

HÅNDBOK FOR
HANGGLIDING OG PARAGLIDING
NHB-E

Revisjon 6.2 gyldig fra 1.3.2013
Inkl rettelser gyldig fra 01.02.2014



KAPITTELOVERSIKT

Revisjonsliste	side 3
Revisjonsoversikt; forskjell fra 6.0 til 6.1	side 4
Revisjonsoversikt; forskjell fra 6.1 til 6.2	side 5
Forord	side 15
Definisjonssamling	side 16
Kapittel 1: Sikkerhetssystemet	side 21
Kapittel 2: Administrative bestemmelser	side 28
Kapittel 3: Operative bestemmelser	side 34
Kapittel 4: Utdanning	side 52
Kapittel 5: Tekniske bestemmelser	side 65
Kapittel 6: Flytrygging	side 73
Vedlegg:	
Vedlegg 1. Regler og veiledning for utdanning:	side 80
Vedlegg 2. Skjema for revisjon av klubber	side 139
Vedlegg 3. Veiledning til skjema for revisjon av klubber	side 149
Vedlegg 4. Skjema for lukking av avvik (Wordutg. finnes)	side 157

Kapittelinnstillingen i vedlegg nummereres med eksempelvis V3.8.5 slik at man ikke refererer til samme kapittel som i dette tilfellet finnes i kapittel 3. Dette gjelder kun vedlegg 1. Sidenummereringen er i denne revisjonen fortløpende!
Foto forside: HG bilde; Harald Steen, PG bilde; Arne Kristian Boiesen.

I tillegg til denne håndboka viser vi til BSL D 4-7, Forskrift for bruk av hang og paraglider og BSL F 1.1. Visuelle flyregler. Et eget kompendium vedr. luftrom finnes også sammen med sikkerhetssystemet, BSL D 4-7 og BSL F 1.1 på seksjonens hjemmesider.

FORORD

Håndbok for hanggliding og paragliding har som formål å formalisere og gjøre kjent de regler og bestemmelser som til enhver tid gjelder for den totale virksomheten innen Hang- og paragliderseksjonen/Norges Luftsportsforbund. Håndboken inneholder et oppdatert sikkerhetssystem for denne virksomheten.

Overfor Luftfartstilsynet

- Beskrive de faglige og administrative verktøy som skal sikre at virksomheten blir drevet etter myndighetenes rammebetingelser.
- Beskrive de aktiviteter det er gitt godkjenning for.

Overfor intern sentral ledelse

- Være et styrings- og veiledningsredskap for faglig og politisk/administrativ ledelse i Hang- og paragliderseksjonen.

Overfor fagpersoner og politisk/administrativ ledelse i tilsluttede klubber

- Være et styrings- og veiledningsredskap for fagpersoner og politisk/administrativ ledelse.

Overfor den enkelte utøver

- Gjøre kjent gjeldende regelverk for alle som driver aktiviteter organisert av Hang- og paragliderseksjonen/Norges Luftsportsforbund.

Det er den faglige ledelse i Hang- og paragliderseksjonen som vedtar revisjoner i *Håndbok for hanggliding og paragliding, NHB -E*.

Gjeldende versjon av *Håndbok for hanggliding og paragliding* er til enhver tid tilgjengelig på følgende Web-adresse:

<http://www.nlf.no/hgpg/>

Håndbok for hanggliding og paragliding, NHB-E, Revisjon 6.2 gjelder fra og med 1.3.2013.

Definisjonssamling:

Med ord og uttrykk i disse bestemmelser forstås som følger:

Flyging, generelt

Flyging: Utøvelse av hanggliding eller paragliding. Forberedelser for, utførelse av og avslutning av flyging med hangglider eller paraglider. All flyging skal skje i henhold denne håndbok.

Flytur: Hangglidertur/paraglidertur som inneholder startfase, flyfase og landingsfase.

Regulert flyging: Flyging, der klubb, organisator, grunneier, lufttrafikkjenesten, myndigheter eller andre har gitt ut permanente eller midlertidige regler for flyging, utover de generelle bestemmelser og regler som gjelder for all flyging.

Organisert flyging: Flyging der en organisator er tilstede og leder denne.

Oppvisningsflyging: Flyging som er annonsert og/eller utført i forbindelse med et offentlig arrangement, for et publikum. Pilot må ha gyldig oppvisningslisens.

Demonstrasjonsflyging: Flyging der en demonstrerer flyging, hangglidere/paraglidere eller utstyr etter avtale, for andre piloter, tilskuere, massemedia, eller offentlige instanser.

Konkurranseflyging: Flyging utført av deltaker i en konkurranse.

Skoleflyging: Flyging i forbindelse med instruksjon, kurs, eller utsjekker.

Friflyging: Flyging der flygeren ikke er pålagt, eller prøver å utføre øvelser eller oppgaver gitt av andre.

Typer flyging

Gliding: (Glideflyging) Flyging der man hele tiden har et høydetap.

Sveving: (Soaring) Flyging der man utnytter oppadgående luftstrømmer (løft) til å holde høyde eller å stige.

Hangsveving: (Hangflyging) Sveving der en utnytter en luftmasse som presses opp skrånende terreng (hang).

Termikksveving: (Termikkflyging) Sveving der en utnytter termisk aktivitet (termikkbobler).

Bølgesveving: (Bølgeflying) Sveving der en utnytter bølger skapt av en luftmasse som beveger seg over og i takt med ås eller fjellkammer som ligger parallelt på tvers av vindretningen.

Flygetrinn

Bakkegliding (SP1): Gliding i nybegynnerbakke over jevnt terreng i umiddelbar nærhet av bakken. Høyden er normalt ikke over 5 meter.

Høydegliding (SP2, PP2): Gliding med nok høyde og avstand til terrenget slik at man kan manøvrere relativt fritt.

Lett sveving (SP3, PP3): Sveving i lette hang eller termikk forhold uten kast eller turbulens, med god avstand til terreng, hindringer og annen trafikk.

Avansert sveving (SP4, PP4): Sveving i krevende forhold, så som marginale, kraftige og/eller turbulente hang, termikk og bølge forhold.

Distanseflyging (SP5, PP5): Flyging der en utnytter sveving til å fly distanser vekk fra, og eventuelt tilbake til, det lokale flysted.

Spesiell flyging

Akroflyging med hangglider: Øvelser der flygeren framprovoserer pitch over 30 grader og/eller roll over 60 grader.

Akroflyging med paraglider: Steil, spinn (eller øvelser som medfører stor fare for steil eller spinn, som SAT, helikopter etc), stupspiral ned til bakken og øvelser som medfører pitch eller roll over 90 grader.

Tandemflyging: Flyging der to personer flyr i samme hangglider eller paraglider. Se også "tandemflyger".

Formasjonsflyging med kontakt: Flyging hvor man danner formasjoner og hvor en eller flere piloter eller paraglidere kommer i kontakt med en eller flere andre piloter eller paraglidere.

Opptrekk: Startmetode hvor en bruker vinsj eller en mobil innretning på bakken til å trekke opp hangglidere/paraglidere.

Oppslep: Oppslep er en startmetode hvor det benyttes en flygende slepemaskin til å slepe opp hangglidere.

Flyging med hjelpemotor: Flyging hvor det benyttes hjelpemotor for å starte og oppnå planlagt høyde.

Flysteder og bakker

Flysted: Et nærmere angitt geografisk område med tilhørende bakke(r) og luftrom som man normalt vil operere i under flyging (ikke distanseflyging).

Regulert flysted: Flysted der lokal klubb, organisator, grunneier, lufttrafikkjentesten, myndigheter eller andre har gitt ut midlertidige eller permanente regler for flyging på angjeldende sted.

Bakke: Den topografiske delen mellom og inkludert et start og et landingsområde, herunder høydeforskjell, avstander og flyruter mellom disse, samt terrenget og eventuelle hindringers profiler og beskaffenhet.

Nybegynnerbakke: Bakke som består av jevnt terreng, fortrinnsvis snø, sand, jord, gress eller dyrket mark, med et profil som muliggjør bakkegliding med angjeldende type hangglider/paraglider. Det skal ikke være hindringer i eller under flybanen, eller med god margin til hver side av denne. Start, utflygings- og landingsforhold skal være lette og kunne foregå i en rett linje. Flyhøyden skal normalt ikke overstige 5 meter over bakken.

