

Fallskjermflyging

Revision date

N/A



Webinar

Fallskjermflyging

24.03.2022



Bakgrunn og agenda

- Etablering av norsk fallskjermforum 2021
- Årlig samling på våren

- Ulykker i Sverige (2019) og Finland (2014)

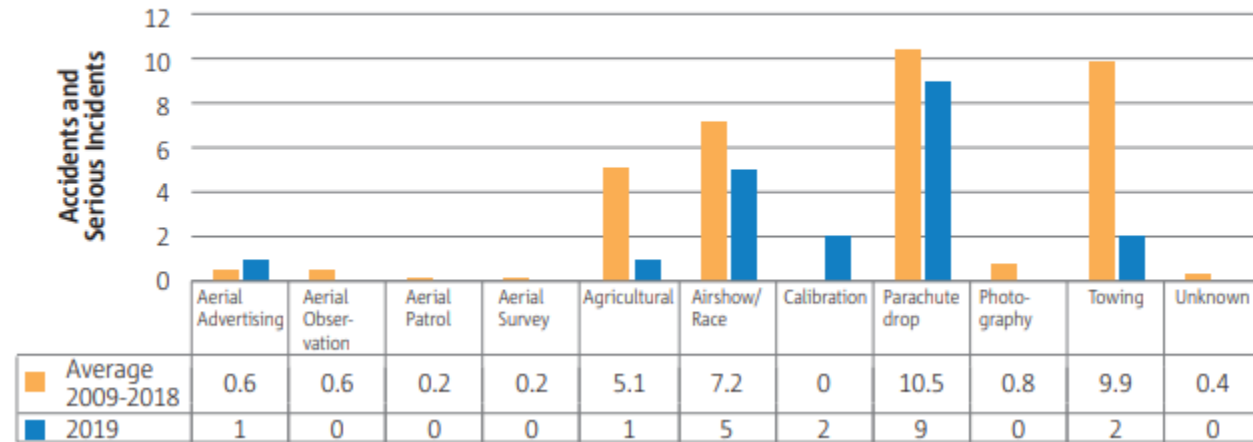
- Tema
- Norsk BSL D 4-2 og EASA NCO.SPEC.PAR 100, 105, 110, 115, 120
- SOP
 - Vekt og balanse
 - Risikoanalyse: $S \times K \times t = R$
 - Spesielle hopptyper
 - ObsReg
- Piloter : Utsjekk og trening

EASA 2020 Annual Safety Review

Operation Type

Figure 26 shows the numbers of accidents and serious incidents per specialised operation. The numbers of accidents and serious incidents in 2019 are lower than the 2009-2018 average in all types of specialised operations, except aerial advertising and calibration⁴. Parachute drop continues to be the type of specialised operation with the highest number of accidents, and the aforementioned fatal accident in Sweden with 9 fatalities is included there.

Figure 26 Accidents and serious incidents by specialised operation type involving aeroplanes



EASA 2020 Annual Safety Review

LOCAL DATE	STATE OF OCCURRENCE	LOCATION	AEROPLANE	HEADLINE
20/06/2009	Czech Republic	200 m left RWY 24, LKCR	LET	Loss of control during parachute operations
13/09/2014	France	At FL110 AD Tarbes Laloubère	CESSNA - U206 - F	Parachute opened upon parachutist leaving the aircraft, parachute struck the tail of the aircraft and damaged part of the stabilizer, loss of control of aircraft and subsequent crash
20/08/2015	Slovakia	Cervený Kamen	LET - L410 - UVP, LET - L410	Mid-air collision during en route. Both aircraft were performing parachute dropping operations.
11/06/2016	Italy	Cecina	PILATUS - PC6	Parachutists reserve parachute opened prematurely. Parachutist hit the RH stabilizer - structural damage in flight and crash.
15/10/2016	Romania	Luncani, Cluj County	CESSNA - 182	Skydiver's parachute was deployed while he was inside the aircraft and fell to the ground unconscious. 1 fatality



Oppdatering ulykker Sverige

- Örebro (2021)

<https://www.havkom.se/utredningar/civil-luftfart/olycka-med-flygplanet-se-kkd-vid-oerebro-flygplats>

- Umeå (2019)

[RL2020_08-Slutrapport.pdf \(havkom.se\)](#)





EASA NCO.SPEC

- NCO.SPEC.100 - Scope
Establishes specific requirements to be followed by a pilot-in-command conducting non-commercial specialised operations with other-than complex motor-powered aircraft.
 - parachute operations and skydiving.



