

Arbeidsgruppenes vurderinger

Oppdateringsseminar for sportsflyinstruktører, 15. – 16. november 2025 Gardermoen

- A. Mikroflyene. De letteste av våre fartøy er definert som mikrofly (se ordforklaringer SFHB), og er ofte enkle konstruksjoner best egnet til forholdvis korte lokale turer med begrenset rekkevidde og færre muligheter for presis navigering. De har likevel det samme regelverket og de samme kravene å forholde seg til som de moderne sportsflyene.

Oppgaven er: Foreslå forenklinger for disse både til kravene for teorikunnskaper og teknisk utrustning og vedlikehold.

Vurderingen: Ingen arbeidsgruppe valgte denne

- B. Regelverket. Sportsflygere har med tiden fått et stadig mer intrikat og detaljert regelverk som ligger tett opp til et sertifisert regime. Dette kan fortone seg tungt å forholde seg til.

Oppgaven er: Hva bør en kunne tenke seg å reversere eller redusere av det som for mange kan fortone seg komplisert å henge med på uten at det skal gå utover den sikkerheten vi kategoriserer til?

Vurderingen: Ingen arbeidsgruppe valgte denne

- C. Motor- og sportsflyseksjonen forenes. Det ble på styremøte i sportsflyseksjonen den 5. september 2023 foreslått å slå sammen seksjonene for motorfly og sportsfly uten at det er gitt noen detaljering av hvordan dagens oppgaver og ansvarsfelt skal forenes. Utenfra kan det se ut som seksjonene arbeider med de samme tingene, men gjør de virkelig det?

Oppgaven: Gjør en ekstern vurdering fra en klubbs synspunkt hvilke fordeler en bør kunne oppnå og eventuelle ulemper en vil kunne stå overfor under dannelsen av denne integrerte seksjonen. Hva er det som avgjør i hvilken grad det vil være formålstjenlig?

Vurderingen: En sammenslåing som et "ekteskap" mellom motor og sport vil være et feil begrep og forslag. Seksjonene tilhører to helt ulike regimer, Sportsfly styres av en idrettsorganisasjon med delegering fra myndighetene mens Motorfly styres av et EASA-regelverk direkte under Luftfartstilsynet. Det er mer interessant å diskutere samarbeid.

Oppsiden: De av våre piloter som flyr begge deler kan muligens klare seg med kun ett medlemskap.

Vi ser allerede at der vi samarbeider med sjø- og skiflyging, sikkerhet og luftrom, er det nyttig med kompetanseutveksling. Det samarbeides også i å bekle de roller vi trenger for å være operative klubber.

Nedsiden: Regelverkene bla. for vedlikehold er ulike og sentralt har utvalgene har svært ulike arbeidsoppgaver til å kunne forenes.

Et annet punkt vi er usikre på for fremtiden, er om felles fagsjef for motor og sport, vil bli godt nok ivaretatt og fulgt opp ved et såkalt ekteskap. Kan vi risikere å miste de rettigheter og fordeler vi i mikro og sport har opparbeidet oss?

- D. On-Top kompetanse. I en oppdatering av regelverket den 25.04.2024 ble SFHB 9.0.1 kapittel 3.8.2.3 lagt til med tillatelse til å fly On-Top forutsatt at flyet var utstyrt og instrumentert jf. en spesifisert liste i vedlegg 5.4. For PPL gjelder krav til instrument-trening for å fly On-Top, men ikke for LAPL. Den nye bestemmelsen ble som for LAPL ikke fulgt opp med krav til kompetanse for å kunne bruke disse instrumentene. Det fremstår som en selvmotsigelse, men en har tatt hensyn til at regelverket for sportsfly ikke bør være strengere enn det tilsvarende for LAPL.

Oppgaven: Gjør en vurdering av hvorvidt dette bør endres eller være uforandret.

Vurderingen: Gruppen vurderte sikkerheten med større vekt enn at det kunne bli strengere enn det som gjelder for LAPL. En vi anbefale å oppdatere regelverket med en bedre beskrivelse av hva utsjekken skal bestå av, og at det blir krav til instrumenttrening for å kunne fly On-Top etter den definisjonen som foreligger.

- E. The impossible turn. Se vedlegget som beskriver problemstillingen.

Oppgaven: Gjør en vurdering av hva som bør være minstekravet til høyde og avstand fra rullebanen før en svinger tilbake til avgangsplassen. Ta også hensyn til forskjeller i erfaring og hvordan terrenget er omkring plassen. Det kan være flere løsninger.

Vurderingen: Å snu tilbake ved motorstopp etter avgang kan være en svært farlig manøver dersom en taper kontrollen over luftfartøyet. Med riktig trening i stor høyde kan kandidatene lære seg å utføre dette på en sikker måte, og treningen kan videreføres med instruktør i aktuelle høyder dersom instruktøren bedømmer dette som trygt.

Det er ikke tilrådelig at dette trenes på uten instruktør. Fokus under instruksjon er at det skal utføres en standard sving (normal krengning) ved riktig hastighet, noe som vil si nesa noe ned - men ikke for mye, myke rolige bevegelser og fokus på hvor landingsbanen befinner seg gjennom hele svingen.

Ved simulering i høyden med god klaring til terrenget, brukes kursreferanse for nøyaktig å svinge 180 grader tilbake. Det kan også med fordel trenes på at det etter avgang svinges ca. 15 grader ut til side fra rullebaneretning før motor trekkes forsiktig av. Da vil sving tilbake til motsatt rullebane gjennomføres med minimal retningsendring og tap av høyde.

Merk at det vil være store forskjeller på individuelle flytyper og ikke minst hvor mye last man har ombord. Det er også viktig å hensynta topografi og lokale vindforhold.

— SLUTT —