydelig og lesbar.

Gyldig VR skal oppbevares sammen med luftdyktighetsbevis/særskilt luftdyktighetsbevis, og inngår som en del av luftfartøyets luftdyktighetsbevis.

Kopi av VR må sendes Luftfartstilsynet, og vil inngå i grunnlaget for å vurdere søknaden om luftdyktighetsbevis. VR kan ikke være utstedt mer enn 30 dager før søknaden om luftdyktighetsbevis.

Til § 8 Teknisk kontrollflyging

Dette er en ny bestemmelse som gir Luftfartstilsynet anledning til å kreve at det gjennomføres en teknisk kontrollflyging, i stedet for prøveflyging (forskriftens kapittel 4). Dette kan være aktuelt i tilfeller der det kun er nødvendig med kontroll av mindre elementer for å verifisere luftdyktighet.

Til § 10 Særskilt flygetillatelse for teknisk kontrollflyging eller prøveflyging

Bestemmelsen gir hjemmel for at Luftfartstilsynet kan utstede særskilt flygetillatelse slik at det kan gjennomføres teknisk kontrollflyging eller prøveflyging.

Til § 11 Luftdyktighetsbevis

Luftfartstilsynet utsteder 3 typer luftdyktighetsbevis dersom et luftfartøy vurderes å være luftdyktig:

Luftdyktighetsbevis	Luftfartøy i normalklassen <ul style="list-style-type: none">• luftfartøy som oppfyller kravene i et typesertifikat og som har en typesertifikatholder
Særskilt luftdyktighetsbevis	Luftfartøy i eksperimentalklassen <ul style="list-style-type: none">• luftfartøy som ikke har et gyldig typesertifikat• luftfartøy som fraviker kravene i et typesertifikat• luftfartøy som ikke oppfyller kravene i et typesertifikat
Særskilt luftdyktighetsbevis, amatørbygd	For amatørbygd luftfartøy (selvbygd luftfartøy)

Til § 12 Første gangs utstedelse av N-ARC

Basert på kopi av VR (vedlikeholdsrapport) utsteder Luftfartstilsynet første N-ARC.

Til § 13 Gyldighet av luftdyktighetsbevis og særskilt luftdyktighetsbevis

Det luftdyktighetsbeviset eller særskilt luftdyktighetsbeviset som Luftfartstilsynet utsteder, er ikke tidsbegrenset. Luftdyktighetsbevisene er gyldige så lenge det foreligger en N-ARC for luftfartøyet og kravene til vedlikehold og kontinuerlig luftdyktighet opprettholdes.

Til § 14 Støysertifikat

Bestemmelsen gir hjemmel for at Luftfartstilsynet kan utstede støysertifikat. Når det gjelder hvilke støykraav som gjelder, se § 27.

Til § 16 Luftdyktighet

Bestemmelsen slår fast standarden som gjelder for luftdyktighet: et luftfartøy er luftdyktig når design, konstruksjon og vedlikehold er slik at det kan opereres trygt. Hovedregelen er at når denne vurderingen skal gjøres, så skal det legges til grunn anerkjent standard som anses relevant for det aktuelle luftfartøyet.

Det er i andre ledd åpnet for at det kan legges til grunn alternative standarder. Dette kan for eksempel være aktuelt for nye luftfartøytyper der det ikke foreligger en anerkjent standard. Utstedelse av luftdyktighetsbevis forutsetter imidlertid at søker dokumenterer at luftfartøyet er luftdyktig.

Til § 17 Luftdyktighet for motor, propell, gangtidskomponenter og andre kritiske komponenter

Motor, propell, gangtidskomponenter og andre kritiske komponenter som monteres i et luftfartøy, må være luftdyktig og oppfylle luftdyktighetskravene spesifisert i vedlikeholdsunderlaget. Luftdyktigheten må dokumenteres.

For gangtidskomponenter og andre kritiske komponenter kan luftdyktighet dokumenteres i form av for eksempel:

- fabrikantens produksjonsattest
- en vedlikeholdsattest
- den tekniske journalen (gjennom bruks- og vedlikeholdshistorikken som fremgår der)
- vedlikeholdsprogrammet, inkludert fabrikantens anbefalte program for lagring, eventuelt en annen prosedyre for lagring som er basert på en anerkjent standard

Til § 18 Råmaterialer og forbruksmateriell

Normalt bør man vurdere om materialet har egnethet, anvendelse og holdbarhet slik at det ikke kan påvirke flysikkerheten negativt. Dokumenterbar erfaring og/eller tester bør ligge til grunn.

