

Protokoll Styremøte i Modellflyseksjonen



Møte 05/13

Styremøte avholdt 07.12.2013, kl. 10.00-16.00

Best Western Hotell, Gardermoen

Deltakere:

Fra Styret: Asle Sudbø (leder)
Haagen Valanes (nestleder)
Anders Holt Jacobsen (medlem)
Rune Pavestad (medlem)
Ben-Erik Ness (medlem) (fra kl. 10.45)
Arild Johansen (varamedlem)

Fra NLF: Jon Gunnar Wold

Fra Ungdomsutvalget: Martin Larsen

Forfall, meldt : Magnus Nordstrand (medlem)
Niels Hermansen (varamedlem)

Forfall, ikke meldt: Svein Rudshagen (medlem)

Møtet ble satt kl 10.00. Styret var beslutningsdyktig, idet 5 av styrets 7 ordinære medlemmer, og 1 varamedlem deltok på møtet. Representant i Ungdomsutvalget deltok på møtet som observatør.

25/13 Faste saker, herunder økonomi, medlemstall, nytt fra NLF

Vedlegg: medlemstall, notat fra fagsjef, status budsjett.

Medlemstallene fortsetter å være stabile, men med en ørliten nedgang.

Det ligger an til at den planlagte reduksjonen i budsjettunderskuddet på seksjonen i 2013 vil bli som prognostisert, det vil si ikke overskride kr 45.000. Dette er i tråd med langtidsplanen for seksjonen om å ha et budsjett i balanse i løpet av inneværende tingperiode.

Vedtak: Styret tar redegjørelse fra fagsjef til etterretning (se vedlegg). Fagsjef og nestleder kvalitets-sikrer økonomirapportering for å påse at det er mest mulig sammenheng med reelt forbruk og rapportert resultat.

26/13 Rapporter fra utvalg

Vedlegg: rapport fra SU og rekrutteringsutvalget

SU: SU har levert rapport på innspill fra klubbmiljøene på revisjoner av Modellflyhåndboka. Det er kommet relativt få, men gode og konstruktive innspill til revisjoner. Rapporten er vedlagt protokollen. Det ser ut til å være en betydelig underrapportering av hendelser. Dette er snakk om å jobbe med holdninger til å rapportere om hendelser. Slike rapporter er ment å skulle lære av, ikke at det skal komme sanksjoner mot piloter.

RU: Fagsjef rapporterer om stand på Teknisk Museum. Dette gjentas vår 2014, og er ventet/håpet å ha en god rekrutteringseffekt. RU v/Niels Hermansen har innlegg i MI 6/2013. Tromsø MFK skal ha innendørs-stevne med pressedekning, ventet/håpet å ha en god rekrutteringseffekt.

Vedtak: Styret tar redegjørelse fra fagsjef og medlemmer av rekrutteringsutvalget til etterretning.

27/13 Revisjon av Modellflyhåndboka - prosess videre.

Vedtak: Styret vedtar følgende prosess for revisjon av modellflyhåndboka fram mot klubbledermøtet 01.03.2014, basert på innspill fra SU:

Prosess for innføring av MFH versjon 1.1:

- 1)** Fagsjef innarbeider alle forslag i ny versjon av modellflyhåndboka (v 1.1) snarest
- 2)** V. 1.1 presenteres for ledermøtet 1/3 på Gardermoen, med en grundig gjennomgang av hva som er endret. Revisjoner sendes ut med sakspapirer til ledermøtet.

3) V.1.1 publiseres og trer i kraft fra 01.05. 2014, med eventuelle korreksjoner som tas inn fra ledermøtet.

28/13 Status handlingsplan

Vedlegg: Handlingsplan. Ansvarlige rapporterer om sine saker.

De årlige handlingsplanene er konkretiseringer av Langtidsplanen 2013-2015, vedtatt på Seksjonsårsmøtet 2013. De aller fleste av punktene på handlingsplanen for 2013 er ferdigstilt.

Vedtak: Styret tar de ansvarliges redegjørelse til etterretning. Ny frist for arbeid med begrensning av lydgrenser satt til 31/12. To dedikerte personer jobber med utvikling av metodikk som klubbene kan bruke til å måle lydnivå. Skriv om dette publiseres i MI. Fagsjef, SU, og Styret arbeider videre med å utarbeide en veileder for klubbene vedrørende reduksjon av lydnivå. SU redegjør for dette arbeidet under klubbledermøtet 2014.

