



# Skolehåndbok DTO

Denne siden er blank.



# Organisasjonshåndbok DTO

Revisjon 1.0 – 28.03.2019

Denne siden er blank.

# Organisasjonshåndbok .....8

<b>1.0 Innledning.....</b>	<b>8</b>
1.1 Om organisasjonshåndboken.....	8
1.2 Definisjoner og forkortelser .....	10
1.3 Omfang av flyskolevirksomheten.....	13
1.4 Treningsprogrammets struktur .....	13
1.5 System for revisjoner og rettelser .....	14
1.6 Revisjonsliste .....	15
1.7 Godkjente flyskoler.....	15
<b>2.0 Organisasjon og ansvar.....</b>	<b>16</b>
2.1 Oppstart og verifisering .....	16
2.2 Endringer i treningsprogrammet .....	17
2.3 Skolens ledelse.....	17
2.4 Organisatorisk struktur.....	17
2.5 Ledende personell – allment .....	19
2.6 DTO-representant – krav og ansvarsområder .....	20
2.7 Skolesjef – krav og ansvarsområder.....	21
2.8 Krav til flyinstruktører.....	23
2.9 Krav til teorinstruktører .....	23
2.10 Myndighet, ansvar og plikter for fartøysjef .....	23
2.11 Elevens ansvar.....	24
2.12 Informasjon til nye elever.....	24
2.13 Informasjon, rettigheter og plikter under utdanning .....	25
2.14 Informasjon og rettigheter ved avbrutt opplæring.....	25
2.15 Informasjon i forbindelse med skolesjekk/praktisk prøve .....	25
2.16 Elevdisiplin og forføyninger .....	25
2.17 Bytte av flyskole.....	26
<b>3.0 Flyskolens lokaler og utrustning .....</b>	<b>27</b>
3.1 Flyskolens lokaler.....	27

3.2 Skolefly og simulatorer .....	27
3.3 Flyplasser – hoved- og sekundærbaser .....	28
<b>4.0 Arbeidsmetoder og rutiner .....</b>	<b>30</b>
4.1 Skolens fortsatte drift.....	30
4.2 Tilrettelegging for tilsyn .....	30
4.3 Avvik og myndighetspålegg.....	30
4.4 Arkivering.....	31
4.5 Miljørutiner .....	32
4.6 Generelle rutiner for alle flygeleksjoner.....	33
4.7 Kommando over flyet og flygingen.....	33
4.8 Rutiner for den enkelte flyskole.....	33
4.9 Instruktørstandardisering.....	34
<b>5.0 Rapporteringssystem – varslingsrutiner.....</b>	<b>35</b>
5.1 Generelle krav til rapporteringssystem.....	35
5.2 Obligatorisk rapportering av hendelser .....	36
5.3 Frivillig rapportering av hendelser .....	38
5.4 Rapporteringsansvar og tidsfrister.....	38
5.5 Varsling ved alvorlige hendelser, ulykker og ved alvorlige tekniske feil.....	39
<b>6.0 Flytryggingsplan .....</b>	<b>42</b>
6.1 Flytryggingsplanens formål.....	42
6.2 Oppfølging av flytryggingsplanen .....	42
6.3 Analyser og tiltak .....	42
<b>7.0 Internkontroll og aktivitetsrapport .....</b>	<b>44</b>
7.1 Årlig internkontroll.....	44
7.2 Årlig aktivitetsrapport.....	44
<b>Vedlegg – oversikt.....</b>	<b>46</b>
I. Egenerklæring .....	46
II. Bekreftelse på mottatt egenerklæring.....	46
III. Mal for flytryggingsplan .....	46

IV. Flyskolens flytryggingsplan .....	46
V. Lokale prosedyrer og tillegg.....	46
VI. Øvrige skjemaer .....	46
<b>Vedlegg III .....</b>	<b>47</b>
Mal for flytryggingsplan .....	47
1.0 NLFs sikkerhetsmålsetning .....	47
2.0 Flyskolens sikkerhetsmålsetning .....	47
3.0 Gjennomføringsplan .....	47
4.0 Varslingsplan ved ulykker og hendelser.....	50
<b>Vedlegg VI – Øvrige skjemaer.....</b>	<b>51</b>

## 1.0 Innledning

### 1.1 Om organisasjonshåndboken

Denne organisasjonshåndboken er utgitt av Norges Luftsportforbund (NLF) Motorflyseksjonen og dekker motorflyskolenes organisasjon og drift. Håndboken er også *forberedt* for utvidelse til skoling med kategoriene helikopter, seilfly og ballong, men dedikerte treningsprogrammer og tilleggsmoduler vil være nødvendig for å utvide virksomheten ved flyskolene til andre luftfartøykategorier enn motorfly/TMG.

Sammen med *treningshåndbok* og de *treningsprogrammene* som den enkelte motorflyskole til enhver tid benytter, utgjør organisasjonshåndboken NLF Motorflyseksjonens skolehåndbok.

Treningsprogrammene innfrir kravene i forskrift om sertifisering av besetningsmedlemmer (BSL C 1-1), herunder forordning (EU) nr. 1178/2011 annekst I (Part-FCL) og vedlegg VIII (Part-DTO) for flyskoler som driver på basis av egenerklæring (DTO – «declared training organisation»).

Strukturen i treningsprogrammene er tilpasset kravene AMC1 DTO.GEN.230. Der det er relevant, er det medtatt referanse til aktuelle lover, forskrifter, forordninger og annet regelverk. For veiledningsformål benytter skolehåndboken samme eller tilsvarende ordlyd og formuleringer på norsk som det felleseuropeiske regelverket på engelsk. Det er likevel det til enhver tid gjeldende regelverkets *engelske ordlyd* som er rettslig forpliktende for flyskolene, se referansene som er angitt i teksten.

NLF Motorflyseksjonen utgir for tiden følgende treningsprogrammer (treningsprogram):

- Treningsprogram PPL(A) praktisk del
- Treningsprogram LAPL(A) praktisk del
- Treningsprogram LAPL(A)/PPL(A) teoretisk del
- Treningsprogram nattflygingsrettighet
- Treningsprogram akrorettighet
- Treningsprogram slep av seilfly
- Treningsprogram klasserettighet SEP(sea)
- Treningsprogram klasserettighet SEP(land)
- Treningsprogram klasserettighet TMG

Det er intet til hinder for at denne organisasjonshåndboken benyttes i kombinasjon med alternative treningsprogrammer, så lenge disse oppfyller kravene i regelverket og er innsendt til luftfartsmyndigheten(e) for verifisering senest på det tidspunktet de tas i bruk.





Figur 1: Skolehåndboken er et kompendium med ovenstående elementer. Antall treningsprogrammer i skolehåndboken vil avhenge av hvilke kurs skolen tilbyr. Elementer i oransje er knyttet til myndighetsverifisering.

## 1.2 Definisjoner og forkortelser

Alvorlig hendelse	se nærmere i kapittel 5.4
DTO-representant	representant utpekt av styret i flyklubben som har overordnet administrativt ansvar for flyskolen og som er kontaktpunkt mellom skolen og luftfartsmyndigheten i administrative spørsmål og sikkerhetsspørsmål («representative»)
Flyskole	flyskole som driver på basis av egenerklæring etter regelverket om «declared training organisations», se DTO
Grunnforordningen	EU/EØS-områdets luftfartslov («basisforordningen») som EUs øvrige flysikkerhetsregelverk springer ut av og som ved eventuell motstrid har forrang for nasjonalt regelverk, jf. luftfartsloven § 1-1 siste ledd. Gjeldende versjon i Norge: Forordning (EF) nr. 216/2008
Hendelse	en begivenhet som ikke er en ulykke, men som inntreffer i forbindelse med drift av et luftfartøy og som har innflytelse på – eller kunne hatt innflytelse på – operasjonens sikkerhet
Just culture	åpen rapporteringskultur
Komplekst motorfly	et fly med en maksimalt tillatt startmasse på over 5 700 kg, eller med en maksimal godkjent setekonfigurasjon på over 19 passasjer seter, eller sertifisert til operasjon med en minimumsbestening på minst to flygere, eller med én eller flere turbinmotor(er) eller mer enn én turbopropmotor. Et fly som har to turbopropmotorer, men forøvrig ikke kvalifiserer til komplekst motorfly, opereres likevel etter Part-NCO
Organisasjonshåndbok	den delen av skolehåndboken som beskriver organisasjon, styring og drift av en flyskole
Skolehåndbok	et kompendium bestående av organisasjonshåndbok, treningshåndbok, relevante treningsprogrammer og lokale vedlegg (egenerklæring mv)
Skolesjef	faglig ansvarlig for undervisningen i en flyskole («head of training»)
Treningsprogram	det programmet som beskriver trening, øvelser mv for et bestemt treningsprogram («training program»)
Ulykke	se nærmere i kapittel 5.4

AIS	aeronautical information service (tjeneste som har til formål å sikre aeronautisk informasjons- og dataflyt som er nødvendig for den internasjonale luftfartens sikkerhet, regularitet, økonomi og effektivitet)
AIM	aeronautical information management (videreutvikling av AIS ved bruk mer avanserte data- og styringsverktøy)
AltMOC	alternative means of compliance (alternative samsvarsregler)
AMC	acceptable means of compliance (samsvarsregler)
ATO	approved training organisation (godkjent flyskole)
BR	basic regulation (grunnforordningen, «basisforordningen»)
BPL	balloon pilot license
BSL	bestemmelser for sivil luftfart
CB-IR	competency-based modular IR(A) (instrumentrettighet oppnådd gjennom kompetansebasert modulært undervisningsopplegg)
CRI(A)	class rating instructor – aircraft (klasserettighetsinstruktør for motorfly)
DTO	declared training organisation: flyskole som kun kan utdanne til LAPL, PPL, SPL og BPL, så vel som til rettigheter, sertifikater og privilegier som spesifisert i DTO.GEN.110 i vedlegg VIII til forordning (EU) nr. 1178/2011, og som har egenerklært at den oppfyller kravet i forordningen til kompetent myndighet (i Norge: Luftfartstilsynet for motorfly og helikopter, Norsk Luftsportstilsyn for seil- og ballongflyging)
EASA	European Aviation Safety Agency (Det europeiske flysikkerhetsbyrået)
EØS	Det europeiske økonomiske samarbeidsområdet
EF	Det europeiske fellesskap
EU	Den europeiske union
FATO	final approach and take-off area
FI(A)	flight instructor – aircraft (flyinstruktør for motorfly)
FCL	flight crew license, jf. Part-FCL

FSTD	flight simulation training device (flysimulator) godkjent i tråd med forordning (EF) nr. 216/2008 annekks III bokstav 1g
GM	guidance material (veiledningsmateriell)
HT	head of training (se skolesjef)
IR	implementering rules (gjennomføringsbestemmelser)
IR(A)	instrument rating – aircraft (instrumentrettighet – motorfly)
LAPL(A)	light aircraft pilot license – aircraft (LAPL – motorfly)
NLF	Norges luftsportforbund (tidligere Norsk Aero Klubb – NAK)
Part-FCL	part flight crew licensing (regelverksdel til EUs bestemmelser for flygebesetning som omhandler flygebesetningssertifikater)
Part-NCC	part non-commercial complex aircraft (regelverksdel til EUs driftsbestemmelser for ikke-kommersiell luftfart med luftfartøy som <i>er</i> komplekse)
Part-NCO	part non-commercial other than complex aircraft (regelverksdel til EUs driftsbestemmelser for ikke-kommersiell luftfart med luftfartøy som <i>ikke er</i> komplekse)
Part-SERA	part with standardised European rules of the air (EUs lufttrafikkregler og operative prosedyrer)
PPL(A)	private pilot license – aircraft (PPL – motorfly)
SEP(land)	class rating single engine piston – land
SEP(sea)	class rating single engine piston – sea
SPL	sailplane pilot license
TMG	touring motor glider (motorseilfly)

## 1.3 Omfang av flyskolevirksomheten

[[DTO.GEN.110](#)]

En flyskole for motorflyging kan gjennomføre følgende utdanninger:

- (1) teoriundervisning for LAPL(A) og PPL(A)
- (2) flygeinstruksjon for LAPL(A) og PPL(A)
- (3) trening for klasserettighetene SEP(land), SEP(sjø) og TMG
- (4) trening for rettighetene natt, akro, fjell, og sleping av banner/seilfly

Av ovenstående, kan kun de treningsprogrammene som flyskolen har innsendt egenerklæring og treningsprogram for gjennomføres.