EASA NCO.SPEC

- NCO.SPEC.105 Checklist

Before commencing a specialised operation, the pilot-in-command **shall conduct a risk assessment**, assessing the complexity of the activity to determine:

- the hazards;
 - risks inherent in the operation;
 - establish mitigating measures.
-
- A specialised operation shall be performed in accordance with a checklist.
 - crew duties shall be specified in the checklist. (NCO.SPEC.115)
 - The requirement laid down in NCO.SPEC.120(c) shall not be applicable for task specialists performing parachute jumping.
 - (c) The task specialist shall ensure that he/she is restrained when carrying out specialised tasks with external doors opened or removed.

EASA NCO.SPEC.PAR

- NCO.SPEC.PAR beskriver ytterligere krav for fallskjermflyoperasjon.
- Sjekkliste for fallskjermflyoperasjon skal inneholde:
 - normal, abnormal and emergency procedures;
 - relevant performance data;
 - required equipment;
 - any limitations; and
 - responsibilities and duties of the pilot-in-command, and, if applicable, crew members and task specialists.

EASA NCO.SPEC

- Veiledning for utarbeidelse av sjekklister:
 - GM1 NCO.SPEC.105

- Maler / template forms:
 - GM2 NCO.SPEC.105
 - Risk assessment
 - Hazard identification
 - Mitigating measures
 - Risk register

<https://www.easa.europa.eu/document-library/easy-access-rules/online-publications/easy-access-rules-air-operations?page=65>



Standard Operating Procedure (SOP)

- Felles arkivbank som deles med/av Luftfartstilsynet
Hensikt er at vi skal kunne se hverandres SOP og få inspirasjon og motivasjon til å gjøre egne sterkere.
- Vekt og balanse
- Spesielle dropp typer
 - Nattdropp
 - Formasjonsdropp
 - Oksygendropp
 - Flytting av hoppfelt
 - Oppvisningsdropp/demo
 - Vingedressdropp
- Risikoanalyse





Standard Operating Procedure (SOP) Felles arkivbank

- [Felles arkivbank](#) som deles med/av Luftfartstilsynet
Hensikt er at vi skal kunne se hverandres SOP og få inspirasjon og motivasjon til å gjøre egne sterkere.





Standard Operating Procedure (SOP)

Vekt og balanse

- Registrere eksakt vekt på hver hopper med fullt utstyr, vektbelte etc (*exitvekt*)
- Bruk et databasert manifest med autosummering av alle hoppers vekt
- Kalkulere “Worst case” med hensyn til plassering av hoppere i flyet under takeoff (ta flere løft 5-10, og beregn med tyngst lengst bak/fremme)
- Husk å ta med pilotens “flygende” vekt og aktuell fuel-vekt
- Hvordan forandres CG ved exit
- Bestemme at et antall hoppere under exit skal stabilisere CG positionen om nødvendig
- Hvordan kompensere for “baktungt fly” ved utkltring (C182/206/207/208/DHC-6 etc)
- Flaps?, holde hastigheten, begynne å synke, øke motorkraft/asymmetrisk kraft





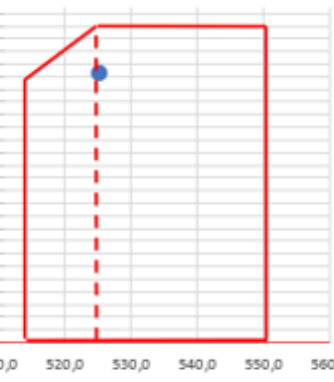
09 aug 2020 SE - G E E Load 4 of 4 on first 4 cycle load: 22 pax 1802 kg all forward