29/13 Status evaluering av konkurransetøtteordningen

Nestleder orienterte om status i arbeidet

Vedtak: Styret tar nestleders redegjørelse til etterretning, og arbeider videre sammen med gruppelederne på dette.

30/13 Ledermøtet 2014

Agenda for ledermøtet ble diskutert.

Vedtak: Dagsorden vedtatt, fagsjef ferdigstiller invitasjon til klubblederne.

31/13 Orientering fra Nordisk møte

Styreleder og nestleder deltok på Nordisk møte i Stockholm i oktober, og redegjorde kort for møtet.

- Hovedfokus under møtet var på danskenes problem med luftrom. De er underlagt svært sterke begrensninger på sin flyging, og sliter også med en tilsynelatende lite hensiktsmessig organisering. De er ikke medlem av det danske idrettsforbundet. De danske delegater til møter sier at modellflyging heller ikke er ønsket opptatt i det danske idrettsforbundet av de øvrige luftsportsgrener.

- Styreleder presenterte Modellflyhåndboka som sikkerhetssystem for modellflyging i Norge, samt planen for revisjon av denne. Det var spesiell interesse fra svenskene side om hvordan rapportering-systemet var satt opp.
- Fra norsk side ble det også påpekt at agendaen for møtet burde vært mer gjennomarbeidet, og at møtet burde kunne gjøres unna på en dag for å spare tid og få ned kostnadene ved møtet.

Vedtak: Styret tar leders og nestleders redegjørelse tas til etterretning.

32/13 Luftrom. Avmerking av modellflyplasser på kart.

Fagsjef redegjorde for de undersøkelsen han har gjort ifb med prosesser rundt opprettelse av såkalte Luftsportsområder, for modellflyging. NLF har en Luftromskomite som håndterer slike saker. Strategien til Luftromskomiteen er å søke om såkalte Luftsportsområder der luftsportsaktiviteter krysser over i kontrollert luftrom. Når det gjelder aktivitet utenfor kontrollert luftrom, dvs i G luftrom, er det et «se og bli sett»-prinsipp som gjelder.

Vedtak: Fagsjef undersøker hva som gjelder for høydereguleringer for modellfly i G-luftrom, og leverer en rapport om dette til neste styremøte.

33/13 Eventuelt

- 1) NM søknad: Agder MFK tildeles NM i F4C/F4H 2014.
- 2) Forsikringer: Den kollektive forsikringsavtalen NLF har med QBE Nordic Aviation opphører fra og med 01.01.2015. Skriftlig oppsigelse er ikke mottatt. NLF-Modell er dekket fram til utgangen av 2014, men ikke etter denne dato, og trenger derfor ny forsikringspartner fra 01.01.2015. Fagsjef og Styret følger opp denne saken i 2014 slik at ny forsikringspartner er på plass fra 01.01.2015.
- 3) Kartlegging av modellflyplasser fortsetter. Flere svar er innkommet til fagsjef etter purring. Dette følges videre opp frem mot neste styremøte og klubbledermøtet.

Neste styremøte: 15.02.2013 Best Western Hotel Gardermoen, kl. 10.00-16.00.
Møtet hevet kl 15.00

Asle Sudbø
Styreleder

25/13 Faste saker

Økonomi

Iflg. tall oppdatert pr. oktober (periode 10) ligger seksjonen an til å nå budsjett uten nevneverdige avvik. Rengskapsrapport vedlagt.

Medlemstall

En svak nedgang ift. samme tid i fjor, men medlemsmassen virker stabil. Medlemstall vedlagt.

Klubber

NLF har mottatt kopi av søknad om opptak for Orstad RC klubb og Vest-Telemark modellflyklubb. NLF sendte svar på begge høringer uten innsigelser til idrettskretsene, og de nye klubbene vil med all sannsynlighet bli nye NLF-klubb fra 2014.

Støy- og miljøklager plager Rana RC luftsportsklubb –fagsjef har svart på henvendelse fra kommune og fylkesmann. Grunneier er anmeldt av naboer og har engasjert advokat. Anmeldelsen ble avvist iflg. advokaten.

Annet

Luftsportsuka 2014 - dato er satt men ingen formell henvendelse til fagsjefene om å bidra har kommet foreløpig. Antar at hver seksjon bes om å bidra slik som i fjor, og at vi satser på samme opplegg med både flyging og kurs.

