

OBSREG

Forbedringspotensialet ligger i rapporteringsviljen

(eller kanskje ikke...)

SPORTSFLYGERE

Vi skal innom....

- Krav til vedlikehold av instruktør rettigheter
- Litt statistikk
- Hvor trykker skoen?
- Obsreg

Krav til vedlikehold av instruktørrettigheter

4.9.7 Krav til forlengelse av instruktørrettighet

a) Forlengelse

- 1) For å forlenge gyldigheten på instruktørrettigheten, skal innehavere oppfylle minst to av de tre følgende kravene før utløpsdatoen for instruktørrettigheten:
 - i. ha fullført minst 50 timers flygeinstruksjon som instruktør, kontrollant eller seniorkontrollant
 - ii. ha dokumentert deltagelse på sportsflyseksjonens oppdateringsseminar for instruktører
 - iii. ha bestått en kompetansevurdering i samsvar med instruktørhåndbokens del A i perioden 12 måneder umiddelbart før utløpsdatoen for instruktørrettigheten
- 2) For minst annenhver forlengelse skal innehavere av den aktuelle instruktørrettigheten bestå av en kompetansevurdering i samsvar med instruktørhåndbokens del A.

Krav til vedlikehold av instruktørrettigheter

- 2) For minst annenhver forlengelse skal innehavere av den aktuelle instruktørrettigheten bestå av en kompetansevurdering i samsvar med instruktørhåndbokens del A.
- b) Fornyelse
Hvis instruktørrettigheten er utløpt, skal søkeren innen en periode på 12 måneder før søknadsdatoen for fornyelsen fullføre instruktøroppdatering som instruktør, og fullføre en kompetansevurdering i samsvar med instruktørhåndbokens del A.

Siste slide om instruktør rettigheter...

4.9.4 Instruktørrettighet

- a) Instruktørrettigheten har tre klasser (IK-1, IK-2 og IK-3) innenfor hver av de tre luftfartøykategoriene (G)yroplan, (R)orstyring og (V)ektskift
- b) Alle instruktører skal inneha de rettigheter og kvalifikasjoner som de skal gi instruksjon på samt inneha fartøysjefrettigheter på luftfartøy som benyttes til slik instruksjon
- c) Instruktørrettigheten skal bare utøves når kravet for å ha med passasjer i SFHB 4.7.1 bokstav d er oppfylt, og det er utført tre selvstendige landinger innenfor 12 måneder på samme luftfartøymodell²
- d) Instruktørrettigheten er gyldig i 36 måneder fra utstedt dato.

- Utløpsdato står på lisensen

Rapporter 2025 pr 7 Nov

(her er noen)

[Take off med hjulklosser gjenglemt ved vingerot](#)

[Brudd i Hovedbryter](#)

[Runway incursion](#)

[Feil radio frekvens](#)

[Plutselig retningsendring under utrulling etter landing](#)

[Tap av kontroll i forbindelse med landing](#)

[Bensinlekkasje](#)

[Tap av kontroll i forbindelse med landing](#)

[Ladelampe under flyging](#)

[Førevarslanding](#)

[førevarslanding grunnet vibrasjon under flyging](#)

[Luftromskrenkelse](#)

[Formasjonsflyging](#)

[Funn av vann i drivstoff tank under DI](#)

[Turtallsdropp under cruise og motor hick-up på lang finale.](#)

[Slep av seilfly med luftbrems ute](#)

[Gjentatte "Hick Up" på ROTAX motor på cruise høyde 4000 fot](#)

[FØREVAR LANDING PÅ STENGT FLYPLASS](#)