Flyskolenes instruktører kan i tillegg til dette drive undervisning for aktiviteter som regelverket ikke setter krav om skole for, jf. [DTO.GEN.110](#). For motorfly gjelder dette blant annet differanse- og familiariseringstrening (FCL.710) samt inntil 30 av de 40 obligatoriske timene i instrumentprogrammet for CB-IR (Part-FCL appendiks 6 bokstav Aa nr. 1).

Flyskolene kan også drive skolevirksomhet innenfor luftsportsgrenene helikopterflyging, seilflyging og ballongflyging. Forutsetningen er at skolene har aktuelle treningsprogram, at de har en assisterende skolesjef for hver av grenene, at de har opplyst om samtlige aktiviteter gjennom egenerklæringen til myndighet(e) og at de forøvrig oppfyller aktuelle tilleggskrav i regelverket. Se nærmere i om kravene til assisterende skolesjef i [AMC1 DTO.GEN.210\(a\)\(2\)](#).

Flyskolens virksomhet kan kun foregå i stater som er medlem i EU/EØS, jf. [DTO.GEN.125](#). Driver flyskolen virksomhet i flere stater, er den staten hvor skolens hovedkontor er lokalisert styrende for hvilken kompetent myndighet som skolen skal rapportere til.

## 1.4 Treningsprogrammernes struktur

[[AMC1 DTO.GEN.230](#)]

Som et minimum, skal treningsprogrammene inneholde følgende hovedelementer for å oppfylle kravene i regelverket:

- (a) treningsprogrammets formål
- (b) opptakskrav (inkludert prosedyrer for elever som ønsker å fullføre utdanningen etter å ha startet ved en annen flyskole), samt kreditering av tidligere erfaring
- (c) en liste over flyøvelser i programmet som enten gjennomføres i luftfartøy eller FSTD, inkludert en beskrivelse av formålet med hver øvelse

- (d) en oversikt over pensum
- (e) teoriundervisningens innhold og struktur
- (f) fullstendig kursstruktur hvor det skal framgå hvordan eventuell teoretisk undervisning, flygetrening og simulortrening (FSTD) er integrert
- (g) progresjonssjekker for teoriundervisning og flygetrening.

## 1.5 System for revisjoner og rettelser

NLF Motorflyseksjonen vil løpende foreslå retting av feil eller mangler i skolehåndboken. Det samme gjelder nødvendige oppdateringer som skyldes eventuelle endringer i regelverket. Revisjonsforslagene fra NLF Motorflyseksjonen vil bli distribuert til hver enkelt flyskole ved skolesjef, som i sin tur vil vurdere dem for innarbeidelse i den enkelte skoles håndbok.

DTO-representanten ved hver flyskole er ansvarlig for at skolehåndboken til enhver tid er oppdatert og at treningsprogrammene er i tråd med siste versjon av DTO-egenerklæringen som skolen har sendt inn til luftfartsmyndigheten(e).

Dersom det gjøres endringer i treningsprogrammene, enten endringen skyldes forslag fra NLF Motorflyseksjonen eller endringer initiert lokalt, skal DTO-representanten melde disse inn til luftfartsmyndigheten(e) uten unødig opphold, jf. kapittel 2.2. De reviderte treningsprogrammene kan tas i bruk umiddelbart, men risiko for eventuelle mangler i revisjonene ligger hos flyskolen inntil programmet er verifisert.

Verifisering av treningsprogram vil normalt skje innen seks måneder, jf. AMC<sub>1</sub> ARA.DTO. 110.

Alle revisjoner til skolehåndboken skal skrives ut eller publiseres som hele reviderte sider. Håndrettelser er ikke tillatt. Alle sider skal være nummererte med angitt revisjonsnummer og dato.

Når NLF Motorflyseksjonen foreslår endringer, vil oppdatert skolehåndbok legges ut på NLFs hjemmesider. En revisjonsliste vil bli ajourført foran i skolehåndboken, jf. kapittel 1.4.

Den enkelte flyskole er ansvarlig for å arkivere og eventuelt skrive ut den reviderte versjonen lokalt.

Flyskolen skal sørge for at en kopi av skolehåndboken er tilgjengelig for elever. Skolesjefen skal til enhver tid ajourføre en oppdatert liste over utgitte skolehåndbøker og stedet de befinner seg eller er arkivert.

## 1.6 Revisjonsliste

Versjon	Dato	Endring
1.0	28.03.2019	Opprinnelig

Versjon	Forberedt av	Kontrollert av	Godkjent av
1.0	Torkell Sætervadet (sign)	Stian Kultorp (sign)	John Eirik Laupsa (sign)

## 1.7 Godkjente flyskoler

Oversikt over flyskoler med godkjenning (ATO) og egenerklæring (DTO) finnes på [Luftfartstilsynets hjemmeside](#).

Oversikt over flyskoler som benytter denne skolehåndboken finnes på [NLFs hjemmeside](#).

## 2.0 Organisasjon og ansvar

### 2.1 Oppstart og verifisering

[[DTO.GEN.115](#)]

Før flyskolen igangsetter sin virksomhet, skal DTO-representanten sende inn en egenerklæring til kompetent myndighet. (For flyskole som utdanner motor- og/eller helikopterflygere, og hvor skolens hovedbase er i Norge, er det Luftfartstilsynet som er kompetent myndighet.)

Egenerklæringen skal minst inneholde følgende informasjon, jf. appendiks 1 til vedlegg VIII (Part-DTO):

1. Flyklubbens navn (og flyskolens navn, dersom dette avviker fra klubbens navn)
2. Kontaktinformasjon for skolens hovedkontor (e-postadresse, adresse og telefonnummer) og, hvis aktuelt, kontaktinformasjon for hoved- og sekundærbase(r)
3. Navnet til DTO-representant, skolesjef og alle assisterende skolesjefer, dersom sistnevnte er påkrevet etter [DTO.GEN.250\(b\)\(1\)](#)
4. Hvilke treningsprogram skolen tilbyr ved hver hoved- eller sekundærbase, jf. [DTO.GEN.110](#)
5. En liste over alle luftfartøymodeller og – hvis aktuelt – FSTD-simulatorer som skolen skal benytte i treningen
6. Opplysning om planlagt oppstartsdato for skoleaktiviteten
7. En egenerklæring fra DTO-representanten om at skolen har en flytryggingsplan og vil benytte den i all undervisningsvirksomhet som egenerklæringen dekker i henhold til [DTO.GEN.210\(a\)\(1\)\(ii\)](#)
8. En egenerklæring fra DTO-representanten om at skolevirksomheten følger og vil fortsette å følge de utdanningskravene som følger av anneks III til forordning (EF) nr. 216/2008 samt kravene i anneks I (Part-FCL) og vedlegg VIII (Part-DTO) til forordning (EU) nr. 1178/2011

Listen over luftfartøyer som sendes inn i følge punkt 5 skal minimum være på modellnivå (f. eks. Cessna 152, Piper PA28, mv), jf. [AMC1 DTO.GEN.115\(a\)\(5\)](#) bokstav a.

Skjemaet som framkommer av appendiks 1 til forordning (EU) 1178/2011 vedlegg VIII (Part-DTO) skal benyttes og kan lastes ned fra [Luftfartstilsynets hjemmeside](#).

Samtlige treningsprogram som tilbys skal oversendes sammen med egenerklæringen. Dersom treningsprogrammene skolen skal benytte allerede er verifisert av luftfarts-



myndigheten, er det ikke nødvendig å legge slike ved søknaden. Det er her tilstrekkelig med referanse til treningsprogram og versjonsnummer, se AMC1 DTO.GEN.115(c) bokstav a.

Søknaden med samtlige vedlegg skal sendes inn på den måte luftfartsmyndigheten fastsetter, jf. GM1 DTO.GEN.115(a).

## 2.2 Endringer i treningsprogrammet

[[DTO.GEN.116](#)]

DTO-representanten skal varsle luftfartsmyndigheten uten unødig opphold ved:

1. endringer i den informasjonen som er oversendt i egenerklæringen eller i treningsprogrammet
2. opphør av hele eller deler av den erklærte skolevirksomheten

NLF anbefaler at skolene drøfter endringer i treningsprogrammene med NLF før de settes i verk / innmeldes til luftfartsmyndigheten for å sikre konsistente systemer på tvers av NLFs klubbskoler.

## 2.3 Skolens ledelse

[[DTO.GEN.210 \(a\) \(1\)](#)]

Styret i flyklubb som er tilknyttet NLF er juridisk ansvarlig for flyskolen og dens aktivitet. Klubbstyret skal utpeke en DTO-representant som har administrativt overordnet ansvar for flyskolen, herunder kontakt med luftfartsmyndigheten. Dette kan være flyklubbens styreleder, flytryggingssjef, skolesjef eller annen person som styret gir fullmakt.

Alle avgjørelser angående flyskolen som er av formell karakter fattes av klubbens styre og meddeles klubbens DTO-representant og skolesjef uten ugrunnet opphold.

Flyklubbens styreleder er ansvarlig for koordinering mellom klubbens forskjellige faggrupper og fagsjefer angående forhold som har med flyskolen å gjøre. Beslutninger av faglig karakter tas av skolesjef i dialog med DTO-representanten og instruktørkorpsset. Beslutninger som har innvirkning på klubbens drift, organisasjon og administrasjon, skal godkjennes av klubbens styre.

## 2.4 Organisatorisk struktur

En flyskole danner én av to eller flere avdelinger underlagt flyklubbens styre.

Styringsstrukturen for en flyskole, som vist under, gjør det mulig for styreleder å overvåke alle avdelinger i flyklubben, og sørge for ledelse og samarbeid.

Flyklubbene er organisert i Norges Luftsportforbund (NLF), som i sin tur har valgt å utføre oppgaver knyttet til norsk motorflyvirksomhet i NLF Motorflyseksjonen.