NLF helitreff 2014

For å rekruttere helikopterpiloter vil NLF samarbeide med helikoptermiljøet for å arrangere et helikoptertreff i 2014. Dato er satt til helgen 6-7 juni 2014. Hans Christian Tjømmøe fra Condor MFK er stevneleder, og Elverum FK/modell er forespurt og er positive til å låne bort plassen samt at de selv ønsker å bidra med folk, kiosk osv.

Kurs og samlinger

Instruktørkurs avholdt i Harstad 17/11 med 19 deltakere, hvorav to fikk I1-lisens. Forsøk på å ha kombinert I1/I2 og oppdateringskurs vellykket. Neste kurs planlegges som kveldskurs i NLFs lokaler i Møllergata i Q1 2014

Medlemstall p r 30.11.2012.og 30.11.2013

KATEGORI	HP	HP	HP	MOT	MOT	MOT	SEIL	SEIL	SEIL	FALL	FALL	FALL	MIK	MIK	MIK	MOD	MOD	MOD
	2012	2013	DIFF	2012	2013	DIFF	2012	2013	DIFF	2012	2013	DIFF	2012	2013	DIF	2012	2013	DIFF
SEN / AMI	1725	1865	140	2091	2080	-11	568	549	-19	1393	1401	8	936	945	9	2548	2457	-91
JUN	288	307	19	211	188	-23	53	44	-9	615	613	-2	34	31	-3	74	73	-1
UNG	48	72	24	50	59	9	59	60	1	57	61	4	15	14	-1	193	173	-20
BAR	1	2	1	12	24	12	14	20	6	10	7	-3	4	3	-1	79	70	-9
FAM	28	30	2	18	19	1	13	10	-3	37	31	-6	6	6	0	13	10	-3
PEN	24	26	2	244	261	17	76	82	6	21	22	1	102	112	10	235	271	36
UFØ	5	7	2	4	4	0	4	5	1	1	1	0	4	6	2	57	63	6
TAN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2738	2408	-330			0			0
STØ	36	31	-5	187	179	-8	110	109	-1	14	19	5	63	68	5	59	51	-8
SPE	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LIV	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
HODER	2155	2340	185	2818	2825	7	897	879	-18	4886	4563	-323	1164	1185	21	3259	3169	-90
			0			0			0			0			0			0
Flermedl	312	375	63	840	828	-12	217	241	24	442	429	-13	299	286	-13	428	426	-2
TOTALT	2467	2715	248	3658	3653	-5	1114	1120	6	5328	4992	-336	1463	1471	8	3687	3595	-92

Periode	10
Avdeling	230
Oppfrisk	0

Avd. 230 Modellflyseksjonen

	Inntekter				Kostnader				Resultat				
	Hittil		Årsbudsjett	Prognose	Hittil		Årsbudsjett	Prognose	Hittil		Årsbudsjett	Prognose	
	Regnskap	Budsjett			Regnskap	Budsjett			Regnskap	Budsjett			
SUM TOTALT	-1 578 895	-1 678 837	-1 798 793	-1 798 793	1 424 756	1 589 797	1 843 793	1 843 793	-154 139	-89 040	45 000	45 000	
Prosjektnr	Prosjekt												
18000	Luftrum og anlegg	0	0	0	0	1 691	21 690	20 000	20 000	1 691	21 690	20 000	20 000
50010	Konkurranser/aktiviteter	-525	0	0	0	1 010	11 010	10 000	10 000	485	11 010	10 000	10 000
50020	Eksterne konkurranser	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50030	Landslag	-43 295	-131 508	-135 000	-135 000	211 579	264 125	265 000	265 000	168 284	132 617	130 000	130 000
70020	Kurs	0	0	0	0	1 531	20 000	20 000	20 000	1 531	20 000	20 000	20 000
71000	Barn og ungdom	-120 074	-124 074	-124 074	-124 074	87 517	41 702	45 000	45 000	-32 557	-82 372	-79 074	-79 074
74026	MI	-199 239	-207 750	-245 000	-245 000	245 577	285 558	379 730	379 730	46 338	77 808	134 730	134 730
90015	Seksjonsstyret	0	0	0	0	48 100	40 000	50 000	50 000	48 100	40 000	50 000	50 000
90025	Seksjonsstyrets årsmøte	0	0	0	0	26 352	50 000	50 000	50 000	26 352	50 000	50 000	50 000
90030	Internasjonale møter	0	0	0	0	11 864	40 000	50 000	50 000	11 864	40 000	50 000	50 000
90048	Fagkomiteer/grupper	0	0	0	0	331	5 000	5 000	5 000	331	5 000	5 000	5 000
95000	Administrasjon/drift	-387 968	-387 210	-429 719	-429 719	789 205	810 712	949 063	949 063	401 237	423 502	519 344	519 344
98010	Medlemskontingent	-821 125	-823 295	-860 000	-860 000	0	0	0	0	-821 125	-823 295	-860 000	-860 000
98020	Lisensinntekter	-6 670	-5 000	-5 000	-5 000	0	0	0	0	-6 670	-5 000	-5 000	-5 000
Totalt		-1 578 895	-1 678 837	-1 798 793	-1 798 793	1 424 756	1 589 797	1 843 793	1 843 793	-154 139	-89 040	45 000	45 000