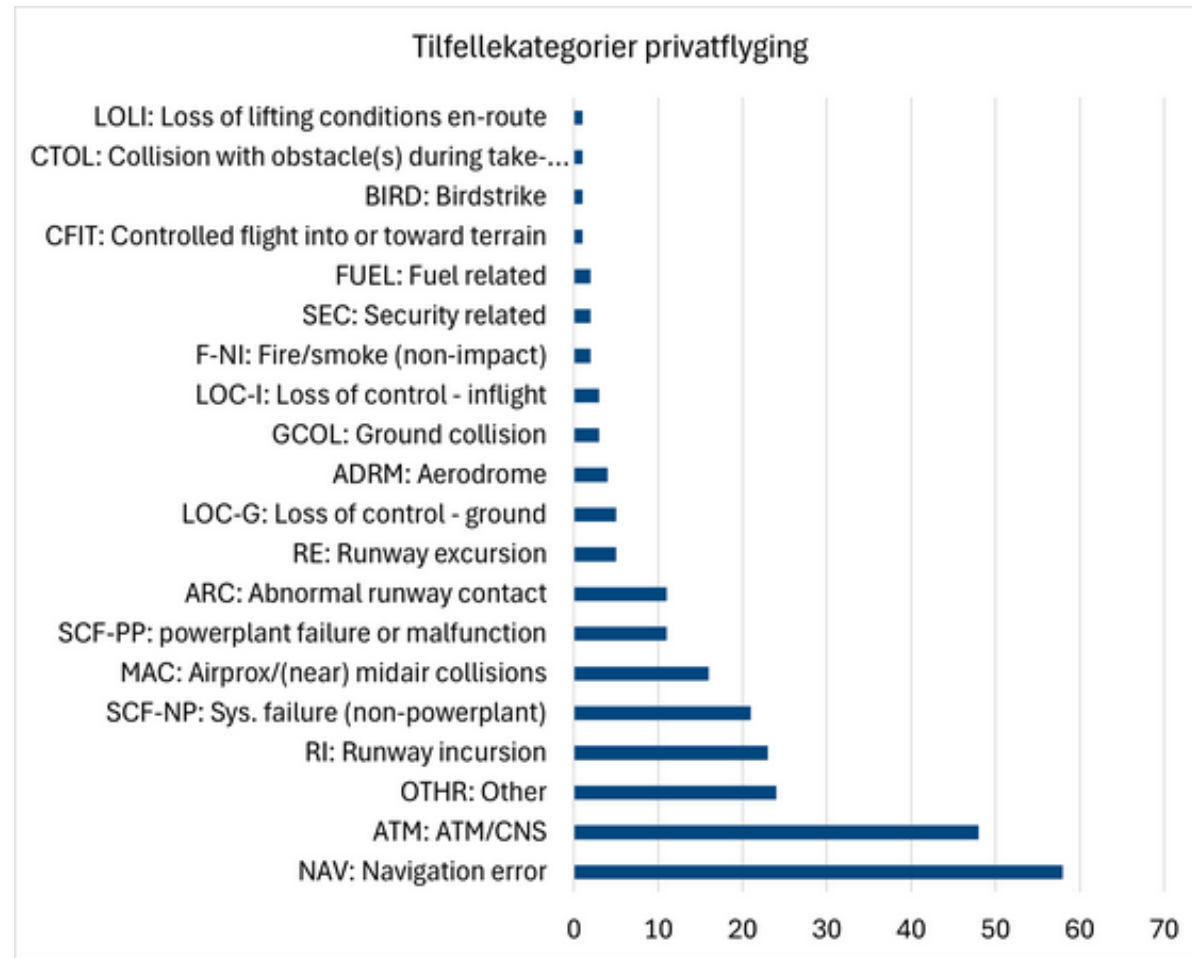