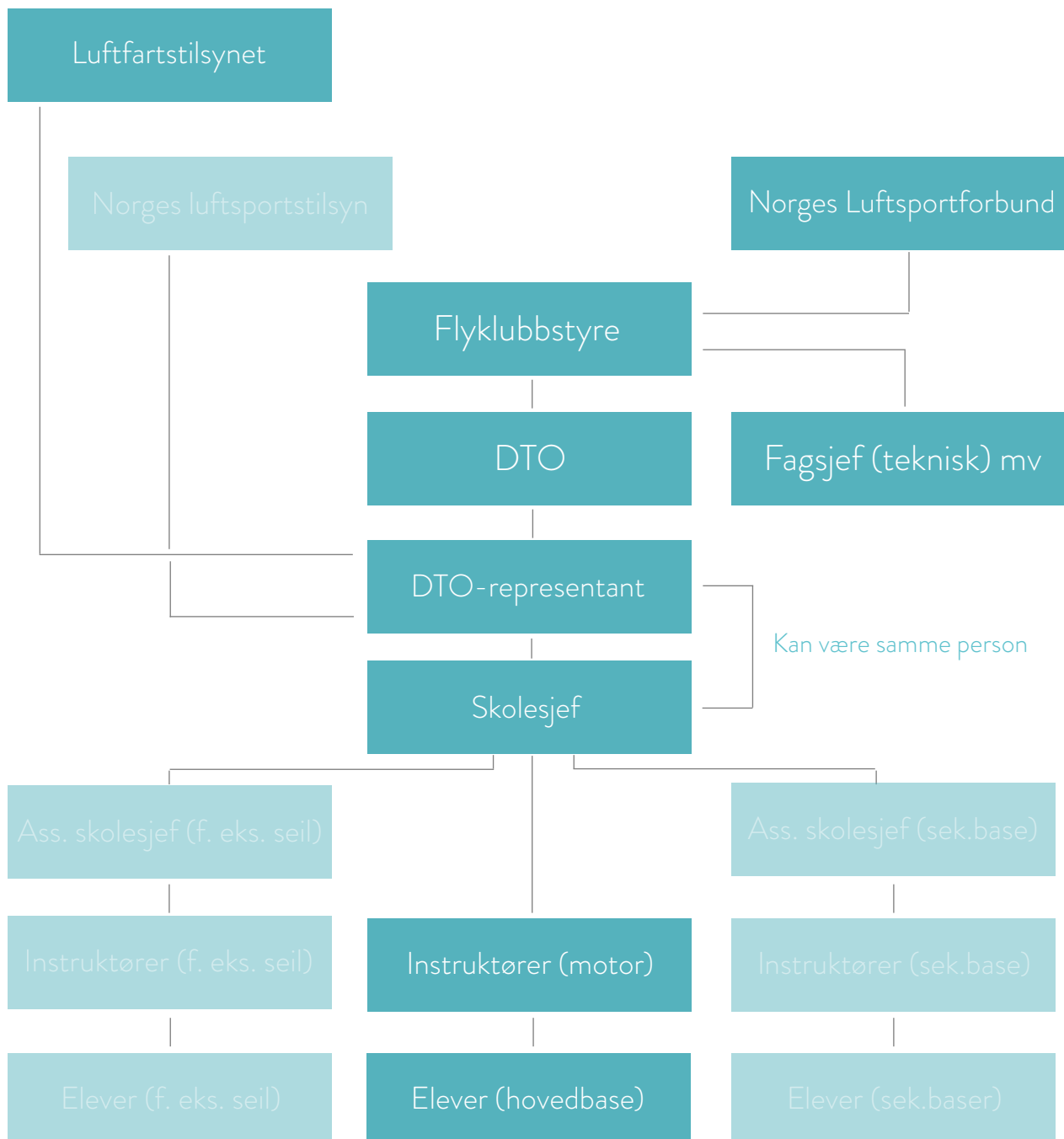
Kompetent myndighet (luftfartsmyndighet) for motor- og helikopterflyging i Norge er Luftfartstilsynet.

En flyklubb som også ønsker å utdanne flygere innen seil- og ballongflyging etter felleseuropeisk regelverk kan gjøre dette med samme flyskole (DTO). En separat egenerklæring, jf. DTO.GEN.115, må da sendes til Norsk luftsportstilsyn som kompetent myndighet for utdanning og sertifisering av seil- og ballongflygere i Norge.

NLF Seilflyseksjonen og NLF Ballongseksjonen er kontaktpunkt for aktuelle treningsprogrammer.

En flyskole kan ha én eller flere underavdelinger som er lokalisert til sekundærbaser. Undervisningen ved hver sekundærbase skal overses av en dedikert assisterende skolesjef. Det er ingen tallmessig begrensning på antall sekundærbaser, så lenge regelverket forøvrig er oppfylt.

Figuren på neste side viser organisasjonskart og rapporteringslinjer.



Figur 2: Organisasjonskart og rapporteringslinjer, flyskole (motorfly) organisert som DTO. Kartet viser også hvordan organisasjonen kan utvides til sekundærbaser og til annen luftsportsgren (f. eks. seilflyging).

## 2.5 Ledende personell – allment

[DTO.GEN.210]

I tillegg til å utpeke en DTO-representant, skal flyklubbens styre velge en skolesjef. Dersom valg av skolesjef er lagt til flyklubbens årsmøte, skal dette framkomme av vedlegg V. DTO-representanten og skolesjefen kan være én og samme person.

Flyklubben styre skal *ikke* utpeke en person til vervene som DTO-representant eller skolesjef, dersom det foreligger *objektive indikasjoner* på at vedkommende ikke kan

forventes å utføre oppgavene som framkommer av DTO.GEN.210(a) på en slik måte at flysikkerheten sikres og utvikles. En slik objektiv indikasjon foreligger der en person har vært gjenstand for tiltak etter ARA.GEN.355 siste tre år. Unntak gjelder for personer som kan påvise at det som ledet til myndighetstiltaket ikke var av en natur, et omfang eller har påvirket flysikkerheten på en slik måte at vedkommende ikke kan gis den nødvendige tillit, jf. DTO.GEN.210(c).

En «objektiv indikasjon» etter avsnittet foran foreligger likevel der en person i løpet av de siste fem år før utpeking som DTO-representant eller skolesjef har:

- (a) har fått begrenset, suspendert eller tilbakekalt sitt flysertifikat eller tilhørende rettighet, tillatelse eller autorisasjon, eller
- (b) med kjennskap eller forsettlig har ansvar for brudd eller manglende oppfyllelse av grunnforordningen eller dens gjennomføringsbestemmelser, GM1 DTO.GEN.210 (c).

## 2.6 DTO-representant – krav og ansvarsområder

[[DTO.GEN.210](#)]

DTO-representanten skal:

- (i) sikre at flyskolen og dens virksomhet oppfyller kravene i aktuelt regelverk, herunder forskrift om sertifisering av besetningsmedlemmer ([BSL C 1-1](#)), jf. forordning (EU) nr. 1178/2011. Representanten skal sikre at aktiviteten holder seg innenfor det omfanget – og skjer på de forutsetningene – som følger av egenerklæringen, jf. DTO.GEN.210 (a) (1) (i)
- (ii) utarbeide og fastsette skolens flytryggingsplan som skal ha som mål at all aktivitet foregår på en sikker måte. DTO-representanten skal også sørge for at flyskolen følger flytryggingsplanen og iverksetter egnede tiltak for å oppnå flytryggingsplanens mål, jf. DTO.GEN.210 (a) (1) (ii)
- (iii) fremme flytrygging i flyskolen, jf. DTO.GEN.210 (a) (1) (iii)
- (iv) sikre at skolen har alle tilgjengelige ressurser for de oppgaver og det ansvar som følger av bestemmelsene, jf. DTO.GEN.210 (a) (1) (iv). Forholdet mellom antall elever og flyinstruktører skal ikke være høyere enn at undervisningens kvalitet og sikkerhet opprettholdes. For teoriundervisning i fag som krever tett oppfølging eller praktiske øvelser skal klassestørrelsen ikke overstige 28 elever, jf. GM1 DTO.GEN.210 (d);(e)
- (v) følge opp bekymringsmeldinger internt i flyskolen
- (vi) signere egenerklæringen ved oppstart og endringer, jf. kapittel 2.1

- (vii) ha ansvaret for at flyskolen gjennomfører obligatorisk rapportering og varsling av hendelser og ulykker, jf. kapittel 5
- (viii) være ansvarlig for at instruktører som skal undervise elever under myndighetsalder (18 år) har uttømmende politiattest
- (ix) sikre at kravene i datalagringsdirektivet (GDPR) er oppfylt.

## 2.7 Skolesjef – krav og ansvarsområder

[[DTO.GEN.210](#)]

Skolesjefen skal inneha tilstrekkelige lederevner for å utføre sine plikter sett i lys av undervisningen som tilbys og flyskolens størrelse.

Dersom flyskolen tilbyr praktisk undervisning, skal skolesjefen ha Part-FCL-flysertifikat med instruktørrettighet (FI) uten restriksjoner med de instruktørprivilegiene som er relevant for skolens undervisning. Tilstrekkelig erfaringsnivå er også påkrevet, jf. AMC1 DTO.GEN.210 (a) (2). I bedømmelsen av hva som er et tilstrekkelig erfaringsnivå, skal følgende elementer tas i betraktning, se GM1 DTO.GEN.210 (a) (2):

- (a) undervisningens karakter, herunder hvilke treningsprogram som tilbys (eksempelvis akrorettighet, skyflyvningsrettighet, kontrollantkurs for seilfly og ballong)
- (b) stedet der skolen holder til (eksempelvis fjell, sjø, luftrom med tett trafikk)
- (c) skolens størrelse (aktivitetsvolum, antall sekundærbaser)
- (d) bruk av simulatorer
- (e) hvilke skolefly som skolen benytter

Dersom flyskolen kun tilbyr teoriundervisning, skal skolesjefen ha hensiktsmessig luftfartskunnskap og -erfaring som er relevant for undervisningen.

Dersom flyskolen tilbyr undervisning for forskjellige luftfartøykategorier, skal skolen ha én eller flere assisterende skolesjefer som er tilsvarende kvalifisert som skolesjefen for de andre kategoriene av luftfartøy.