Rapport fra SU til seksjonsstyremøte 7/12.

SUs planlagte møte 25/10 ble utsatt, men gjennomført som heldagsmøte i NLFs lokaler 22/11.

Agenda var gjennomgang av innkomne rapporter, forslag til revisjon av MFH, og generell diskusjon.

Referat fra møtet:

1. Gjennomgang av innkomne rapporter

a. 6 rapporter omhandler 7 ulike hendelser. Rapportene fordeler seg slik:

- 4 pilotfeil
- 1 flutter/konstruksjonssvikt
- 1 dødt senderbatteri
- 1 mid-air kollisjon (som endte i 1 krasj, og 1 skadet fly)

5 av 7 modeller er bensinfly av større type, uten at det er relevant for årsaken til hendelsene.

Det er to hendelser som gir grunn til bekymring:

1) Senderbatteriet sviktet, og modellen krasjet i en villahage: Klubben har suspendert flyging fra den aktuelle plassen (Jennestad travbane). I dette tilfellet var failsafe ikke korrekt innstilt, og ikke sjekket før takeoff. Dette er en «passiv pilotfeil» som endte i havari. SU gjør derfor presiseringer av formålet med failsafe-funksjonen i revidert MFH. Failsafe-kontroll er allerede en del av sjekklisten for A- og B-bevis.

2) Ett tilfelle hvor tilskuer ble truffet av «lekehelikopter» – SU anser skadepotensialet på helikoptre for å være stor, selv om modellen på papiret har ubetydelig vekt. Et eksempel er de populære «450-helikoptrene» som veier under 1 kg med batteri, men som opererer med rotorturtall på over 2000 o/min med mellom 700- og 1000 millimeter rotordiameter. Krav til A-bevis bør endres slik at denne type modeller omfattes.

Rapportene er svært nyttige. Medlemmene bør oppfordres til ytterligere rapportering slik at mer data kan samles over tid.

2. Gjennomgang av utkast 1.0 til vedlegg E – krav til instruktører klasse I1

Et utkast til dette vedlegget er utarbeidet av fagsjef med utgangspunkt i Vedlegg C - Veiledning for instruktører klasse I2, samt innspill fra stormodellworkshop med inviterte piloter på Starmoen i juni 2013. I tillegg er Vedlegg D - Krav til modellflygebevis B foreslått justert noe ift. teorikrav som følge av nytt vedlegg C.

Etter en god diskusjon ble alle punkter i disse vedleggene gjennomgått. SU har fått tips om mye god teori i Ali Machinchys instruksjons-DVD'er «Jet Pilot» og «Beyond the circuit» og ønsker å fase inn mye av denne informasjonen i vedleggene. DVD'er er innkjøpt og på sirkulasjon i SU. Magnus Nordstrand har påtatt seg å utarbeide nye kulepunkter for teorikrav for B-bevis. Omfanget skal være omtrent som teorikravene for A-bevis. Fagsjef oppdaterer vedlegg D og C så snart teorikrav foreligger.