Mellomstadiebakke: Bakke der start og landingssted samt vanlig flyrute mellom disse må anses for å være lette og ha god margin til eventuelle hindringer og andre faremomenter. Startstedet skal være uten hindringer som trær, ledninger, skitrekk eller lignende i en bred sektor og sikker flyfart skal kunne oppnås ved akselerering på bakken. Landingsstedet skal kunne sees fra startstedet, eller det skal være opprettet toveis kommunikasjon mellom start og landingsområdet. Landingsområdet skal være stort og kunne nås med god høyde og lett manøvrering.

Avansert bakke: Bakke som på et eller flere punkter ikke møter kravene til nybegynner eller mellomstadiebakke.

Startområde: Det sted forberedelsene til start og starten foretas.

Startsted: Det sted på startområdet der selve starten foretas.

Landingsområde: Det sted utøveren har planlagt å lande.

Landingssted: Det sted der flygingen avsluttes.

Forhold

Bakkevind: Vindstyrke og retning, målt 1-2 m over bakkenivå på start eller landingssted. Styrken måles som sterkeste vindkast innenfor en 10 minutters periode.

Høydevind: Vindstyrken over 2000 fots høyde. Normalt fastsettes høydevinden på grunnlag av rapporter fra meteorologiske stasjoner eller ved observasjon under flyging.

Måleenheter

Under flyging anvendes følgende måleenheter:

Ved høydeangivelse: FOT eller METER. Ved eventuelle omregninger settes 1' lik 0,3m, 1m lik 3,3'.

Ved distanseangivelse: METER, KILOMETER, NAUTISKE MIL.

Ved vindstyrke: m/s, meter pr. sekund eller KNOP. Ved eventuelle omregninger settes: 1 m/s = 2 knop, 1 knop = 0,5 m/s.

Utstyr

Utstyr til bruk i flyging: Omfatter utstyr som brukes ved utøvelse av hanggliding eller paragliding. Så som hangglidere, paraglidere, seletøy, utstyr til bruk i opptrekk- og oppslep, motorutstyr, sikkerhetsutstyr og spesielt utstyr (flyinstrument med mer).

Hangglider: en bemannet innretning med en fast vingestruktur og tyngre enn luft, som kan startes og landes ved hjelp av pilotens egen muskelkraft eller startes ved hjelpemotor, oppslep eller opptrekk, og som under flyging bæres oppe av aerodynamiske reaksjoner på faste bæreflater (ikke roterende flater) uten permanent fysisk kontakt med bakken.

Hangglider med hjelpemotor kan også startes og landes ved hjelp av hjul.

Paraglider: en bemannet innretning, tyngre enn luft som, uten en fast vingestruktur, skaper en varierende motstand, som piloten kan styre med to eller flere styreliner, og som kan startes ved hjelp av pilotens egen muskelkraft, ved hjelpemotor, ved opptrekk eller ved dropp fra helikopter, friballong eller tandem paraglider, og som under flyging holdes oppe av aerodynamiske reaksjoner på faste bæreflater (ikke roterende flater) uten permanent fysisk kontakt med bakken.

Paratrike: paraglider som over men pilotens føtter er erstattet med hjul som benyttes under start og landing. En trike er en innretning med sete, påmontert hjelpemotor koblet til en paraglider og den har hjul som kan styres under avgang og landing.

Pilot: den som betjener hanggliderens eller paragliderens styreorganer og er ansvarlig for føring og sikkerhet under flygingen.

Utøvere og instruktører

Pilot: Fører av hangglider eller paraglider.

Elev (flygeelev): Utøver under utdanning i henhold til dette sikkerhetssystem. En elev er under utdanning til å bli flyger og har begrenset frihet til selvstendig øvelsesflyging for å oppøve airmanship. En elev kan inneha Safe Pro trinn 1 eller 2 eller Para Pro trinn 2 utstedt av HP/NLF.

Flyger: Utøver med rett til selvstendig flyging innen de rettigheter og begrensninger som er gitt i denne håndbok. En flyger innehar gyldig Safe Pro/Para Pro trinn 3 eller høyere utstedt av HP/NLF.

Safe Pro Instruktør: Flyger som kan gi utdanning i hanggliding i henhold til denne håndbok. Instruktør innehar gyldig instruktørbevis utstedt av HP/NLF.

Para Pro Instruktør: Flyger som kan gi utdannelse i paragliding i henhold til denne håndbok. Instruktør innehar gyldig instruktørbevis utstedt av HP/NLF.

Tandemflyger: Flyger som har gyldig utsjekk for tandemflyging.

Tandepassasjer: Person som deltar på tandemflyging sammen med godkjent tandemflyger.

Oppvisningsflyger: Flyger som har spesiell utsjekk for å fly oppvisning, også kalt displaylisens.

Kapittel 1 SIKKERHETSSYSTEMET

Innhold:

1.0	INNLEDNING	Side 22
1.1	SIKKERHETSSYSTEMET	Side 22
1.1.1	DEFINISJON	Side 22
1.1.2	TILSYN MED SIKKERHETSSYSTEMET	Side 22
1.1.2.1	Daglig tilsyn	Side 22
1.1.2.2	Kvalitetsrevisjoner	Side 22
1.1.2.3	Holdningsskapende arbeid	Side 22
1.1.2.4	Ledelsens gjennomgåelse	Side 22
1.1.3	KRAV TIL SIKKERHETSSYSTEM	Side 23
1.1.4	SØKNAD OG GODKJENNING	Side 23
1.2	ÅRLIG REVISJON AV LOKALE KLUBBER	Side 23
1.2.1	OMFANG	Side 24
1.2.2	FRISTER	Side 24
1.2.3	ANSVAR OG UTFØRELSE	Side 24
1.2.4	KLUBBENS ORGANISASJON	Side 24
1.2.5	PERIFERE MEDLEMMER	Side 24
1.2.6	AVVIK OG MERKNADER	Side 25
1.3	SEKSJONENS FUNKSJON	Side 25
1.3.1	DET POLITISK VALGTE STYRET	Side 25
1.3.2	FAGPERSONELLET	Side 25
1.3.3	SEKSJONENS OPPGAVER	Side 25
1.3.4	FAGSJEFENS OPPGAVER	Side 26
1.3.5	AVDELINGSSJEF	Side 26
1.3.6	AVDELINGSSJEFENS ANSVAR	Side 26
1.4	VEDLEGG	Side 27

1.0 INNLEDNING

All flyging med hangglider og paraglider i Norge skal skje i henhold til BSL D 4-7.

1.1 SIKKERHETSSYSTEMET

1.1.1 DEFINISJON av sikkerhetssystemet.

Med "sikkerhetssystem" menes et samlet og helhetlig system for de ulike luftsportsaktivitetene i NLF. Systemet skal være grunnlaget for utøvelsen av de ulike aktivitetene, og all aktivitet skal skje i samsvar med dette. Håndboka for HP/NLF er inkludert i sikkerhetssystemet til seksjonen.

1.1.2 TILSYN MED SIKKERHETSSYSTEMET

Sikkerhetssystemet skal inneholde en fullstendig beskrivelse av alle relevante deler av organiseringen og den aktuelle aktivitet. Luftfartstilsynet vil da drive et aktivt tilsyn gjennom godkjenning av organisasjonens opplæringsprogram og operative instruksjoner.

1.1.2.1 Daglig tilsyn

Parallelt med at Luftfartstilsynet fører tilsyn med at sikkerhetssystemene er tilfredsstillende skal organisasjonen selv føre kontroll med at sikkerhetssystemet etterleves.

1.1.2.2 Kvalitetsrevisjoner

Kvalitetsrevisjoner har som mål å skape forbedringer ved å avdekke uoverensstemmelser med gjeldende lov og regelverk eller ved å identifisere områder som må forbedres i forhold til organisasjonens operasjon og drift. Kvalitetsrevisjoner er ledelsens verktøy for å sikre seg at nødvendige forbedringer og korrigerende tiltak gjennomføres. Det skal foreligge et revisjonsprogram innenfor NLF som angir når revisjonene skal finne sted.

