

Info til skolesjefer i sportsflyseksjonen nr. 12-22

Dato: 20. oktober 2022

Det er en stund siden info til skolesjefer 11-22, og det er på tide med en ny oppdatering:

12-1 Luftfartstilsynet har hatt ny revisjon av sportsflyseksjonen den 10. oktober, og denne gang var det mest fokus på funn ute i de klubbene de hadde hatt virksomhetstilsyn på. Noe av det er sendt ut i sportsflybulletinen i disse dager, mens andre ting blir tatt opp med dere skolesjefer direkte.

12-2 Om en drøy uke avholdes oppdateringsseminar for instruktører i Asker. Der gjentas noen av de viktigste presentasjonene som ble gitt i februar, men det kommer nye ting som dere alle får en oppdatering på etter seminaret. Vi skal blant annet ha en gjennomgang om risikoanalyser, og trene litt på bruken av «Grovanalyse».

12-3 Det kommer stadig spørsmål om hva som gjelder av programmer og prøver ved forlengelser og fornyelser, og vi ser at det i tidligere informasjon og i regelverket kan ligge rom for egne tolkninger.

Det oppstår derfor lett diskusjoner om hva en skal forholde seg til. Det er nå laget en ny versjon av nedenstående informasjon både under Skoledokumenter => Veiledninger og på testasiden:

Veiledning til forlengelser og fornyelser PPTX eller PDF fra den 12. oktober 2022. PPTX versjonen kan dere bruke til ev presentasjoner i klubbens medlemsmøter.

12-4 TMS er et godt system å bruke til utdanning når man har vennet seg til det. Overgangen fra papir til elektronisk system er et krav fra Luftfartstilsynet, og vi hjelper til der det er behov for assistanse. Eksamen kjøres på eget system, og bruksanvisningen på testasiden (reservert kun for skolesjefer) blir stadig med detaljert. Der det ikke har fungert viser årsaken seg stort sett å være at Klubbadmin (KA) ikke har blitt benyttet til å legge inn funksjonene Skolesjef og Flyinstruktør til rette personer. Elevene må også være medlemmer av NLF, og alle som skal synes med sine funksjoner i systemet må ha logget seg inn minst en gang. Og – så må en jo «legge til et kurs» og gi det navn og tidsrom før ting kan skje.

12-5 Standardiseringen av instruktører har vært gjennomført i år med meget god deltagelse. Dette har vært ledet av Geir Magne Andersen, og han kan fortelle at over 95% av de aktive instruktørene har gjennomført det obligatoriske programmet. Noen har ikke funnet anledning til å gjøre det ennå, og vil gjøre det ved første anledning, mens andre synes at de har holdt på lenge nok som instruktør, og har valgt gi seg. Instruktørrettigheten er da etter dagens regelverk utgått, men kan fornyes dersom de ønsker gjenoppta gjerningen på et senere tidspunkt.

12-6 Forlengelser og fornyelser av instruktører har blitt mer strukturert, og det er satt tydeligere krav en den tidligere PFT-I beskrivelsen. Vi bruker det samme programmet sånn LAPL men som er tilpasset sportsfly. Vurderingen kompetansevurderingen er ny for oss, og kort fortalt er den en delt i

fire. Den skal vise en seniorkontrollant at instruktøren kan presentere teori fra et valgt fag, kan gi en god briefing, kan instruere på dyktig vis i skoleflyet, og gi en god briefing som forteller eleven hva som er bra og hva som skal trenes mer på, og grunnen til disse vurderingene. Dette skal gjentas ved minst annenhver forlengelse selv om du har mer enn 50 instruksjonstimer innenfor sist gyldighetsperiode for instruktørrettigheten.

12-7 Vekt og balanse. Dette har i mange år vært et noe ømtålig tema for oss sportsflygere. Vekten før avgang må ikke overstige det flyet faktisk er konstruert for, og balansen er svært viktig å ha kontroll på for at flyet skal oppføre seg i henhold til fabrikantens spesifikasjoner. En vekt og balanse beregning skal alltid utføres før avgang, men hvis en har gjort slike beregninger og laster flyet likt ved de etterfølgende flygingene kommer så har en også visshet om at flyet er innenfor tyngdepunktsbegrensningene. Det finnes applikasjoner som kan brukes, til dette. Et enkelt verktøy for veieskjema for et par flytyper ligger i Excel format på våre [nettsider](#), der en kan legge inn momentarmene for alle hjul, drivstoff, flyger, passasjer og bagasje. Da kan en sjekke om en er innenfor på en rask måte før hver tur. Fra disse eksemplene kan klubben lage sine egne versjoner.

12-8 Maksvekten og 600kg. Vi venter stadig på at Luftfartstilsynet skal komme med det nye regelverket som tillater bruk av sportsfly inntil 600 kilo avgangsvekt. Vi har ikke fått noen dato når denne kan tre i kraft, men i mellomtiden fortsetter vi arbeidet med å gå tilbake i tid og finne den faktiske konstruksjonsvekten som fabrikantene har designet flyet etter for alle de typene som finnes i vårt register. Mer om hyppig informasjon om dette vil komme i tiden som kommer.

12-9 Flytelefonistsertifikat og språkprøve. Vi har siden starten av mikroflytiden på '80 tallet ansett flytelefonistsertifikat å være frivillig inntil for noen år siden da dette ble obligatorisk for alle. overgangsperioden har vært lang, og den er kanskje ikke helt over ennå. Vi minner derfor om at det er obligatorisk for alle sportsflygere som flyr i luftrom med krav til to-veis radiokommunikasjon (RMZ) å ha gyldig flytelefonistsertifikat og språkprøve, fortrinnsvis på engelsk. I prinsippet vil flytimer en logger i slikt luftrom være ugyldige hvis ikke dette er i orden, og dette praktiseres strengt av Luftfartstilsynet. Det er eksempel på flygere som etter ramp check har måttet slette et antall timer som skulle telle ved forlengelse, så det er en god ting for alle og enhver å sjekke utløpsdatoen sin, gjerne føre den inn i MyWebLog eller annet sted der man har en samlet oversikt.

12-10 Vi lovet sist at det kommer også praktiske prøver og utsjekker for rorstyring på TMS om kort tid. Vi modifiserer noen og samler opp flere for å legge ut alt på en gang, så det har dessverre latt vente på seg.

Med vennlig hilsen
Roger Holm, for
Ops & Utdanningsutvalget