3. Utarbeidelse av krav til instruktør-eksaminator

Det er ønskelig at personer i modellflymiljøet med særlig gode kunnskaper om stormodeller kan avholde instruktørkurs. Dette vil medføre en betydelig økning i antall instruktører, som igjen sørger for at det alltid er god tilgang på instruktører i begge klasser. SU anser at det kan være egnede kandidater, spesielt på I1-nivå, som ikke tidligere har hatt I2-bevis, som kan egne seg. Det er derfor vanskelig å stille krav om erfaring som instruktør, men ønskelig at kandidater håndplukkes av klubb/fagsjef/SU/ og/eller styret, med følgende forutsetninger:

- Klubbens ledelse anbefaler at vedkommende kandidat bør inneha I1-lisens, har tilstrekkelig lang og bred erfaring fra alle typer stormodeller, og er egnet til å lære opp andre instruktører
- Styret godkjenner at kandidaten får rettigheter som instruktør-eksaminator
- Fagsjef lærer opp vedkommende til å kunne holde kurs i regi av NLF modellflyseksjonen og utdanne instruktører.
- Det vektlegges geografisk spredning, slik at alle landsdeler får et tilstrekkelig kurstilbud
- At NLF Modellflyseksjonen bekoster opplæring og alle utgifter ifbm. kurs for instruktør-eksaminatorer

Det ligger i sakens natur at dette kun vil dreie seg om en håndfull nøkkelpersoner som vil få særlig oppfølging og samarbeide tett med styret, SU og fagsjef.

4. Gjennomgang av forslag til revisjon av MFH

Da møtet ble avholdt var det kun kommet ett innspill. Dette er andre runde med tilbakemeldinger som klubbene har blitt invitert til å gi. SU anser manglende tilbakemeldinger for å være et tydelig signal fra klubbene om at regelverket er hensiktsmessig og greit å etterleve, og at store endringer ikke er nødvendige, ut over de tilbakemeldinger som har kommet til fagsjef i forbindelse med og etter lanseringen 1/5-2013. Disse tilbakemeldingene ble gjennomgått av SU og er her adressert punktvis:

- a) *Flere klubber og instruktører har meldt om at det er en logisk brist ift. Vektgrenser og krav om modell. For B-bevis og I1 er det krav om at instruktør har erfaring på aktuell modelltype, og at kandidat har modelltype omfattet av krav til B-bevis, dvs. enten turbinmodell eller modell over 30 kg. For A-bevis eksisterer ingen slike krav. Dette gjør at dyktige piloter med lang erfaring fra for eksempel 3-meters bensinfly med 200 cc motor IKKE kan bli I1, da modellene her veier typisk 20 kg. I tillegg kan en bli I2 uten krav til å kunne fly noe annet enn 2-kilos trainere, og vil få muligheten til å eksaminere til A-bevis, som igjen gir kandidaten rett til å fly modeller på opp til 30 kg. Flere instruktører og klubbledere har poengtert behov for å kreve at A-bevis oppflyging foretas med en modell av en viss størrelse.*

SU: Mye av dette skyldes at vektgrensen for krav til b-bevis er satt urealistisk høyt. Det finnes svært få modeller som veier over 30 kg, og de krav som stilles til at en pilot kan få et bevis for viderekomne er aktuelle for modeller som veier betydelig mindre enn 30 kg. Et videregående bevis bør være gjeldende fra og med 100 cc bensinfly som typisk modelltype, og disse veier «kun» 10-15 kg. Når modellene får flersylindrede motorer opp mot 100 cc er piloten over på en større modell som ikke

bare har et betydelig større skadepotensiale og kompleksitet, men som stiller høye krav til utstyr, bygging, setup, servokraft og strømforsyning, flyområde, rullebane med mer. Vektgrensen for B-bevis foreslås av SU satt til **12 kg**.

Manglende krav til modell for oppflyging til A-bevis skyldes for høy vektgrense også her. SU har gjennomgått hele klassifiseringsstrukturen for å adressere disse problemstillingene. Det er helt klart grunnlag for å kreve et grunnleggende ferdighetsbevis for alt fra 450-størrelse elektrohelikopter. Det er stor forskjell på å mestre et fastvinget fly og et helikopter. Eksempel: En rapportert personskade i 2013 skyldes et lite elektrohelikopter. Det er ikke ønskelig å innføre egne helikoptersertifikater eller på noen måte ha spesifikke sertifikater for spesifikke modelltyper, SU går istedenfor inn for å innføre krav om A-bevis fra 650mm rotordiameter, for å favne de populære «450-helikoptrene.» Vektgrensen for krav til A-bevis settes til 2 kg for fastvingede fly.