Gjennom den interne revisjonsvirksomheten i NLF gjennomfører kvalitetssjefen kvalitetsrevisjoner på oppdrag fra Generalsekretæren, og er herunder delegert myndighet og ansvar for å kontrollere at kvalitetsprinsippene i henhold til ISO 9001 blir etterlevd.

Revisjonsintervallet skal ikke være lengre enn 3 år.

1.1.2.3 Holdningsskapende arbeid

Ledelsen i NLF og den enkelte seksjon skal drive holdningsskapende og sikkerhetsrelatert arbeid.

1.1.2.4 Ledelsens gjennomgåelse

Ledelsen i NLF skal med planlagte mellomrom gjennomgå organisasjonens system for kvalitetsstyring for å sørge for at det fortsatt er hensiktsmessig, tilstrekkelig og virker effektivt. Denne gjennomgåelsen skal vurdere muligheter for forbedringer og

behov for endringer i systemet for kvalitetsstyring. Registreringer fra ledelsens gjennomgåelse skal oppbevares. Gjennomgåelse skal ikke skje sjeldnere enn 2 år.

Grunnlaget for ledelsens gjennomgåelse skal omfatte informasjon om

1. resultater fra revisjoner
2. status for forebyggende og korrigerende tiltak
3. tiltak for oppfølging fra ledelsens tidligere gjennomgåelser
4. endringer som kan innvirke på systemet for kvalitetsstyring
5. anbefalinger for forbedring

Resultatet fra ledelsens gjennomgåelse skal omfatte beslutninger og tiltak vedrørende

1. forbedring av virkningen av systemet for kvalitetsstyring
2. ressursbehov

1.1.3 KRAV TIL SIKKERHETSSYSTEM

Sikkerhetssystemet for Hanggliding og Paragliding skal være godkjent av Luftfartstilsynet, og skal bestå av:

- Kompetansekrav til utøverne, herunder krav til både opplæring og vedlikehold av kompetanse.
- Rutiner for validering/godkjenning av teoretisk og praktisk kompetanse for utenlandske Hangglider og paragliderpiloter som kommer til Norge for å utøve flyging.
- Tekniske bestemmelser om konstruksjon og vedlikehold.
- Operative prosedyrer som dekker alle operative forhold knyttet til aktivitetene, bl.a. forberedelse, gjennomføring og avslutning av flyging, nødprosedyrer, værminima mv.
- Organisasjon og rutiner for å sikre etterfølging og videreutvikling av sikkerhetssystemet.
- Plan for registrering og oppfølging av hendelser, uhell og ulykker.
- All Hanggliding og paragliding i Norges Luftsportforbund skal skje i samsvar med det godkjente sikkerhetssystemet. En endring vil kreve ny godkjenning.

1.1.4. Godkjenning av sikkerhetssystem.

Luftfartstilsynet godkjenner seksjonens sikkerhetssystem etter søknad hvis systemet tilfredstiller de krav som settes.

Norges Luftsportforbunds godkjenning gjelder for all flyaktivitet i organisasjonens regi og seksjonens regi, herunder i de lokale utøverklubbene.

Luftfartstilsynet kan trekke tilbake godkjenningen av sikkerhetssystemet dersom det ved inspeksjoner senere viser seg at ikke NLF etterlever sikkerhetssystemet i praksis.

Tilbaketrekkingen kan gjelde hele sikkerhetssystemet, eller deler av sikkerhetssystemet dersom det er praktisk gjennomførbart. Tilbaketrekking må skje innenfor rammene av alminnelige forvaltningsrettslige regler.

1.2 ÅRLIG REVISJON AV LOKALE KLUBBER

1.2.1 OMFANG

Alle klubber skal ha gjennomført en årlig revisjon og fått denne godkjent basert på innholdet i ”Skjema for årlig revisjon av hang og paragliderklubber” for å opprettholde operativ status. Klubbens administrasjon og fagfunksjonenes stillingsinstrukser gjennomgås. Likeledes gjennomgås klubbens rutiner, arkivsystem, medlemmenes tilgang på aktuelle publikasjoner samt operative prosedyrer.

1.2.2 FRISTER

Den årlige revisjon skal være utført og godkjent innenfor fastsatt frist hvert år, normalt 1. april. Klubber som ikke har fått godkjent sin årlige revisjon innen fristen mister sin operative status, inntil dette er brakt i orden.

1.2.3 ANSVAR OG UTFØRELSE

Det ligger under ansvarsområdet til klubbens styre og Faglig leder å få utført revisjonen med nødvendig tidsmargin for lukking av eventuelle avvik innenfor fristen.

Revisjonen foretas hvert år under regi av fagsjefen i seksjonen. Etter lukking av evt. avvik, sendes erklæring til seksjonen på eget skjema (vedlegg 2).

1.2.4 KLUBBENS ORGANISASJON

Alle hang og paragliderklubber skal være organisert med nødvendige fagfunksjoner besatt slik det framgår av den til enhver tid gjeldende utgave av seksjonens håndbok. Arkiv med egen perm hvor historikken knyttet til årlige revisjoner, kopi av revisjonsdokumenter, herunder en oversikt over de personer som til enhver tid innehar de forskjellige fagfunksjoner mv i klubben skal være tilgjengelig.

Klubbens medlemmer skal være kjent med den årlige revisjonen og hva som forutsettes ivaretatt internt i klubben for at denne skal kunne betrakte seg å være operativ. Dette forholdet må være tydelig belyst overfor alle som er operative i klubben og det må framgå hvordan slik informasjon publiseres. Det må framgå hvem som har ansvaret for å holde MeLWin (NLF’s medlems- og lisensdatabase) oppdatert til enhver tid.

Viktig informasjon som publiseres fra Hang- og Paragliderseksjonen vil alltid bli kunngjort på seksjonens websider under ”Siste nytt” og viktige dokumenter vil bli lagt ut til nedlastning under forskjellige kategorier på WEBSidens avdeling for dokumenter.

1.2.5 PERIFERE MEDLEMMER

Medlemmer som ikke sogner til klubbens normalt brukte flysteder, må innlemmes i de interne prosesser mv som foregår i klubben. Perifere medlemmer som er operative må også få en full forståelse av at aktiviteten de bedriver foregår i klubbregi, og at de har et ansvar opp i mot den klubben de er tilsluttet.

Perifere medlemmer har et særskilt rapporteringsansvar overfor klubbens Faglige

Leder.

1.2.6 AVVIK OG MERKNADER

De som reviderer skal i form av rapport (vedlegg 2) bl.a. gi følgende:

- **Avvik:** Forhold som ikke er i overensstemmelse med gjeldende regelverk. Avvik lukkes ved at forebyggende eller korrigerende tiltak dokumenteres iverksatt innen fastsatt tidsfrist.
- **Merknad:** Forhold som har et forbedringspotensiale, men som ikke er et direkte avvik fra regelverket.

Revisjoner blir ikke godkjent før alle eventuelle **avvik** er lukket. Revisjonen kan godkjennes med gjenstående **merknader**.

1.3 HANG- OG PARAGLIDERSEKSJONENS FUNKSJON

Seksjonen forestår den daglige og operative gjennomføring av luftsportsrelaterte aktiviteter. Oppgavene er delt i politisk valgte og faglig oppnevnte funksjoner.

1.3.1 DET POLITISK VALGTE STYRET

Det politisk valgte styret skal fremme medlemmes sak for at virksomheten kan drives på en mest mulig enkel og ubyråkratisk måte innenfor sikkerhetsmessig forsvarlige rammer.

1.3.2 FAGPERSONELLET

Seksjonsstyret skal engasjere en fagsjef og oppnevne fagkomiteer innenfor disse områdene:

1. Utdanning
2. Sikkerhet
3. Regelverk

Fagsjefen og komiteene rapporterer til seksjonsstyret mht forutsetninger og føringer i politisk/administrative spørsmål.

Seksjonens fagpersonell er aktive premissgivere for seksjonens aktiviteter i alle faglig/funksjonelle spørsmål som berøres av forskriftene, og rapporterer i denne sammenheng til de ansvarlige myndigheter via generalsekretæren i Norges Luftsportforbund.

1.3.3 HANG OG PARAGLIDERSEKSJONENS OPPGAVER

HP-seksjonen i Norges Luftsportforbund har gjennom rammeforskriftene BSL D 4-7 fått godkjent sitt sikkerhetssystem av Luftfartstilsynet.