TAKE OFF metric	kg	arm cm	Moment = vikt*arm
Aircraft empty weight	3 166	543,0	1 719 283
Jumper 1 fwd position	107	315,0	33 701
Jumper 2	105	315,0	33 071
Jumper 3	102	355,6	36 271
Jumper 4	101	355,6	35 916
Jumper 5	100	396,2	39 624
Jumper 6	92	396,2	36 454
Jumper 7	90	436,9	39 319
Jumper 8	87	436,9	38 009
Jumper 9	85	477,5	40 588
Jumper 10	81	477,5	38 678
Jumper 11	80	518,2	41 453
Jumper 12	80	518,2	41 453
Jumper 13	0	558,8	0
Jumper 14	0	558,8	0
Jumper 15	79	599,4	47 356
Jumper 16	75	599,4	44 958
Jumper 17	74	640,1	47 366
Jumper 18	72	640,1	46 086
Jumper 19	71	680,7	48 332
Jumper 20	69	680,7	46 970
Jumper 21	67	721,4	48 331
Jumper 22	65	721,4	46 888
Jumper 23	62	817,9	50 709
Jumper 24 aft position	58	817,9	47 437
Vikt alla hoppare	1 802		
FWD baggage max 135kg	0	63,5	0
AFT baggage max 226 kg	0	899,2	0
Pilot 1	82	95,0	7 790
Pilot 2 (may be a small jumper)	85	95,0	8 075
FUEL total in pounds	500	226	509,3 → 115 095
TOW: A/C + pax+1pilot+ with fuel	5 276	525,2 →	2 771 135
TOW: A/C + pax+2pilot+ with fuel	5 361	518,4 →	2 779 210

CG fuel based on even level		Actual CG position	
TAKE-OFF weight with jumpers, fuel and 1 pilot	5 276	525,2	
TAKE-OFF weight with jumpers, fuel and 2 pilots	5 361	518,4	
Max Gross Weight T/O in kg	5 650	FWD limit	AFT limit
CG Limit 5650 kg		527,7	549,4
CG Limit 5243 kg		517,8	549,4

Worst CASE
all heavy jumpers to the FRONT

Takeoff CG, full load 1 pilot



Takeoff CG, full load 2 pilots



Vi kan se att Cg håller sig på insidan konvolutten.

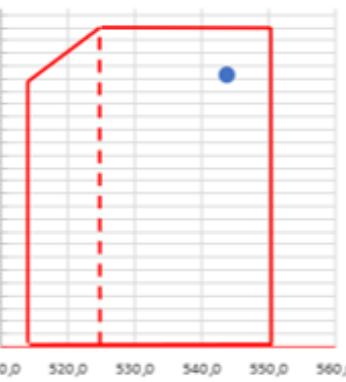
09 aug 2020 SE - G E E Load 4 of 4 on first 4 cycle load: 22 pax 1802 kg all aft

TAKE OFF metric	kg	arm cm	Moment = vikt*arm
Aircraft empty weight	3 166	543,0	1 719 283
Jumper 1 fwd position	58	315,0	18 268
Jumper 2	62	315,0	19 528
Jumper 3	65	355,6	23 114
Jumper 4	67	355,6	23 825
Jumper 5	69	396,2	27 341
Jumper 6	71	396,2	28 133
Jumper 7	72	436,9	31 455
Jumper 8	74	436,9	32 329
Jumper 9	75	477,5	35 813
Jumper 10	79	477,5	37 723
Jumper 11	80	518,2	41 453
Jumper 12	0	518,2	0
Jumper 13	0	558,8	0
Jumper 14	80	558,8	44 704
Jumper 15	81	599,4	48 555
Jumper 16	85	599,4	50 952
Jumper 17	87	640,1	55 687
Jumper 18	90	640,1	57 607
Jumper 19	92	680,7	62 627
Jumper 20	100	680,7	68 072
Jumper 21	101	721,4	72 857
Jumper 22	102	721,4	73 579
Jumper 23	105	817,9	85 877
Jumper 24 aft position	107	817,9	87 513
Vikt alla hoppare	1 802		
FWD baggage max 135kg	0	63,5	0
AFT baggage max 226 kg	0	899,2	0
Pilot 1	82	95,0	7 790
Pilot 2 (may be a small jumper)	82	95,0	7 790
FUEL total in pounds	500	226	509,3 → 115 095
TOW: A/C + pax+1pilot+ with fuel	5 276	543,8 →	2 869 179
TOW: A/C + pax+2pilot+ with fuel	5 358	536,9 →	2 876 969

