



## Møtereferat motorgruppa

|  |                             |
|--|-----------------------------|
| <b>TILSTEDE:</b> Egil Thon, Torgeir Pedersen, Ann Kristin Reinsve, Kåre Smith  | <b>DATO:</b> 08 NOV 07      |
| <b>KOPI:</b>   | <b>STED:</b> ENHS           |
| <b>Sak</b>   | <b>Ansvar</b>               |
| <b>Flyparken.</b><br>LN-DFM<br>Har vært på service, en SB er utført og venstre dør er justert. Fungerer greit.<br><br>LN-DFL<br>Radio er ikke helt i orden. Er ustabil, men periodevis i orden. Flys over til Kjeller på søndag for vedlikehold.<br>Propeller må kanskje til vedlikehold pga stor slitasje.  | Torgeir Pedersen            |
| <b>Flyskolen</b><br>Ikke noe spesielt å rapportere ut over at det blir fløyet for lite pga mye dårlig vær og mangel på instruktører. Bjør Horne er på plass som instruktør fra neste uke. Har 12 elever, hvilket er det maksimale i praktisk utdanning i forhold til antall instruktører.  | Egil Thon                   |
| <b>Økonomi</b><br>Ingen status kjent ut over at timeregistreringen er à jour ut oktober.   |                             |
| <b>Vask av fly</b><br>Manglende vask av flyet er et stadig tilbakevendende problem. Bør man innføre "vaskegebyr" for manglende vask? Ingen konsensus rundt dette i styret. Det ses problematikk rundt at man har ulik standard, og hvem som kan bestemme om vask er for dårlig. Vil foreløpig satse på holdningsskapende arbeid. Spesielt skolen oppfordres til å gi opplæring rundt dette.  |                             |
| <b>Støtte til utdanning av CRI/FI</b><br>Viser til vedlagte forslag fra Egil Thon, som møtte stort gehør i styret, Innspill: Støtte bør kanskje gis i form av refusjon etter ferdig utdanning. Kanskje også utbetalt i rater i løpet av kontraktperioden/bindingstiden.<br>Det vedtas å annonsere på web-en om at vi vurderer sponsing av instruktør opplæring, og ber om søknader fra interesserte piloter.<br><br>Selve opplegget og økonomi må vurderes og vedtas av et mer komplett og habilt styre. | Egil Thon<br><br>Kåre Smith |
| <b>Klubb PFT</b><br>Instruktørkapasitet, og dermed behov for flere instruktører er en forutsetning for gjennomføring av klubb PFT. Det lages et opplegg for en enkel klubb PFT, med fokus på sikkerhet, rutiner (deriblant vask av fly) og trivsel, i løpet av 2008. Klubb PFT innføres fra 1. januar 2009.  | Egil Thon                   |

|  |                   |
|--|-------------------|
| <p><b>Hangar</b><br/>Stort problem med kondens og drypping fra tak, som blir til is på fly og vinger i kuldegrader, samt generelt høyt fuktnivå.<br/>Torgeir sjekker ut med produsent av hangar om det finnes innertak.</p>  | Torgeir Pedersen  |
| <p><b>Parkering av DFM</b><br/>Rygging av flyet inn i hangar er risikabelt. Hvis to dytter forfra, slår høyderoret lett ned i gulvet. Etter skolesjefs erfaring er det tryggere å trekke det inn med nesa først, og deretter snu det inne i hangar.</p>  |                   |
| <p><b>Ferry ordning for bringing/henting av fly til service</b><br/>Ordninger er slik at ved nødvendige hente-/bringeturer betaler piloten den ene veien selv, klubben den andre.<br/><br/>Vi inviterer alle som flyr klubbflyene mer enn 10 timer pr år (sikkerhetsmessig begrunnet) til å melde seg som ferrypiloter, samt offentliggjør regelverket for dette.</p>  | Kåre Smith        |
| <p><b>Saker til Hovedstyret</b><br/><br/><u>Vedlikehold av banen</u><br/>Rette en henvendelse til hovedstyret om klubben kanskje selv skal stå for klipping av gress og eventuelt også brøyting. Klipping er viktig med tanke på slitasje på propellere, spesielt på DFL.<br/><br/><u>Utstedelse av nøkkelrekvisisjoner</u><br/>Vi ber hovedstyret vurdere om også nestformenn i gruppene skal kunne rekvirere nøkler.</p> | Leder / nestleder |
|  |                   |

# Videreutvikling av Motorflyskolen som drivkraft bak ytterligere økning av aktivitetsnivået i motorgruppen, og økt satsing på flysikringsarbeid.