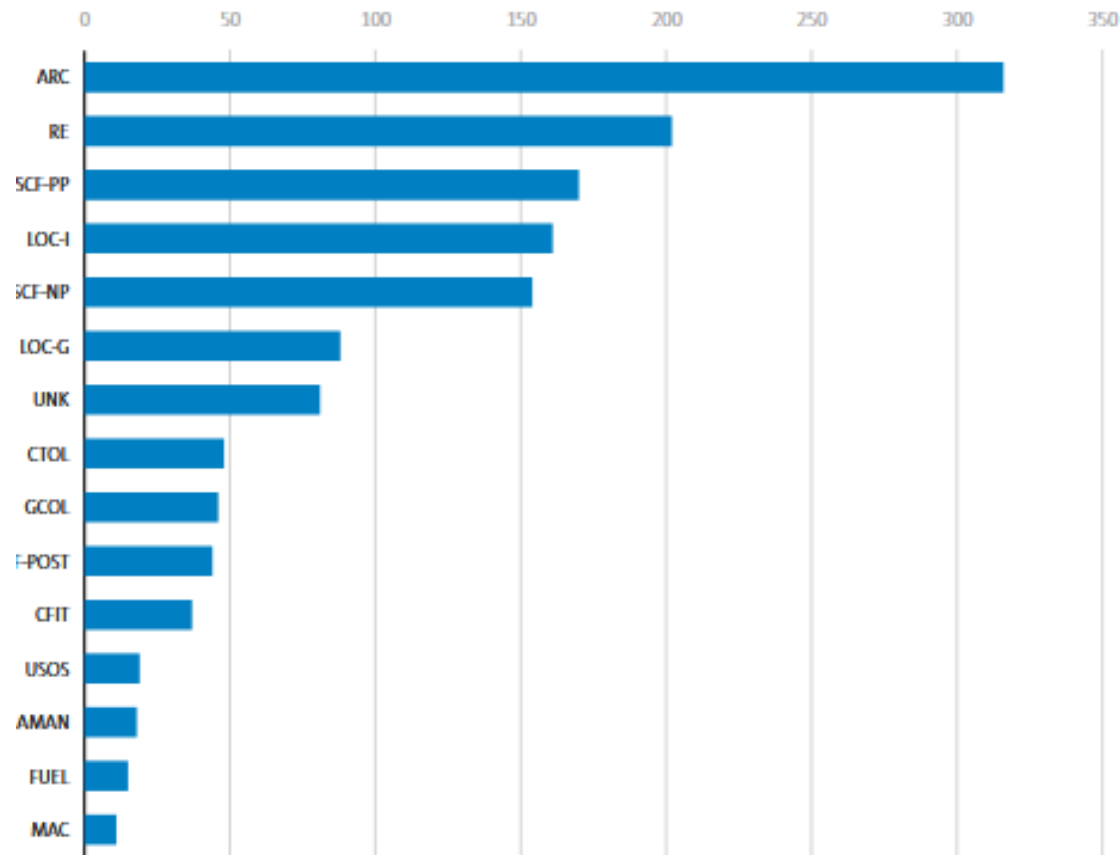
[Feil bane retning ved landing](#)

