

MODELLFLYHÅNDBOKA

REVISJON 1.2



Agenda

- Om MFH
- Prosessen
- Hendelser
- innspill
- Hva er nytt i versjon 1.2
- Prosessen videre
- Spørsmål og svar

Sikkerhetsutvalget i tingperioden 13-15

- Består av Fagsjef, Magne Hegstad, og Magnus Nordstrand
- Oppnevnt av Seksjonsstyret
- Ansvarlig for håndbokrevisjoner (fremmer forslag til styret)
- Publiserer sikkerhetsinformasjon
- SU i neste periode...?



MFH: Et fungerende sikkerhetssystem

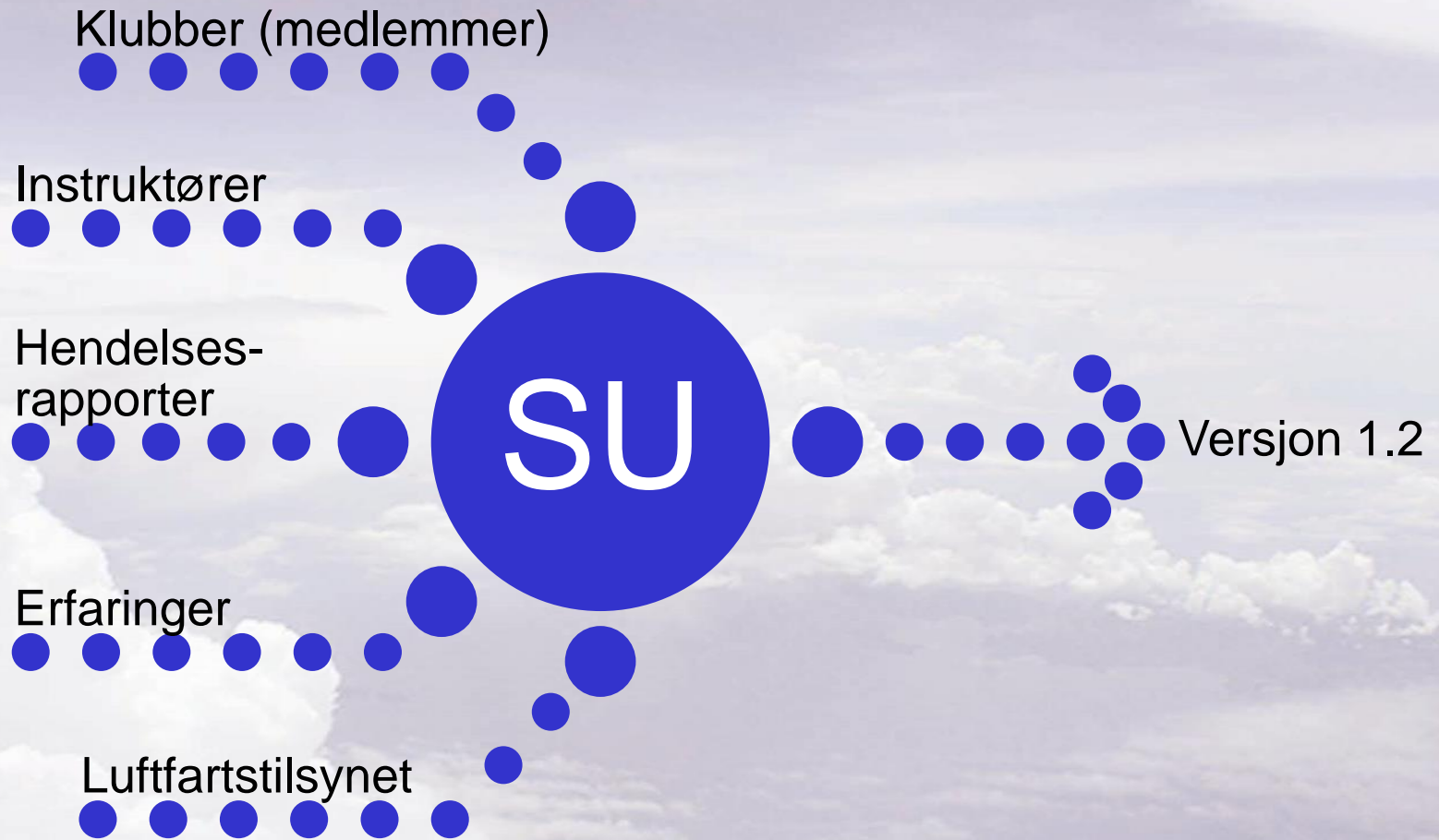
- Basert på etablerte sikkerhetssystemer i NLF
- Definerer organisasjon, roller og ansvar
- Opplæringsprogram
- Klassifisering av modeller
- Operative bestemmelser
- Handlingsplan ved ulykker

- ...ikke tekniske detaljer

Flytrygging



Grunnlag for MFH-revisjon



Proessen

- Versjon 1.1 presentert på ledermøtet mars 2014
- Revidert til versjon 1.2 (presenteres her)
- Grunnlag for revisjon:
 - Instruktørkurs, instruktører og instruktør-eksaminatorer
 - Tilbakemeldinger fra klubbene
 - SU og styrets egne erfaringer
 - Hendelsesrapporter
 - Innspill fra «høringsrunde» i oktober 2014