## 1. Innspill til styret

Motorflyskolen er antagelig den største drivkraften bak motorgruppen, og vil også kunne være den viktigste drivkraften bak en videre økning av aktivitetsnivået. Av de tre områdene (1) skolehåndbok, utdannelsesprogram, administrasjon med mer, (2) instruktørkorps og (3) flypark, er spesielt instruktørkorpsset i dag en flaskehals. Jeg har følgende innspill til styret:

- i. Motorflyskolen trenger 3-4 CRI-er og 3-4 nye FI-er for å kunne bidra vesentlig til ytterligere aktivitetsøkning blant sertifiserte medlemmer, og samtidig intensivere arbeidet med flysikkerheten. Motorgruppen bør sponse utdannelsen av disse instruktørene, og mitt innspill er (uten at jeg har vurdert motorgruppens muligheter til å finansiere dette):
  - a) Motorgruppen betaler halvparten av kursavgiften og flytimene for CRI-ene dvs totalt ca NOK 8.000-NOK 10.000 pr CRI. Kandidatene betaler selv den andre halvparten.
  - b) Motorgruppen betaler halvparten av instruktørutdannelsen for FI-ene dvs totalt ca NOK 35.000-NOK 40.000 pr FI. Kandidatene betaler selv den andre halvparten pluss CPL-teorien.
  - c) Kandidatene må binde seg til klubben for et antall år, for eksempel 5 år.
- ii. Vi beskriver et opplegg på websiden vår, og inviterer interesserte kandidater til å søke. Et utvalg av personer fra skolen/styret vurderer/velger passende kandidater.
- iii. CPL-teori for FI-kandidater kan tas via Luftfartsskolen basert på internet undervisning og besvarelse av oppgaver. Dersom det er interesse blant kandidatene, kan motorflyskolen administrere en studiesirkel og forhandle med Luftfartsskolen om en prisreduksjon.
- iv. På sikt må vi også vurdere et mer hensiktsmessig skolefly enn Katana DA-20.
- v. Motorgruppen innfører årlig PFT for medlemmer som skal fly klubbens fly. Innholdet bør ikke være for omfattende. Årlig PFT implementeres så snart motorflyskolen har kapasitet til å gjennomføre disse (antagelig ikke før 1.januar 2009).

Ps: Jeg kommer til å ta opp på NAK's skolesjefseminar om et par uker muligheten for at NAK kan lage et opplegg for motorflyklubbene, og dekke for eksempel tredjedelen av utgiftene til utdannelsen av CRI-er/FI-er som skal ha sitt virke i flyklubbene.

## 2. Bakgrunn

Klubbutviklingsprosjektet er iscenesatt slik jeg har oppfattet det for å øke aktivitetsnivået innen gruppene og samspillet mellom gruppene. Dessuten skal man utrede etableringen av en mikrogruppe, og hvordan denne kan innordnes i klubben.

Flere av tiltakene som er luftet for å øke aktiviteten blant sertifiserte medlemmer av motorgruppen krever instruksjon og kvalifisert instruktør i høyresetet. En safety pilot (rutinert sertifikatnehaver som ikke er instruktør) kan være med en annen sertifikatnehaver (med gyldige rettigheter) som ønsker å friske opp tidligere ferdigheter. Trening/læring av nye ferdigheter (av noe omfang) krever instruksjon og kvalifisert instruktør. Jeg er skeptisk til forslag som innebærer at en safety pilot uten formell instruktørkompetanse skal dekke tiltak som krever instruktør. Vi må hele tiden tenke flysikkerhet. Vi må hele tiden vurdere konsekvensene av hva vi gjør dersom det skulle skje en ulykke og klubben ikke har opptrådt korrekt. Skolen og undertegnede kan i et hvert fall ikke være involvert i tiltak som medfører at safety piloter uten formell instruktørkompetanse utfører oppgaver som egentlig krever instruktørkompetanse.