Skolesjefen skal være ansvarlig og kvalifisert for minimum følgende:

- (i) å sikre at undervisningen som gjennomføres oppfyller kravene i Part-FCL og er i samsvar med flyskolens treningsprogram, jf. DTO.GEN.210 (a) (2) (i)
- (ii) å sikre tilfredsstillende integrering mellom flygetrening i luftfartøy eller FSTD-simulator og eventuelt teoretisk instruksjon, jf. DTO.GEN.210 (a) (2) (ii)
- (iii) å sikre tilsyn med elevens progresjon, jf. DTO.GEN.210 (a) (2) (iii)

- (iv) å overse eventuelle assisterende skolesjefer som kreves etter DTO.GEN.250 (b), jf. DTO.GEN.210 (a) (2) (iv)
- (v) kontrasignere egenerklæringen ved oppstart og endringer, jf. kapittel 2.1
- (vi) være ansvarlig for at flyskolens undervisningsopplegg – herunder undervisningsmaterieell og treningsprogrammer – blir vurdert og oppdatert ved behov
- (vii) sørge for standardisering av instruktører
- (viii) overvåke oppdateringer av treningsprogrammene
- (ix) være ansvarlig for at elever under myndighetsalder (18 år) har tillatelse fra foresatte til å gjennomgå utdanning
- (x) påse at ingen av flyskolens elever meldes opp til praktisk prøve eller teoriprøve uten at eleven, etter skolesjefens vurdering, vil kunne avlegge prøven med et tilfredsstillende resultat
- (xi) vurdere og kontrollere kvalifikasjonene til instruktører *før* de benyttes ved flyskolen, samt holde instruktørregisteret oppdatert med aktuelle autorisasjoner
- (xii) gi alle instruktører innføring i flyskolens prosedyrer, rutiner og dokumentasjonssystemer
- (xiii) føre tilsyn med at instruktører har nødvendige kvalifikasjoner og gyldige sertifikater og rettigheter for den instruksjon som er planlagt gjennomført, herunder med hensyn til FCL.910.FI om begrensede instruktørrettigheter
- (xiv) sørge for at elever som viser alvorlig luftsyke, mangel på ansvarsfølelse, eller andre alvorlige forhold i en grad som synes lite forenlig med flyging, oppfordres til å avslutte utdanningen

Skolesjefen kan delegere samtlige av overnevnte oppgaver, med unntak av oppgavene nevnt i punkt (i) til og med (viii), til person som skolesjefen anser som kvalifisert. Dersom klubbstyret finner det ønskelig, *kan* styret utnevne en eller flere assisterende skolesjef(er) som denne delegeringen skal skje til.

Dersom en flyskole avholder undervisning innenfor flere luftfartøykategorier enn motorfly (eksempelvis seilfly, jf. FCL.010), *skal* skolen ha utpekt én eller flere assisterende skolesjefer til å bistå skolesjefen, jf. DTO.GEN.250 (b). Flyskolen *skal* også utpeke assisterende skolesjef for hver sekundærbase, dersom slike benyttes i motor- eller helikopterutdanning.

## 2.8 Krav til flyinstruktører

[DTO.GEN.210 (e)]

Instruktørene som forestår praktisk flygetrening i luftfartøy og/eller FSTD-simulator skal ha de kvalifikasjonene som Part-FCL forutsetter for den treningen de gjennomfører.

Instruktørene skal ikke utføre annen instruksjon enn den skolesjefen har satt dem til.

## 2.9 Krav til teorinstruktører

[DTO.GEN.210 (d)]

Teorinstruktørene skal ha:

1. praktisk bakgrunn fra luftfart innenfor områder som er relevant for den undervisningen de gjennomfører samt ha gjennomgått et kurs i undervisningsmetodikk, *eller*
2. tidligere erfaring i teoriundervisning og tilstrekkelig teoretisk bakgrunn i de fagene som de gjennomfører teoriundervisning i

I sin aktivitet ved skolen skal teoriinstruktørene kontrollere at elevene har deltatt i undervisningen.

## 2.10 Myndighet, ansvar og plikter for fartøysjef

Fartøysjefen skal oppfylle alle myndighetspålagte krav som følger av tjenesten, herunder de krav som framkommer av regelverk nevnt nedenfor, inkludert tilhørende samsvarsregler (AMC) og veiledningsmaterieell (GM) publisert av det europeiske flysikkerhetsbyrået EASA:

- Forskrift om luftfartsoperasjoner (BSL D 1-1), herunder forordning (EU) nr.965/2012 annekse VII (Part-NCO)
- Forskrift om lufttrafikkregler og operative prosedyrer (BSL F 1-1), herunder forordning (EU) nr.923/2012 (Part-SERA)
- Forskrift om bruk av landingsplasser (BSL D 1-2) (relevante deler)
- Luftfartsloven kapittel VI

*Ovenstående liste er ikke uttømmende.*

Fartøysjefen på et luftfartøy har den avgjørende myndighet over luftfartøyet mens vedkommende er fartøysjef, jf. SERA.2015.

Under flyging med instruktør i henhold til treningsprogrammet, er det alltid instruktør som er fartøysjef. Under soloflyging er elev fartøysjef.

Dersom to instruktører flyr sammen, skal det før avgang avtales hvem som er fartøysjef.

Under ferdighetsprøve (skill test), skal det klarlegges på forhånd hvem som er fartøysjef. Dersom kandidaten har gyldige rettigheter, skal kandidaten være fartøysjef.

En fartøysjef skal være fartøysjef for hele den planlagte flygingen, det vil si for all tid som går mellom avgang og «full-stopp»-landing, inklusive nødvendig taksing før avgang og etter landing.

## 2.11 Elevens ansvar

Før treningen tar til, skal eleven være medlem av den flyklubben som drifter skolen, med de rettigheter og forpliktelser dette medfører.

Hvis eleven er under myndighetsalder (18 år), skal vedkommende ha tillatelse fra foresatte til å gjennomgå opplæring.

Avhengig av bestemmelsene i den enkelte klubb, kan medlemskapet og/eller undervisningen medføre forpliktelser knyttet til dugnad på fly, utstyr, flyskolens lokaler med videre. Det gjelder også frammøteplikt ved undervisning i både teori og praksis.

## 2.12 Informasjon til nye elever

Nye elever skal motta informasjon om følgende:

1. Skolehåndboken med treningsprogrammer for de kurs kandidaten planlegger å ta
2. Spesielle forhold ved flyskolen som ikke framkommer av skolehåndboken
3. Anbefaling om at eleven så snart som mulig gjennomgår en flymedisinsk undersøkelse
4. Treningsprogramets innhold og struktur
5. Forventet tidsforbruk og informasjon om forhold som kan påvirke framdriften i utdanningen (vær, tekniske forhold, personell etc)
6. Økonomiske forhold, herunder beregnet totalkostnad, betalingsmåter/betingelser og rutiner samt eventuelle rabattmuligheter
7. Rettigheter og begrensninger som elev, og opplysninger om bruken av et fremtidig sertifikat og rettigheter
8. Forsikring og de begrensninger i dekningen som gjelder for fører når eleven er fartøysjef



## 2.13 Informasjon, rettigheter og plikter under utdanning

Eleven skal fortløpende være orientert om status og nivå angående teorikunnskaper og praktiske ferdigheter og progresjon. Det skal gis klare beskjeder dersom kunnskaps-/ferdighetsnivå er for lavt, eller ved avvik i progresjonen. Tiltak skal anvises av instruktør eller skolesjef.

## 2.14 Informasjon og rettigheter ved avbrutt opplæring

Ved avbrutt opplæring skal eleven ha informasjon om mulighetene for å gjenoppta utdanningen. Informasjonen skal inkludere tidsfrister i forbindelse med eventuelt bestått teori, legeattest, opptjent flytid med videre.

Dersom eleven avslutter opplæringen på grunn av flytting, skal informasjon om muligheter for overflytting til annen flyskole gis.

Dersom eleven avbryter utdanningsløpet etter råd fra skolesjef/instruktør, skal eleven ha skriftlig informasjon om grunnlaget for anbefalingen.

## 2.15 Informasjon i forbindelse med skolesjekk/praktisk prøve

I forbindelse med skolesjekk skal eleven ha informasjon om opplegg og gjennomføring på forhånd. Krav til kunnskaps- og ferdighetsnivå skal være klarlagt for eleven.

Eventuell underkjennelse av skolesjekk skal være begrunnet skriftlig. Begrunnelsen skal inneholde informasjon om hva som må rettes/forbedres og anbefaling om hvordan dette kan gjøres, eventuelt med angivelse av supplerende utdanning/trening.

Klage på underkjent skolesjekk rettes til klubbens styre som fatter endelig beslutning i saken.

Forutsatt bestått skolesjekk kan eleven meldes opp til ferdighetsprøve (skill test).

## 2.16 Elevdisiplin og forføyninger

Eleven skal etterleve alle instruksjoner og krav i treningsprogram, øvelsesinstruksjoner og flygehåndbøker. Eleven skal videre etterleve offentlig regelverk, Norges Luftsportforbunds lov og flyklubbens reglement.

Det er forventet at eleven møter opp til fastsatt tid for både teoriinstruksjon og flyging.

Ved avvik i forbindelse med kunnskap, ferdigheter, disiplin, respekt for regelverk eller andre forhold av betydning for elevens progresjon og/eller flysikkerheten, skal elevens instruktør legge dette fram for skolesjefen. Følgende forføyninger kan iverksettes:

1. Ved mindre uregelmessigheter kan skolesjef eller DTO-representant gi medlemmet en muntlig tilrettevisning.
2. Ved gjentakelser eller ved alvorligere brudd på bestemmelsene kan skolesjef eller DTO-representant gi en skriftlig advarsel.
3. Ved fortsatte gjentakelser kan forholdet bli rapportert til flyklubbens styre. Styret vil i samarbeid med skolesjef og DTO-representant vurdere behov videre oppfølging av forholdet, herunder avslutning av utdanningen samt forføyninger etter Norges Luftsportforbunds lov § 34, jf. NLFs bestemmelser om saksbehandling og klagebehandling av faglige vedtak.

Vedtak om tiltak eller forføyninger fattet av skolesjef og/eller DTO-representant kan påklages til styret i flyklubben.

Dersom styret fatter eller opprettholder vedtak om en forføyning som innebærer et faglig vedtak, kan dette påklages etter NLFs bestemmelser om saksbehandling og klagebehandling av faglige vedtak innen tre (3) uker fra det tidspunkt underretning om vedtak er kommet frem til den vedtaket gjelder.

Vedtak fattet av NLFs ankeutvalg er endelig, med mindre det i offentlig forskrift er gitt adgang til å klage til offentlig myndighet.

Brudd på lover og bestemmelser kan videre medføre strafferettslig ansvar, jf. luftfartsloven kapittel XIV, sivilrettslig ansvar og erstatningsansvar.

## 2.17 Bytte av flyskole

[AMC1 FCL.115 (c) og AMC1 FCL..210 (c)]

I situasjoner hvor teoriinstruksjon eller flyinstruksjon fullføres i en annen DTO eller ATO enn der eleven startet treningen, skal fortegnelser/dokumentert oppbevart i henhold til DTO.GEN.220 bli overført til den DTO-en eller ATO-en hvor undervisningen blir fullført.

Skolesjefen skal dessuten utforme en attest som bekrefter at alle økonomiske forhold er ivare tatt.

# 3.0 Flyskolens lokaler og utrustning

## 3.1 Flyskolens lokaler

[[DTO.GEN.215](#)]

Flyskolen skal ha tilgang til lokaler som gjør det mulig å gjennomføre og ha kontroll med alle planlagte oppgaver og aktiviteter i tråd med kravene i anneks III til forordning (EF) nr. 216/2008 og med kravene i Part-DTO.