Revisjoner og sporbarhet

- Det er hensiktsmessig å vise hva som er endret, men også hvorfor
 - HVA fremkommer i endringsloggen bakerst i dokumentene
 - HVORFOR fremkommer av revisjonsgrunnlaget som SU sender til styret før hver revisjon.
 - Revisjonsgrunnlaget skal publiseres sammen med nye versjoner
 - Tidligere versjoner av MFH vil ligge på nett

HENDELSER



10 hendelser i 2014

- 1 flyging på uegnet sted (krasj i bygning)
- Noen «normale krasj» (de fleste med turbin)
- Noen krasj pga. teknisk svikt
(Meget interessant for SU!)
- Multikopter, multikopter, multikopter
 - Mange hendelser som ikke rapporteres
 - «Flyaways»: skyldes feil bruk, ikke teknisk feil?
 - Forsikringskade på bil

Tre hendelser med turbin

- Hvorfor så mange turbin-hendelser?
 - krasj med en stor/dyr modell har lettere for å bli tolket som rapporteringspliktig?
 - Turbinpiloter er flinkere til å rapportere?
 - Turbinmodeller er komplekse og er vanskeligere å fly med høy vingebelastning?
- *Det er ingen hendelsesbasert grunn til å skjerpe inn kravene til turbinmodeller. Derimot er det grunnlag for stadig å minne medlemmene om at å trene på stall, som ble innført i flyprogrammet i fjor, er viktig for å unngå krasj.*

Ikke nok rapporter

- Rapporteringspliktige hendelser blir ikke rapportert:
 - Eks: fingerskade pga. multirotor

Rapportering har ingen konsekvenser for piloten, men store konsekvenser for sikkerhetsarbeidet.

INNSPILL



Få tilbakemeldinger

- Klubber og instruktører ble spesielt invitert til å komme med innspill i en egen e-post utsendt i oktober.
 - De ytterst få svar som ble mottatt må tolkes som at bevaring av status quo er det desidert viktigste innspillet.
 - Ikke hensiktsmessig å fortsette med med offisielle tilbakemeldingsrunder fra klubbene
- Instruktører som står med opplæringprogrammet daglig tar kontakt ved behov – meget nyttig

Krav til test av slepekrok for seilfly

- Slepekrok funksjonstestes med en kraft på 1 (én) ganger flyets totalvekt, ikke 2...



Foto: Jack Farstad

Innspill: vektgrenser

- Forslag om å sette motoreffekt istedenfor vekt (eks. 100 cc motor istedenfor 12 kg)
- SU anser at de positive erfaringene med dagens vektgrenser langt overgår de evt. negative utslag det har ført til
- Vekt er den suverent enkleste komponenten å forholde seg til

Oppflyging multikopter?

Spørsmål fra instruktørene: Hva om noen vil fly opp på multikopter?

SU: Bruk samme program som helikopter, med demonstrasjon av sikkerhetsfunksjoner og manuell kontroll

Dette er nytt i MFH 1.2



Generell gjennomgang av MFH

- Presiseringer og språkvask
- Fjernet alt som har med godkjenning og tilbaketrekking av godkjenning av sikkerhetssystemet å gjøre
(kun aktuelt dersom det faktisk er godkjent av LT)

Oppflyging multikopter:

- «Full manuell»
 - Kandidaten skal demonstrere at de kan fly modellen uten for eksempel GPS.
- Kom hjem
 - Demonstrere evt. sikkerhetsfunksjoner, at de er programmert riktig og fungerer tilfredsstillende
- Det viktigste for sikker flyging med multirotor er at du kan programmere modellen riktig (og at du ikke skrur av hodet når du skrur på modellen)

Presisering av vektbegrepet

- SU presiserer at med «**vekt**» menes «**take off vekt med fulle tanker/batterier**»

Dvs. ikke tomvekt eller andre begreper

Bestemmelser for inndragning

- I spesielle tilfeller kan det være aktuelt for NLF å inndra en lisens. Bestemmelser rundt dette finnes ikke i dag.
- Synkroniseres med andre seksjoners håndbøker.
- NLF har nyopprettet ankeutvalg

Stormodellregister

- Uklart formål og nytteverdi med stormodellregister.
- Har hatt en viss nytte frem til nå, ved å gi SU og styret en pekepinn om antallet modeller over 20 kg
- Stormodellregisteret endres til at alle modeller over 75 kg skal registreres, og kontrolleres.
- Ingen krav om registrering av modell under 75 kg.
- Stormodellforsikring 75-150 kg er kun gyldig ved registrert og godkjent modell.

Flygeoppvisning

- All flyging med modellfly på fullskala flygeoppvisning skal foregå iht «BSL D 4-3 Forskrift om flygeoppvisning» som er gjeldende norsk lov
- innehaver av displaybevis plikter å holde seg oppdatert på gjeldende regelverk
- Ny forskrift kommer, med enklere regler

PROSESSEN VIDERE

1.2
innføres
fra 1/5

Innspill
Hendelser

Revisjon
1.3

SU jobber med bla.:

- Skal multirotor være over 2 kg for at krav til A-bevis skal gjelde?
- Overgang fra «650 mm. rotordiameter» til at alt er basert på vekt
- Andre ting? – kontakt SU!

SPØRSMÅL?