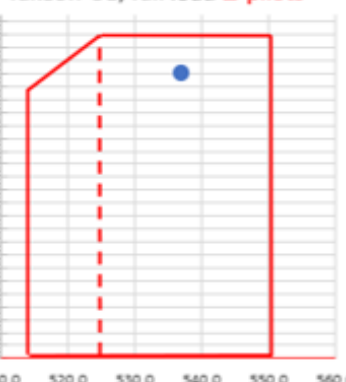
CG fuel based on even level		Actual CG position	
TAKE-OFF weight with jumpers, fuel and 1 pilot	5 276	543,8	
TAKE-OFF weight with jumpers, fuel and 2 pilots	5 358	536,9	
Max Gross Weight T/O in kg	5 650	FWD limit	AFT limit
CG Limit 5650 kg		527,7	549,4
CG Limit 5243 kg		517,8	549,4

Worst CASE
all heavy jumpers to the AFT

Takeoff CG, full load 1 pilot



Takeoff CG, full load 2 pilots



Vi kan se att Cg håller sig på insidan konvolutten.



Standard Operating Procedure (SOP)

Spesielle dropptyper

- Non standard operation
 - Nattdropp (Jan)
 - Formasjonsdropp (Jenny)
 - Oksygendropp (Jan)
 - Flytting av hoppfelt/Innhopp (HC)
 - Oppvisningsdropp/demo (HC)
 - Vingedressdropp (Jan(TO)/Jenny(206/7)/HC(182))



Standard Operating Procedure (SOP)

Spesielle dropptyper

- Spesielle dropptyper

- Nattdropp

- piloten har kvalifikasjon for dette? 2 piloter i twinottern?
- belysning på Runway (fast eller "biler")
- størrelse på grupper / erfaring
- belysning av hoppere (fastsettelse, synbarhet, höjdemåler)
- belysning av landingsplass for hoppere (fast eller bil-lys)
- rapportering fra fly om uthopp
- hoppere rapporterer tilbake ved landing / utelanding / mobil
- Diskutere prosedyre der hopper ikke rapporterer OK

Standard Operating Procedure (SOP)

Spesielle dropptyper

- Spesielle dropptyper
 - Formasjonsdropp
 - 2 piloter ved stockholmsklubben
 - Pilot er klar over økt mental/medisinsk belastning (Oxygen)
 - Klar plan for hvordan flygningen skall gjennomføres
 - (radiokommunikation - start till landing)
 - uthoppshastighet (begynne å synke under siste delen av utstabling)
 - forandring av CG
 - debrief etter løftet (har vi lært noe?)

Standard Operating Procedure (SOP)

Spesielle dropptyper

- Spesielle dropptyper

- Oksygendropp

- Overholde kravene i NOC.SPEC.PAR.115 Supp oxygen
 - Med dette menas att pilot och “task specialist” (hoppere = ??) måste använda oxygen om tiden over 13 000 fot (3962m) overstiger 6 minutter eller tiden over 15 000 fot (4572m) fot overstiger 3 minutter.
- öker tiden/höjden SKALL oxygen brukes
- kjenne symptom för hypoxi
- alle sitter stille i “båten” fram till uthoppet.
- godkjent oxygenutstyr for ombordvörande
- pilot borde testa sig i en undertryckschammare.
- krävs 2 piloter?? där det är möjligt (twinotter = 25 000 fot)



Standard Operating Procedure (SOP)

Spesielle dropptyper

- Spesielle dropptyper
 - Flytting av hoppfelt
 - bruke SOP till den klubb man besöker
 - eget kapittel i SOP for hvert hoppfelt man bruker
 - procedyre i SOP for bruk av IKKE normalt hoppfelt (onetime)
 - oppmerksomhet mot type av underlag å lande på /starte fra
 - oppmerksomhet ved höjdeforskjell mellom startplass og landingsplass (hoppers cypress)
 -





Standard Operating Procedure (SOP)

Spesielle dropptyper

- Spesielle dropptyper
 - Oppvisningsdropp/demo
 - ingen spesiell utsjekk av pilot (normalt hopp = ??)
 - hoppers behørighet (demolicens / flagg / røyk)
 - briefing av pilot/hoppere om dette hoppet
 - tillatelse av landingsplassens eier
 - søkt tillatelse politi/myndigheter
 - kommunikation med HFL på bakken (backupradio / telefon)





Standard Operating Procedure (SOP)

Spesielle dropptyper

- Spesielle dropptyper
 - Vingedressdropp
 - vingehopper er kvalifisert?
 - retningslinjer ang nødprosedyrer i fly
 - vingehopper ved uthopp (kontakt med stabilisator)
 - vingehopper på utsiden av flyet (fotsteg etc.)
 - Dropspeed / flaps ?