Som et minimum skal lokalene omfatte følgende, jf. AMC1 DTO.GEN.215 (a):

- (1) lokaler for flygeplanlegging hvor det er tilgjengelig:
  - (i) dekkende og oppdaterte flykart
  - (ii) oppdatert AIS-informasjon
  - (iii) oppdatert meteorologisk informasjon
  - (iv) kommunikasjon med lufttrafikkjeneste (dersom dette finnes)
  - (v) annet materiell relatert til flysikkerhet
- (2) hensiktsmessig(e) briefingrom i tilstrekkelig antall og størrelse
- (3) passende kontor(er) hvor instruktører kan skrive elevrapporter, fyller ut skjemaer og annen relatert dokumentasjon etter behov
- (4) oppholdsrom for instruktører og elever, der dette er hensiktsmessig med tanke på undervisningen som utføres

For flyskoler som tilbyr teoriundervisning, skal følgende lokaler være tilgjengelig, jf. AMC1. DTO.GEN.215 (b):

- (1) klasserom tilpasset klassestørrelsen
- (2) hensiktsmessig demonstrasjonsutstyr for understøtting av teoriundervisningen
- (3) passende kontor(er) for teorinstruktørene

## 3.2 Skolefly og simulatorer

[[DTO.GEN.240](#)]

Flyskolen skal benytte en hensiktsmessig flåte med skolefly eller simulatorer (FSTD) som passer til den treningen som tilbys. Antall skolefly kan påvirkes av tilgang til flysimulator (FSTD) og antall sekundærbaser som skolen benytter, jf. AMC1 DTO.GEN.240 (a).

Flyskolen skal ha en oppdatert liste over samtlige skolefly, inkludert registrering, som benyttes i gjennomføringen av treningsprogrammene.

Hvert skolefly skal oppfylle følgende, jf. AMC1 DTO.GEN.240 (b):

- (1) være utstyrt som nødvendig med tanke på den øvelsen i kurset som flyet skal benyttes til
- (2) være utstyrt med primære flygekontroller som umiddelbart kan nås både av eleven og instruktøren (eksempelvis doble rorkontroller eller en sentermontert stikke). Fly med rorkontroller som svinges over fra den ene førerposisjonen til den andre, kan ikke benyttes. Kravet gjelder ikke varmluftballonger eller énsetersfly.

Skoleflyflåten skal inkludere følgende, avhengig av kurset som tilbys, jf. AMC1 DTO.GEN.240 (c):

- (1) fly som passer til demonstrasjon av steiling og hvordan man unngår spinn
- (2) for skoler som driver helikopterundervisning, skal flåten omfatte helikoptre som egner seg til demonstrasjon av autorotasjon
- (3) hver simulator skal oppfylle krav til FSTD og være utstyrt i henhold til de øvelsene i treningsprogrammet som simulatoren skal brukes til

Ett enkelt luftfartøy som oppfyller samtlige krav som nevnt i AMC1 DTO.GEN.240 (b) og (c) kan være tilstrekkelig, jf. AMC1 DTO.GEN.240 (d).

Det er ikke et krav at flyskolen selv eier luftfartøyene som benyttes i undervisningen. Flyskolen er imidlertid ansvarlig for å benytte luftdyktige, hensiktsmessig utstyrte, sertifiserte og forsikrede luftfartøy og simulatorer. Luftfartøyene må være egnet til det relevante kurset, jf. GM1 DTO.GEN.240.

Fly som er sertifisert og har ICAO-konformt luftdyktighetsbevis i normalklasse eller norsk nasjonalt særskilt luftdyktighetsbevis – og som omfattes av anneks II bokstav a, b, c eller d til forordning (EF) nr.216/2008 (veteranfly, forskningsfly, hjemmebygde fly eller eks-militære fly) – kan benyttes til trening i tråd med flyskolenes treningsprogrammer dersom Luftfartstilsynet tillater det, og så lenge kravene i DTO.GEN.240 forøvrig er oppfylt.

Fly som er omfattet av forordning (EU) 2018/1139 artikkel 2 (8) eller vedlegg I bokstav e kan bare benyttes i skolevirksomhet i den grad Luftfartstilsynet tillater det.

### 3.3 Flyplasser – hoved- og sekundærbaser

[[DTO.GEN.250](#)]

Under undervisning ombord i luftfartøy skal flyskolen benytte flyplasser eller flysteder som har egnede fasiliteter og egnet karakteristikk for trening i de aktuelle manøvrene. Ved

valg av flyplass/flysteder skal flyskolen ta i betraktning undervisningen som tilbys og luftfartøykategori og -type i bruk.

Motor- og helikopterflyskoler som benytter sekundærbaser skal utpeke en assisterende skolesjef for oppgavene listet opp i DTO.GEN.210 (a) (2) (i) til (iii) ved den aktuelle basen. Flyskolen skal også sikre tilstrekkelige ressurser til å operere trygt på alle hoved- og sekundærbaser i tråd med kravene i Part-DTO, herunder tilstrekkelig antall luftfartøy og instruktører, jf. AMC1 DTO.GEN.250 (b).

Flyskoler som underviser i motor- og helikopterflyging skal sørge for at hovedbasen, sekundærbasen og alle andre flyplasser hvor skolen driver flygetrening minst skal ha følgende, jf. AMC1 DTO.GEN.250 (a):

- (1) minst én rullebane eller FATO (final approach and take-off area) som tillater at samtlige skoleluftfartøy i bruk kan foreta en normal avgang eller landing innenfor sine respektive ytelsesbegrensninger
- (2) en vindpølse eller annen vindretningsindikator som er synlig fra bakken fra endene av hver rullebane eller gjeldende holdingpunkt
- (3) hensiktsmessig elektrisk rullebanebelysning, dersom rullebanen benyttes for nattrening
- (4) lufttrafikkteneste, med unntak for ukontrollerte flyplasser eller flysteder hvor kravene til trening kan oppfylles på en sikker måte med andre kommunikasjonsmidler

Kravene i pkt. 1–4 ovenfor kan fravikes for skoleflyging som må skje i et spesielt miljø (skoleflyging for fjellflygingsrettighet, sjøflyundervisning). Landingsplassene skal ha nødvendige egenskaper og fasiliteter som sikrer at treningen skjer på en trygg måte.

Tilleggskrav gjelder flyskoler som utdanner helikopterflygere, se AMC1 DTO.GEN.250 (b).

Særlige krav gjelder flyskoler som utdanner ballongflygere, se AMC1 DTO.GEN.250 (c).

Det er ikke et krav at flyplass med hoved- eller sekundærbase for flyskole godkjent etter regelverket for ATO/DTO har teknisk-operativ godkjenning, men flyplassene må oppfylle krav i operativt regelverk, herunder NCO.OP.110– NCO.OP.116 og BSL D 1-2.

## 4.0 Arbeidsmetoder og rutiner

### 4.1 Skolens fortsatte drift

[[DTO.GEN.135](#)]

En flyskole kan til enhver tid utføre den undervisningen som den har informert luftfartsmyndigheten om gjennom egenerklæring i tråd med [DTO.GEN.115](#), med mindre:

- (a) flyskolen har informert luftfartsmyndigheten gjennom egenerklæring om at hele eller deler av skoleaktiviteten opphører; eller
- (b) skolen har vært inaktivt lenger enn 36 sammenhengende måneder

### 4.2 Tilrettelegging for tilsyn

[[DTO.GEN.140](#)]

Flyskolen skal til enhver tid gi enhver person autorisert av kompetent myndighet tilgang til ethvert lokale, luftfartøy, dokument, fortegnelse, data, prosedyrer eller ethvert annet materiale relevant for aktiviteten som dekkes av skolens egenerklæring.

### 4.3 Avvik og myndighetspålegg

[[DTO.GEN.150](#) og [DTO.GEN.155](#)]

Etter at kompetent myndighet har sendt varsel om avvik («finding») til en flyskole i tråd med [ARA.GEN.350](#) (da) (1), skal flyskolen treffe følgende tiltak innenfor den frist som myndigheten har satt:

- (a) identifisere avvikets opprinnelige årsak;
- (b) gjennomføre korrigerende tiltak for å stanse avvikene og – hvis relevant – reparere konsekvensene av avvikene;
- (c) informere luftfartsmyndigheten om de korrigerende tiltakene som er gjennomført

Flyskolen skal gjennomføre ethvert:

- (a) sikkerhetstiltak pålagt av luftfartsmyndigheten i tråd med [ARA.GEN.135](#) (c); og
- (b) påbud i relevant sikkerhetsinformasjon utstedt av EASA, inkludert luftdyktighetspåbud

## 4.4 Arkivering

[[DTO.GEN.220](#)]

Flyskolen skal ha et arkiv hvor dokumenter og annen informasjon enten lagres i papirform eller elektronisk versjon, eller i en kombinasjon, jf. AMC1 DTO.GEN.220. Elektronisk arkiv skal inkludere en reserveløsning, eksempelvis skylagring i tillegg til lokal lagring. Arkivet kan være en integrert del av et elektronisk skolestyringssystem (TMS – training management system).

Dersom skolen benytter papirbasert arkiv, helt eller delvis, skal dokumentene være oppbevart i brannsikkert skap.

Både skolesjef og DTO-representant skal ha tilgang til arkivet. Forøvrig skal det sikres mot uautorisert tilgang.

Flyskolen skal oppbevare følgende fortegnelser gjennom kurset og for en periode på minst tre (3) år etter at kursets siste leksjon er avsluttet, jf. DTO.GEN.220 (a):

- (1) detaljer om teoriinstruksjon samt flygetrening i luftfartøy og simulator som den enkelte student har gjennomført:
- (2) elevens progresjon; og
- (3) informasjon om elevens sertifikat og tilknyttede rettigheter som måtte være relevant for undervisningen som er gitt, herunder utløpsdato for rettighetene og legeattesten.

Overnevnte arkiv skal inkludere:

- kopi av relevant legeattest
- kopi av godkjent identitetsbevis som inneholder fullt navn, personnummer samt bekreftelse på statsborgerskap, for eksempel pass
- bekreftelse fra foresatte om at eleven har tillatelse til å skole samt at de påtar seg det økonomiske ansvaret for elever som er under 18 år (umyndige) resultat fra flygeleksjoner
- resultat fra teoriprøver
- resultat fra progresjonsturer i flyprogrammet
- resultat fra soloutsjekk
- bekreftelse for utført nød- og evakueringstrening
- resultat fra skolesjekk
- resultat av oppflyging(er)

Arkivet skal også omfatte lister over:

- (1) samtlige kurs og oppfriskningstrening som faktisk er utført
- (2) navnene til alle flyinstruktører og teoriinstruktører som er involvert i utdanningen som er gjennomført, inkludert informasjon om hvilke kurs de har undervist i
- (3) alle skolefly og simulatorer som er benyttet, inkludert registrering (halenummer) og FSTD-kvalifiseringskode (avhengig av hva som er benyttet)

I arkivet skal hver enkelt instruktør skal ha en personlig mappe som inneholder følgende elementer, jf. AMC1 DTO.GEN.210 (d); (e):

- navn, adresse, telefonnummer
- kopi av instruktørens
  - flysertifikat med rettighetsbevis
  - legeattest
- oversikt over den undervisningen instruktøren kan utføre
- dokumentasjon for gjennomført:
  - instruktørstandardisering i den aktuelle flyskolen

Arkivering av informasjon som nevnt ovenfor skal skje ved bruk av egnede verktøy som gir den datasikkerhet og beskyttelse av personlig informasjon som kreves etter loven.

Flyskolen skal iverksette nødvendige tiltak for å sikre at tilgang til slik informasjon er begrenset til de som er autorisert til å ha tilgang, jf. DTO.GEN.220 (d).

Flyskolen skal oppbevare den årlige aktivitetsrapporten og rapporten fra den årlige internkontrollen – jf. denne manualens kapittel 7 – inkludert relevante dokumenter og fortegnelser, i minst tre (3) år fra den datoen da rapportene ble laget, jf. DTO.GEN.220 (b).