SU anser en betydelig reduksjon av vektgrensene som et viktig sikkerhetsmessig tiltak, og en anerkjennelse av de tilbakemeldinger som har kommet fra miljøet om at A-bevis ikke er tilstrekkelig for at en pilot kan mestre fly opp mot 30 kg. Dette vil skape et behov for flere instruktører, men også øke mengden gode instruktørkandidater. SU tror dette vil oppleves som uproblematisk, med hensyn til at turbinmodeller har vært omfattet av krav til B-bevis uansett vekt siden 1/5-2013, og for både klubber og turbinpiloter har det fungert utmerket, noe som i stor grad skyldes overgangsperioden med «Grandfathers rights» på 1 år. Det må derfor vurderes om reduksjon av vektgrensene skal ha en tilsvarende overgangsperiode på ett år fra for eksempel 1/5 2014, for å få utdannet nok I1-instruktører.

b) Det har kommet mange tilbakemeldinger på at det i krav til B-bevis gjøres gjeldende at instruktør skal prøvefly modellen.

SU: Vi er enige, denne formuleringen er uheldig og bør strykes i sin helhet. Sikkerheten ivaretas med at kandidaten ikke får fly modellen før I1 har gjennomgått sjekklisten for modellgodkjenning.

c) Flyprogram for A-bevis er fjernet til fordel for en «ta av-, svinge- og landetur». Det er dermed opp til instruktøren å bedømme om flyturen er tilstrekkelig eller ikke, og når det kun kreves avgang og landing vil det bli for store skjønnsmessige forskjeller i oppflygningene til at dette kan tas på alvor, og instruktører har lite å bedømme ferdighetene etter.

SU: Vi er enige i denne kritikken, men samtidig ønsker vi ikke å innføre krav til å fly spesifikke flymønstre eller innføre øvelser som flys i sekvens for A-bevis. Etter en konstruktiv debatt har SU kommet fram til at krav til A-bevis bør vise at piloten kan fly både høyre- og venstresvinger, samt utføre stall med recovery. Dette gjøres uten at det må flys en sekvens, og gir instruktør og kandidat noe å øve på. Ved å fly et 8-tall vil kandidaten måtte demonstrere mestring av både høyre og venstresvinger, og ved å stille modellen få meget god erfaring med dette og for all framtid være forberedt på hurtig og riktig stall-recovery, samtidig som dette er en enkel øvelse som kan utføres trygt i god høyde. For helikopter skal det ikke flys stall, men demonstrere stabil hover. Å fly et 8-tall med helikopter er vanskeligere enn med fastvingetfly, men det er en ønskelig og riktig konsekvens – kandidaten har valgt en modell med høyere vanskelighetsgrad, og instruktøren skal med rette kunne forvente høyere ferdighetsnivå for en helikopter kandidat enn en kandidat med fastvinget modell.

d) *Instruktører har uttrykt bekymring for at en kandidat kan fly opp med en trainer, og neste uke komme på stripa med et 90-size helikopter som han åpenbart ikke mestrer, men er i sin fulle rett til å gjøre det. Det foreslås for eksempel egne sertifikater for spesielt vanskelige modeller som helikopter, eller i det minste sporbarhet ift. hva kandidaten har fløyet opp på, slik det var tidligere med søknadsskjema for A-bevis hvor det fremgikk hvilken modell kandidaten fløy opp på.*

SU: Ett problem er at kandidaten ikke har de rette holdningene. En kan spørre seg om det er mangel på sikkerhetsopplæring som er årsaken til slike holdninger, samtidig innser vi at vi ikke kan gardere oss mot denne type utrygg oppførsel. Vi må tilrettelegge for at instruktører kan utøve skjønn, men samtidig ha nok regelverk rundt seg til at kandidatene får tilstrekkelig lik opplæring og ferdighetsnivå. Det skal presiseres i krav til modellflygebevis klasse A og B at det er pilotens ansvar å påse at alle sikkerhetshensyn har blitt ivare tatt før flygning. Herunder at piloten har tilstrekkelige ferdigheter til å fly den aktuelle modellen og/eller modelltypen. (fly, helikopter, etc).

Det eksisterer ikke pr. i dag formelle krav til modellen som kandidaten kan benytte til oppflyging til modellflybevis klasse A. Dette skaper diskusjon og unødvendig hodebry for instruktører og klubber, og kan føre til situasjoner som nevnt over. Det er av byråkratihensyn nødvendig å beholde systemet med et grunnleggende og et ferdighetsbevis for viderekomne og ikke innføre nye modellspesifikke sertifikater, men det er nødvendig for instruktør og NLF å ha loggført modelltypen som ble brukt til oppflyging. Søknadsskjema for utstedelse av ferdighetsbevis oppdateres med avkrysning for ulike typer modeller. Problemet med at det ikke er spesifikke modellkrav for oppflyging til A-bevis løses ved at vektgrensen settes til 2-12 kg. Det skal dermed innføres krav til at oppflyging til A-bevis skjer med modell over 2 kg, eller helikopter med større enn 650 mm. rotordiameter.

