

BYGGANDE AV AMATÖRBYGGT LUFTFARTYG

Denna bestämmelse har utfärdats med stöd av 5 § och 17 § i luftfartslagen (281/95). Denna bestämmelse träder i kraft 1.1.1997 och upphäver luftfartsbestämmelsen AIR M5-2 ändring 1, 20.3.1986.

1 TILLÄMPNING

Denna luftfartsbestämmelse gäller finska amatörbyggda luftfartyg. Luftfartsbestämmelserna i serierna AIR M1-, AIR M5-, AIR M11-, AIR M14-, AIR M15- och AIR M16 samt de typspecifika luftvärdighetsdirektiven gäller också amatörbyggda luftfartyg om inte annat sägs i dem. I särskilda fall kan Luftfartsverket ställa ytterligare krav enligt egen prövning.

Utom amatörbyggda luftfartyg hör alla icke-typcertifierade luftfartyg till experiment- och amatörklassen (experimental). Dessutom kan Luftfartsverket efter ansökan godkänna tidigare typcertifierat, ombyggt eller väsentligt modifierat luftfartyg för användning i experiment- och amatörklass om arbetsinsatsen till sin omfattning uppfyller kriteriet enligt punkt 2 och tillräckliga skäl anses föreligga.

2 BEGREPP OCH DEFINITIONER

Amatörbyggt luftfartyg är ett självbyggt luftfartyg, som innehavaren av byggnadstillståndet till största delen egenhändigt byggt av intresse eller i syfte att lära sig.

3 ALLMÄNT

Amatörbyggt luftfartyg typcertifieras inte. För luftfartyg av detta slag kan bara utfärdas begränsat luftvärdighetsbevis eller flygtillstånd. Enligt avtal mellan Finlands Flygförbund rf (FFF) och Luftfartsverket biträder FFF Luftfartsverket vid tillsynen över byggandet av amatörbyggda luftfartyg och deras luftvärdighet i Finland. FFF ger de ytterligare anvisningar som det finner behövliga.

4 BYGGNADSTILLSTÅND

Luftfartsverkets tillstånd måste inhämtas för byggande av amatörbyggt luftfartyg. Det rekommenderas att ansökan skrivs på FFF rf:s blankett. Tillståndsansökan med bilagor skall insändas för utlåtande till Finlands Flygförbund rf, som tillsammans med

sitt utlåtande sänder den vidare till Luftfartsverket. Om Finlands Flygförbund rf eller Luftfartsverket finner tilläggsutredningar nödvändiga skall sökanden tillhandahålla dem. Tillståndet kan utfärdas på villkor som varierar från fall till fall.

Om luftfartyget under byggnadsarbetet genomgår modifiering som väsentligt avviker från vad som anges i tillståndet eller tillståndsansökan (påverkar t.ex. luftfartygets hållfasthet, prestanda och/eller flygegenskaper, gäller byte av motortyp osv.) skall för modifieringen inhämtas godkännande i den ordning som gäller för ansökan om byggnadstillstånd. Om luftfartyg under byggnadsskedet byter ägare skall den nya ägaren ansöka om nytt byggnadstillstånd till vilket skall fogas av kontrollant kontraserad utredning om skedet av bygget.

Byggnadstillståndet utfärdas för 5 år och det kan förnyas när ägaren anmäler att byggnadsarbetet pågår och till anmälan har fogats av kontrollant kontraserad utredning om byggnadsskedet.

De byggnadstillstånd som utfärdats innan denna bestämmelse träder i kraft gäller fram till 31.12.2001. Byggnadstillståndets giltighet kan förlängas med ovannämnt förfarande.

5 BYGGANDE 5.1

Allmänt

Tillståndshavaren skall utföra huvuddelen av arbetet. Färdiga utrustnings- eller komponenthelheter (t.ex. motor, propeller, landställ osv.) anses inte i detta sammanhang ingå i byggnadsarbetet. Luftfartyg som byggts av en byggserie kan godkännas som amatörbyggt om huvuddelen av arbetet utförs av tillståndshavaren. Bygget skall utföras med arbetsmetoder som allmänt används vid byggande av luftfartyg. Arbetets kvalitet skall motsvara allmän luftfartspraxis.

5.2 Svetsning och andra specialarbeten

Om svetsarbetena utförs av person som saknar behörighet för svetsning av konstruktioner i luftfartyg eller av Luftfartsverket utfärdat särskilt tillstånd skall kontrollanten välja ut kritiska ställen i de svetsade delarna att kontrollera med en lämplig oförstörande kontrollmetod.

Om bärande konstruktioner limmas skall en provkropp tillverkas eller ett limprov tas för att säkerställa limfogens kvalitet. Av hartspartier i laminerade bärande konstruktioner skall tas prover för hårdhetsprovning. Alla provresultat skall bokföras, och bokföringen skall fogas till den tekniska byggjournalen.