VEILEDNING TIL
FORSKRIFT OM NASJONAL SERTIFISERING AV LUFTFARTØY (BSL B 3-2) - 15.09.2021

Videre bør materiell normalt imøtekomme krav når det gjelder miljøet det skal operere i, så som temperatur, fuktighet og vibrasjoner.

Til § 19 Dokumentasjon ved egenproduksjon

Ved egenproduksjon av deler til luftfartøy må det kunne dokumenteres at design-, produksjons- og materialstandard er fulgt. Dette gjelder materiell som brukes ifm. egenproduksjon, for eksempel kabler, ledninger, koblinger, plugger og festeanordninger.

Materialstandard kan for eksempel være:

- National Aerospace Standard (NAS)
- Army – Navy Aeronautical Standard (AN)
- Technical Standard Order (TSO)
- Military Specifications (MIL-SPEC)

Til § 21 Flygehåndbok

I vedlegg 2 finnes en utfyllende veiledning for utforming av flygehåndboken.

Til § 28 Tidligere militære luftfartøy

Tidligere militære luftfartøy er luftfartøy som har vært registrert på et lands militære luftfartøyregister. Dersom det aktuelle landet ikke fører militært luftfartøyregister, regnes det også som tidligere militært dersom luftfartøyet har vært militært operert og/eller ivaretatt i et militært vedlikeholdsregime.

Forskrift 15. februar 2021 nr. 524 om luftfartsoperasjoner med nasjonalt sertifiserte luftfartøy (BSL D 3-1), inneholder de operative reglene for nasjonalt sertifiserte luftfartøy. Tidligere militære luftfartøy vil normalt ha krav til operativ organisasjon etter denne forskriftens § 12. Dersom et tidligere militært luftfartøy ikke kommer inn under § 12 første ledd, kan det være aktuelt at Luftfartstilsynet likevel stiller krav om operativ organisasjon for driften, jf. § 12 andre ledd.

For tidligere militære luftfartøy med utskytingssete, skal sikkerhetssystemet ivareta prosedyrene for bakkeoperasjon ved flyging, trening i nødprosedyrer for bruk av utskytingssete osv.

Til § 41 Overgangsregler

Det innføres en plikt til å merke luftfartøy i eksperimentalklassen i § 24. Luftfartøy som har fått utstedt luftdyktighetsbevis før 1. juli 2021, må merke luftfartøyet i samsvar med kravet i § 24 innen 1. januar 2023.

I den tidligere forskriften var luftdyktighetsbevis tidsbegrenset. Det utstedes etter den nye forskriften luftdyktighetsbevis som ikke har utløpsdato. For de luftfartøyene som allerede var luftdyktig før 1. juli 2021, må det derfor utstedes nye luftdyktighetsbevis uten utløpsdato.

VEILEDNING TIL
FORSKRIFT OM NASJONAL SERTIFISERING AV LUFTFARTØY (BSL B 3-2) - 15.09.2021

Luftfartstilsynet vil utstede nytt luftdyktighetsbevis etter § 11, samtidig som Luftfartstilsynet utsteder første gangs utstedelse av N-ARC (BSL B 3-3 § 37 første ledd).