Flyskolen skal oppbevare treningsprogrammet i minst tre (3) år etter at det siste kurset som ble gjennomført i tråd med det er slutført, jf. DTO.GEN.220 (c).

## 4.5 Miljørutiner

Flyskolen skal være miljøbevisst ved at det opereres slik at utslipp, støy og andre negative miljøpåvirkninger reduseres i den grad det er mulig.



Ved bruk av etablerte treningsområder skal flyskolen i størst mulig grad spre aktiviteten på de ulike områdene – samt koordinere med andre skoler og brukere, hvis mulig og ved behov – slik at lydbelastningen blir minst mulig konsentrert.

For å redusere lydsignatur på bakken og for å bidra til høyest mulig flysikkerhet, bør flyskolen velge så store flygehøyder som mulig under trening.

Flyskolen skal følge NLFs miljøstrategi.

## 4.6 Generelle rutiner for alle flygeleksjoner

Følgende generelle rutiner skal gjelde for samtlige flygeleksjoner som skolen gjennomfører:

Før flyging skal *eleven* utføre følgende:

- innhente vær, NOTAM og andre opplysninger som er relevante for flygingen
- beregne behovet for drivstoffbeholdning for den planlagte flyging og sjekke at det er tilstrekkelig drivstoff ombord før avgang
- utarbeide vekt- og balanseberegning for den planlagte flyging
- gjennomgå reisedagbok og øvrige fartøysdokumenter, samt pre-flight-inspeksjon for å kontrollere at flyet er luftdyktig
- vurdere behov for navigasjonsplan (operativ flygeplan) og ATC-reiseplan

## 4.7 Kommando over flyet og flygingen

Begrepet «DINE KONTROLLER», (evt «your controls»), skal brukes dersom kontrollene skal overføres fra eleven til instruktøren, eller motsatt. Likeledes skal begrepet «MINE KONTROLLER», (evt «my controls») benyttes for kvittering av den annen part.

Begrepene gjelder begge veier og anses å være svært viktig for å bygge opp riktig vanemønster, og hindre at misforståelse av alvorlig karakter skal oppstå.

## 4.8 Rutiner for den enkelte flyskole

I tillegg til rutinene som er fastsatt i denne operasjonsmanualen, kan flyskolen innføre individuelle rutiner så fremt disse er omfattet av vedlegg V til skolehåndboken eller inntatt i det enkelte treningsprogram (kurs).

Slike lokale rutiner og prosedyrer kan omfatte:

- generelle værbegresninger for instruksjon

- værbegrensninger for soloflyging
- værbegrensninger for spesielle øvelser (f. eks. airwork, solonavigasjon mv)
- høydebegrensninger for steiling og sakteflyging
- høydebegrensninger for nødtrening

Listen er ikke uttømmende.

## 4.9 Instruktørstandardisering

Standardisering sikres ved at skolesjefen gjennomfører periodisk standardisering og kontroll med hver flyinstruktør. Flyinstruktørene skal gjennomføre standardisering før de begynner sin instruksjon ved flyskolen. Teoriinstruktører er ikke gjenstand for obligatorisk standardisering.

Skolesjefen er ansvarlig for at det blir gjennomført et standardiseringsseminar/-møte med samtlige instruktører minst én gang i året, gjerne oftere. Formålet er å sikre standardisering, videreutvikling, erfaringsutveksling og trygge instruktører for å bidra til et godt undervisningstilbud.

Alle øvelser skal vurderes opp mot standarden som er beskrevet i det aktuelle treningsprogrammet for å hjelpe eleven til å oppnå god utvikling og nødvendig standard for tilstrekkelig sikker flyging.

Eventuell individuell standardiseringsmanual beskrives i vedlegg V.

# 5.0 Rapporteringssystem – varslingsrutiner

## 5.1 Generelle krav til rapporteringssystem

[forordning (EU) nr.376/2014 og GM1 DTO.GEN.210 (a) (1) (i)]

Flyskolen skal implementere et hendelsesrapporteringssystem som oppfyller kravene i forordning (EU) nr. 376/2014.

*Rapporteringssystemet skal ha samtlige innfyllingsfelt som spesifisert i anneks I til forordning (EU) nr. 376/2014, så vel som ethvert ytterligere felt som NF-2007 måtte omfatte.*

Hendelsesrapporteringssystemet skal benyttes for alle typer hendelser som framkommer av kapittel 5.2, jf. forordning (EU) nr. 2015/1018 anneks V. Slike hendelser skal også rapporteres til Luftfartstilsynet gjennom skjemaet NF-2007 (tilgjengelig elektronisk via Altinn). Hvis flyskolen benytter et rapporteringssystem som har integrert innsending for NF-2007, er det tilstrekkelig å levere rapporten i skolens hendelsesrapporteringssystem.

Systemet skal også benyttes for *frivillig rapportering* i tråd med forordning (EU) nr. 376/2014 artikkel 5, se kapittel 5.3. NLF anbefaler at flyskolene benytter et observasjonsregistreringssystem (ORS), der observasjoner som ikke representerer avvik, men som likevel kan gi tips til andre om god praksis, også kan registreres.

Flyskolen skal utpeke én eller flere personer til uavhengig å forestå innsamling, vurdering, behandling, analyse og oppbevaring av opplysninger om hendelser som rapporteres i tråd med kapittel 5.2 og 5.3, jf. forordning (EU) nr. 376/2014 artikkel 6 (1).

Behandlingen av hendelsesrapportene skal skje på en slik måte at opplysningene ikke kan anvendes til andre formål enn ivaretagelse av sikkerheten. Skolen skal sørge for at den som rapporterer – så vel som de personer som er nevnt i hendelsesrapportene – på en betryggende måte sikres konfidensialitet, med henblikk på å fremme en åpen rapporteringskultur.

Små organisasjoner kan gjennom avtale med Luftfartstilsynet innføre et forenklet system for innsamling, vurdering, behandling, analyse og oppbevaring av nærmere opplysninger om hendelser. De kan dele disse oppgavene med organisasjoner av samme art, så lenge de oppfyller bestemmelsene om konfidensialitet og beskyttelse, jf. forordning (EU) nr. 376/2014 artikkel 6 (2).

Kravene til hendelsesrapporteringssystemet skal stå i et rimelig forhold til den aktuelle flyskolens størrelse og aktivtetsområde. Det er derfor mulig – særlig for mindre organisasjoner – å slutte seg til eller slå sammen arbeidsoppgaver knyttet til håndtering av hendelser innenfor organisasjonen, dele oppgavene med rapportering av hendelser med andre organisasjoner av samme slag eller å benytte underleverandør til innsamling, vurdering, behandling, analyse og oppbevaring av opplysninger om hendelser til

underleverandører som er godkjent av Luftfartstilsynet. Slike enheter skal overholde prinsippene om beskyttelse og konfidensialitet som regelverket forutsetter. Flyskolen som benytter underleverandør skal føre hensiktsmessig tilsyn med de oppgavene underleverandøren utfører og vil i siste instans være ansvarlig for at kravene i regelverket er oppfylt, jf. forordning (EU) nr. 376/2014 fortale premiss 7.

Norges Luftsportforbund har inngått avtale med Luftfartstilsynet om at forbundets sentrale rapporteringssystem kan stilles til flyskolenes disposisjon i tråd med overnevnte prinsipper om bruk av underleverandører for mindre organisasjoner.

## 5.2 Obligatorisk rapportering av hendelser

[forordning nr. (EU) 376/2014 og (EU) nr. 2015/1018 annekse V]

Følgende hendelser som skjer under gjennomføringen av flyskolens aktivitet skal rapporteres i tråd med forordning (EU) nr. 376/2014, gitt at luftfartøyet omfattes av betegnelsen «other than complex motor-powered aircraft»<sup>1</sup>, jf. forordning (EU) nr. 2015/1008 annekse V:

### 1. Flyoperasjoner

- (1) Utilsiktet tap av kontroll
- (2) Landing utenfor tiltenkt landingsområde
- (3) Manglende evne til – eller mislykket forsøk på – å oppnå den påkrevde ytelsen fra luftfartøyet som forventes under normale forhold i forbindelse med start, klatring eller landing
- (4) Inntrenging på rullebaner
- (5) Utforkjøring fra rullebaner
- (6) Enhver flyvning foretatt med et luftfartøy som ikke var luftdyktig, eller hvor flygeplanleggingen ikke ble fullført og dette har – eller kunne ha – bragt luftfartøyet, de ombordværende eller enhver annen person i fare
- (7) Utilsiktet flyging i et område med instrumentværforhold (IMC – Instrument Meteorological Conditions) med et luftfartøy som ikke er sertifisert til instrumentflyging (IFR – Instrument Flight Rules), eller en flyger som ikke er kvalifisert til IFR-flyging, og det har – eller kunne ha – bragt luftfartøyet, de ombordværende eller enhver annen person i fare.

---

<sup>1</sup> Slike hendelser vil også være rapporteringspliktige på individnivå i flyklubbens øvrige aktivitet.

## 2. Tekniske hendelser

- (1) Unormalt kraftige vibrasjoner (f. eks. vibrasjoner i balanse- eller høyderor [«flutter»] eller i propellvibrasjoner)
- (2) Enhver flygekontroll som ikke fungerer korrekt eller er koblet fra
- (3) Svikt i – eller betydelig forringelse av – selve luftfartøyets konstruksjon
- (4) Tap av enhver del av luftfartøyets struktur eller innretninger under flyvningen
- (5) Svikt i motor, rotor, propell, drivstoffsystem eller andre vesentlige systemer
- (6) Lekkasje av enhver væske, som resulterte i brannfare eller mulig farlig forurensning av selve luftfartøyet og dets systemer eller utstyr, eller som er til fare for de ombordværende.

## 3. Samhandling med lufttrafikkjenesten

- (1) Samhandling med lufttrafikkjenesten (f. eks. ytelse av ukorrekte tjenester, motstridende kommunikasjon eller avvik fra klarering) som har eller kunne ha bragt luftfartøyet, de ombordværende eller enhver annen person i fare
- (2) Luftromsinntrengning

## 4. Nødsituasjoner og andre kritiske situasjoner

- (1) Enhver hendelse som medfører et nødoppkall
- (2) Brann, eksplosjon, røk, giftige gasser eller damper i luftfartøyet
- (3) Illebefinnende hos flygeren som leder til at vedkommende ikke er i stand til å utføre sine oppgaver helt eller delvis

## 5. Det ytre miljø og meteorologi

- (1) En kollisjon på bakken eller i luften med et annet luftfartøy, terreng eller en hindring (herunder et kjøretøy)
- (2) En nærpassering på bakken eller i luften med et annet luftfartøy, terreng eller en hindring (herunder et kjøretøy) som nødvendiggjør en unnamanøver for å unngå sammenstøt
- (3) Kollisjoner med dyr, herunder fuglekollisjoner, som har skadet luftfartøyet eller forårsaket tap av eller svikt i viktige funksjoner
- (4) Anslag mot luftfartøyet med skytevåpen, fyrverkeri, drager, laserlys, kraftige lasere, fjernstyrte luftfartøysystemer (RPAS), modellfly eller liknende

- (5) Lynnedslag som forårsaker skader på luftfartøyet eller forårsaker svikt i luftfartøyets funksjoner
- (6) Kraftig turbulens som skader de ombordværendes eller nødvendiggjør etterfølgende kontroll av skade på luftfartøyet som følge av turbulens
- (7) Ising, herunder forgasserising, som har eller kunne ha bragt luftfartøyet, de ombordværende eller enhver annen person i fare

Se forordning (EU) nr. 2015/1008 annekks V og forskrift om rapporterings- og varslingsplikt ved luftfartsulykker og luftfartshendelser mv (BSLA 1-3) for det til enhver tid oppdaterte regelverket på området.