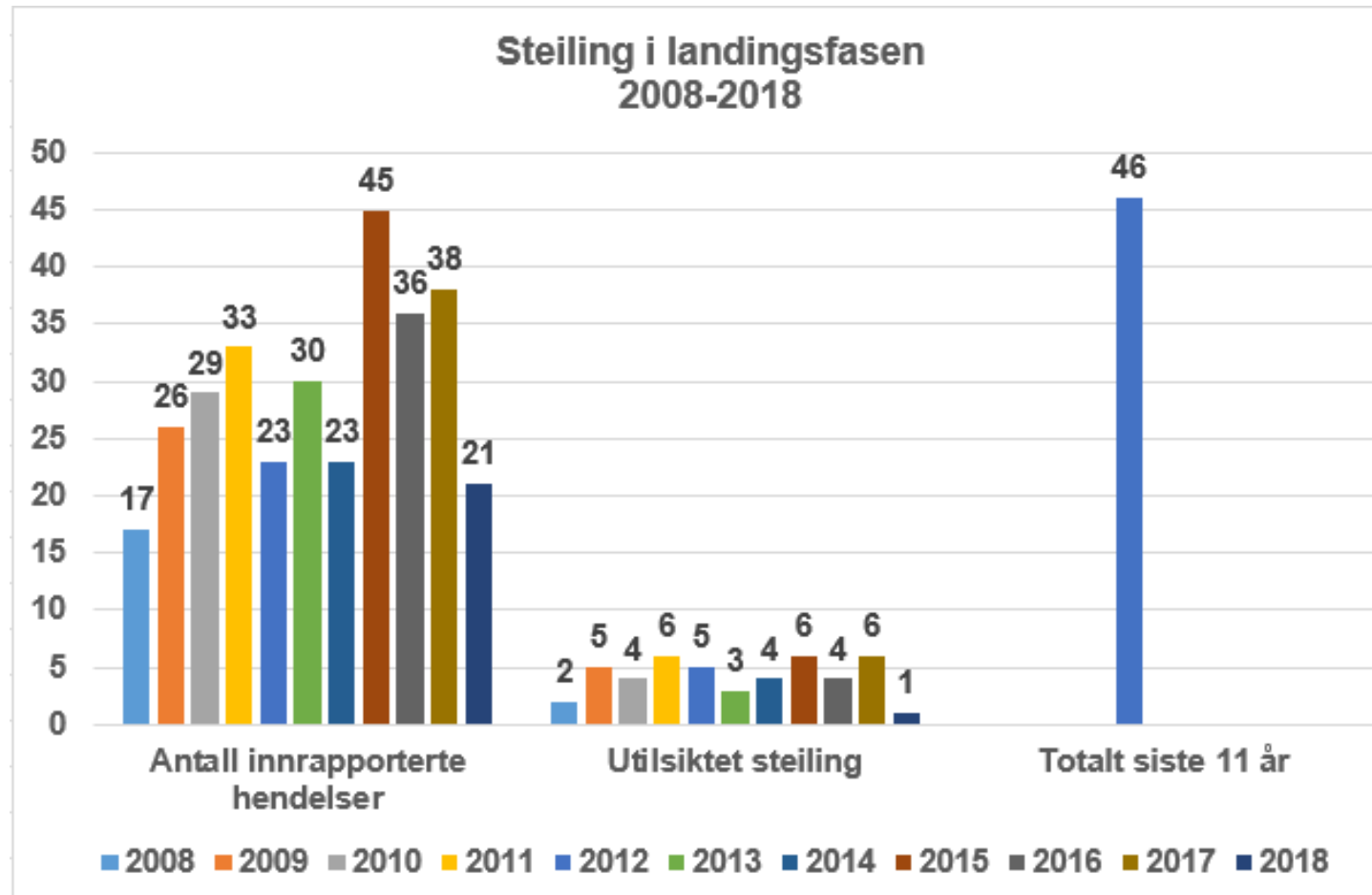
[Landing med slepeline ute](#)