Alle medlemmer skal følge det til enhver tid godkjente sikkerhetssystem som omfatter:

- Utferdigelse og oppfølging av supplerende regler og forskrifter innenfor rammen av gjeldende regelverk.
- Opplæring av piloter på alle nivå.
- Utvikling og oppfølging av sikkerhetstiltak, regler og prosedyrer.
- Utstedelse av lisenser for autorisasjon av utøvere på alle nivåer.
- Opplæring av faglig personell i klubbene

1.3.4 FAGSJEFENS OPPGAVER

Seksjonens fagsjef har det daglige ansvar for oppfølgingen av sikkerhetssystemet. Dette ansvar omfatter:

- Etablering, oppfølging og ajourhold av nødvendig supplerende regelverk innenfor de rammer som er fastlagt av myndighetene.
- Gjennomføring av seksjonens forpliktelser og oppfølgingsaktiviteter iht. Luftfartstilsynets godkjenning av sikkerhetssystemet.
- Etablering og utvikling av konkrete tiltak for bedring av flysikkerheten.
- Etablering og kontinuerlig forbedring av kvalitetsvesentlige prosedyrer og instruksverk for flyging i Norge, konkretisert gjennom sikkerhetssystemet.
- Gjennom definerte rapporteringsrutiner og prosedyrer, overvåke gjennomføring av alle aktiviteter i relasjon til gjeldende regelverk.
- Ved registrering av avvik fra beskrevne rutiner og prosedyrer, iverksette nødvendige korrigerende tiltak. Ved avvik som vurderes å ha direkte innflytelse på flysikkerhet, kan det pålegges stans av aktivitet inntil nødvendig saksavklaring foreligger, i samråd med seksjonsledelse og fagpersonell.
- Sikre at planer, beslutninger og tiltak i den politisk/administrative organisasjon ikke er i konflikt med regelverk, bestemmelser eller nødvendige sikkerhetsmessige marginer.

Fagsjefen utøver sin myndighet i henhold til ovenstående, i full forståelse og i samråd med det sittende seksjonsstyret og vedkommende sitter som leder av faglig ledergruppe som består av de oppnevnte komiteer ledere og er seksjonens høyeste faglige myndighet.

1.3.5 AVDELINGSSJEF

HPseksjonens avdelingssjef dekker de funksjoner og oppgaver som seksjonen har, både de politiske og administrative som ikke går inn under fagsjefens oppgaver. Fagsjefen kan også inneha funksjonen som avdelingssjef dersom dette er formålstjenlig.

1.3.6 AVDELINGSSJEFENS ANSVAR

Avdelingssjefen har følgende ansvar i den politisk/administrative organisasjonsstruktur

- Ivareta den daglige drift av HPseksjonen.
- Utarbeide beslutningsunderlag og planer for seksjonsstyret.
- Forestå økonomiplanlegging og styring i seksjonen.
- Fungere som sekretær i seksjonsstyrets møtevirksomhet.

1.4 VEDLEGG

Skjema til bruk i klubbrevisjoner finnes som årlige oppdaterte vedlegg separat fra denne håndboken:

Vedlegg 1 Utdanning hanggliding og paragliding

Vedlegg 2 Skjema for årlig revisjon av hang og paragliderklubber

Vedlegg 3 Veiledning for klubben mht revisjon

Vedlegg 4 Skjema for lukking av avvik

Gyldig versjon er alltid å finne på seksjonens internettsider.

Kapittel 2 ADMINISTRATIVE BESTEMMELSER

Innhold:

2.0	ORGANISASJON	Side 29
2.1	SEKSJONSMØTE	Side 29
2.2	SEKSJONSSTYRET	Side 29
2.3	SEKSJONENS AVDELINGS- OG FAGSJEF	Side 29
2.4	KOMITEENE UNDER STYRET	Side 29
2.4.1	KONKURRANSEKOMITEENE	Side 30
2.4.2	REDAKSJONSRÅDET FOR MEDLEMSBLADET FRI FLUKT	Side 30
2.4.3	ANLEGGSKOMITE	Side 30
2.5	KOMITEENE UNDER FAGSJEF	Side 30
2.5.1	FAGLIG LEDERGRUPPE	Side 30
2.5.2	UTDANNINGSKOMITEEN	Side 31
2.5.3	SIKKERHETSKOMITEEN	Side 31
2.5.4	REGELVERKSKOMITEEN	Side 31
2.6	FORHOLDET MELLOM SEKSJON OG KLUBBER	Side 31
2.6.1	POLITISK/ADMINISTRATIV LEDELSE	Side 31
2.6.2	FAGLIG LEDELSE	Side 32
2.6.3	OPERATIVT ANSVAR	Side 32
2.7	MILJØANSVARLIG I KLUBBEN	Side 32
2.8	ORGANISASJONSKART	Side 33

2.0 ORGANISASJON.

HANG OG PARAGLIDERSEKSJONEN (HPseksjonen, HP/NLF) er organisert som en egen seksjon innenfor Norges Luftsportforbund (NLF). Organisatorisk oppbygging mv fremgår av NLFs webside. Det som er gjengitt nedenfor er en oppstilling av hvordan HP-organisasjonen er bygget opp.

2.1 SEKSJONSENS ÅRSMØTE

HP/NLFs årsmøte: Seksjonens årsmøtet, ”Seksjonsmøte” er HP/NLF's høyeste politiske og administrative myndighet. Avholdes hvert annet år.

2.2 SEKSJONSSTYRET

HP/NLFs seksjonsstyre: Seksjonsstyret er valgt av HP/NLFs årsmøte for å lede seksjonen politisk og administrativt mellom årsmøtene.

Styrets sammensetning består av leder, nestleder, 3 styremedlemmer og et varamedlem. Styret er seksjonens øverste myndighet mellom hvert Seksjonsmøte og har det overordnede ansvar for daglig ledelse av seksjonen.

Styret velges på Hang- og paragliderseksjonens årsmøte hvor seksjonens klubber som driver aktuell aktivitet er representert. Seksjonens daglige drift ivaretas av seksjonens avdelingsleder samt personell innen Norges Luftsportforbunds sekretariat, med støtte fra arbeidsgrupper og komiteer utnevnt av seksjonsstyret.

Seksjonsstyret har ansvaret for at handlingsplaner og budsjett som er vedtatt på årsmøtet følges opp gjennom året. Seksjonsstyrets faglige/operative oppgave er begrenset til å innstille en person for vurdering for utnevning/ansettelse til fagsjef for hanggliding og paragliding.

Seksjonsstyret utnevner ansvarlig personell som skal følge opp spesialfeltene konkurranse, anlegg og medlemsblad.

Ved behov kan seksjonsstyret utnevne komiteer/grupper som er ansvarlig for tidsavgransede prosjekter under politisk/administrativt ansvarsområde.

2.3 SEKSJONENS ADMINISTRATIVE OG FAGLIGE LEDELSE.

HP/NLFs sekretariat: Sekretariatet består av ansatt personell som står for daglige, administrative drift. Her arbeider seksjonens daglige leder (administrative leder) som er den som har ansvaret for seksjonens daglige drift på oppdrag fra styret.

HP/NLFs fagsjef: Fagsjefen er den øverste faglige leder i HP/NLF, med fullmakt til å fatte beslutninger i regelverk, utdanning og operasjon/sikkerhet. I faglige saker som angår hanggliding og paragliding har HP/NLFs fagsjef direkte kontakt med LT.

2.4 KOMITEENE UNDER STYRET.

Styret har ansvaret for og utnevner følgende komiteer: Konkurransekomite, redaksjonsrådet for Medlembadet Fri Flukt, anleggskomite og har mulighet til å oppnevne andre permanente eller midlertidige komiteer.

Nedsatte komiteer og utvalg fungerer som rådgivende organ for Styret, men kan iht. skriftlig instruks, eller fullmakt fra Styret, få i oppgave å representere Styret, og/eller utføre oppdrag på Styrets vegne. Styret oppnevner komitéledere for de nedsatte

komiteer om mulig ved første konstituerende styremøte hvert år. Leder av komité velger selv sine medarbeidere etter godkjenning av Styret. Sammensetning av Styret og nedsatte komiteer gjengis ikke i HP seksjonens sikkerhetssystem av revisjonshensyn, men er opplistet på seksjonens Web-sider på Internett.