Standard Operating Procedure (SOP)

Risikoanalyse og tiltak

- Risikoanalyse

Sannsynlighet	Konsekvens				
	Akseptabel (A)	Begrenset (B)	Omfattende (C)	Farlig (D)	Katastrofal (E)
Frekvent (5)	5A	5B	5C	5D	5E
Enkelte (4)	4A	4B	4C	4D	4E
Sjelden (3)	3A	3B	3C	3D	3E
Usannsynlig (2)	2A	2B	2C	2D	2E
Ekstremt usannsynlig (1)	1A	1B	1C	1D	1E

Eksempel LN-RAA paradrop Hamar

Risikoanalyse og tiltak

Identifisering av farer - Analyse av barrierer og risiko									
Nr	Prosedyre	Fare	Risiko			Tiltak	Justert risiko		
			S	K	R		S	K	R
1	Takeoff	Hoppere sitter for langt bak, CG utenfor konvolutt	4	C	4C	Tydeliggjøre hvorfor plassering langt frem i flyet under leksjon 3 i grunnkurset. SjekklistePilot sier "Klare?" er obs til HM om å lene seg fremover i flyet	1	E	1E
2	Takeoff	For tungt lastet fly	4	C	4C	Oppdatert regeark i manifest legger også inn faktisk exitvekt på hoppere og summerer for å sikre totalvekt < maksvekt	2	B	2B
3	Exit	For mange hoppere klatrer ut på siden av fly, CG utenfor vonvolutt	4	C	4C	Oppdatere HL Plan med Hoppmesterinstruks som sikrer at riktig utstabling innenfor konvolutt skjer.	1	C	1C
4	Innflyging	Nærpassering med andre fly i pattern under descend	3	C	3C	Oppdatere instruks for descend med å melde descending through >3500' - joining L/R downwind for RW15/33	2	B	2B
5	Landing	Tom for fuel	3	C	3C	Beskrive tydelig fuelrutine i SOP for fallskjermdropping	2	B	2B



Vedlegg G – Sjekkliste for LN-RAA

<p><u>PREFLIGHT</u> See POH</p> <p><u>BEFORE STARTING</u> See POH</p> <p><u>STARTING ENGINE</u> See POH</p> <p><u>TAXI CHECK</u> See POH</p> <p><u>GROUND CHECK</u> See POH</p> <p><u>LINE-UP / BEFORE TAKEOFF</u> Cowl flaps.....Open See POH</p> <p><u>TAKEOFF</u> See POH</p> <p><u>AFTER TAKEOFF / CLIMB</u> Manifold pressure.....22-23" Prop/RPM.....2350-2450 Flap.....Up Landing light.....Off Climb speed.....80-90 mph Trim.....SET Mixture lean above full throttle (5000') Cyl.head temp MAX 400 fahrenheit</p>	<p><u>PARA JUMP RUN</u> Advice ATC and local aerodrome Give OK-signal 15" MP at "Kutt motor"-callout</p> <p><u>PARA DESCENT</u> Power.....14-15-16" / 2300 RPM Trim.....SET Carb.heat.....ON Cowl flaps.....Close Mixture.....Lean -> Full Rich below 6000' Cyl.head temp MIN 250-280 fahrenheit Radio Hamar traffic broadcast..... >3500'</p> <p><u>APPROACH AND PRELANDING</u> See POH</p> <p><u>RESETTING NEXT LOAD</u> TRIM Flaps Cowlflaps Carb heat</p> <p><u>AFTER LANDING</u> See POH</p> <p><u>PARKING / STOP ENGINE</u> See POH</p> <p><u>FUELING</u> Max fuel para.....2' DS each tank / 93L Type.....100LL / 98 UL</p> <p><u>SHORTFIELD T/O AND CLIMB</u> See POH</p> <p><u>SOFTFIELD T/O AND CLIMB</u> See POH</p>		
---	--	--	--

