

Referat Skolesjefsseminar 17.11.2012

Notater av Terje Johan Bersvendsen *(Mine kommentarer i grønt)*

Alle presentasjonene fra seminaret ligger på NLFs hjemmesider.

1. NLF – Motorflyseksjonen

Mister 3 % i året. Tror hovedårsaken er dårligere rekruttering.

CAMO

Drøftet kontrollert vs. ukontrollert miljø. NLF tar sikte på et kontrollert miljø.

Jobbes med forenkling av Part-M GA.

Behov for CAMO i nåværende form vil bli redusert.

Innspill fra Styringsgruppen (1 uke gammelt)

NLF CAMO bør opprettholdes inntil videre.

NLF Camo har fått gjennomslag hos Luftfartstilsynet for at **gangtidsfleksibilitet** kan innarbeides i AMP (vedlikeholdsprogram) i regi av NLF CAMO.

Valgfrihet om å fortsette i kontrollert miljø, eller overføres til ukontrollert.

Utarbeides prisliste for begge alternativer. Synes urealistisk å få dekket inn alle kostnadene.

(Notert: kommentar om at man snart har gjort hel sirkel, og er tilbake til der man var før CAMO)

2. Opscom Systems

Opscom Systems testprosjekt – Bardufoss kom inn den 15.november (i regi av Fred).

Et system for å holde styr på hendelser i klubben, altså et management system.

Klubber får en egen database i opscom. Mange muligheter, f.eks. å legge inn utløpsdato på utstyr.

Medlemmer blir brukere. De kan opprette saker, fagsjefer kan ta saksbehandlingen.

Muligheter for rapportering av avvik og uønskede hendelser.

Alle kan enkelt kunne komme med inputs. Styret responderer, følger opp, forbedre/gjøre tiltak.

Er lesebekreftelse for utsendte dokumenter.

Opscom er uferdig. Dårlig respons fra de fleste klubber.

Blir mulighet for å utvikle en erstatter for KDS når medlemsmassen i opscom blir større.

Minus: dobbeltarbeid for hendelsesrapporter etc. pga. Altinn. Jobber for/med integrering.

(Fred jobber med dette i regi av BFK. Skal hele klubben bruke dette? Jeg er ikke informert. Skal vi alle få en presentasjon og inviteres til å bruke dette nye systemet som BFK er en del av?)

3. Luftfartstilsynet - Sjefskontrollant

Kontrollantens sekundære oppgaver: gi tilbakemelding til LT om utdanningsinstitusjonens status, hvordan undervisningen planlegges, og hvordan den faktisk gjennomføres. Kontrollanter rapporterer også tilbake om hvordan veien har påvirket det ferdige produktet (altså eleven). Skolens prosess og trend vil fremstå. Større fokus på å skape gode holdninger.

(Jeg jobber med å oppdatere prosedyremanualen. Tilbakemeldingene fra sjefskontrollanten vil bli implementert i vår egen dokumentasjon.)

Tilbakemelding fra kontrollanter

Generelt:

Det har vært tilfeller av at fly har blitt operert utenfor beskrivelsene i flyets manual. Instruktører og skolesjefer må bli strengere, og stille større krav til dokumentasjon som f.eks. vekt og balanse. Elever skal kunne bruke flyets manual til beregningene, ikke bare et ferdigutfyllt elektronisk dokument de egentlig ikke forstår bakgrunnen for.

Crosschecks:

Crosschecks må bli bedre. Eleven skal kjenne VFR-nesestilling for climb, descend og bank basert på utvendige referanser. Dette skal dog kryssjekkes med bl.a. høydemåleren.

Ikke aksepter ukorrigerte avvik. (Eg. 200' lavt over lengre tid).

Selve korrigeringsene skal utføres imens man ser ut på nesestillingen, og ikke mens man ser på (jager) instrumentet. Dette skal standardiseres blant instruktører, som for øvrig må bli strengere på området.