### 5.3 Frivillig rapportering av hendelser

[forordning nr. (EU) 376/2014 artikkel 5]

I tillegg til at flyskolen gjennom etablering av et rapporteringssystem skal legge til rette for *obligatorisk* rapportering, skal flyskolen sørge for at systemet gir mulighet for *frivillig* rapportering av:

- (a) opplysninger om hendelser som ikke oppfanges av rapporteringsplikten
- (b) andre sikkerhetsrelaterte opplysninger som den som rapporterer betrakter som en faktisk eller potensiell risiko for sikkerheten i luftfarten.

### 5.4 Rapporteringsansvar og tidsfrister

[forordning nr. (EU) 376/2014 artikkel 4]

Rapporteringsansvar påhviler blant annet følgende *fysiske personer* i tilknytning til en flyskole, jf. forordning (EU) nr. 376/2014 artikkel 4 nr. 6:

- a) fartøysjefen eller – hvis fartøysjefen ikke er i stand til å rapportere hendelsen – et hvilket som helst annet besetningsmedlem som er den neste i kommandorekken for et luftfartøy som er registrert i EU/EØS. Det samme gjelder luftfartøy som er registrert utenfor EU/EØS, men som brukes av en flyskole som Luftfartstilsynet eller annen kompetent myndighet innenfor EU/EØS-området fører tilsyn med, eller med en operatør etablert i EU/EØS.
- b) (...)
- c) en person i flyklubben/flyskolen som selv utsignerer et luftfartøy til bruk etter utført vedlikehold på luftfartøyet («release to service»), eksempelvis i forbindelse med selvutført vedlikehold («pilot-owner maintenance»)

De rapporteringspliktige personene skal benytte det rapporteringssystemet som flyskolen har fastsatt. Dersom flyskolens rapporteringssystem *ikke* inkluderer videresendelse via skjema NF-2007, skal personene *i tillegg* benytte NF-2007 for å sikre at rapporteringsplikten til luftfartsmyndigheten er oppfylt.

For flygere som har flygebesetningssertifikat utstedt av annen stat enn Norge, skal rapporteringsplikten til luftfartsmyndigheten oppfylles i tråd med de krav som er fastsatt av den staten som har utstedt sertifikatet. Rapporteringsplikten til flyskolens system gjelder uten hensyn til hvilken stat som har utstedt flygebestningssertifikatet.

Personene som har rapporteringsplikt som angitt over skal rapportere hendelsen *innen 72 timer* etter at de ble kjent med hendelsen, med mindre særlige omstendigheter forhindrer det, jf. forordning (EU) nr. 376/2014 artikkel 4 nr. 7.

Etter å ha blitt underrettet om en hendelse, skal *flyskolen* rapportere de opplysninger om hendelsen som er kommet inn gjennom rapporteringssystemet til Luftfartstilsynet. Rapporteringen skal skje snarest mulig og senest *innen 72 timer* etter at flyskolen ble gjort kjent med hendelsen, jf. forordning (EU) nr. 376/2014 artikkel 4 nr. 8.

## 5.5 Varsling ved alvorlige hendelser, ulykker og ved alvorlige tekniske feil

[forordning (EU) 996/2010 ]

Ved enhver ulykke eller alvorlig hendelse som definert i forordning (EU) nr. 996/2010, skal *flyskolen* varsle Luftfartstilsynet samt de enheter/etater som forskrift om rapporterings- og varslingsplikt ved luftfartsulykker og luftfartshendelser mv (BSL A 1-3) forutsetter.

Ved ulykker og alvorlige hendelser skal varslingen skje «straks», jf. BSL A 1-3 § 6.

Skjer ulykken eller den alvorlige hendelsen utenfor Norge, skal varsling foregå på den måten staten hvor ulykken eller hendelsen fant sted fastsetter.

Skolens varslingsplikt fritar ikke andre involverte fra varslingsplikt, jf. bestemmelsene om hvem som skal varsle i BSL A 1-3 § 6 første ledd og § 7 første ledd.

**Med «ulykke» forstås** en hendelse i forbindelse med drift av et luftfartøy som for et bemannet luftfartøys vedkommende inntreffer fra det tidspunktet hvor en person går om bord i luftfartøyet i den hensikt å fly og inntil alle har steget av (...) og hvor:

- a) en person skades dødelig eller alvorlig som følge av
  - å være i luftfartøyet
  - direkte berøring med en hvilken som helst del av luftfartøyet, herunder deler, som er løsnet fra luftfartøyet, eller
  - direkte eksponering for lufttrykket fra en jetmotor, unntatt hvis skadene har naturlige årsaker, er påført av personen selv eller av andre personer, eller hvis

skadene rammer blindpassasjerer som har skjult seg utenfor de områder som passasjerer og besetning normalt har adgang til

- b) luftfartøyet utsettes for skade eller strukturelle feil som nedsetter strukturens styrke eller luftfartøyets ytelse eller flyegegenskaper, og som normalt vil nødvendiggjøre en større reparasjon eller utskiftning av de angjeldende delene, bortsett fra motorfeil eller motorskade, når skaden er begrenset til en enkelt motor (herunder dennes motorcowling eller tilbehør), til propeller, vingespisser, antenner, følere, ventiler, dekk, bremses, hjul, skjermer, paneler, hjuldeksler, frontruter, luftfartøyets bekledning (såsom mindre buer eller huller) eller til mindre skader på hovedrotorblader, halerotorblader, understell samt mindre skader etter hagl eller sammenstøt med fugler (herunder huller i radomen), eller
- c) luftfartøyet savnes eller er fullstendig utilgjengelig

**Med «alvorlig hendelse» forstås** en hendelse som omfatter omstendigheter som viser tegn på at det var stor sannsynlighet for en ulykke, og som hadde tilknytning til drift av et luftfartøy, som for et bemannet luftfartøys vedkommende inntreffer fra det tidspunktet hvor en person går om bord i luftfartøyet i den hensikt å fly og inntil alle har steget av (...). Som eksempel på alvorlige hendelser nevner bilaget til forordning (EU) nr. 996/2010 følgende, jf. artikkel 2 nr. 16:

- En aktuell kollisjonsrisiko som krever en avvergingsmanøver for å unngå et sammenstøt eller en farlig situasjon, eller hvor en avvergingsmanøver ville have vært på sin plass
- Kontrollert flyvning mot terreng hvor kollisjon kun med nød og neppe unngås
- Avbrutt start på en stengt eller opptatt bane, på en rullebane, bortsett fra tillatte helikopteroperasjoner, eller fra en bane som flygeren ikke har klarering for
- Start på en stengt eller opptatt bane, på en rullebane, bortsett fra tillatte helikopteroperasjoner, eller fra en bane som flygeren ikke har klarering for
- Landinger eller landingsforsøk på stengt eller opptatt bane, på en rullebane, bortsett fra tillatte helikopteroperasjoner, eller på en bane som flygeren ikke har klarering for
- Alvorlig svikt med hensyn til å oppnå den forventede ytelsen under start eller initiell klatring
- Brann eller røykutvikling i kabin, lasterom eller motorer, også selv om brannen slukkes med brannsløkningsapparatene
- Hendelser hvor flygebesetningen har akutt behov for å bruke oksygenmaske
- Strukturell skade på luftfartøyet eller motorskade, herunder motorhavarier i turbinmotorer, som ikke er klassifisert som en ulykke



- Flere forskjellige funksjonsfeil i ett eller flere av luftfartøyets systemer som har alvorlig innvirkning på driften av luftfartøyet
- Flygebesetningsmedlemmers illebefinnende under flygingen
- En drivstoffbeholdning som gjør det påkrevd for flygeren å melde at det foreligger en nødsituasjon
- Rullebaneinntrengning med alvorlighetsklassifisering A i henhold til *Manual on the Prevention of Runway Incursions* (ICAO Doc 9870) som inneholder opplysninger om alvorlighetsklassifiseringene
- Hendelser i forbindelse med start og landing, som for lav innflyging og utforkjøring fra rullebanens ender eller sider
- Systemsvikt, værfenomener, flyging utenfor luftfartøyets begrensninger eller andre hendelser som kunne ha gjort det vanskelig å bevare kontrollen over luftfartøyet
- Svikt i mer enn ett system i et redundant system som er obligatorisk for styring og navigering av luftfartøyer

Flyskolen skal i tillegg varsle Luftfartstilsynet og den organisasjonen som er ansvarlig for et luftfartøys design (f. eks. typesertifikatholder) om enhver hendelse, feilfunksjon, teknisk defekt, overskridelse av teknisk begrensning, hendelser som kan belyse upresis, ukomplett og tvetydig informasjon i data som er framlagt i tråd med forordning (EU) nr. 748/2012 (f. eks. flygehåndbok), eller andre irregulære forhold som har eller kunne ha vært en fare for luftfartøyets sikre drift, men som ikke har ledet til en ulykke eller alvorlig hendelse. Se nærmere om varslingsplikt ved tekniske feil mv i BSL A 1-3 § 8.

Særskilt varslingsplikt ved hendelser med farlig gods og kollisjon med fugl følger av BSL A 1-3 §§ 9 og 10.

# 6.0 Flytryggingsplan

## 6.1 Flytryggingsplanens formål

[[DTO.GEN.210](#) og [AMC1 DTO.GEN.210](#)]

Flyskolen skal utvikle en flytryggingsplan som skal ha som mål at all aktivitet foregår på en sikker måte, jf. [DTO.GEN.210](#) (a) (1) (ii).

Som et minimum skal flytryggingsplanen – sett i relasjon til treningsprogrammene – definere verktøy og metoder i bruk for:

- (a) identifisering av risiko;
- (b) risikoanalyse; og
- (c) egnetheten til kompenserende tiltak (implementering og oppfølging)

Flytryggingsplanen skal utvikles på basis av lokale forhold, aktuelle treningsprogrammer, klubbens innretning med videre. Flytryggingsplanens egnethet og oppfølging vil være sentrale momenter i luftfartsmyndighetenes tilsyn med flyskolene, jf. [AMC2 ARA.GEN.305\(f\)](#) bokstav (a) og (b).

Eksempel på flytryggingsplan finnes i vedlegg III til organisasjonshåndboken.

## 6.2 Oppfølging av flytryggingsplanen

[[DTO.GEN.210](#) og [AMC1 DTO.GEN.210](#)]

Det påhviler DTO-representanten å sørge for at skolens flytryggingsplan blir etterlevd gjennom å iverksette passende tiltak for å oppnå flytryggingsplanens mål, jf. [DTO.GEN.210](#) (a) (1) (ii). I dette arbeidet, skal analyser av eventuelle hendelsesrapporter tas i behørig betraktning, jf. kapittel 6.3.