5.3 Motorer

Utredning skall ges om åtgärder som gäller motorer.

Expert skall kontrollera motortyp som inte tidigare använts i finskt luftfartyg och installation av sådan motor, liksom modifieringsarbete på motor. Expertutlåtandet skall bifogas den tekniska byggjournalen.

Typcertifierade flygmotorer som getts grundöversyn med de av tillverkaren rekommenderade intervaller får användas i amatörbyggda luftfartyg så länge som deras kondition tillåter. Motorns kondition skall kontrolleras och övervakas i överensstämmelse med luftfartsbestämmelsen AIR M8-4. Kontrollen skall utföras av flygmekaniker eller av Luftfartsverket särskilt godkänd person.

6 ANSVARSFÖRHÅLLANDEN

6.1 Byggare

Byggaren ansvarar för byggandet av sitt luftfartyg och dess luftvärdighet. Byggaren svarar också för att den i punkt 6.2. nedan nämnda kontrollanten i tillräcklig omfattning kan följa upp genomförandet av bygget.

6.2 Kontrollant

Det åligger kontrollant att övervaka att luftfartsbestämmelserna och tillståndsvillkoren iakttas vid genomförandet av bygget och vid behov ingripa mot missförhållanden som han observerar. Kontrollanten skall följa med bygget och flygutprovningen från början ända tills begränsat luftvärdighetsbevis utfärdas för luftfartyget.

7 TEKNISK BYGGJOURNAL

Över bygget skall föras teknisk byggjournal (t.ex. i form av byggdagbok), ur vilken framgår de viktigaste händelserna under byggnadstiden, t.ex. vem som utfört olika arbeten, kontrollantens anteckningar, testresultat för provkroppar, vägningsresultat, mättningsresultat, provbelastningar, provkörningar, eventuella ändringar i de ursprungliga bygganvisningarna, eventuella ändringar av motor/motorer osv. Den tekniska byggjournalen skall signeras av byggaren och godkännas av kontrollanten.

Den tekniska byggjournalen skall i samband med den första besiktningen av luftfartyget företas för besiktningsmannen. En kopia av den tekniska byggjournalen skall sändas till Luftfartsverket.

8 NATIONALITETS- OCH REGISTRERINGSBETECKNINGAR

Nationalitets- och registreringsbeteckningar skall placeras i enlighet med luftfartsbestämmelsen AIR M1-2. Beroende på luftfartygets konstruktion kan besiktningsmannen medge undantag från detta krav, dock inte så att beteckningarnas läsbarhet väsentligt försämras.

9 KONTROLL OCH PROVNING

9.1 Provb belastningar

Luftfartygets bärande konstruktioner och styrsystem skall provbelastas (se AIR M5-1 punkterna 4.2. och 4.3.) på följande sätt:

- Luftfartyg av ny typ: Provb belastning i regel obligatorisk.
- Luftfartyg vars konstruktion eller system modifierats i betydande grad: Skall provbelastas till den del modifieringarna påverkar hållfastheten.
- Luftfartyg av känd och beprövat säker konstruktion: Provb belastning kan ersättas av att man på grundval av driftserfarenheter ådagalägger luftfartstypens säkerhetsnivå.

9.2 Vägning

Luftfartyget skall vägas i överensstämmelse med den luftfartsbestämmelse som gäller luftfartygets kategori. Vägningförrättaren skall minst ha av Luftfartsverket beviljad behörighet att förrätta vägning, flygmekanikers certifikat, examen som diplomingenjör i flygplansbyggande eller underhållsorganisationens tillstånd som omfattar vägningar av luftfartyg.

9.3 Provd rift och funktionsprovning av systemen

Funktionen hos motorn och dess system skall provas på marken i minst en timme eller för icke-typcertifierade motorer/propellrar (se AIR M5-1 punkterna 4.8. och 4.9.) i minst tre timmar vid olika varvtal från tomgång till full effekt, och därvid skall man säkerställa att allt fungerar oklanderligt. Vid provdriften skall man också förvissa sig om att bränsleframatningen fungerar klanderfritt i alla förväntade flygtillstånd samt vid största tillåtna varvtal och effekt. För att säkerställa att dragkraften är tillräcklig rekommenderas att den mäts vid starteffekt. I mån av möjlighet skall man också genom prov kontrollera att övriga system fungerar felfritt.

9.4 Flygutprovning

För flygutprovning krävs flygtillstånd, av vilket framgår eventuella begränsningar gällande flygutprovningen. För att begränsat luftvärdighetsbevis skall kunna utfärdas för luftfartyget skall flygutprovningsprogrammet vara genomfört och luftfartygets totala flygtid vara minst:

- 25 flygtimmar för luftfartyg utan motor eller vars motor/propellerkombination är typcertifierad
- 45 flygtimmar med övriga luftfartyg.