Koordinasjon:

Generelt dårlig koordinasjon

Spark ben; inn i sving – ut av sving – inn i sving. Nesen skal stå fast og rotere rundt et punkt på horisonten.

Target altitude:

Klar beskjed, bli strengere! Eleven skal ALLTID søke tilbake til target-altitude.

Arrestere eleven direkte; "ser man det ikke eller gidder man ikke gjøre korrigeringen?"

Dårlig vær:

Ikke fly i dårlig vær med formål for å lære eleven å håndtere det dårlige været, men **lær eleven**

hvordan man skal forholde seg til det.

Lær bort gode holdninger, ikke holdninger som øker risiko.

Tren på det å bli overrasket av dårlig vær.

Hvis fanget: Kandidater flyr vanligvis for høyt (eks. 1000'), så tett opp under skyene at de risikerer å gå IMC. Få litt avstand (descend til eks. 500'), og bekreft at man har sikten fremover. Har vært tilfeller der eleven kun ser ned rett foran nesen på flyet (følger en vei), og plutselig forsvinner bakken.

(Man ser ikke at sikten plutselig forsvinner rett fremover, når man ligger for høyt opp under skyene).

Rett prosedyre er: Hvis fast, finn et egnet nødlandingsområde og etabler trekantmønster til været letter, eller en førevarslanding (i lav høyde) må utføres.

E/F etter avgang:

Elever og instruktører er slurvete med target speed under utflyging. Kontrollanter har opplevd 10 kts for lav hastighet under utflyging.

Instruktører/kontrollanter **skal** sjekke airspeed før cut for å bekrefte at det er nok energi i flyet til å kunne utføre en landing uten å risikere understellet og skader på flyet.

Angående valg av nødlandingssted: Hvis eleven briefes "turn 180 degrees, land opposite direction", så vil dette bli sjekket på oppflygingen. Erfaring sier at elevene må øve mer på dette, da det ikke holder med en eller to demonstrasjoner tidlig i programmet.

Grensen for 180 turnen er som regel for lav. Skolesjef og instruktører skal alltid forsikre at det er tilstrekkelig høyde for og utføre manøveren(e) som briefes.

Vurder skogtykkelse ved landing rett frem, altså pistret skog fremfor den tykkeste granskogen.

E/F i landingsrunden:

Ta ut landingsmerker inne på rullebanen for å ha marginer *(altså ikke bruk treshold pga. risiko)*

Spørsmål: høyt eller lavt? Høyt er rett svar. Husk fysiske lover. *(Altså; ikke trekk nesene opp for å komme lengre. Da får man avvik fra best-glidespeed som fører til at man kommer kortere. Man får også mindre energi i flyet til utførelsen av landingen.)*

Throttle control:

Dette må avtales! Instruktøren/kontrollanten har ansvaret for å ha klare linjer med hvem som har kontroll med throttelen. *(eg. "my/your throttle")*

Ved E/F, sjekk motoren ved å gi throttle hver 500'. *(Blir SOP)*

Prioritering ved E/F ute i terreng:

1. Fly flyet
2. Velg nødlandingssted
3. Emergency checklist
4. Fokuserer på landingsrunden
5. Nytt og bedre landingssted? – nei. Hold fast på det du har valgt pga. høydekontroll. Ikke ta noen sjans på å komme lavt. *(Jeg tror ikke det var ment som nei i alle situasjoner, men nei i de tilfeller hvor man ligger i fin posisjon på downwind, og er klar til å utføre den siste delen av nødlanding.)*
6. Vurder høyt/lavt
7. Throttle control?
8. Hvem har ansvaret – **alltid PIC.**

OBS! Nødlanding i vann bør unngås. Det er tilfeller der småfly flipper rundt der de om bord drukner. *(Altså ikke bare en myte. Skal må nødlande i vann, prøv og land i vannet langs en strandkant.)*

Bruk av kart

Kart skal primært være papir. Ved kun papirkart, så skal dette være oppdatert (det nyeste)

Elev kan gå over til elektroniske kart når papir er ok.