Non Commercial Non Complex

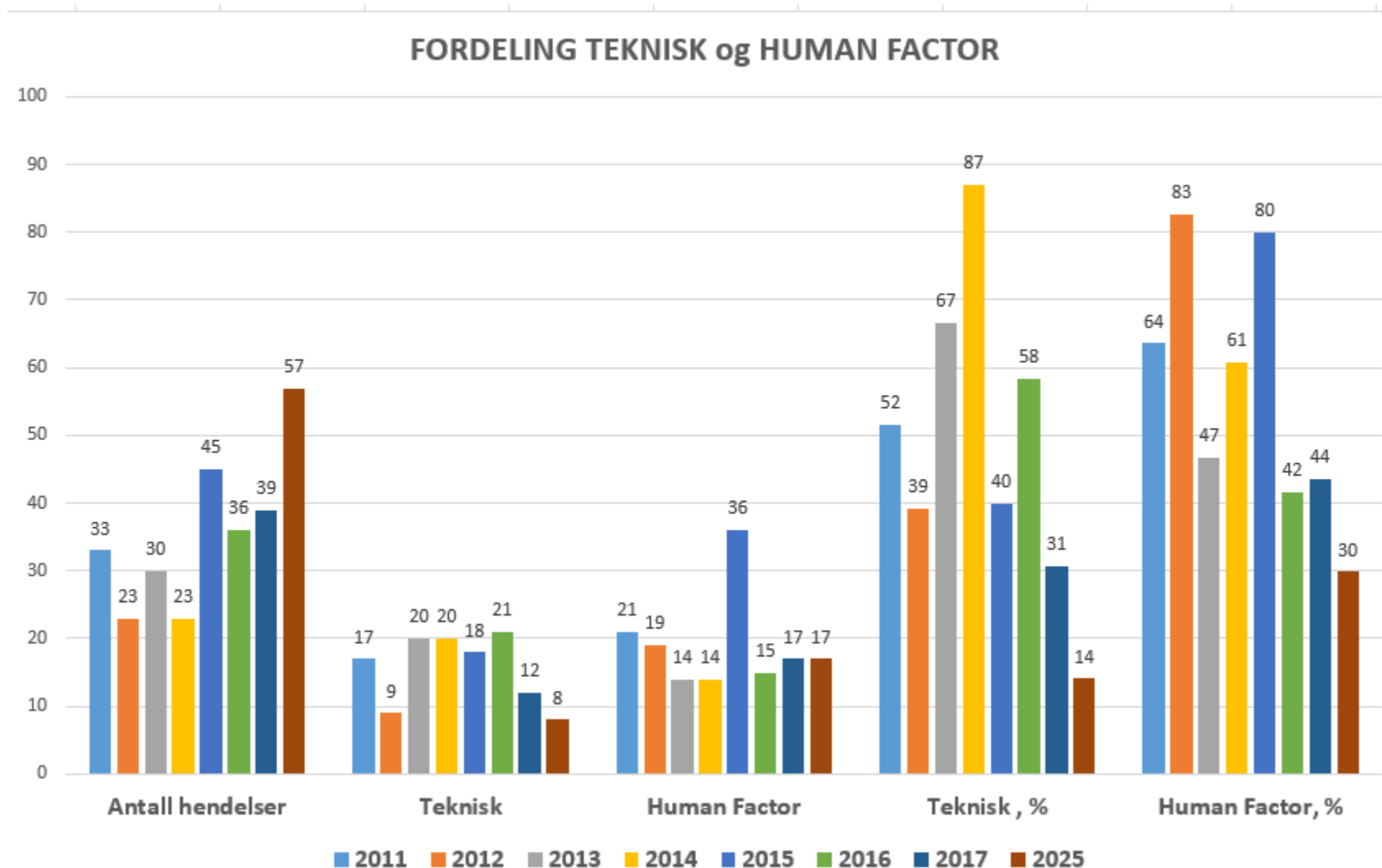
EASA

LT



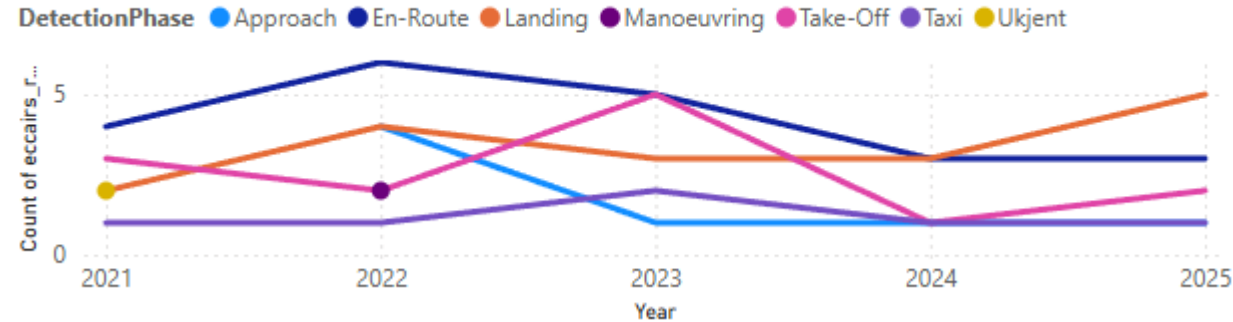


Mer statistikk

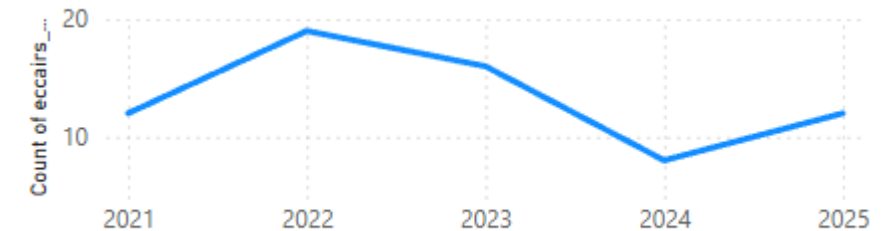


Statistikk er gøy 1...

