

## NLFs Motorflyseksjonen, ledermøte 2010 i Stavanger

### Informasjon fra NLFs Erik Nilsen

- Dårlig fremmøte. Bare ca 10% av de som kunne vært tilstede. Ca 60 klubber og 3300 medlemmer.
- Dårlig tilbakemelding fra klubbene om hvor mye de har fløyet etc.
- Flere akroklubber er startet. Økende interesse.
- Ny redaktør i flynytt, virker meget entusiastisk. Legger opp til et medlemsblad med ny form og 116 sider. Innstikksblader med spesielle tema vil også komme med jevne mellomrom.
- Skolehåndbok, motorfly, se NLFs hjemmeside. Ønsker man forandringer, korrigeringer av stoff, nytt stoff; kontakt NLF ved Erik Nilsen
- 148 nye flygere ifjord.
- I 2008 ble det fløyet ca 20000 timer. Antallet er synkende. I 1991 fløy man 38000 timer!
- NLF har falt ut som høringsinstans for sivil luftfart i saker fra Luftfartstilsynet. Det jobbes med å få det tilbake.
- Eggermoen stengt, men man har ambisjoner om å åpne den igjen.
- Frøya har fått tippemidler. Der har man hatt glede av NIF. Strategiplan fra NLF sier noe om hvordan man kan bruke NIF.
- Flyklubbene oppfordres til å sette seg inn i hvem som sitter i de lokale NIF- styrer og lokale idrettsråd. Bruk dem. Engasjer dere.
- Nytt headsett med bluetooth. Kan nås med mobiltelefon. Kan kobles til GPS og således fortelle hvor flyet er.
- Flyregnskap bør føres som normale regnskap skal føres.(normale regnskapsprosedyrer. Gjør det lettere dersom det skal søkes om midler, ved bankforbindelser etc. Følg gjerne det opplegget som NIF har.
- På NLFs hangarkonto er det mye penger som ikke er benyttet. Kan lånes for å sette opp nytt. Noe usikkert om det kan brukes til vedlikehold. Kontakt eventuelt Erik Nilsen.
- M-ark kan fornyes 3 ganger før man må inn i CAMO. Ta det opp med Teknisk.
- Har ikke fått hendelsesrapportering til å virke ennå. NLF vil prøve å få til en samling i løpet av høsten med dette som tema.
- Prøver også å få til et møte for nett- og brevstudenter til teori PPL A Er i gang med å få til en ordning for klubber som har skoletillatelse. Det er laget til en powerpoint- presentasjon i teori som klubbene kan benytte. Klubbene må selv ta initiativ mot Luftfartsskolen.
- Luftfartstilsynet viser vrangvilje, har foreløpig sagt nei til lokale eksamener. Elevene må dra til Oslo. NLF jobber med dette.( Noen klubber har tillatelse til både teoretisk og praktisk undervisning, men eksamener får ikke holdes lokalt)

### **Luftrom , v/ Steinar Østby**

- Luftromskomit, representanter fra alle grupper i NLF
- E og D luftrom skal fjernes. Skal gå videre med A-C(D kommer inn her) og G/G\*. G- ukontrollert, G\* afis-plasser. Krav til kommunikasjon i G\*
- Gir litt mer krav til separasjon. De store endringer blir det ikke.(se og bli sett)
- Holder med Charlie-transponder i Norge, men ikke i utlandet.
- Prøver å få til Luftsportsområder og størst mulig luftrom.
- Forskriftene tar først og fremst vare på kommersiell luftfart.
- Etterlysning av ICAO VFR-kart. Brev fra NLF til Avinor. Virker som Avinor trenerer saken

## NLFs Motorflyseksjonen, ledermøte 2010 i Stavanger

- Noen mener Jeppesen bør overta.(noe tilfredsstillende derfra finnes ikke i dag)
- 517 kartene forsvinner.
- Det er et problem at det blir mer og mer kontrollert luftrom.
- Når NLF får papirer på høring, sendes det til aktuelle klubber. Viktig at klubbene reagerer og eventuelt gir tilbakemelding.
- Følg med på hjemmesider til Avinor og Tilsynet eventuelt departementet.
- AMAN( arrival time manager), for å gjøre ankomst så miljøvennlig som mulig.
- Prøver å få hevet nedre grense for Norway CTA. Her hører virkelig Avinor på NLF.
- Servicefrekvens (AIS, 118xxx) . under kontrollert luftrom. Jobbes mye med dette. Ennå ingen konklusjon
- Tenk over vilke frekvenser du bruker!
- Er områder der du må ringe på forhånd for å komme inn i TMA, og få "slottid".