Ved bruk av elektroniske kart, ha alltid med papirkart i backup.

Tren landingsrunden:

Det må trenes på circuits i 500' AGL med instruktør, i tilfelle dårlig vær skulle komme trekkende inn over flyplassen imens eleven er ute og flyr solo.

Pattern i 500' krever klarering.

Tren også på å fly tighere pattern pga. simulert dårligere sikt.

Utfordringen: keypoint – elev trekker throttle tilbake som normalt = **FARLIG**, <200' på base. Ved dårlig vær kan eleven miste oversikt og ikke forstå hva som er galt (*altså hvorfor man er så lavt*).

Poor man's VASI:

Det som står stille i frontruten, treffer du. Kan brukes både på approach, men også under E/F og landing. Siktepunktet står stille i frontruten. Man "undershooter" setningspunktet.

Land på senterlinjen:

Dette skal instrueres. Elev skal alltid søke CL. Grunnen er f.eks. punktering, men eleven lærer også det å kontrollere flyet sideveis under flarefasen.

Feilretting av kandidaten:

Lære kandidaten evnen til å se og korrigere egne feil.

Det motsatte er skadelig og lager en uselvstendig pilot. Crosscheck og captaincy forsvinner.

Større fokus på attityden og holdninger. Dette skal også rettes.

Mangler:

Språkkontrollanter

(Jeg har inntrykk av at det kontrollantene opplever er at holdningen blant instruktører har blitt passive og for "snill" mht. instruksjon, instruktører aksepterer en lavere standard nå enn før.

Det er også for lite fokus på å instruere gode og riktige holdninger til flyging. Man lærer eleven å tilfredsstillende kontrollanten i stedet for å lære de gode holdninger som kontrollanten får bekreftet).

4. EASA

(Her var det mye nytt og mye informasjon på en gang, samt litt vanskelig å henge med. Har forsøkt å liste opp det viktigste. Det som er sikkert er at Norge henger (som vanlig) etter.

Det er også listet opp nevneverdige begreper og beskrivelser som ble brukt.

***VIKTIG:** EASA er stadig i endring. Jeg har inntrykk av at det som er bekreftet i dag, er endret i morgen. Rådfør dere med EASAs hjemmesider: easa.europa.eu).*

General

BR – Basic Regulation

ER – Essential Requirement

IR – Implementing Rule (hard law)

AMC – Alternative Means of Compliance (softlaw)

GM – Guidance Material

ORA – Organizational Requirements Aircrew (for oss)

ARA – Authority Requirements Aircrew (for Luftfartstilsynet)

Opt-out = max utsettelsesfrist før alt skal være på plass.

Rulemaking (about 3 years)

Agency Rulemaking process

1	Drafting and adoption of the Rulemaking Programme	12 Months
2	Initiation of the rule development by defining the Terms of Reference	2-6 Months
3	The drafting of the rule	3-18 Months
4	Consultation phase	1-3 Months
5	Analysis of comments and final review	2-6 Months
6	Adoption and Publication	2 Months

Norway is behind. Advices everyone to read up and participate more with commenting the consultation phase. Just create an account, use the CDR and post your comments. All comments will receive responses.

Part-ORA

The regulation “Air Crew” is applicable as from April 8, 2013. Possible for opt-out.

ATOs shall have adapted their management systems, training programs, procedures and manuals to be compliant with part ORA.

ORA and ARA shall be adopted before April 8, 2015 for LAPL, PPL, BPL or SPL.

Part-ORA Subpart GEN – applicable to all

1. General
2. Management

Part-ORA Subpart ATO

All organizations will have to become an ATO, with an ATO certificate

General ORs for ATOs (Highlights)

Competent authorities: Luftfartstilsynet (Hver stat har muligheter for flere CA ifølge EASA)

Application for organization certificate:

Up to Competent Authorities, developed application procedures. Organization provides documentation how requirements are complied. Includes procedures on how changes which do not require prior approval will be managed and notified.