2.4.1 KONKURRANSEKOMITE

I hver av våre grener hvor det utøves konkurransevirkosomhet blir det utnevnt en konkurransekomite (KK). Pr i dag fines det komiteer for Paragliding distanse (KKPG), Paragliding akro (KKPGAkro), Hanggliding distanse (KKHG), Speedriding (KKSPG) samt konkurransekomite for flyging med hjelpemotor (KKPPG). Andre KKer kan utnevnes av styret ved behov. Konkurransekomiteene utarbeider en **sikkerhetsinstruks** for sine respektive konkurranser, som skal godkjennes av styret og av faglig ledergruppe. Disse instruksene utarbeides i samsvar med den internasjonale organisasjonen FAI (Federation Aeronautical International) hang og paraglideravdelingen CIVL (Comitee Internationale de Vol Libre) som star ansvarlig for verdensmesterskap, europamesterskap og verdenscup med hangglider og paraglider.

2.4.2 REDAKSJONSRÅDET FOR MEDLEMSBLADET FRI FLUKT

Fri Flukt er seksjonens medlemsblad og styret ansetter redaktør for publikasjonen og godkjenner redaksjonsrådet for bladet. Fri Flukt skal gi et ballansert bilde av hangglider og paraglidervirkosomheten i Norge for seksjonens medlemmer og for andre interesserte. Mye av stoffet inneholder informasjon av sikkerhetsmessig karakter så som analyse av hendelser, statistikker etc.

2.4.3 ANLEGGSKOMITE

Styret utnevner seksjonens anleggskomite som i dag har ansvaret for Rikssenter for Hanggliding og Paragliding som ligger i Vågå. Det daglige ansvaret ligger på seksjonens avdelingssjef.

2.5 KOMITEENE UNDER FAGSJEF.

Seksjonens fagsjef har ansvaret for følgende komiteer: Sikkerhetskomiteen, Utdanningskomiteen og Regelverkskomiteen. Lederne av disse 3 komiteene utgjør sammen med fagsjefen **Faglig ledergruppe**.

2.5.1 FAGLIG LEDERGRUPPE:

Fagsjefen skal utnevne Faglig ledergruppe bestående av tre kvalifiserte personer. Utnevnelsen skal skje etter vurdering av kvalifikasjoner innen regelverk, utdanning og operasjon/sikkerhet i hanggliding/paragliding. Dette er seksjonens høyeste faglige instans og faglig ledergruppe behandler bl.a. disiplinærsaker, dispensasjonssøknader etc.

Faglig ledergruppe skal:

- Fungere som konsultasjonsorgan overfor fagsjef.
- Foreta faglige vurderinger og bestemmelser etter mandat fra fagsjef.
- Utføre faglig arbeid etter mandat fra fagsjef.

Oppstår det en situasjon der Hang- og paragliderseksjonen står uten fagsjef, kan en navngitt person i Faglig ledergruppe overta fullmaktene inntil ny fagsjef er utnevnt/ansatt.

Ved behov kan seksjonens faglige ledelse utnevne tidsavgrensede arbeidsgrupper med spesielt ansvar for undersøkelser eller prosjekter under faglig ansvarsområde. Eksempel på slike arbeidsgrupper er undersøkelseskomisjoner og styringsgrupper for prøveprosjekter.

2.5.2 Utdanningskomite (2-4 personer)

Utdanningskomiteen har ansvaret for all utdanning i seksjonen. Dette inkluderer kurs for å utdanne nye instruktører, kurs/seminarer for å vedlikeholde instruktørens kunnskap, kurs/seminarer for klubbens faglige utnevnte og andre kurs/seminarer ved behov. Leder av utdanningskomiteen sitter i Faglig Ledergruppe.

2.5.3 Sikkerhetskomite (2 personer)

Sikkerhetskomiteen skal arbeide for å fremme flysikkerhet innenfor hanggliding og paragliding. Komiteen skal sørge for utdanning og oppdatering av klubbens faglige ledere i sikkerhetssaker i samarbeide med utdanningskomiteen. Komiteen skal også initiere sikkerhetsaksjoner på landbasis i henhold til trender og behov. Komiteen skal behandle rapporter om ulykker, uhell og næruhell, og videre bearbeide og analysere disse for distribusjon til medlemmene via seksjonens nettsider.

Komiteen skal også i samråd med fagsjef nedsette en undersøkelseskomisjon (havarikomite) ved alvorlige hendelser.

Denne komiteen består av leder som også sitter i faglig ledergruppe, samt særskilt selektert personell i tillegg. Komiteen kan knytte til seg kompetanse over hele landet slik at de kan bistå politiet på det flytekniske- og operative området. Komiteen knytter forøvrig til seg bistandspersonell etter behov. Kapittel 6 omhandler flysikkerhet spesielt.

2.5.4 Regelverkskomite (2 personer).

Regelverkskomiteen skal jobbe for å hele tiden ha et oppdatert sikkerhetssystem og regelverk for all operativ aktivitet i hanggliding og paragliding i regi av HP/NLF. Dette inkluderer vedlikehold og oppdatering av sikkerhetssystemet som beskrevet i kapittel 1. Komiteen skal sørge for at det foreligger en versjon som er godkjent av Luftfartstilsynet. Denne versjonen skal til enhver tid være tilgjengelig for medlemmene. Leder av regelverkskomiteen sitter i faglig ledergruppe.

2.6 FORHOLDET MELLOM HP/NLF OG TILSLUTTEDE KLUBBER.

Klubber tilsluttet HP/NLF har en lov for klubben som er godkjent av Norges Idrettsforbund (NIF). Klubbene skal oppdatere NLFs sentrale database, MelWin, ved endringer i styresammensetning mv.

2.6.1 Politisk/administrativ ledelse

En lokalklubb styres mellom årsmøtene politisk/administrativt av et valgt styre. Styret skal meldes inn til Hang- og paragliderseksjonen/Norges Luftsportsforbund umiddelbart etter årsmøtet.

Styrets faglige/operative oppgave er begrenset til å foreslå person som skal vurderes for utnevning til Faglig leder for klubben.

Styrets leder er ansvarlig for å gi bekymringsmelding til Hang- og paragliderseksjonens fagsjef dersom klubbens faglige leder ikke fungerer etter gjeldende regelverk. Dersom styrets valgte leder er identisk med utnevnt faglig leder, faller dette tilsynsansvaret på den valgte nestleder eller en utnevnt person i klubben. I slike tilfeller der daglig og faglig leder er en og samme person skal det utnevnes en kvalitetssikringsperson som seksjonen kan forholde seg til ved eventuelle klager.

2.6.2 Faglig ledelse

En lokal klubb skal ha faglig leder. Klubbens styre foreslår en person som skal vurderes for utnevning til faglig leder. HP/NLFs fagsjef er ansvarlig for den formelle vurdering og utnevning.

Klubbens faglige leder er ansvarlig for:

- At klubben har et tilfredsstillende system for sikkerhets- og utdanningsarbeid.
- At faglige og sikkerhetsrelaterte saker fra HP/NLFs fagsjef kommuniseres til klubbens medlemmer
- At faglige og sikkerhetsrelaterte saker kommuniseres fra klubb til HP/NLFs fagsjef.
- Å være klubbens talsmann i saker som gjelder fag og sikkerhet.
- Å ta ansvaret for å arrangere et årlig sikkerhetsmøte for klubbens medlemmer.
- Å ta ansvar for at klubbens instruktører følges opp og fornyer sin instruktørlisens i tide.
- Å ta ansvar for at klubben rekrutterer nye instruktørkandidater ved å sørge for at det blir utdannet motiverte hjelpeinstruktører i klubben.

Faglig kommunikasjon mellom klubb og HP/NLF går direkte mellom fagsjef og klubbens faglige leder.

Klubbens faglige leder kan inneha alle ansvarsfunksjoner (sikkerhetsansvarlig, skoleansvarlig og utdanningsansvarlig) under forutsetning av at han har nødvendig kompetanse. Han kan også utnevne kompetente personer til å ta seg av deler av den operative virksomheten under faglig leders ansvar.