Eksempel Twin Otter paradrop Sverige

Risikoanalyse og tiltak

IDENTIFIERING AV FAROR – ANALYS AV BARRIÄRER OCH RISK										SKYDIVE AIRLINES		
Moment nr	Procedur	Fara	Risk			Förebyggande	Risk			Monitorering		
			S	K	R		S	K	R			
1	Motorstart	Risk att person går in i propellerfältet	4	E	4E	Piloten eller utsedd person ansvarar för att propellerfältet är fritt	1	E	1E	Operativ kontroll	OPC	Rapportering
2	Propellervind	Kan orsaka skador bakom flygplanet	4	B	4B	Använd så låg motoreffekt som möjligt vid uppvärmning/påbörjan av taxning	2	B	2B	Operativ kontroll	OPC	Rapportering
3	Taxning	Risk för kollision pga av dåligt synfält från pilotposition	4	C	4C	Pilot eller utsedd person ansvarar för att taxning säkert kan påbörjas	2	C	2C	Operativ kontroll	OPC	Rapportering
4	Ilastning	Risk att person går in i propellerfältet	4	E	4E	Piloten ställer fol så att det blir naturligt att gå in snett bakifrån. HM/Liftchef ansvarar för säker ilastning	2	E	2E	Operativ kontroll	OPC	Rapportering
5	Placering	Risk att hoppare placeras fel med hänsyn till vikt o balans	3	D	4D	HM/Liftchef ansvarar för placering enligt loadsheet, anvisningar eller markeringar i cabinen . Massa- och balansberäkning enl. POH eller fallskärmsklubbs SOP.	1	D	1D	Operativ kontroll	OPC	Rapportering
6	Taxning, uppställning för start	Risk att annat flygplan befinner närhet för landning	4	D	4D	Pilot utför kontroll, visuellt och via radio innan uppställning	1	D	1D	Operativ kontroll	OPC	Rapportering
7	Start	Prestanda, bankondition, vind, väder	4	C	4C	Pilot tillser före start; tillräckliga prestanda enligt POH	1	C	1C	Operativ kontroll	OPC	Rapportering



8	Inledande stigning	Risk for vindskjuvning, ændring av balansen	2	D	2D	Piloten: kontroll av væder før pådrag, sikker fart. HM/Liftchef: Tilses at alle sitter på sine pladser	1	D	1D	Operativ kontroll	OPC	Rapportering
9	Normal stigning	Balansen, væder og moln, nederbørd, isbildning	2	C	2C	Piloten undviker væder områdene, HM/Liftchef: Tilses at alle sitter på sine pladser	1	D 1	1D	Operativ kontroll	OPC	Rapportering
10	Finalflygning	Balans/rørelse av hoppere i og utanfor flygplanet, størning av luft over stabilisatorn	3	D	3D	Piloten flyger med sikker fart, uthopp og förflytning sker enligt anvisningar	2	D	2D	Operativ kontroll	OPC	Rapportering
11	Inledande sjunk	Hoppere kvar i eller utanfor flygplanet	1	D	1D	Piloten tilses at alle hoppere har lämnat flygplanet, eller ger sig tilkjenne at man følger med ner igen	1	D	1D	Operativ kontroll	OPC	Rapportering
12	Sjunk i nærområdet	Kollisionsrisk med hoppere/kalotter som henger i nærheten, øvrig flygtrafikk	3	D	3D	Piloten holder utkikk og får informasjon av HL om eventuelle kalotter i luften, samt anmelder via radio.	1	D	1D	Operativ kontroll	OPC	Rapportering
13	Inflygning og landing	Kollisionsrisk med hoppere/kalotter som henger i nærheten, øvrig flygtrafikk	3	D	3D	Piloten holder utkikk og får informasjon av HL om eventuelle kalotter i luften, samt anmelder via radio.	1	D	1D	Operativ kontroll	OPC	Rapportering
14	Taxning for ilastning/tankning	Risk for kollisjon og av dårligt synfält från pilotposition, landande hoppere	4	C	4C	Pilot taxar med oppmerksomhet samt får informasjon av HL	1	C	1C	Operativ kontroll	OPC	Rapportering
15	Parkering, kupering av motor	Risk at personer går in i propeller området	3	D	3D	Pilot ger tilstand at lämna flygplanet till HM/Liftchef, efter at propellern har stannat	1	D	1D	Operativ kontroll	OPC	Rapportering