## Rekrutering og engasjement

- Få tak i foredraget fra Michelle Aitken(?). Ta vare på de positive og engasjerte medlemmene. Ta imot nye ideer. Pass deg for diktatorstypen. Splittelser i klubben farlig. Er det mye konflikter i klubben, gjør noe for å løse det.
- Hvor lett er det for folk å få kontakt med klubben?
- Kjenner omgivelsene hva vi driver med? Hold stands, vis dere frem. Motorflycamp?
- Hva har du å bidra med etter at du har fått sertifikat?

## CAMO, v/Einar Bjørnbekk, teknisk sjef,CAMO, NLF

- NLF-CAMO Skal ta seg av alt av dokumenter fra vugge til grav for i første omgang alle klubbene. Bare unntaksvis vil LT komme inn
- LT vil ta spot-sjekker
- Alle fly skal ha et EASA-godkjent vedlikeholdsprogram. **Alle må ha det før sommeren! (gjelder ikke cuben)(anneks 2 fly), ikke experimental og ikke mikro**
- NLFs CAMO skal være selvfinansierende
- Camo tar seg av alle papirer. Verkstedet får en arbeidsliste.
- Et verksted kan ha egen CAMO, men det må være en avdeling som er skilt ut fra verkstedsvirksomheten.
- LT vil muligens også godkjenne enmanns-CAMO
- Vi slipper moms på disse tjenester fra NLF.
- Ennå usikkert vedr. forsikring på det camoarbeidet som NLF gjør. Jobbes med.
- EASA Part M,- felles europeisk regelverk, innført 28 sept. 2008. Part M er laget etter fransk juss og er derfor meget kronglette.
- Ca 660 motorfly i Norge( privat og klubber)
- 150 seilfly
- LT har tatt vekk begrepet veteranfly
- Alt er gjort klart med hensyn på å godkjenne CAMO-inspektører
- Anskaffelse av dokumentasjon som CAMO krever kan være problematisk og er en stor jobb. Men her kan eierne gjøre en stor jobb selv. NLF har sendt ut et excell-ark til klubbene som de må fylle ut. Har vi gjort det?
- Det jobbes med nye bestemmelser for å få en grense på 1000 kg (blir 1200kg). Disse vil få en lettelse iht CAMO-krav.

## NLFs Motorflyseksjonen, ledermøte 2010 i Stavanger

- Vedlikeholdsboka bløir noe forandret i forhold til i dag.
- NLF har nå CAMO-opplegg på Piper og Cessna. NLF vil også sørge for å ha for andre typer også.
- Eier har ansvaret for at flyetr kommer inn under CAMO-opplegget. Etter det er skrevet kontrakt med CAMO, er det CAMO som har ansvaret.
- CAMO forlenger ARC(luftdyktighetsbeviset) hvert år.
- CAMO inspiserer hvert 3. År
- Klubbene kan selv ta 50 timer
- Ikke spesielt krav til en teknisk leder i en flyklubb
- Einar Bjørnbekk kan godkjenne andre personer til å bidra med hjelp i forbindelse med CAMO for NLF.
- **Klubbene må bestemme seg for om de vil være med i NLFs CAMO. Send beskjed til NLF, mailadresse: eb.@nlf.no**
- Sjekk om flyene har ARC. Dersom ikke , er ikke flyet forsikret.
- Priser, ca kr 5000,- for hvert fly
- For å få flyet inn i CAMO-systemet regner NLF en timepris på kr 600,- Ikke mulig med fastpris fordi arbeidet avhenger mye i hvor god orden klubben har i sin papirmølle. Her kan klubbene hjelpe til selv med å finne frem papirer.
- 50 timer signeres på vanlig måte og resultatet sendes NLF-CAMO
- Snagg er et forhold mellom CAMO og verkstedet.
- **Leier man en maskin, kan ikke klubbmedlemmer utføre 50 timer**
- **Avtaler med NLF vedrørende CAMO er ikke endelig før kontrakt er undertegnet. Det er ikke godt nok bare å sende en mail.**
- **De som har 50 timers papirer, må først godkjennes av NLF-CAMO før de igjen kan utføre 50 timer for klubben.**

