

Modellflyhåndboka versjon 1.2

Revisjonsgrunnlag: Dette dokumentet danner grunnlag for kommende revisjon av modellflyhåndboka, fra versjon 1.1 til versjon 1.2.

Utarbeidet av SU, november 2014

Innspill til revisjon

Dette grunnlaget er basert på Seksjonens erfaringer gjennom 2014-sesongen, innspill fra instruktører (spesielt mange innspill har kommet gjennom felles diskusjoner på instruktørkurs), hendelsesrapporter, forsikringsaker, og synspunkter fra SU og styret. 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.

To innspill handler om vektgrensene til hhv. A og B-bevis, det foreslås mindre justeringer og overgang til å sette grensen ved motoreffekt fremfor vekt. SU anser at de positive erfaringene med dagens vektgrenser langt overgår de evt. negative utslag det har ført til, og at vekt er den suverent enkleste komponenten å forholde seg til for klubbene.

Hendelsene som er rapportert, bekymringsmeldinger mottatt av fagsjef, samt to forsikringsaker ila. 2014 dreier seg bl.a. om tre krasj med turbin, hvorav to som stallet, to multirotormodeller i GPS-modus ute av kontroll, og mindre hendelser som er forårsaket av brudd på eksisterende bestemmelser.

Hvorfor turbinmodeller er overrepresentert i rapporteringen er det ikke grunnlag for å si. Det kan være at et krasj med en stor/dyr modell har lettere for å bli tolket som rapporteringspliktig, eller at turbinpiloter er flinkere til å rapportere. Det kan også ha med at turbinmodeller er komplekse og er vanskeligere å fly med høy vingebelastning, men sistnevnte gjelder de fleste skalamodeller. Det er ingen grunn til ytterligere å skjerpe inn kravene til turbinmodeller, da de krever B-bevis fra 0 kg. 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.

En personskaade (kutt i hånd) pga. multirotor er ikke rapportert, men kommet SU for øre ved tilfeldighet. Det er grunn til å minne om rapporteringsplikten, og definisjonene.

Endringer fra 1.1 til 1.2

Her følger en liste med endringer til versjon 1.2, med begrunnelse:

Generell gjennomgang og presiseringer

Basert på e-poster og telefoner til fagsjef ila. sesongen fremgår at krav til modell for oppflyging A-bevis tolkes ulikt. Det bør presises tydelig at oppflygingsmodell skal være 2-12 kg for fastvinget modell eller over 650mm rotordiameter for helikopter, som jo var hensikten med revisjon 1.1.

Det er mottatt et gjennomarbeidet forslag til flere mindre presiseringer og språkvask av en instruktør-eksaminator, basert på hans erfaringer som instruktør og kursholder. Dette bør inngå i revisjon 1.2.

MFH inneholder bestemmelser om revisjon og krav fra LT som ikke er reelle, all den tid MFH ikke har status som godkjent sikkerhetssystem. Setningene fjernes.

Presisering av vektbegrepet: SU har vedtatt at med «vekt» menes «take off vekt med fulle tanker/batterier» og ikke tomvekt eller andre begreper, og dette skal presiseres innledningsvis i MFH.

B-bevis teknisk sjekkliste

Funksjonstest av slepekrok for seilfly endres fra 2x flyvekt til 1x flyvekt, etter innspill.

Manglende bestemmelse for inndragning av lisens

I spesielle tilfeller kan det være aktuelt for NLF å inndra en lisens. Bestemmelser rundt dette finnes ikke i dag. Slik bestemmelse bør innlemmes i MFHs hoveddokument, og synkroniseres med andre seksjoners håndbøker.

SU er enige om følgende tekst, som bør innføres i MFH:

UREGELMESSIGHETER OG MISLIGHOLD

Dersom det på er grunn til å anta at det foreligger brudd på gjeldende bestemmelser i denne håndbok, plikter NLF/MFS å ta affære.

Ved mindre brudd på bestemmelsene gis en skriftlig advarsel til vedkommende pilot.

Ved gjentatt brudd på bestemmelsene, eller ved særlige alvorlige hendelser, kan styret i NLF/MFS inndra flygebevis og/eller instruktørbevis. Inndragningen kan gjøres permanent eller midlertidig.