Stort rom for flexibility. Flexibility styres av CA (Luftfartstilsynet)

(Regelverket starter rigid. Når det vises at regelverket overholdes, blir det rom for flexibility).

No expiry date in the certificate, but there are systems in place to adhere to, in order to remain compliant. **(LT skal som I dag, ha full tilgang til alt).**

Complexity (3 criteria):

- Size: in terms of staffing (>20 FTEs)
- Activities: Number of operating sites, number and type of contractors
- Risks involved: type of operations, types of AC, operation environment

(Note: RF'er som skoler opp til PPL blir sett på som non-complex.

Ikke bland inn "complex" som i variable pitch og RG. EASA har en egen definisjon).

Non-complex ATO:

- Need "**Accountable Manager**" (finance), all carried out in accordance with the regulations. Responsible that management system is implemented. -> Safety risk management: hazard checklist, risk related to change, internal occurrence reporting, training and communication.
- "**Safety Manager**" (can be AM): Coordination of SMS, organizations responsibilities shall be identified in relation to hazard identification, risk assessment and migration.

Management system:

- Documentation: Scope of activities, persons and responsibilities, general description, procedures to comply with regulations, procedures to amend.
- Safety Policy: commitment to safety, compliance to requirements, best practices and resources.
- Emergency response plan (EPR): (?)
- Compliance monitoring: Privileges, manuals logs and records, training standards, management system procedures and manuals

"Compliance monitoring manager": Documentations, requirements, program, reviews, compliance, training of personnel etc. CMM and SMM may be the same. AM can also be CMM.

Part – ARA (Authority Requirements)

ARA.Gen: General Provisions

ARA.FCL: Specific requirements regarding FLC applications

ARA. ATO: Specific requirements regarding ATO applications

Inspections - EASA Findings

Level 1:

Lowers safety or seriously hazards flight safety

Eg. Lack or absent Accountable Manager

Failure to grant access to CA

Falsification of evidence, malpractice or fraud

Level 2:

Could lower safety or hazard flight safety

Validity period: Candidates can exercise privileges up to 8 weeks after successful examination

Theoretical knowledge examinations: Examination questions shall be from the European Central Question Bank.

Common ATO certificate: Same privileges as before. If JAR-FCL, member state replaces it for an AOT certificate before 08 April 2017

Current rulemaking tasks:

Qualifications for flying IMC

En-route Instrument Rating (EIR)

Sailplane cloud flying rating (SCFR)

(Dette er regler som nå ligger ute til høring. Logg inn og skriv dine kommentarer! Norge er som sagt langt bak, og har ikke fått med seg hva som skjer. Det er dessverre mange interessante høringer som allerede er avsluttet).

Current NPA:

Day only IFR. Will need night rating for IFR by night.

EIR Monitoring Board

Reduce training hours

Clarifications

Competence based training route to instrument rating:

Privileges same as for traditional IR

Training includes theory and flight

Minimum 80 hours theory

Flight training minimum 40 hours instruction, minimum 10 in airplane

Dual minimum 25

FNPT II and FFS allowed

ME Course – min 45 hours

Instrument flown outside the ATO:

(Nytt. Forslaget er at man ikke lenger trenger en ATO for å fly deler av instrumentprogrammet. Kan gjøres direkte gjennom instruktøren).

Flown with “free floating” FI(IR) or IRI

Training outside ATO => FI training syllabus (training syllabus er altså elevens training record) => Pre assessment at an ATO => additional training hours if needed => IR skill test.

(ALTSÅ: Du melder deg opp hos en “free floating” FI(IR), og flyr deler av programmet. Man tar vare på records og presenter det for en ATO, som gjør en vurdering og tilbyr ekstra trening ved behov, eller skill test).