En faglig leders aktivitet og oppgaver blir fortløpende sjekket av seksjonen, klubbens styre samt av instruktørene i klubben. Hvis klubbens styre ikke har noen innvendinger kan faglig leder sitte i stillingen de 4 år han/hun er valgt for. Styret eller årsmøte skal innen 4 års perioden gå ut bestemme om faglig leder får sitte en ny 4 års periode eller om klubben skal bytte faglig leder.

2.6.3 Operativt ansvar

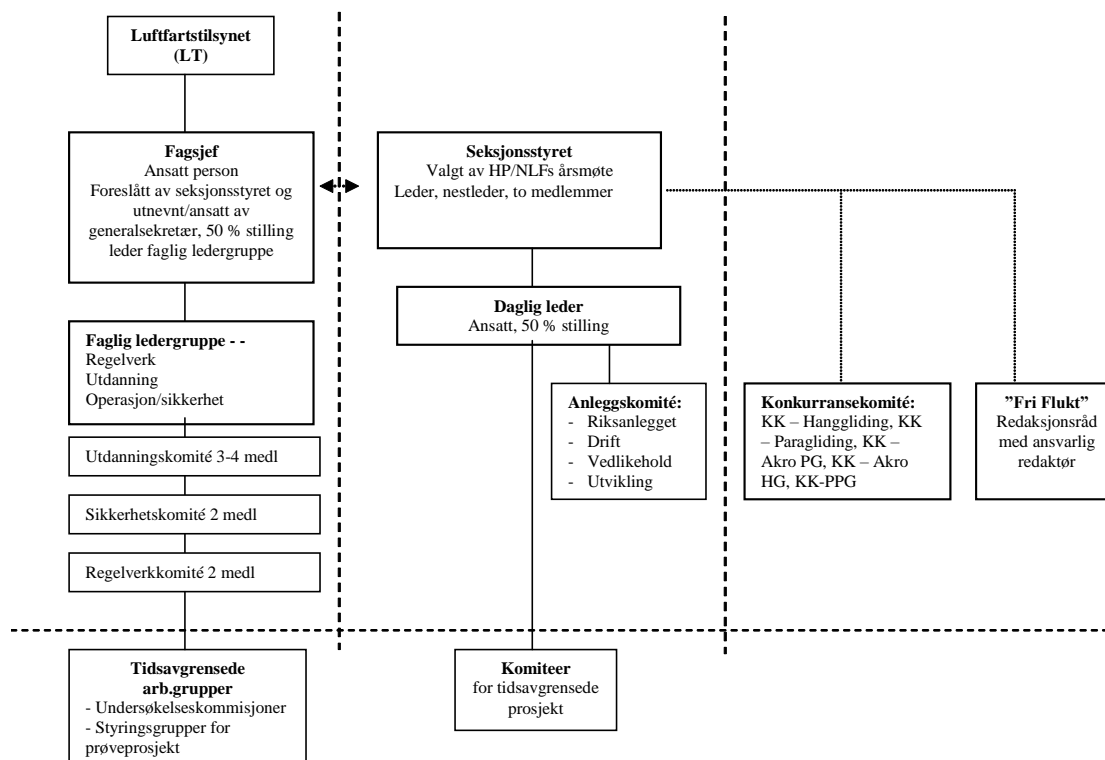
Det operative ansvar knyttet til utøvelse av hanggliding og paragliding tilligger den enkelte utøver. Under skoling tilligger det operative ansvaret den ansvarlige instruktør.

2.7 Miljøansvarlig (1 person)

Alle operative klubber skal utnevne en miljøansvarlig. Denne personen skal sette seg inn i NLFs miljøinstruks og kommunisere med NLFs miljøutvalg. Miljøspørsmål for hang og paragliding kan være forhold til dyreliv og fauna på våre flysteder, støyproblemer om klubben har aktive piloter som flyr med hjelpemotor og evt problemer i forbindelse med relasjon til grunneiere etc. Instruks for miljøansvarlig finnes i veiledning for revisjon av klubb.

2.8 Organisasjonskart.

Her er en skisse som viser ansvars- og kommunikasjonslinje i faglige og politiske saker innen hanggliding/paragliding.



Kapittel 3 OPERATIVE BESTEMMELSER

Innhold:

3.0	Generelt	Side 36
3.0.1	Sikkerhetssystem	Side 36
3.1	Krav om medlemskap	Side 36
3.1.1	Medlemskap og obligatorisk forsikring	Side 36
3.1.2	Medlemskapets gyldighetstid	Side 36
3.1.3	Rettighetsbevis	Side 36
3.1.4	Rettighetsbevisets gyldighetstid	Side 36
3.1.5	Krav til fornyelse av rettighetsbevis	Side 37
3.1.6	Inndragning av rettighetsbevis	Side 38
3.1.7	Medisinske krav	Side 39
3.2	Utøvernes rettigheter	Side 39
3.2.1	Pilot	Side 39
3.2.2	Elev	Side 39
3.2.3	Minstealder	Side 40
3.2.4	Gjesteutøver	Side 40
3.3	Utstyr	Side 40
3.3.1	Hangglidere og paraglidere	Side 40
3.3.2	Seletøy	Side 40
3.3.3	Sikkerhetsutstyr	Side 40
3.3.4	Spesielt utstyr	Side 40
3.4	Flysted	Side 40
3.4.1	Regulert flysted	Side 40
3.4.2	Flysted uten regulering	Side 40
3.4.3	HG og PG i kontrollert luftrom	Side 40
3.4.4	Luftromsbokser	Side 40
3.4.5	Luftromsinndeling	Side 40
3.5	Flyforhold	Side 41
3.6	Regler for flyging	Side 41
3.6.1	Førflygingsjekk	Side 41
3.6.2	Avstand til hindringer	Side 41
3.6.3	Avstand til andre hangglidere/paraglidere	Side 41
3.6.4	Vikepliktsregler	Side 41
3.6.5	Landingsmuligheter	Side 42
3.6.6	Dropp fra hangglider/paraglider eller fra andre luftfartøy	Side 42
3.7	Regler for opptrekk og oppslep	Side 42
3.7.1	Startområde	Side 42
3.7.2	Prosedyreoversikt	Side 42
3.7.3	Ansvarsforhold	Side 43
3.7.4	Kvalifikasjonskrav av fører	Side 43
3.7.5	Kvalifikasjonskrav til utøver	Side 43
3.7.6	Hjelpepersonell	Side 43
3.7.7	Krav til materiell	Side 43
3.7.8	Personer på slepefly under slep	Side 44
3.8	Regler for tandemflyging	Side 44
3.8.1	Kvalifikasjonskrav	Side 44
3.8.2	Krav til vinge	Side 45

3.8.3	Sikkerhetsutstyr	Side 45
3.8.4	Krav til briefing av passasjer	Side 45
3.8.5	Erklærings skjema	Side 45
3.8.6	Krav til logging	Side 45
3.8.7	Tandem paramotor	Side 45
3.9	Hjelpemotor	Side 46
3.9.1	Generelt	Side 46
3.9.2	Kvalifikasjonskrav	Side 46
3.9.3	Start og landingsområde	Side 46
3.9.4	Hjelpepersonell	Side 46
3.9.5	Logg	Side 46
3.9.6	Regler for flyging	Side 47
3.10	Akroflyging med paraglider	Side 47
3.10.1	Kvalifikasjonskrav	Side 47
3.10.2	Grunnøvelser	Side 47
3.10.3	Krav til paraglider	Side 47
3.10.4	Krav til flysted ved organisert flyging	Side 47
3.10.5	Dropp fra annet luftfartøy	Side 47
3.10.6	Minimumshøyde	Side 48
3.10.7	Sikkerhetsutstyr	Side 48
3.10.8	Progresjon	Side 48
3.10.9	Konkurranser akro	Side 48
3.10.10	Oppvisningsflyging akro	Side 48
3.11	Regler for akroflyging med hangglider	Side 48
3.12	Flyging med lettvektsutstyr	Side 48
3.12.1	Kvalifikasjonskrav	Side 48
3.12.2	Krav til paraglider	Side 48
3.12.3	Krav til seletøy	Side 48
3.13	Regler for speedflying/speedriding	Side 48
3.13.1	Kvalifikasjonskrav	Side 49
3.13.2	Krav til vinge	Side 49
3.13.3	Krav til flysted	Side 49
3.13.4	Krav til landing	Side 49
3.13.5	Sikkerhetsutstyr	Side 49
3.13.6	Opplæring/utsjekk	Side 49
3.13.7	Progresjon	Side 49
3.13.8	Konkurranser i speedflying	Side 50
3.13.9	Speedflyingskompendium	Side 50
3.13.10	Utgår	Side 50
3.14.1	Oppvisningsflyging generelt	Side 50
3.14.2	Displaylisens HG/PG	Side 50

3.0 GENERELT

All flyging med hangglider og paraglider i Norge innenfor HP/NLFs sikkerhetssystem skal foregå i henhold til håndboka.