Inndragning kan skje først når piloten, klubbleder og relevante vitner til hendelsen har fått tilstrekkelig anledning til å uttale seg. Avgjørelsen skal meddeles skriftlig til piloten med kopi til klubbens ledelse, og begrunnes. Fattede vedtak kan påklages til NLF.

Inndragelse av lisens medfører at piloten mister retten til å fly modellfly i regi av NLF-tilsluttet klubb. Gjenopptagelse av flygebevis vil medføre ny oppflyging med instruktør.

Oppflyging og andre bestemmelser for multirotormodeller

Instruktører får spørsmål fra kandidater ang. oppflyging med multirotor om hvilke øvelser som skal flys. Det mest naturlige er å benytte flyprogrammet for helikopter, men dette fremgår ikke tydelig av opplæringsprogrammet. Det bør presiseres at multirotor og helikopter tar utgangspunkt i samme opplærings- og flyprogram, og det bør innføres bestemmelse om at flyging med multirotor skal foregå i «full manuell» kontroll- For modeller som er utstyrt med "kom hjem" funksjon skal dette i tillegg demonstreres. ("kom hjem" er en sikkerhetsfunksjon som tilsvarer failsafe for multirotormodell med GPS). Skjema for oppflyging utvides med sjekkboks for «multirotor».

Det skal presiseres i MFH krav til A-bevis og veiledning for instruktør kl 2:

Piloten er selv ansvarlig for å ha tilstrekkelig kompetanse på den aktuelle modelltypen.

Pga. hendelser med multirotor i 2014 er det grunnlag for å ha fokus på sikkerhet og opplæring. GPS-styring hvor modellen «stikker av» er uhyre farlig. SU bør i.a. 2015 innhente ekstern kompetanse på multirotor med formål å utstede en sikkerhetsbulletin med råd om sikker bruk av multirotormodeller.

Stormodellregister

Nytten med stormodellregisteret er høyst uklar, og ettersom formålet heller ikke er tydelig definert bør vi kvitte oss med unødvendig byråkrati. Generell oppfatning blant medlemmene synes å være at modellen må registreres, ellers gjelder ikke forsikringen. Dette er ikke riktig. Registeret har hatt en viss nytte frem til nå, ved å gi SU og styret en pekepinn om antallet modeller over 20 kg, men vi vil neppe oppnå full dekning i registeret, og om vi gjør det vil vi få et stort kapasitetsproblem med vedlikehold av registeret ved krasj og salg av modeller. «Kan bli plukket ut for kontroll» som i dag gjelder for modeller 20-75 kg, er en unyttig bestemmelse som ikke etterlevs fordi den ivaretas av B-bevis oppflygingen.

Stormodellregisteret endres til at alle modeller over 75 kg skal registreres, og kontrolleres. Kun fly som er kontrollert, vil få flygetillatelse. Ingen krav om registrering av modell under 75 kg. Stormodellforsikring 75-150 kg er kun gyldig ved registrert og godkjent modell.

Flyging av modeller som del av fullskala flygeoppvisning

Modeller som flys som del av fullskala flygeoppvisning er underlagt et regelverk som finnes i «BSL D 4-3 Forskrift om flygeoppvisning». Det må presiseres i MFH at all flyging på fullskala flygeoppvisning skal foregå iht dette, og at innehaver av Displaybevis plikter å holde seg oppdatert på gjeldende regelverk. Lenke til gjeldende forskrift på Lovdata legges inn i MFH.

Revisjonshåndtering i MFH

Slik det står beskrevet i kap. 6 Flytrygging, bør revisjonsgrunnlaget (dette dokumentet) publiseres sammen med ny revisjon av MFH. Revisjonsgrunnlaget forklarer både årsakene til endringene, og beskriver endringen. Dette må anses å være tilstrekkelig endringsdokumentasjon, og harmoniserer også med revisjonshåndteringen til de andre sikkerhetssystemene i NLF. I MFH revisjon 1.1 ble det markert med svart strek i venstre marg alle steder hvor det ble foretatt endringer, men det indikerer kun at en endring er foretatt, og gir ingen forklaring til hva som stod tidligere, eller hva som var årsak til endringen. Ved å oppbevare tidligere versjoner av MFH sammen med det respektive revisjonsgrunnlaget, vil historikken ivaretas på en sporbar og forståelig måte.