Det er økende interesse for PPL-utdannelse. Dessuten er det økende behov for videreutdannelse av sertifiserte medlemmer. Motorflyskolen har i dag for liten instruktørkapasitet til å kunne tilfredsstillende disse behovene.

Mange fryktet at innføringen av JAR/FCL og nye krav til instruktørutdannelsen ville kvele tilgangen på klubbinstruktører på grunn av kostnadene. Riktignok er utdannelsen blitt dyrere, men ikke uoverkommelig for interesserte kandidater. Det er dessuten mulig for innehavere av PPL å bli flyinstruktører. JAR/FCL har også åpnet for en enklere instruktørutdannelse med rettigheter til å instruere allerede sertifiserte flygere i forbindelse med utsjekker mm. Dette gir motorflyskolen og motorgruppen muligheter til å utvide instruktørkapasiteten og aktivitetsnivået dvs flytimer.

- FI (flight instructor) er en instruktør som også kan gi grunnleggende instruksjon frem til sertifikat.
- CRI (class rating instructor) er en instruktør med begrensede rettigheter som kan gi sertifiserte flygere utsjekker mm.

### **3. FI (Flight instructor)**

FI-utdannelsen er en fullstendig flyinstruktør utdannelse som inkluderer retten til å gi grunnleggende flyinstruksjon frem til PPL. Nyutdannede instruktører får imidlertid en restriksjon i rettigheten inntil de har overvåket minimum 25 soloflyginger.

Forhåndskrav for å påbegynne FI-utdannelse:

- Bestått CPL teoriekksamen
- Minimum 200 timer total flygetid, hvorav minimum 150 timer som fartøysjef dersom vedkommende har PPL (100 timer for innehavere av CPL)
- Minimum 30 timer SEP, hvorav minimum 5 timer siste 6 måneder
- Minimum 10 timer instrumentflygeinstruksjon, hvorav maksimum 5 timer kan være bakke/simulatortid
- Bestått opptaksprøve flyging ved skole godkjent for FI-utdannelse

FI-utdannelsen/kurset omfatter:

- Godkjent teorikurs på minimum 125 timer inkludert progresjonstester.
- Praktisk flygeinstruksjon som omfatter minimum 30 timers flygetrening, hvorav 25 timer med instruktør (resterende 5 timer kan være fellestrening med andre instruktørelver). Inntil 5 timer av de 25 timene kan gjennomføres i godkjent simulator.
- Ferdighetsprøve

Gyldighet av en FI rettighet:

- 3 år

Krav for fornyelse av FI rettighet, instruktøren må oppfylle 2 av følgende 3 krav:

- Minimum 100 timer flygeinstruksjon som FI/CRI i løpet av gyldighetsperioden, inkludert minimum 30 timer siste 12 måneder
- Deltatt på FI oppfriskningskurs godkjent av LT i løpet av gyldighetsperioden
- Bestått ferdighetskontroll i løpet av de siste 12 månedene.

Minst annenhver gang FI-rettigheten forlenges skal kandidaten bestå ferdighetskontroll.

Luftfartsskolen starter CPL teorikurs fortløpene basert på sitt internett opplegg, og med noen weekend samlinger i Oslo. Totalt vil en CPL teoriutdannelse inkludert eksamen koste ca NOK 35.000.

RørosFly gjennomfører første del av teoriutdannelsen til FI som et ukeskurs (felles med CRI-utdannelsen). Det starter et ukeskurs i slutten av oktober/begynnelsen av november.

- Totalt vil FI-utdannelsen koste ca NOK 75.000-80.000 (pluss opphold på Røros)

Luftfartsskolen på Torp har ikke FI-utdannelse inkludert i utdannelsprogrammene som skal godkjennes av LT i høst. Luftfartsskolen har imidlertid planer om å utvikle program for FI-utdannelse i løpet av 2008. Interne kandidater i motorgruppen med PPL som ønsker FI-utdannelse trenger selvsagt noe tid på CPL-teorien. Innen CPL-eksamen er avlagt kan en FI-utdannelse i regi av Luftfartsskolen på Torp være en realitet.