e) *Innspill av teknisk art – flere innspill ifbm.høringsrunden i vinter og ved lansering gikk på økte spesifikke krav til teknikk, servoer, strømforsyning med mer.*

SU har diskutert dette inngående, sett på ulike eksempler og forslag. På generelt grunnlag ønsker vi så lite teknisk innhold i modellflyhåndboka som mulig, både fordi dette av åpenbare grunner vil bli utdatert etter hvert som teknologien utvikler seg, men også med bakgrunn i den klare føringen gitt SU og styret av seksjonsmøtet i 2011, hvor pilotopplæring skal være hovedfokus for vårt sikkerhetssystem. Enkelte forslag til forbedringer av teknisk art anses dog som meget hensiktsmessige, og foreslås inkludert i MFH, med generelle krav. Disse er:

- Krav til mottakerstrøm
- Krav til kutt-funksjon for tenningsanlegg
- Krav til test av slepekrok for seilfly
- Omformuleringer av failsafe-funksjon og kontroll av denne.

Alle forslag er samlet til sist i dette dokumentet som forslag til vedtak i styret.

f) *Innspill fra IGG ang. storseilfly av teknisk art, samt flyprogram*

SU takker IGG-miljøet for svært nyttige og velformulerte innspill. Som følge av dette samt flere henvendelser ang. flyprogrammet til B-bevis har vi gjort betydelige endringer i flyprogrammet, og innført krav om sjekk av slepekrok for seilfly ifbm. Med modellkontroll. Det er dog viktig å presisere at krav til B-bevis i MFH skal være av generell art, og å anses som et minimum. Selv om det på

nåværende tidspunkt ikke anses hensiktsmessig å ha spesifikke krav knyttet til slep av storseilfly som del av MFH, er det opp til en hver instruktør å utøve skjønn vedr. hensiktsmessig flyging og kontroll av den aktuelle modell, herunder å praktisere strengere krav enn det MFH legger opp til. IGG foreslår krav til Høydemåler/vario/hjulbrems på seilflymodeller – SU er skeptiske og vil gjerne ha forklart behovet. JGW sjekker med IGG.

g) Misforståelser rundt krav til D-bevis (display)

SU har registrert at mange har misforstått kravene til Displaybevis. Etter gjennomgang av formuleringen anses dette å skyldes punktets overskrift som går på modellflystevner. Det lages derfor et nytt punkt for fullskala flyshow hvor det fremgår at det kreves D-bevis, og krav til D-bevis sløyfes fra pkt. ang. modellflystevner.

Med bakgrunn i ovenstående tilbakemeldinger og vår behandling av disse oppfordres styret i Modellflyseksjonen til å vedta følgende endringer i modellflyhåndboka:

- 1) Nytt vedlegg: Vedlegg E, veiledning for instruktører kl i1 godkjennes av styret, med unntak av krav til teori som kommer på et senere tidspunkt
- 2) MFH pkt 3.4.2: Displaybevis – setning strykes. Nytt punkt: 3.4.3: «På fullskala flyshow eller andre arrangement hvor det flys modellfly foran publikum skal modellflyger inneha displaybevis.»
- 3) MFH pkt 4.5.1 teoretisk prøve. Endre navn til «teoretisk opplæring», og at det er instruktørens ansvar å påse at kandidaten får tilstrekkelig gjennomgang av teori iht. kravene i vedleggene
- 4) 4.6.1 instruktørkurs – legge inn krav til utvelgelse av instruktøreksaminator. Kravene er:
 - Klubbstyret anbefaler/godkjenner aktuelle kandidater
 - Sekssjonsstyret eller fagsjef godkjenner kandidatens rett til å praktisere som instruktøreksaminator
- 5) Kategorier modellfly (kap 5.2 i MFH) endres til:
 - i) **«Modeller 0-7 kg»** endres til: **Fastvingende- og multirotormodeller 0-2 kg, samt helikopter med rotordiameter inntil inntil 650 mm**
 - ii) **«Modeller 7-30 kg»** endres til: **Modeller 2-12 kg** (krav til A-bevis)
 - iii) **«Modeller 30-75 kg»** endres til: **12-75 kg** (krav til B-bevis)
 - iv) Stormodellregister justeres til 20 – 150 kg. Krav om registrering for alle modeller over 20 kg.
 - v) Modellkontroll – 20-75 kg *kan* velges ut for kontroll (i dag er det 30 kg). Modeller 75 kg og oppover skal alltid kontrolleres, som i dag.)
MFH oppdateres med link til stormodellregisteret.
- 6) Krav til A-bevis oppdateres med krav om at oppflyging skjer med modell 2-12 kg, eller helikopter med rotordiameter større enn 650mm, og at instruktøren skal ha erfaring på relevant flytype
- 7) Kap. 6 Flytrygging – oppdateres med definisjon av hendelser som er utarbeidet, og med lenke til rapporteringsskjema og sikkerhetsbulletins på de aktuelle stedene i MFH.
- 8) Sjekkliste for modellkontroll av stormodeller oppdateres med følgende punkter/presiseringer:
 - a) Sleppekrok funksjonstestes med en kraft på 2 ganger flyets totalvekt. F.eks. 40 kg for seilfly som veier 20 kg (gjelder kun seilfly)
 - b) modellen skal ha minst 2 ganger så mye strøm i mottakerbatteriet som det beregnede forbruket på de flygninger som skal finne sted krever. (Dersom modellen bruker 200 mAh pr.