Vedlegg 1

Liste over vanlige luftfartøytyper

Manufacturer (Type Certificated Model)	Model (Type Certificated Model)
Acro Sport Inc.	Acro Sport I
	Acro Sport II
Aero Vodochody a.s.	L-29 Delfin
	YAK-50
	YAK-52
Arion Aircraft	Lightning
Aérospatiale	SA 315B Lama
	SE 3130 Alouette II
	SE 313B Alouette II
American Champion Aircraft Corporation	Bellanca 7GCBC
Aviat Aircraft	Christen Eagle II
	Pitts Model 12
Backcountry Super Cub LLC.	Backcountry Boss
Bell Helicopter	47G-4
	UH-1E
Canadair	T-33
Canadian Car and Foundry CO	Harvard 4
Cessna Aircraft Company	170B
	305C Bird Dog
Construcciones Aeronauticas, S.A.	CASA 1.131 E-3B
CubCrafters	Carbon Cub
	Carbon Cub EX
De Havilland	DHC-1
	DHC-2
	DH 60M
	DH 82A
	DH 100 Vampire Mk.6
	DH 115 Mk55
Eiri-Avion O/Y	PIK-3B
Louis Blériot	XI-2 ARTILLERIE
Europa Aircraft	Europa XS
	Europa XS Monowheel
Extra Flugzeugproduktions- und Vertriebs GmbH	Extra 230
Fairchild Hiller Corporation	M62A
Fieseler Werke GmbH	F156A-1
	Fi 156C
Glasair Aviation LLC	Sportsman GS-2
	GlaStar GS-1 TD
Harmon Rocket LLC	Harmon Rocket II

VEILEDNING TIL
 FORSKRIFT OM NASJONAL SERTIFISERING AV LUFTFARTØY (BSL B 3-2) - 15.09.2021

Jabiru Aircraft Pty Ltd	400
	J430
Jean Pottier	P180S
Lancair	235
	320
	360
	360 MKII
	IV-P
Luscombe Aircraft	LUSCOMBE 8F SILVAIR
Malmö Flygindustri	MFI 9 Junior
	MFI-15-200A
Max Holste	MH-1521 Broussard
McDonnell Douglas Corporation	C-53D
Messerschmitt-Bölkow-Blohm	BO105 P
North American Aviation Inc.	AT-6D
	T-28B
	T-6G
Orličan Works	L-40 META SOKOL
Osprey Aircraft	GP-4
Piper Aircraft, Inc.	J3C-65
	L-4J
	PA-18
	PA-18-90
	PA-18-95
	PA-18-150
	PA-18A-150
	PA-19
	PA-22-160
Pipistrel d.o.o. Ajdovščina	Pipistrel Alpha Electro 167
Progressive Aerodyne Inc	SeaRey
Republic Aviation Corporation	RC-3
RotorWay Helicopter MFG. CO.	A600 Talon
	EXEC 162F
Rutan Aircraft Factory INC	Rutan Defiant
	LONG-EZ
	VARI-EZE
Slick Aircraft AS	Slick 360
SE-Aviation	MCR-01
	MCR 4S
Sequoia	Falco F.8L
Svenska Aeroplan AB	91A
	91B
	91B-2
	91D Safir
Taylor Aircraft Company	J-2 Cub

VEILEDNING TIL
FORSKRIFT OM NASJONAL SERTIFISERING AV LUFTFARTØY (BSL B 3-2) - 15.09.2021

Team Rocket Aircraft	Rocket F1 EVO
The Boeing Company	A75N1
Tom Cassutt	Cassutt-III M
Tri-R Technologies	KIS TR-1
Van`s Aircraft	RV-4
	RV-6
	RV-6A
	RV-7
	RV-8
Piaggio Aero	FWP 149D
WSK-PZL Mielec	SBLim-2

VEILEDNING FOR UTFORMING AV FLYGEHÅNDBOK

1. Flygehåndbokens form

1.1. Flygehåndboken bør være utformet i hendig format og være lett å revidere.

Flygehåndboken bør være merket med "Flygehåndbok" og flytypen den gjelder.

1.2. Hvert blad i flygehåndboken skal angi flytype samt være nummerert og datert.

Kapitlet som behandler nødprosedyrer skal ved hjelp av rød fargemerking eller på annen måte gjøres lett identifiserbart.

1.3. SI-enheter skal brukes, med følgende unntak:

Avstand ved bruk i navigasjon	distanseminutter (NM) og tideler (flygedistanse osv)
Høyde	fot (ft)
Flygehastighet	knop (kt)
Vindstyrke	knop (kt)
Vertikalhastighet	fot pr. minutt (ft/min)

Dersom graderingen av flyets instrumenter ikke er i overensstemmelse med måleenhetene ovenfor, skal instrumentenes måleenheter angis i flygehåndboken.