Earlier IFR experience and IFR training can be credited. Amount of hours vary.

EIR (En-route Instrument Rating) (En ny rettighet!)

Not allowed to fly arrival approaches etc. Only en-route. Take off and land in VMC under VFR.

EIR cannot operate below 1000' above the highest obstacle within 5 NM of the Aerodrome reference point.

Take off VFR, transition to IFR, then back to VFR.

Intention is to avoid flying zigzag between scattered clouds en-route, just through them.

Theory minimum 80 hours

SE minimum 15 hours, ME minimum 16 hours

Same principles as in comp. Max 5 hours (ME6) outside an ATO

EIR skill test (check of en-route phase)

SCFR (Sailplane cloud flying rating)

Privileges to fly near and in clouds

No minimum hours theory

Flight training reduced to 2 hours, at least 1 hour in sailplane

TMG can be used during the training in simulated IMC

Privileges only applies in sailplanes, not TMG

Spørsmål:

“Flight clubs” can give CPL and IR, as long as you fulfill the EASA requirement

Traditional “flight clubs” are part of the NCO (non-complex organization)

EASA doesn't define training aircraft, but have definitions of complex/non-complex.

Is MEP complex or non-complex? N/A – other items

Part FCL

S – Sailplanes

B – Balloons

AS – Airships

PA – (Tilt-rotor. Fly/helikopter i ett. Eg. OSPREY)

EASA oppfordrer til å lese og kommentere (CRT) på forslag (NPA). Les resultatet (CRD)!

(EASA representanten ymtet frempå at inntrykket er at Norge, også her, henger litt etter i forhold til resten av Europa. Mangel på kunnskap og deltagelse i forbindelse med NPA).

5. Luftfartstilsynet – Redegjøring om EASA:

NPA

3MND høring

2md CRD

I EASA tar vedtaksprosessen normalt 4-6 mnd.

Opt-out = Max utsettelsesfrist før alt skal være på plass.

- **Non-JAR sertifikater MÅ konverteres. Lovpålagt grounding etter 8. april 2013**

- **FTO/TRTO skal over til ATO - frist til 8. april 2014**

- **RF (flyklubber) skal over til ATO frist 8. april 2015 (NLF tar sikte på i løpet av 2014)**

Hva er nytt med part-FCL:

Sertifikater for nye kategorier

Ny sertifikattype – LAPL Max 2000kg, maks 3 passasjerer. Basic LAPL vil bli fjernet.

LAPL:

Min 30 timer (15 dual, 6 solo) i fly eller TMG

Ingen utløpsdato. Krav - fornyelse: 24 timer i gyldighetsperioden, 12 timer siste år, 12 avgang/landing, 1 time refresh/sim.

If not, PC or additional flight time take-off and landing. (Går sertifikatet ut vil en instruktør kunne signere piloten ut for "solo" for å tjene inn timene som mangler)

PPL:

blir det samme, men utvidet med div

Validity forblir samme

Nytt: SEP går ut = PC + godkjent trening. Må gå gjennom ATO

Nye rettigheter:

Aerobatic, towing, test flight, mountain rating

Instruktør:

Ny instruktørkategori for SPA(complex): TRI (SPA)

Krav for instruksjon for MPO på SPA er: TRI(SPA) og MCCI(A)

Ikke krav til FI(A) = for å være akroinstruktør. Holder med CRI

Kontrollant:

PC kontrollant – fritt frem for alle. Er dog ikke representant av tilsynet

Skill test kontrollanter blir som før

Les om nytt felleseuropeisk regelverk om besetningsmedlemmer fra luftfartstilsynets hjemmesider.

LT anbefaler:

EASA Flight Standards: easa.europa.eu/flightstandards

FAQ:

Kan man fornye RF/FTO/TRTO etter april 2013?