Count of eccairs_reports by Year and DetectionPhase

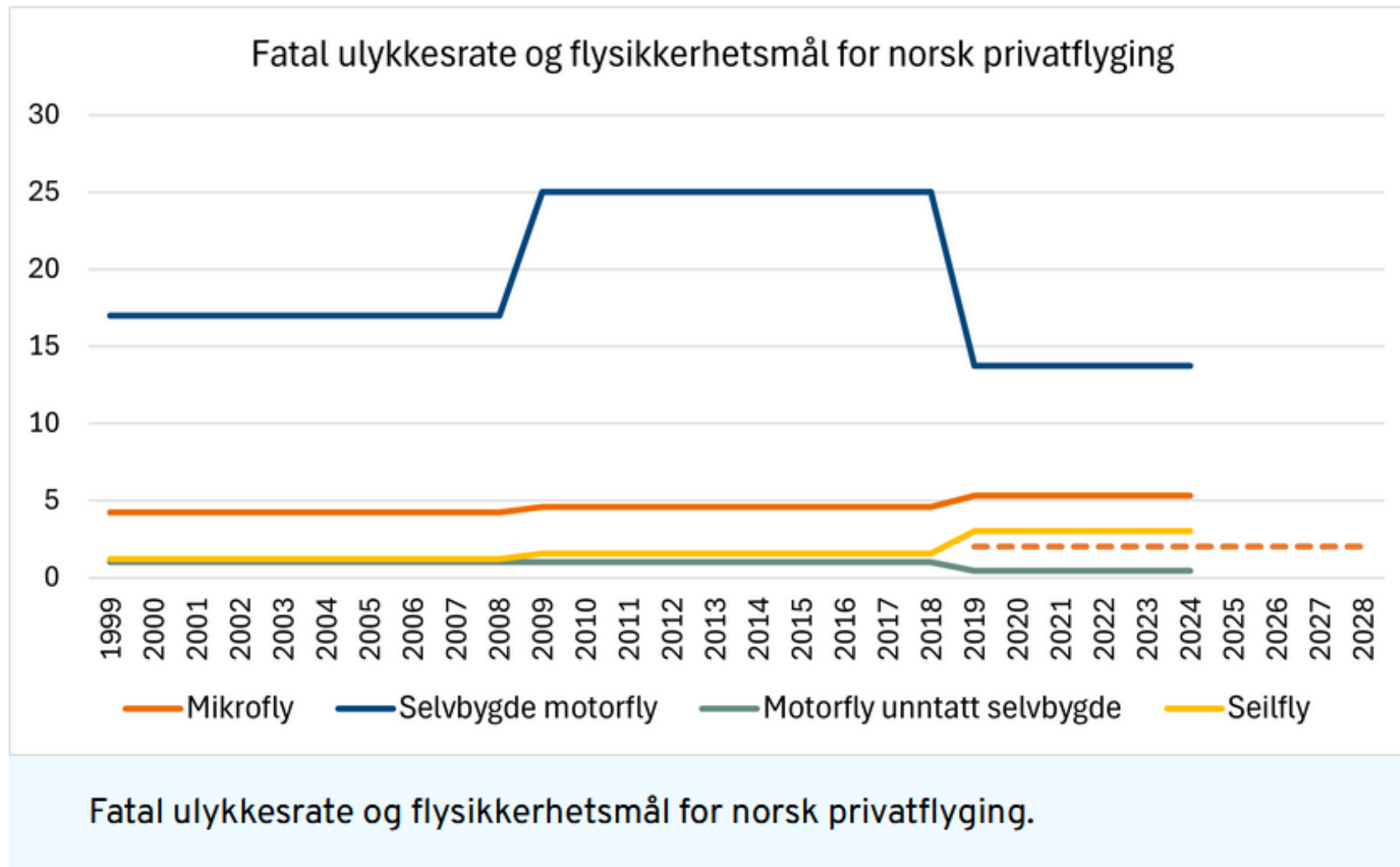


Count of eccairs_reports by Year



Year	Approach	En-Route	Landing	Manoeuvring	Take-Off	Taxi	Ukjent	Total
2021		4	2		3	1	2	12
2022	4	6	4	2	2	1		19
2023	1	5	3		5	2		16
2024		3	3		1	1		8
2025	1	3	5		2	1		12
Total	6	21	17	2	13	6	2	67

Statistikk er gøy 2...



Hva betyr tallene?

Hovedtrender

- ☐ **Hendelse** er den klart største kategorien hvert år, men med en svak nedgang etter toppåret 2022.
- ☐ **Uønskede hendelser** har økt jevnt siden 2021 – trolig et resultat av økt rapporteringskultur eller mer fokus på avvik.
- ☐ **Erfaringsdeling** har også økt i 2025, noe som tyder på bedre sikkerhetsrapportering og læring.
- ☐ **Uhell og ulykker** forekommer få ganger per år, men er tilstede i nesten alle år — noe som viser behov for kontinuerlig risikofokus.

Hva skal vi trene på?

Motor og drivstoff (SCF-PP & FUEL)

Disse står for mange av hendelsene, ofte **En-Route** eller **under avgang**.

Tiltak og trening:

- ☐ Trene på **prosedyre ved motorfeil etter avgang**
- ☐ Øve på **nødlanding uten motor** – realistiske scenarioer i simulator eller instruktørflyging.
- ☐ Fokus på **drivstoffplanlegging og -bytte**, samt verifisering av riktig tank og drivstoffmengde.