2. Flygehåndbokens innhold

2.1. Flygehåndboken kapittelinndeling

Kapittel I	Generelt
Kapittel II	Operative begrensninger
Kapittel III	Nødprosedyrer
Kapittel IV	Normalprosedyrer
Kapittel V	Ytelser
Kapittel VI	Vekt og balanse samt supplement

Flygehåndboken skal ha forside, innholdsfortegnelse, kontrolliste og revisjonsliste.

Forsiden skal inneholde flytype, versjon og flyprodusent. Det skal også vise flyets produksjonsnummer, nasjonalitets- og registreringsmerke.

Kapitlene i flygehåndboken skal, tilpasset det enkelte luftfartøy og være i overensstemmelse med innholdet i punktene 2.2 t o.m. 2.7.2 nedenfor.

2.2. Kapittel I – Generelt

2.2.1 Treplanskisse med flyets hoveddimensjoner.

VEILEDNING TIL

FORSKRIFT OM NASJONAL SERTIFISERING AV LUFTFARTØY (BSL B 3-2) - 15.09.2021

- 2.2.2 Tekniske data for fly, motor, propell samt type og mengde av drivstoff og olje.
- 2.2.3 Kortfattet beskrivelse av flytypen med ulike systemer og utstyr inkludert prinsippskisse over bl.a. driv-stoffsystem, elektriske systemer og plan over instrument- og betjeningsorganer.
- 2.2.4 Omregningstabeller og/eller -diagram.

2.3. Kapittel II - Operative begrensninger

Hvilke konstruksjonsbestemmelser flyet er blitt konstruert og utprøvd etter.

- 2.3.1 Henvisning til de forskrifter (BSL D) som gir krav om utstyr for IFR og mørkeflyging. Opplysninger om øvrige forhold hvor flyging er tillatt eller forbudt, for eksempel isingsforhold.

- 2.3.2 Maksimalt tillatte start- og landingsvekter ved havoverflatens nivå samt andre gjeldende masse- og balansebegrensninger.
 - 1) Opplysninger om maksimal last og flatebelastning i lasterom.
 - 2) Hastighetsbegrensninger i samsvar med nedenstående oppstilling (IAS):
 - Maks. tillatt hastighet i rolig luft.
 - Maks. tillatt hastighet i turbulens.
 - Maks. hastighet ved utfelling av vingeklaffer (flaps)
 - Maks. hastighet for understells manøvrering
 - Maks. hastighet med utfelt understell
 - Manøvreringshastighet
 - Alle andre hastighetsbegrensninger, som f.eks. ved bruk av autopilot.

Under rubrikken "Hastighetsbegrensninger" skal det også gjøres rede for hva fargemerkingen på fartsmåleren innebærer.
- 2.3.3 Opplysninger om høyeste tillatte lastfaktorer ved innfelte og utfelte vingeklaffer.
- 2.3.4 Godkjente manøvrer.
- 2.3.5 Motorinstruksjoner som omfatter oppgitte maksimums- og minimumsverdier, samt de spesielle betingelser som gjelder for den aktuelle fly- og propelltypen. Instruksjonene skal blant annet inneholde en beskrivelse av fargemerkingen på motorinstrumentene, hvilken type drivstoff og olje som skal brukes osv.

VEILEDNING TIL

FORSKRIFT OM NASJONAL SERTIFISERING AV LUFTFARTØY (BSL B 3-2) - 15.09.2021

- 2.3.6 Maksimal sidevindskomponent for start og landing. For sjøfly skal i tillegg maksimal sidevindskomponent for taxiing på vannet samt største bølgehøyde for start og landing angis.

Dersom det ikke finnes utprøvde verdier skal det informeres om at start og landing med en sidevindskomponent av minst 20% av steilefarten er demonstrert, men at maksimal sidevindskomponent ikke er kjent.

Største antall personer om bord.

- 2.3.7 Krav til merking.

- 2.3.8 Øvrige begrensninger: f.eks. flyging med avmontert dør o.l.

2.4 Kapittel III - Nødprosedyrer

- 2.4.1 Nødvendige instruksjoner for å opprettholde kontroll over flyet i nødsituasjoner og for å begrense følgene av motorstans under forskjellige flygeforhold samt motorbrann.

Det skal også gis instruksjoner for tiltak ved andre branntilfeller, ising samt nødlanding på land og vann.