tur, og du planlegger å fly 4 turer før batteriet lades eller skiftes ut, skal mottakerbatteriet være fulladet og ha kapasitet minst 1600 mAH)

- c) Failsafe endres fra MOTOR AV til TOMGANG, og oppdateres med tekst om at hensikten med failsafe er å redusere energien, og dermed skadepotensialet, i en modell uten kontroll.
 - d) For modeller med elektronisk tenningsanlegg innføres krav om at tenningen skal ha en manuell bryter for å kutte tenningsstrømmen, enten på senderen eller på modellen. I tillegg skal det kreves at tenningsanlegget kutter strøm til pluggen dersom mottakeren mister strøm fram mottakerbatteriet eller mottakerbatteriet går tom for strøm.
- 9) Flyprogram B-bevis justeres. Programmet flys ikke som sammenhengende sekvens fra start til slutt («det er ikke hukommelsestrening, men flytrenoing»). Programmet skal bestå av følgende øvelser:
- Avgang
 - Trimpass
 - Forbiflygning i høy hastighet
 - Prosedyresving
 - Immelman + split S kombo (for seilfly/helikopter og ikke-akro: horisontalt 8-tall)
 - Rett forbiflygning i lav hastighet (seilfly: funksjonstest luftbrems)
 - stall + recovery (ikke auto for heli)
 - Avbrutt landingsinnlegg (ikke for seilfly)
 - Landing

Behovet for å demonstrere tilstrekkelige flyferdigheter til å kunne fly øvelser i en sekvens, og ikke bare fordi modellen tilfeldigvis var rett plassert foran piloten ivaretas med øvelsen immelman+split S kombo eller et 8-tall. Piloten kan fly valgfrie vendinger og velge vindretninger etter behov.

10) Flyprogram A-bevis, innføring av krav til nye manøvre for oppflyging:

horisontalt 8-tall, Stall + recovery. (for heli: demonstrere stabil hover)

Det skal fremgå at øvelsene kan gjøres i valgfri rekkefølge.

- 11) Krav til fornyelse av flygebevis for stormodell:** Pga. at svært mange flere blir omfattet at B-bevis vil SU fjerne krav om loggføring av flyging. SU ønsker at klubbens ledelse (eks. klubbleder/skolesjef) skal signere på fornyelsesskjema.
- 12) Fjerne krav om logg med uteksaminerte kandidater for fornyelse av Instruktør I1.** SU ønsker at klubbens ledelse (eks. klubbleder) skal signere på fornyelsesskjema.

Forslag til prosess for innføring av MFH versjon 1.1:

- 1) Fagsjef innarbeider alle godkjente forslag i ny versjon av modellflyhåndboka (v 1.1) snarest
- 2) V. 1.1 gjennomgås av styret pr. sirkulasjon
- 3) V. 1.1 presenteres for ledermøtet 1/3 på Gardermoen, med en grundig gjennomgang av hva som er endret.
- 4) V.1.1 publiseres og trer i kraft fra 1/5 2014.

Sikkerhetsutvalget

Jon Gunnar Wold
Magnus Nordstrand
Magne Hegstad