RF kan få godkjenning som ATO tidligst 8. april 2013, og senest 8. april 2015 (3-dobbel pris?) Jobbes med LTs gebyrer)

All trening og oppfrisking skal foregå i godkjent ATO

Hvordan blir det i overgangsperioden?

De med JAR-FCL papirer får "grandfather rights"

Språk:

Nivå 4 utløpstid endres fra 3 til 4 år

Vil man kunne få midlertidig språksertifikat etter bestått prøve? Ja.

- **Complex Aircraft – ny definition fra EASA:**
Complex motor powered aircraft shall mean:
 - MAX TOM > 5700
 - Pax seats > 19
 - Crew of minimum 2
 - Equipped with twin turboprop or jet

LT mister mye av dagens makt, med unntak for valg av AMC. EASA overtar styringen.

NLF og sentralisering:

Sentralisert ATO for seilfly, ikke for motorfly.

ELT:

Nytt: Kan ha med en portable ELT (begrenset til 6 seter). Registreres hos post og tele.

Relevante Overskrifter:

Part-NCO – Non-commercial other than complex

Part-CAT – Commercial Air Transport

Part-SPA – Specific approvals

Omfatter PBN, MNPS, RVSM, LVO, ETOPS, DG

Part-SPO – Special Operations

Landbruk, foto, glidertowing, aerial advertising, calibration flights, avalanche, maritime funeral, display, mm. **Alt av diverse nytteflyging skal være beskrevet.**

Reglene trimmes, og risikohåndtering blir lagt ut til klubbene.

6. Utviklingsorienterte Ungdomsmidler (NIF)

Ungdommen i flyklubber => støtte til prosjekter: 250.000 – 300.000 kr

Penger for å utvikle prosjekter inne i klubbene.

Midler som skal brukes til utviklingsorienterte ungdomsidrett

Ikke brukes til rekruttering, men til de som allerede er aktiv.

Frafall pga. manglende mål. Hva kan oppnås etter PPL?

Midler til utviklingsorientert ungdomsidrett, er et aktivitetstilskudd som skal bidra til:

“Å legge til rette for unge mennesker, med et prestasjonsmessig utviklingsperspektiv, samt redusere frafall av unge talenter i norsk idrett.”

NIF kan for øvrig hjelpe til med søknader.

7. Tønsberg Flyklubb: Nytt fly

Fly komité skulle velge nytt fly, fremtidsrettet og miljøvennlig. Bidra til rekruttering.

La vekt på økonomi, vedlikehold, skoling, nye sertifikatregler og rekrutteringsmuligheter, nattflyging og turflying.

Vurderte: Technam P-2002, PS-28 Cruiser, Cessna Skycatcher, Pipstrel Virus, Dynamic WT9, mm.

Falt for aluminium pga. vedlikeholdet, verksted etc.

Gikk for Rotax 912S (ønsket 912IS)

Gikk for Tecnam P2002-JF. Brukes til det som er av skoling. 100 hester.

Vanskeligheter med å få lån (1.000.000kr). DNB bør unngås, Nordea fant løsningen.

Innenfor 10 % av vedlikeholds priser fra Sverige. Hvis ikke flytte vedlikeholdet til Sverige. (900-1000 kr timen etter nedbetalt lån) Jobber hardt for å holde timeprisen under 1000kr.

Nedbetalingsplan med årskort. De som investerer i et dyrere årskort, får billigere timepris.

Bruker myWeblog.

Elev betaler 900-1150 pr time.

8. NLF - Avslutning

Har lagt ut oppsummerings presentasjon på hjemmesiden.

Sjekk at alle medlemmer har FCL sertifikat. Siste sjanse.

Alle kan intensiv-undervise i klubber (teori). Skolesjef kan få tillatelse => godkjenne andre.

Alle presentasjoner fra seminaret er lagt ut:

<http://nlf.no/aktivitet/motorfly/skolesjefseminaret-2012-flere-presentasjoner-lagt-ut>