Andre tenkelige nødsituasjoner skal i tillegg være ivarett; slik som feil på understell og vingeklaffer, elektriske systemer, drivstoffsystem, propellreguleringssystem, autopilot o.l.

2.5 Kapittel IV - Normalprosedyrer

- 2.5.1 Normalprosedyrer for start og varmkjøring av motoren, taksing, før og under start, under flyging og landing, ved manøvrering av understell og vingeklaffer osv.

Det skal også gis utførlige instruksjoner for betjening av blandingskontroll og forgasserforvarming samt system og utstyrsdetaljer som er spesielt kompliserte.

Instruksjoner og egenskaper hos flytypen ved steiling, snittflyging, flyging i turbulent luft, start og landing på glatte baner osv.

2.6 Kapittel V - Ytelser

- 2.6.1 Innledning som omfatter en redegjørelse over de forhold og forutsetninger hvor ytelsesopplysninger er faststilt. Alternativt skal disse opplysninger føres opp på et aktuelt diagram eller i en tabell.

- 2.6.2 Kalibreringsopplysninger for hastighets- og høydemålersystem.

VEILEDNING TIL
FORSKRIFT OM NASJONAL SERTIFISERING AV LUFTFARTØY (BSL B 3-2) - 15.09.2021

2.6.3 Fastsatte hastigheter for:

- Sikker stigehastighet.
- Hastighet for beste stigevinkel.
- Hastighet for beste stigefart (rate of climb).
- Anbefalt hastighet i turbulens.
- Hastighet for beste glidetall uten motorkraft.
- Anbefalt hastighet ved direkteinnflyging.
- Anbefalt hastighet over baneterskel.
- Steilehastighet ved ulike kombinasjoner av vingeklaffstilling, flyvekt og krenkning.
- Alle andre opplysninger som kreves; slik som fart for lengste flygetid, største rekkevidde osv.

2.6.4 Diagram eller tabeller over nødvendig lengde for start til 50 fots høyde inkludert korreksjoner angitt i forskrift om ytelseskrav og driftsbegrensninger for fly, samt banelengde for avgang med sikker hastighet ved ulike kombinasjoner av startvekt, flyplassens høyde over havet og vindstyrke. Diagram eller tabeller skal om mulig inneholde korreksjoner for temperatur og rullebanens beskaffenhet.

2.6.5 Opplysninger om stigehastighet ved ulike høyder og kombinasjoner av vekt og høyde opp til den høyden som stigehastigheten er 100 ft/min. Eller den største flygehøyde som av en annen årsak gjelder for flytypen.

2.6.6 Diagram eller tabeller over nødvendig banelengde ved landing fra 50 fots høyde (unntaksvis 35 fot) inkludert korreksjoner, samt distanse for landing ved ulike kombinasjoner av landingsvekt, høyde og vindstyrke, om mulig korrigeret for overflatens beskaffenhet.

2.6.7 Glidedistanse fra ulike høyder uten motorkraft.

2.6.8 Diagram eller tabeller over stigetid, distanse og drivstofforbruk ved valgt stigning til ulike høyder, inkludert ulike blandingsforhold.
For utarbeidelse av flygeplan: Marsjhastigheter ved ulike kombinasjoner av flyvekt, høyde, motoreffekt og om mulig temperatur.
Drivstofforbruk ved flyging i marsjhøyde skal alltid angis både for rik og mager blandingsinnstilling for flyhøyder opp til 5000 ft.

VEILEDNING TIL

FORSKRIFT OM NASJONAL SERTIFISERING AV LUFTFARTØY (BSL B 3-2) - 15.09.2021

2.7 Kapittel VI - Masse og balanse, samt supplement og appendiks

- 2.7.1 Lasteanvisning for å sikre at masse - og tyngdepunktsgrenser ikke overskrides under flyging.

- 2.7.2 Dersom luftfartøyet modifiseres eller utstyret endres slik at det medfører avvik fra flygehåndboken, skal denne enten revideres, eller utstyres med supplement/appendiks. Innholdet i disse skal være inndelt som følger:
 - I. Generelt
 - II. Operative begrensninger
 - III. Nødprosedyrer
 - IV. Normalprosedyrer
 - V. Ytelser
 - VI. Masse og balanse