

Info til skolesjefer og operative ledere i sportsflyseksjonen

Nr. 1 – 2024

Vi ønsker dere alle et godt nytt år, og kommer her med generell informasjon, pluss som gjelder det som er nytt i det forskutterte sikkerhetssystemet (DES23) og den nye forskriften BSL D 4-8 i år.

1. Oppdateringsseminarer i 2024. Det blir avholdt oppdateringsseminar for instruktører både i april og i november. Dato for november er ikke fastsatt.

2. Instruktørkurs 2024. Det blir avholdt instruktør kurs for sportsfly instruktører mellom 11. og 14. april, på Starmoen. Vi ber skolesjefene i de klubber som har kandidater til dette om å melde disse inn til seksjonen slik at vi kan forberede kandidatene på det som skal foretas på forhånd. Vi sender denne uken ut forhåndsinformasjonen og lenke selvstudium til de som allerede har meldt seg på.

3. Flytelefoni. Den nyeste versjonen av sikkerhetssystemet 8.0.6 åpner for at teorieksamen i fag 4 COM, som består på TMS, er gyldig dokumentasjon på teorien til flytelefonistcertifikatet. Det neste som kandidatene skal gjøre er å trene på både prosedyrer og fraser til dette fungerer bra. Deretter kontakter dere kontrollanter, som dere finner på Luftfartstilsynets nettsider under fanen Utdanning. Bestått praktisk prøve og språkprøve meldes inn til NLF, som vil utstede flytelefonistcertifikat med den riktige formateringen (med romertall) for at dette også kan brukes internasjonalt.

4. Høyere MTOM. Når den nye forskriften blir gyldig, vil også sikkerhetssystemet oppdateres til utgave 9. De eksisterende sportsfly skal etter de nye bestemmelsene få nye vektgrenser basert på fabrikantens design, og ikke lenger begrenses til 450/475kg. I eldre flygehåndbøker til de flyene vi har i vårt register, er også konstruksjonsvekten MTOM ofte oppgitt, og den er langt høyere enn dagens grense. I nyere flygehåndbøker er ikke alltid denne verdien å finne, da den er «kamouflert» av 450/475 kg bestemmelsen, og eieren må selv finne ut av dette for å komme videre.

Det som er nytt i forskriften, og som innføres i sikkerhetssystemet er et krav til nyttelast på 35,8% av flygehåndbokens MTOM. Et skilt skal vise denne vekten, og det skal være synlig for flyger og passasjer.

Seksjonens tekniske utvalg vil om kort tid komme med en prosedyre som vil veilede flyeiere om hva som skal til for å skaffe en ny gjeldende versjon av flygehåndboken der den korrekte konstruksjonsvekten er innført.

Proessen med å finne fram til fabrikanter som kan fortelle hvor mange kilo MTOM de har konstruert flyene til har ikke vært enkel. Seksjonens tekniske utvalg har publisert lister over de aller fleste fabrikanter til vårt flymateriell, og har de siste årene bedt våre medlemmer om hjelp til å kontakte «sine» fabrikanter, og melde responsen til teknisk utvalg.

Det er noen fabrikanter som tviholder på 450/475 kg grensen selv om flyet er konstruert for to voksne personer og fulle tanker slik de er montert i flyet. For å komme videre med disse flyene krever mange fabrikantene en forsterkning eller utskifting av visse bærende komponenter for at flyet skal kunne godkjennes for det de egentlig var konstruert for.

De som eier nye og moderne konstruksjoner, og ikke får ordnet dette på annen måte, blir i praksis en-setere, eller to-setere med svært kort rekkevidde. Teknisk utvalg hevder likevel at det finnes løsninger for å komme videre, og vil i tiden fremover kunne gi mer veiledning.

5. VFR natt. Sportsflygere kan sjekke seg ut på dette i et utsjekksprogram med teorikurs og praktisk flyging. Innlandet flyklubb har forberedt det obligatoriske teorikurset for interesserte flygere, og detaljer om treningsprogrammet kommer i februar måned. Treningen kan foretas av instruktører som selv har nattutsjekk, og vi har kontakt med motorflyinstruktører som ønsker å bidra med trening av sportsflygere på tilgjengelige motorfly. Sportsflygere kan ellers følge relevante kurs og utsjekker som tilbys LAPL flygere. For å fly VFR natt med sportsfly forutsetter en at flyet er bestykket med nærmere spesifiserte lys, utstyr og instrumenter. Ellers kan sportsflygere følge relevante kurs og utsjekker som benyttes for LAPL flygere.

6. VFR on top. Når en har VFT natt, kan en også fly VFR on top, men for de som ikke har det kommer nærmere beskrivelse av hva som er grensen for «on top» samtidig med treningsprogrammet.

7. Hjemmesiden er forholdsvis ny, den kom i oktober, og vi anbefaler de som har operative og tekniske roller i klubbene om å se gjennom nettsiden for å gjøre seg kjent med den. Det skal være mye lettere å finne fram i denne enn i den tidligere versjonen som vi hadde i mange år. Merk at vi har slått oss sammen med motorflyseksjonen, men likevel delt oss i 2 grener under hovedinngangen. Adressen er den samme som før: nlf.no

7. Testasiden - egen nettside for skolesjefer. Vi minner igjen om denne nettsiden som er spesielt satt opp for skolesjefer. Den inneholder veiledninger, presentasjoner og teoriprøver for fornyelse av flygerettighet TP45 og TP63. Her finner dere også Powerpointpresentasjoner for alle fagene som ligger i studiemodulene. Lenken har dere fått tidligere, og den skal ikke deles med andre, mens lenker direkte til tester og presentasjoner skal deles med de instruktører og elever som trenger dem.

For Operasjons- og Utdanningsutvalget
Roger Holm