## Hendelser, Bye, Analyseavdelingen, Luftfartstilsynet

- Hendelser- NF-2007-Altim. Kan også sendes via NLFs portal. Går da automatisk til LT.
- Altim- hendelsesrapportering, ulykker etc. Alle rapporter skal til LT. LT følger opp. Alle avdelinger i LT møtes i saken.
- Nasjonal database, statistisk oppfølging. Jobber for et risikobasert tilsyn.
- Se hva som må rapporteres, BSL A1-3.
- En hendelse skal rapporteres inn innen 72 timer.
- Rapporteringsansvarlig: Flyger, flyets leier, eier. Eier skal ikke rapportere dersom flyger har gjort det.
- LT har taushetsplikt. Media og politi har ikke innsyn.
- Forbud mot bruk i straffesak som bevis
- Forbud mot tilbakekalling av sertifikat. To unntak; Dersom fysiske begrensninger, eller ikke egnet til å fly
- Forbud mot å anlegge sivilt søksmål
- Forbud mot sanksjoner fra arbeidsgiver
- Klubben får ikke uten videre innsyn i rapport jeg sender, dersom jeg sender den privat.
- Rapporteringsvilje
  - o Funksjonelt rapporteringssystem
  - o Beskyttelse mot straff
  - o Anonymitet
  - o At man får noe tilbake

NLFs Motorflyseksjonen, ledermøte 2010 i Stavanger

- Er det noe du lurer på om rapportering av hendelser: mail [NF-2007@caa.no](mailto:NF-2007@caa.no) eller ring 98261760.

## Redaktør for flynytt, Torkjell Sætervadet, mail [ts@nlf.no](mailto:ts@nlf.no)

Han tar gjerne imot stoff til flynytt. Tar også imot ros og ris. På den måten kan vi få et godt flyblad!

## Roe Nerem, Avinor

- Sørg for å ha en god sikkerhetskultur
- Tilgjengelig planleggingsverktøy og nødvendig underlag for flyturen
- Sørg for Coaching og faglig oppdatering av medlemmene
- Ha en god dialog med luftrafikkjenesten
- Planlegg og legg til rette for sikkerhet
- Ta ansvar for medlemmene
- La det bli et miljø som ønsker å lære mer
- Sørg for at medlemmene har god forståelse for luftrom og luftfart
- Våg å tenke nytt når det gjelder informasjon til medlemmene, f eks via hjemmesiden etc.
- Bruk gjerne flere virkemidler ( facebook, Twitter etc)
- Bruk AVINORs hjemmesider
- Se top tren tips for GA pilots
- Planlegger du en tur gjennom et kontrollert luftrom, ha et alternativ utenfor.
- Når du skal snakke på radioen; tenk, trykk, vent noen sekunder før du sier noe. Hør først om det er andre inne. Dumt med dobbel samtale.
- Dersom du får "stand by" betyr det at du må vente!
- Ha tilgang til alle nødvendige dokumenter iht regelverket i klubben og tilgang til Metar, Notam, internett. Bruk IPPC.no. (Internet Pilot Planing Senter)
- Ha telefonnummerene til Notamkontoret, flymet og lokalt tårn lett synlig i klubblokalet.
- 815 30 550, nye fellesnummeret for alle AVINORs tjenester. Tilgjengelig 24 timer i døgnet.
- [www.luftfartstilsynet.no](http://www.luftfartstilsynet.no)
- Notamkontoret: 648 19 060
- Flymet:
  - Oslo                   226 92 562
  - Bergen               552 36 650
  - Tromsø               776 21 300
- Informasjon, informasjon, informasjon; veldig viktig.
- Inviter luftfartstjenesten til en klubbkveld
- Involver instruktørene
- Ha en god dialog med luftfartstjenesten
- [www. skybrary.no](http://www.skybrary.no) – mye nyttig informasjon
- Skal du på tur til Osloområdet, ring 312 86 981, her er nyttig informasjon å hente.
- Ha , i alle fall, et årlig oppfølgingsmøte med medlemmene
- Nerem har spørsmålsside på facebook!