Kapittel 3, ”Operative bestemmelser” i sikkerhetssystemet angir regler av særlig betydning for den operative delen av flygingen, og som sammen med de øvrige kapitler beskriver hvordan flyging med hang og paraglider skal foregå innenfor seksjonens sikkerhetssystem. Her klarlegges også seksjonens særordninger, likedan ansvar relatert til operasjon og forhold til annen luftfart.

Seksjonen har hatt slik godkjenning sammenhengende fra hanggliding begynte i Norge på midten av 70 tallet.

All flyging skal foregå i regi av klubb.

3.0.1 SIKKERHETSSYSTEM

Sikkerhetssystemet for hangglider og paraglider fastsetter i dette kapitlet:

Beskrivelse av de særlige operative regler som gjelder for hanggliding og paragliding.

Kapittel 3 angir operative bestemmelser om utøvelse av hanggliding og paragliding ihht BSL D 47 § 4(c).

3.1. Krav om medlemskap, forsikring og rettighetsbevis.

3.1.1. Medlemskap og obligatorisk forsikring for aktive medlemmer.

Person som utøver hangglidning eller paragliding innenfor HP/NLFs operasjon må ha gyldig senior-, junior-, side-, familie-, pensjonist-, militær- eller ungdomsmedlemskap i HP/NLF, samt være medlem i en av seksjonens klubber. Aktive medlemmer må i tillegg tegne den obligatoriske ulykkes og ansvarsforsikring seksjonens årsmøte har pålagt medlemmene.

3.1.2. Medlemskapets gyldighetstid.

Medlemskap i HP/NLF, som er obligatorisk for å kunne fly hangglider eller paraglider i regi av NLF, tegnes for et år av gangen og gjelder fra 1. Januar. HP/NLF sender ut krav til sine medlemmer om dette via post eller elektronisk i begynnelsen av januar hvert år. Samtidig med medlemskap betaler aktive utøvere den obligatoriske ulykkes og ansvarsforsikringen for det samme året.

3.1.3 Rettighet til utøvelse av hanggliding eller paragliding.

Rettighetsbevis.

Person som utøver hangglidning eller paragliding innenfor HP/NLFs operasjon skal ha gyldig rettighetsbevis (elevbevis/flygebevis) utstedt av HP/NLF eller være under godkjent utdanning organisert av HP/NLF eller en av HP/NLFs klubber

Rettighetsbevis er gyldig bare sammen med gyldig medlemskap av relevant kategori samt betalt premie for HP/NLFs kollektive ulykkes og ansvarsforsikring etter gjeldende avtale.

3.1.4 Rettighetbevisets gyldighetstid.

Elevbevis (PP2 og SP1 og SP2) er gyldig et år fra 1.4 og må fornyes senest 1.4 året etter. Man kan fornye bevis om man innehar nødvendig pålagt aktivitet fra 1.11. året før. Fornyning må også undertegnes av instruktør.

Flybevis PP3-PP5 og SP3-SP5 må fornyes senest 1.4 hvert annet år. Dette kan gjøres pr papirskjema eller elektronisk over Internett med tilsendte koder så sant man innehar nødvendig pålagt kunnskap og aktivitet. Fornyningen kan gjøres fra 1.11. året før.

Spesialutsjekker fornyes samtidig med rettighetsbevis og er gyldig like lenge om man oppfyller nødvendige krav til vedlikehold av slik rettighet.

3.1.5 Spesifikasjon av krav til fornyelse av rettighetsbevis mens beviset fortsatt er gyldig.

Her er kravene til fornyelse for våre rettighetsbevis listet opp:

- Fornyelsesdato er 1. april. Men man kan fornye så sant man tilfredsstillter kravene i perioden fra 1. november året før lisens går ut helt frem til 1. april.
- PP2 og SP2 må fornyes hvert år med underskrift av instruktør. Dette gjøres i dag på egnet skjema som sendes seksjonen pr post eller mail. Seksjonen forventer at dette også kan gjøres elektronisk i løpet av 2013. Kravet til fornying er at instruktøren kan bevitne at man har kunnskapen og har flydd slik at man tilfredsstillter kravet til gjeldene lisens.
- PP3, PP4, PP5, SP3, SP4 og SP5 må fornyes hvert annet år av piloten selv. Dette kan gjøres via <http://melwin.nak.no> med kode fra ditt medlemskort eller via egnet skjema. Minimumskrav til fornyelse er minimum 5 timer eller 20 turer. Hvis beviset er gått ut må fornyelse i dag skje via skjema med instruktør.
- PPG og Tandem fornyes sammen med vanlige flybevis men vil ikke bli fornyet om ikke piloten har logget på <http://no.flightlog.org> minimum 5 turer i løpet av de siste 12 mnd.
- Opptrekk og oppslep utsjekk er gyldig i 6 år. Den fornyes sammen med vanlig flybevis. Krav til å få den fornyet før 6 års perioden er utløpt er at piloten har foretatt et minimum av 5 opptrekk/opslep i løpet av de siste 36 mnd.
- Akro fornyes sammen med vanlig flybevis. Krav er at pilot skal ha praktisert akroflyging de siste 12 mnd og mener seg kvalifisert.
- Speedriding fornyes hvert annet år sammen med vanlig flylisens om man har det. De som bare har SPG lisens fornyer innen 1. april hvert annet år. Fornyelsen kan skje via MelWin eller via skjema. Krav til fornying er at man har flydd minimum 10 turer med speedrider siste 12 mnd.

- Instruktørutdannelsen er beskrevet i kapittel 4 men instruktørbeviset følger din vanlige fornyelse. Hvis man ikke har deltatt på et Instruktørseminar minimum hvert 4de år etter utdannelsen eller etter siste seminar fornyes ikke instruktørlisensen og man blir hjelpeinstruktør. Man kan få tilbake sin instruktørlisens om man deltar på nytt seminar innen 4 år.

3.1.5.1 Gjenopptagelse av rettighetsbevis som er utløpt.

Rettighetsbevis som er utløpt for mindre enn 2 år siden kan gjenopptas ved søknad (fornyelsesskjema evt. elektronisk) med bevitnelse fra instruktør.

Rettighetsbevis som har gått ut for lengre enn 2 år siden vurderes i hvert enkelt tilfelle. Er det teoriprøve for å få rettigheten skal prøven tas på nytt og fornyelse med bevitnelse av instruktør.

3.1.6 Inndraging av rettighetsbevis:

HP/NLFs faglige ledelse kan inndra elevbevis, flygebevis og tilleggsutsjekker etter brudd på gjeldende bestemmelser i denne håndbok. Inndragningen kan gjøres permanent eller midlertidig. Klageinstans; fattede vedtak kan påklages til NLF.

3.1.6.1 Saksgang:

- En bekymringsmelding er en melding fra et eller flere av våre medlemmer som informerer HP/NLF om brudd på sikkerhetssystemet eller lover og regler dette er basert på.
- Når seksjonen får bekymringsmeldinger fra enkeltpersoner eller klubb om en elev/pilot i seksjonen kontakter seksjon faglig leder i den klubben vedkommende pilot tilhører og legger frem saken for klubbens faglige leder. Klubbens faglige leder er den som først sjekker om det er hold i det bekymringsmeldingen sier.
- Faglig leder anmodes deretter (eventuelt sammen med klubbens styre) til å løse saken internt i klubben.
- Hvis klubbens faglige leder ikke når frem i saken skal fagsjef i HP/NLF informeres om dette. Saken oversendes faglig ledergruppe som begynner å jobbe med saken.
- Seksjonens faglige ledergruppe kontakter vedkommende elev/pilot og ber om hans/hennes syn i saken. Seksjonens sjekker også den/de som kom med bekymringsmeldingen(e) og ber om eventuelt nødvendige tilleggsopplysninger for å klargjøre saken.
- Hvis det kan bevises at det har foregått disiplinærbrudd vil faglig ledergruppe ta opp saken som en disiplinærsak og behandle den. Faglig ledergruppe kan ut i fra hvor alvorlig regelbruddet er ilegge vedkommende en disiplinærstraff.