Både skolens elever, instruktører og øvrige ledelse har et ansvar for å sette seg inn i flytryggingsplanen og de verktøy og metoder som planen angir.

## 6.3 Analyser og tiltak

[[forordning \(EU\) nr. 376/2014 artikkel 13](#)]

Flyskolene er pålagt å ha en prosedyre for analyse av hendelser samlet inn med skolens rapporteringssystem, jf. [forordning \(EU\) nr. 376/2014 artikkel 13 nr. 1](#). Formålet med analysene er å identifisere sikkerhetsrisiki som er forbundet med påviste enkelthendelser eller grupper av hendelser.

På grunnlag av denne analysen fastsetter skolen passende korrigerende eller forebyggende tiltak for å forbedre flysikkerheten. Tiltakene skal gjennomføres innen rimelig tid, og flyskolen skal ha en prosedyre for overvåkning av selve gjennomføringen og effekten av tiltakene.

Flyskolene skal regelmessig informere sine instruktører om analyse og oppfølging av hendelser som det er innført forebyggende eller korrigerende tiltak mot, jf. forordning (EU) nr. 376/2014 artikkel 13 nr. 3.

Dersom flyskolen identifiserer en faktisk eller potensiell flysikkerhetsrisiko på bakgrunn av sin analyse av hendelser – eller grupper av hendelser – skal skolen formidle følgende til Luftfartstilsynet *senest 30 dager* etter datoen for varselet om hendelsen, jf. (EU) nr. 376/2014 artikkel 13 nr. 4:

- (a) eventuelle foreløpige resultater av den gjennomførte analysen
- (b) eventuelle tiltak som treffes

Flyskolen rapporterer om nødvendig de endelige resultatene av analysen så snart de foreligger, og senest tre måneder etter datoen for varselet om hendelsen.

Luftfartstilsynet kan anmode flyskolen om å oversende foreløpige eller endelige resultater av en analyse av enhver hendelse som er blitt rapportert, men som de ikke har mottatt oppfølging vedrørende, eller kun har mottatt foreløpige resultater av.

# 7.0 Internkontroll og aktivitetsrapport

## 7.1 Årlig internkontroll

[[DTO.GEN.270](#)]

DTO-representanten har ansvaret for å gjennomføre årlig internkontroll, herunder en grundig vurdering av om flyskolens oppgaver og ansvarsområder i henhold til DTO.GEN.210 er gjennomført på en effektiv måte. Det skal særlig legges vekt på følgende, jf. AMC1 DTO.GEN.210 (a):

- (a) om tilgjengelige ressurser er tilstrekkelige
- (b) at gjennomføring av trening er i henhold til kravene i Part-FCL og Part-DTO, og i samsvar med treningsprogrammene og flyskolens flytryggingsplan
- (c) stikkprøver av treningsdokumentasjon og kursbevis utstedt av flyskolen
- (d) gjennomgang av treningsprogrammene med tanke på om de er oppdatert og fungerer etter hensikten
- (e) treningsluftfartøy, inkludert fartøysdokumenter og vedlikeholdsdokumentasjon
- (f) flyplasser og treningssteder, herunder tilhørende fasiliteter
- (g) evaluering av oppfølging og gjennomføring av korrigerende eller kompenserende tiltak etter avvik som er oppdaget internt eller fastslått av myndigheten etter DTO.GEN.150
- (h) vurdering av om flytryggingsplanen – inkludert verktøy og metoder som definert i AMC1 DTO.GEN.210 – er oppdatert og fungerer etter hensikten
- (i) vurdering av om kompenserende tiltak fastsatt i flyskolens flytryggingsplan har fungert etter hensikten

## 7.2 Årlig aktivitetsrapport

[[DTO.GEN.270](#)]

DTO-representanten har ansvaret for avgi en aktivitetsrapport for foregående kalenderår, jf. DTO.GEN.270 (b).

Kopi av aktivitetsrapporten skal oversendes til luftfartsmyndigheten og Norges Luftsportforbund sammen med kopi av internkontrollrapporten, jf. DTO.GEN.270 (c). Fristen for oversendelse til luftfartsmyndigheten kunngjøres av Luftfartstilsynet, jf. AMC1 DTO.GEN.270 (c). Frist for oversendelse til Norges Luftsportforbund er 1. mars hvert år.

Som et minimum skal aktivitetsrapporten inneholde lister som omfatter følgende, jf. AMC1 DTO.GEN.270 (b):

- (1) samtlige kurs og oppfriskningstrening som faktisk er utført
- (2) navnene til alle flyinstruktører og teoriinstruktører som har vært involvert i gjennomført utdanning, samt informasjon om de flyplassene og treningsstedene som hovedsakelig har blitt brukt i gjennomføringen av kursene
- (3) antall elever pr. kurs
- (4) alle skolefly/luftfartøy og simulatorer som er benyttet, inkludert registrering (halenummer) og FSTD-kvalifiseringskode (avhengig av hva som er benyttet), herunder opplysninger om:
  - (i) hvilke kurs hvert enkelt luftfartøy har blitt brukt til
  - (ii) hvilke hoved- og sekundærbaser hvert enkelt luftfartøy har blitt brukt ved
- (5) alle hendelser, ulykker og alvorlige hendelser som oppsto under kursene
- (6) enhver annen informasjon som flyskolen anser relevant

## Vedlegg – oversikt

**I. Egenerklæring**

**II. Bekreftelse på mottatt egenerklæring**

**III. Mal for flytryggingsplan**

**IV. Flyskolens flytryggingsplan**

**V. Lokale prosedyrer og tillegg**

**VI. Øvrige skjemaer**

# Mal for flytryggingsplan

## 1.0 NLFs sikkerhetsmålsetning

NLFs sikkerhetsmålsetning er fastsatt av Luftsportstinget og lyder som følger:

**Ingen alvorlige skadde eller omkomne som følge av utøvelse av våre luftsportsaktiviteter.**

## 2.0 Flyskolens sikkerhetsmålsetning

Flyskolens mål er ingen ulykker eller skader.

Vi skal

- sikre at alle gjør sitt ytterste for å forhindre ulykker og hendelser
- opprettholde sikkerhet som vår førsteprioritet
- oppmuntre til en åpen sikkerhetskultur

Siden sikkerhet er prioritet nummer én, gjelder følgende ved flyskolen:

1. Alle skal søke å oppnå høy sikkerhet ved å følge nedfelte prosedyrer og regler innen forberedelser til flyging og under flyging
2. Vår organisasjon skal ledes slik at de nedfelte prosedyrene følges og at rapportering av sikkerhetsmessige forhold foretas
3. Vi vil kontinuerlig følge opp egne sikkerhetsstandarder og risikovurderinger for å unngå ulykker og hendelser
4. Vi vil støtte en positiv sikkerhetskultur gjennom kunnskap samt læring av egne feil
5. Vi vil oppfordre vårt personell til å rapportere hendelser, farer og feil uten frykt for straff

## 3.0 Gjennomføringsplan

[AMC1 DTO.GEN.210 (a) (1) (ii)]

Gjennomføringsplanen er et praktisk verktøy for å redusere risiko for ulykker og uønskede hendelser og skal oppfylle kravene til en «safety policy» i AMC1 DTO.GEN.210(a) (1) (ii).

Planen består av en risikoanalyse som kan tilpasses flyskolen og aktuelle forhold lokalt, opplisting av rutiner/operative prosedyrer og en rapporterings- og varslingsplan.

Risiko og rutiner skal være kjent og forstått av alle i organisasjonen, herunder elever, instruktører og skolesjef, slik at skolen skaper en kultur med fokus på sikkerhet.

## 1. Identifisering av risiko

Flyskolen skal definere risiko knyttet til gjennomføring av trening, jf. AMC1 DTO.GEN.210(a) (1) (ii) – (a) (1), det vil si vurdere hva som kan inntreffe av uønskede hendelser.

Identifisering av risiko tar utgangspunkt i operasjonene og de ulike fasene av flyvningen, basert på de lokale forholdene. Eksempel på inndeling i faser:

- ▶ Preflight-inspeksjon
- ▶ I hangar
  - Plassering
  - Sikring
  - Brannrisiko
  - Rangering av luftfartøy i hangaren
- ▶ På oppstillingsplass
  - Parkering
  - Oppstart
  - Taksing
  - Bensinfylling
- ▶ Planlegging
- ▶ Vurdering av vær
- ▶ Flyging
- ▶ Landingsforhold

## 2. Risikoanalyse

Når risiko er identifisert, skal den analyseres, jf. AMC1 DTO.GEN.210(a) (1) (ii) – (a) (2). Følgende vurderingstemaer tas i betraktning:

1. Hva kan være årsak til hendelsen?



2. Hvor sannsynlig er det at denne uønskede hendelsen skjer? På en skala fra 1 til 5:
  1. Svært lite sannsynlig
  2. Lite sannsynlig
  3. Sannsynlig
  4. Ganske sannsynlig
  5. Svært sannsynlig
4. Hva er konsekvensen av at den uønskede hendelsen inntreffer. Gi en kort beskrivelse.
5. Hva kan vi gjøre for å forhindre dette? (Hvilke forebyggende tiltak må settes inn? Hvilke skadereduserende tiltak må settes inn?) Hvis det skjer, hvordan kan vi løse det?
6. Hvem er ansvarlig for å gjennomføre tiltakene?
7. Tidsfrist for gjennomføring av tiltak
8. Risiko etter tiltak

Matrise for å vurdere risiko og oppstille av tiltak finnes som vedlegg til denne manualen.

### 3. Vurdering av om de kompenserende tiltakene fungerer etter hensikten

DTO-representanten skal i samband med årlig internkontroll gjennomgå matrisen for risikoanalyse og vurdere om tiltakene har vært effektive, AMC1 DTO.GEN.210(a) (1) (ii) – (a) (3). I denne vurderingen skal DTO-representanten gjennomgå siste års hendelsesrapporter.

DTO-representanten skal i samarbeid med skolesjefen revidere matrisen dersom den ikke har vist seg å fungere tilfredsstillende.

### 4. Rapportering

Uønskede hendelser, bekymringsmeldinger og forslag til forbedringer meldes inn gjennom skolens rapporteringssystem etter kravene i organisasjonshåndbokens kapittel 5, AMC1 DTO.GEN.210(a) (1) (ii) – (b).

Innrapporterte tilfeller analyseres og relevante tiltak gjennomføres.

Dersom intet annet er angitt, ligger ansvaret for oppfølging av rapportering hos DTO-representanten.

## 4.0 Varslingsplan ved ulykker og hendelser

Følgende interne varslingsrekkefølge gjelder ved ulykker og hendelser:

1. Funksjon, navn, mobil
2. Funksjon, navn, mobil
3. Funksjon, navn, mobil

I tillegg til intern varsling i flyskolen, skal regelverkets bestemmelser om varsling og rapportering være oppfylt, se organisasjonshåndbokens kapittel 5.

# Vedlegg VI – Øvrige skjemaer

## Matrise for å vurdere risiko og gjøre tiltak for å redusere risiko

1 MULIG HENDELSE	2 ÅRSAK	3 SANN- SYNLIGHET	4 KONSE- KVENS	5 TILTAK	6 ANSVAR	7 FRIST FOR TILTAK	8 SANN- SYNLIGHET ETTER TILTAK