NLFs Motorflyseksjonen, ledermøte 2010 i Stavanger

## Arne Mathisen, NLF, Miljø og Moms, etc

- Stor fokus på å redusere forurensning. Tenk grønt.
- Den nye flybensin har 4 ganger mindre bly enn den gamle.
- 1 times flyging med en Cessna 172, slipper ut ca 5,25 gr bly pr time. Med et Mikro slipper du ut halvparten.
- Jet fuel, der er det ikke noe bly!
- 1 time med Cessna 172, 0,081 tonn CO<sub>2</sub>, Mikro 0,041 tonn CO<sub>2</sub>. Jet A1 gir 0,039 tonn CO<sub>2</sub>. Da kan man skjønne at mange prøver å få dieselmaskiner i flyene!
- Bruker du bilbensin kan du enkelte steder få refundert veiavgift, men tollvesenet har enkelte steder sluttet å refundere.
- Hjelmcø i Sverige produserer har produksjon av fuel uten bly, men vanskelig å få tak i her.
- Ta vare på nærmiljøet. Husk nå deponere olje og bensin iht regelverket.
- Tenk også støy. Her er det mye vi kan bidra med!

## Moms og tilskudd

- Momskompensasjon for frivillige organisasjoner. Myndighetene lover en enkel modell, (NIF modellen)
- **Klubbene får igjen 25% av 35% av de samlede driftskostnader. Altså ikke all momsen som er betalt. Man trenger da heller ikke samle på kvitteringer, bare vise til hva driftskostnadene for klubben er. Man kan risikere tilfeldig kontroll.**
- Anlegg til idrett som får spillemidler, skal ikke betale moms.
- **For å få momspenger, må klubben være registrert i Frivillighetsregisteret. Sørg å få dette gjort( Brønnøysund, men du behøver ikke dette for 2010)**
- Pass på å gjøre dere kjent med det som er av tilskuddsordninger og støtteordninger.
- Husk Grasrotsandel fra Norsk Tipping.
- Spillemidler til sikkerhetsutstyr ( 1/3 av godkjente kostnader), f eks hjelmer. Må da slås sammen til ei pakke for at summen skal bli stor nok, f eks 4 i hver pakke.(min kr 6000,- i hver pakke). Samme for redningsvester.
- AM-midler- lokale aktivitetsmidler
- NIF medlemmer for medlemmer fra 13-19 år.
- Det lokale Idrettsrådet står for fordelingen i kommunen.
- Anleggsmidler fra NLF. Til hangarer og klubbhus, men da må klubben ha en festekontrakt på min. 40 år, 1/3 tilskudd, 1/3 fra kommunen og 1/3 fra klubben. Klubbens andel kan være dugnad. Du må ikke begynne før du har fått ja, ellers får man ikke noe.
- Idrettskretsmidler
- Kommunale midler
- På grunn av bl a mulige støtteordninger, er det viktig at noen i klubben engasjerer seg i idrettsrådene.
- Idrettsrådene kan kreve medlemsavgift av klubbene våre.
- I NLF, Motorflyseksjonen kan man få lån fra hangarfondet.

Tilslutt spurte Arne Mathisen om noen visste hvorfor så få møtte opp på samlinger som denne, bare 10% på denne samlingen.

NLFs Motorflyseksjonen, ledermøte 2010 i Stavanger

Ellers så viste Tromsø flyklubb en videofilm om klubben.(rekrutteringsfilm). Meget bra. Sola har visstnok også laget en. Skal vi gjøre det samme? Meget god pr , Legg den ut på nettet!

Ellers en meget god og interessant samling. Det burde være kø for å få lov til å være med!

Ellers kan nevnes et suverent "show" med Tomas Brødreskift vedrørende en flymaskin han har konstruert og laget en modell av (ikke flybar ennå). Den er tenkt å være elektrisk drevet, men vil i prototypen bli drevet av en bensinmotor. Han har virkelig tenkt nytt. Gå inn på nettet og se: mailadresse; [www.equatoraircraft.com](http://www.equatoraircraft.com).

Skien 19/3-2010

Jonny og ole Jonny Sivertsen