#### **4. CRI (Class rating instructor)**

CRI-utdannelsen er en begrenset flyinstruktør utdannelse som bare gir rett til å instruere allerede sertifiserte flygere dvs gi utsjekker/videreutdannelse av forskjellig slag.

Krav for å få CRI rettighet:

- Minimum 300 timer total flygetid
- Minimum 30 timer som fartøysjef på angjeldende klasse eller type, hvorav minimum 10 timer siste 12 måneder
- Fullført godkjent CRI-kurs med minimum 3 timer flygeinstruksjon
- Bestått ferdighetsprøve

Gyldighet av en CRI rettighet:

- 3 år

Krav for fornyelse av CRI rettighet:

- Minimum 10 timer flygeinstruksjon siste 12 måneder (eller gitt/fått oppfriskningstrening)

RørosFly starter CRI-kurs i slutten av oktober/begynnelsen av november. Teoridelen gjennomføres som et ukeskurs. Dette er felles med FI-utdannelsen. Pris avhenger av antall elever, men skolesjefen har indikert ca NOK 10.000. Den praktiske delen koster ca NOK 2.100 pr flytime.

- Totalt vil CRI-utdannelsen koste ca NOK 15.000-20.000 (pluss en ukes opphold på Røros).

Luftfartsskolen på Torp har ikke CRI-utdannelse inkludert i utdannelsprogrammene som skal godkjennes av LT i høst. Luftfartsskolen har imidlertid planer om å utvikle program for CRI-utdannelse i løpet av 2008.

#### **5. Bedring av flysikkerheten/økning av aktivitetsnivået dvs antall flytimer**

Vi har tidligere diskutert etablering av årlig klubb-PFT som et tiltak for å øke flysikkerheten. Det er fortsatt mulig for en sertifikatnehaver i motorgruppen å sette seg inn i et klubbfly uten å ha fløyet på et par år (de aller fleste er fornuftige og tar med seg en instruktør, men vi har sett eksempler på det motsatte). Etablering av en årlig klubb-PFT vil bedre flysikkerheten. I sin enkleste form er det bare snakk om en kontroll av ferdigheter. Dette er etter min vurdering et nødvendig tiltak i fremtiden, flere og flere klubber innfører årlige klubb-PFT-er.

Motorflyskolen har allerede godkjente program for mørkeutsjekk og skiutsjekk.

Behovet har forlengs meldt seg for strukturert kursing i Garmin G1000.

Det totale tilbudet fra motorflyskolen kan omfatte:

- Grunnleggende PPL/A utdannelse
- Mørkeutsjekker
- Skiutsjekker
- Modellutsjekker inkludert G1000 basisutsjekk
- Klubbutsjekker
- Årlige klubb PFT-er
- 1-time-med-instruktør program (faller stort sett bort ved innføring av årlige klubb PFT-er)
- Videregående kursing på G1000 inkludert safety pilot virksomhet fra høyresetet
- mm

Motorflyskolen har i dag ikke instruktørkapasitet til å dekke alt dette.

Utvikling av passende program for videreutdanning og aktiv markedsføring av kursvirksomheten vil i seg selv medføre flere flytimer. Enda viktigere er kanskje at dette kan dra med seg klubbflygingen og øke aktivitetsnivået utenom motorflyskolen. Her har vi jo et betydelig forbedringspotensiale.

## **6. Utvikling av motorflyskolen**

Motorflyskolen har vært/er i stadig utvikling (medlemmer med stor humoristisk sans vil kanskje si at dette skjer mer til tross for enn på grunn av skolens personale/klubbens styrende organer). Utviklingen påvirkes selvsagt sterkt av LT. Spesielt etter århundreskiftet har det vært store endringer og forbedringer i forbindelse med overgangen til JAR/FCL i 2002 og flyttingen av LT fra Oslo til Bodø.

De viktigste områdene i driften av motorflyskolen er:

- Skolehåndbok, utdannelsesprogram, administrasjon med mer
- Instruktørkorps
- Flypark

*Skolehåndbok, utdannelsesprogram, administrasjon med mer:*

*Instruktørkorps:*

*Flypark:*