<https://app.nlf.no/ors/motorfly>

app.nlf.no/ors/motorfly

Gmail YouTube Maps Microsoft Trine Marie ØfeldtV... Accounts My Active... Avanade Privat Policy 55 Request

NLF + Ny OBSREG Klubber Fly OBSREG Hans Christian Heer

OBSREG Motorfly

? Søk

Mine observasjoner Til min behandling

ID	Tid	Tittel	Status	Type
283	8 months ago	Icing conditions	Lukket	Erfaringsdeling
166	a year ago	Nærpassering	Lukket	Uønsket tilfelle

< 1 > 10 v

< > 10 v

+ Opprett ny OBSREG

Alle observasjoner

Id	Når	Tittel	Klubb	Rating	Status	Type
399	2022-03-03 09:30	Punktering	Sola Flyklubb	1	Lukket	Uønsket tilfelle
390	2022-02-26 10:20	Feil høyde ifm med innflyging til Kjeller	Nedre Romerike Flyklubb	41	Lukket	Uønsket tilfelle
389	2022-02-25 12:30	Farlig innflyvning via Haukåsen	Oslo Flyveklubb	74	Lukket	Uønsket tilfelle
386	2022-02-16 16:30	Motorvarmer u/s	Bardufoss Flyklubb	40	Lukket	Uønsket tilfelle
385	2022-02-11 15:50	Brudd på innflygingsprosedyrer i G-luftrom	Flyklubben Øst	56	Lukket	Hendelse
384	2022-02-02 18:49	Brøyting på Kjeller Flyplass rundt klubb og hangar-områdene.	Oslo Flyveklubb	1	Lukket	Uønsket tilfelle
381	2022-01-15	Run up position	Flyklubben Øst	74	Lukket	Erfaringsdeling



Utsjekksprogram

- ▶ 2 utsjekksturer med erfaren fallskjermflyger
 - ▶ *Hensikt: sjekke ferdigheter og lærer opp fallskjerm spesifikk operasjon*
 - ▶ Første tur: erfaren fallskjermflyver er PIC og uerfaren er observatør
 - ▶ Andre tur: her bytter erfaren og uerfaren plass og uerfaren flyr
- ▶ 1-3 løft med erfaren fallskjerminstruktør hvor man setter ut hoppere med ekstra fokus på interaksjon og kommunikasjon mellom pilot og HM
 - ▶ 1-2 løft med line og solo FS/FF
 - ▶ 1-2 løft med gruppe FS/FF
 - ▶ Instruktør bør enten være med maskinen ned fra løft eller være siste hopper ut av maskinen på løftet



Årlig trening og oppdatering av informasjon

Ved start av sesongen holdes et møte med klubbens piloter hvor man kan:

- ▶ Oppdaterer oversikten over klubbens piloter og deres kvalifikasjoner, lisenser og medical
 - ▶ Vurdere behov for refresh trening og gjennomgang av prosedyrer i flyet
 - ▶ Noen klubber opererer året rundt, noen piloter flyr mye/lite
- ▶ Diskutere fokusområder for året satt av NLF og klubben (f.eks. M&B, Performance, holdninger, lokale utfordringer)
- ▶ Gå over Hls plan og klubbens årshjul
- ▶ Vurdere pilotbehovet til klubben utover sesongen
- ▶ Gylden mulighet til å utveksle kompetanse og erfaring i miljøet



Hensikt

- Utvikle kapasitet og kompetanse hos erfarne og ferske flyvere
 - Lange dager, støy i flyet, mas, utfordrende vær og forhold, interne og eksterne faktorer avgjør hvor lenge en pilot klarer/orker å fly
- Videreformidle operasjonell erfaring
- Utvikle evne til å vurdere risiko
- Unngå å kun «tikke av boksen»
- Rom for lokale tilpasninger



Spørsmål?