- ☐ Øve på **deteksjon av ujevn motorgang** og beslutning om å avbryte turen tidlig.

Hva skal vi trene på?

Landingsfasen – Abnormal runway contact (ARC)

Mange hendelser skjer i **landing**, særlig “abnormal runway contact” og “loss of control on ground”.

Tiltak og trening:

- ☐ Trene **presisjonslandinger** i variert vind (sidevind, turbulens).
- ☐ Gjennomgå **go-around-beslutninger** (avbrutt landing).
- ☐ Øve på **bremseteknikk og utrulling**, særlig på korte eller ujevne baner.
- ☐ Mer oppmerksomhet på **hastighetskontroll og flare-teknikk**.

Forbedringspotensiale

Rapportering og læring

Over 100 hendelser har “Ukjent fase” og mange “Ukjent alvorlighetsgrad”.

Tiltak:

- ☐ Forbedre **rapporteringskvalitet** – fase, alvorlighetsgrad og faktorer må fylles ut.
- ☐ Bruke **erfaringsdeling** som aktiv læringsarena i klubbene.
- ☐ Lage **månedlige sikkerhetsmøter** med gjennomgang av reelle hendelser.

Rapportering

- JUST CULTURE
- Norsk ord?
- RETTFERDIGHETSKULTUR

Rapportering av luftfartsulykker og -hendelser er til for at vi skal lære av hendelsene, ikke straffe dem som gjør feil. Bare på denne måten kan vi bedre arbeidet med flysikkerheten.

Jeg (tror) jeg må sende en rapport...

- Hva skal rapporteres
- Hvem skal rapportere
- Når skal rapporten sendes?
- Tittel
- Type rapport
 - Erfaringsdeling, uønsket etc
- Etc etc