Ett luftfartyg skall ha av FFF rf godkänt typspecifikt eller annars av Luftfartsverket godkänt flygutprovningsprogram. Provflygningar får genomföras bara av luftfartygets befälhavare som ägaren anvisat och besättning som behövs för provflygningar. Deltagande i flygutprovningsverksamhet förutsätter ett giltigt certifikat i ifrågavarande luftfartygsklass med nödvändiga behörigheter samt erfarenhet som anses vara tillräcklig för flygutprovningssuppgiften.

Vid provflygningarna skall visas att luftfartyget inte har farliga flygegenskaper eller brister i planeringen och att kraven enligt AIR M5-1 punkt 4.1. är uppfyllda. Luftfartyget skall kunna bemästras i det normala fartområdet och vid alla avsedda tyngdpunktslägen, vid alla avsedda manövrörelser.

Flygutprovningens resultat skall dokumenteras i sådan omfattning att det kan styrkas att kraven gällande flygutprovningen är uppfyllda och tillräckligt underlag föreligger för de basuppgifter och begränsningar som behövs för instruktionsboken. Om flygutprovningen visar att de planerade operativa begränsningarna eller andra planeringsförutsättningar måste ändras, skall nya begränsningar uppställas på grundval av flygutprovningens resultat. Flygutprovningsrapporten är ett sammandrag av genomförd flygutprovning eller ett på vederbörligt sätt ifyllt flygutprovningsprogram. Flygutprovningsrapporten skall vara signerad av provflygarna och godkänd av kontrollanten. Kontrollantens godkännande gäller luftfartygets konstruktion och eventuella modifieringar. Flygutprovningsrapport skall föreläggas luftfartygets besiktningsman för erhållande av begränsat luftvärdighetsbevis.

10 FÖRSTA BESIKTNING OCH BESIKTNING FÖR BEGRÄNSAT LUFTVÄRDIGHETSBEVIS

Luftfartyget skall före ibruktagandet anmälas till besiktning. Om luftfartyget i samband därmed konstateras uppfylla de krav som anges i luftfartsbestämmelserna och byggnadstillståndet utfärdas flygtillstånd för flygutprovning av luftfartyget. Flygtillståndet utfärdas på viss tid och innehåller de restriktioner som befunnits nödvändiga

under flygutprovningen. Om tidsfristen för tillståndet går ut innan flygutprovningen har slutförts skall luftfartyget besiktas för att flygtillståndet kan förlängas.

När flygutprovningen är slutförd skall luftfartyget på nytt anmälas till besiktning för erhållande av begränsat luftvärdighetsbevis. Det begränsade luftvärdighetsbeviset gäller för viss tid och kan förnyas efter besiktning.

11 NÖDVÄNDIGA UTREDNINGAR OCH DOKUMENT

Nedan förtecknas de dokument som Luftfartsverket utfärdar för amatörbyggda luftfartyg och det underlag som krävs för dessa dokument.

Byggnadstillstånd:

- Ansökan om byggnadstillstånd (med bilagor)

Flygtillstånd:

- Teknisk byggjournal
- Vägningsintyg
- Besiktningsprotokoll
- Kopia av intyg över ansvarsförsäkring (se OPS M 2-7)
- Flygutprovningsprogram

Obs! I detta sammanhang skall följande handlingar upprättas för luftfartyget:

- Resedagbok
- Komponentkort för komponenter som skall ges periodisk tillsyn
- Motorjournal(er) för motorförsedda luftfartyg

Komponentkort eller motorjournal behöver inte upprättas om uppgifterna infördes i resedagboken då den upprättades. Byggaren kan upprätta ovan nämnda dokument för luftfartyget.

Begränsat luftvärdighetsbevis

- Flygutprovningsrapport
- Instruktionsbok med bilagor
- Underhållsanvisningar
- Besiktningsprotokoll över besiktningen efter flygutprovningen

Registreringsbevis:

- Ansökan om registrering (se AIR M1-1)
- Utredning om ägaren (ämbetsbetyg, registerutdrag eller motsvarande)
- Kopia av byggnadstillståndet eller annan utredning över äganderätten
- Begränsat luftvärdighetsbevis (Luftfartsverket utfärdar när det erhållit nödvändiga utredningar).

12 UNDANTAG FRÅN KRAVEN I BESTÄMMELSEN

Luftfartsverket kan på ansökan medge undantag från kraven i denna bestämmelse, om Luftfartsverket anser att undantagen är nödvändiga och att säkerhetsnivå motsvarande bestämmelsens syfte uppnås på de sätt sökanden angett.