- Viser det seg at bekymringsmeldingen gjelder en som ikke er medlem eller har gyldig lisens meldes saken til LT hvis faglig ledergruppe er sikker på at det har foregått brudd på BSL D 4-7, BSL F 1.1 eller andre lover utstedt av LT.

Retningslinjer for disiplinærstraffer i HP seksjonen:

1. Flyging uten gyldig lisens og/eller medlemskap og/eller forsikring.
Om dette gjelder noen som tidligere har vært medlem er dette en klubbsak. Dette kan skyldes en forglemmelse eller uvitenhet og klubbens faglige leder tar først kontakt med vedkommende og ber om at nødvendig lisenser, medlemskap og forsikringer skaffes innen kort tid. Fortsetter vedkommende å fly ulovlig kontaktes seksjonen. Kommer ikke faglig ledergruppe etter henvendelse til vedkommende videre i saken oversendes saken til LT da det er brudd på BSL D 4-7 som LT er ansvarlig for.
2. Ved regelbrudd vil seksjonen reagere med inndragning av rettigheter og/eller flybevis for kortere eller lengre perioder.
3. Instruktører som bryter regler vil miste sin instruktørrettighet for kortere eller lengre perioder eller for alltid avhengi av hvilke reglebrudd det her er snakk om.
4. Med alvorlig regelbrudd menes hendelse som kan eller resulterer i skade på 3 person.

3.1.7 Medisinske krav.

Personer som ønsker å starte med hanggliding eller paragliding må undertegne en erklæring der de plikter å opplyse om spesielle ting ved sin helse eller om visse sykdommer som kan påvirke deres utøvelse av sporten. Den samme erklæringen skal undertegnes ved fornying. (ref 4.2.2)

3.2 Utøveres rettigheter

3.2.1. Pilot

Pilot med gyldig flygebevis og gyldig medlemskap og forsikring kan på selvstendig basis utøve friflyging innen de begrensninger flygebeviset og eventuelle utsjekker setter. Flygingen må skje i henhold til bestemmelsene i denne dette sikkerhetssystemet.

3.2.2. Elev

Elev med gyldig elevbevis og gyldig medlemskap har begrenset frihet til å drive øvelsesflyging uten instruktør til stede. Frihet til øvelsesflyging gjelder bare flyging på det nivå som fremkommer av elevbeviset. Øvelsesflygingen kan bare skje på sted, med utstyr og i forhold eleven er utsjekket på.

Elev som er under skoling, som ennå ikke har fått utstedt elevbevis, kan bare fly under tilsyn av instruktør.

3.2.3. Minstealder.

Minstealder for å ta nybegynnerkurs med hangglider eller paraglider er 18 år. Dersom det foreligger samtykke fra foresatte kan hanggliding og paragliding utøves av personer som har fylt 15 år. Minstealder for å fly tandem eller være instruktør er 18 år.

3.2.4 Gjesteutøver

Person som er medlem i utenlandsk organisasjon for hanggliding og/eller paragliding, og som er innehaver av utenlandsk rettighetsbevis kan i avgrensede tidsperioder (maks 3 mnd pr år) utøve hanggliding og/eller paragliding under HP/NLFs operasjon og i henhold til NLFs lover og regler. Gyldig rettighetsbevis og ansvarsforsikring skal kunne fremvises på forespørsel. Gjesteutøver kan på selvstendig basis utøve friflyging begrenset av flygebevisets nivå. Flygingen må skje i henhold til bestemmelsene i denne håndbok. Piloter med fast adresse i Norge skal inneha medlemskap i norsk klubb, samt forsikring og norsk rettighetsbevis.

3.3. Utstyr. Er flyttet til kapittel 5, tekniske bestemmelser.

3.4. Flysted

Et flysted for hangglider og paraglider må inneha et startområde egnet for å starte hangglider og/eller paraglider. Det skal ikke være hindringer av noen art som kan hindre start under noen forhold. Landingsstedet skal der dette er definert på forhånd være stort og åpent uten hindringer som trær, ledninger etc. Viktig også å finne et sted der mekanisk turbulens ikke gjør seg gjeldende.

3.4.1. Regulert flysted, flysted regulert og drevet av klubb eller forbund.

Utøver er forpliktet til å gjøre seg kjent med lokale bestemmelser på regulert flysted, samt å holde seg orientert med hensyn til kontrollert luftrom.

3.4.2. Flysted uten regulering

Før flyging på sted uten regulering er det flygeren selv som må vurdere hvorvidt stedet egner seg for hanggliding og/eller paragliding med aktuelt flygebevis. Flyger skal innhente eventuelle nødvendige tillatelser før flyging – fra grunneier, kommunale myndigheter, relevant enhet av flygekontrolltjenesten og evt. politiet. Flygeren er forpliktet til å holde seg orientert med hensyn til kontrollert luftrom. Ved skoling tilfaller ansvaret for vurderinger og innhenting av tillatelser den ansvarlige instruktør.

3.4.3. Hanggliding eller paragliding i kontrollert luftrom

Hanggliding eller paragliding i kontrollert luftrom skal planlegges og utføres i samråd med relevant enhet av lufttrafikkjenesten. Det jobbes med å få tillatelse til å benytte flyradio også av hangglider og paragliderpiloter.

3.4.4 Luftromsbokser.

Luftromsutvalget i NLF jobber i samarbeid med Avinor og berørte flyplasser med opprettelse av såkalte luftromsbokser. Slike bokser er områder innenfor kontrollsoner som kan åpnes for flyging med hangglider og paraglider etter vise regler.

3.4.5 Luftromsinndeling.

Luftrommet inndeles i luftromsklasser hvorav ne er åpent luftrom og noe er regulert. Alle som skal fly hanglider eller paraglider har plikt til å sette seg inn i denne inndelingen og finne ut før hver flytur om han/hun på den planlagte flyturen vil kunne støte på vanskeligheter i denne forbindelse.

3.5. Flyforhold

Utøveren skal før flyging vurdere hvorvidt forholdene er akseptable for flyging på aktuelt flysted og med aktuelt flygebevis. Under skoling tilfaller ansvaret for vurdering av forholdene på ansvarlig instruktør.

6.2.1 Flyging i luft som inneholder aske:

1. Flyging i luft med synlig askeinnhold (høy konsentrasjon) skal unngås.
2. Flyging med hjelpemotor skal ikke forekomme når myndighetene opplyser at det er høy konsentrasjon av aske i lufta i de høyder man har intensjon om å fly i.
3. Hvis en hanglider eller paragliderpilot under flyging merker at han/hun flyr i luft som er forurenset av aske skal piloten straks fly ned til landing.
4. Personer som er allergiske eller har luftveisproblemer skal være særlig varsomme når det gjelder flyging i mulig forurenset luft.
5. Hvis myndighetene innfører restriksjoner som sier at all utendørs aktivitet skal unngås skal hanglider og paragliderpiloter respektere dette og holde seg på bakken.

3.6. Regler for flyging

3.6.1. Førflygingssjekk

Utøver skal før enhver start kontrollere hanglider/paraglider og seletøy for å avdekke eventuelle skader, slitasjepunkt og svekkelser, samt kontrollere at korrekt montering er utført. Dette inkluderer en siste sjekk på at seletøy er korrekt tatt på og at det er koblet sammen med vinge.

3.6.2. Avstand til hindringer

Ved all flyging skal det holdes sikker avstand til hindringer. Det skal ikke flys slik at det er til unødig sjenanse for omgivelsene.

3.6.3. Avstand til andre hangglidere/paraglidere.

Ved all flyging skal det holdes sikker avstand til andre hangglidere/paraglidere. Syncroflyging med paraglider i øvelse og konkurranser utført av piloter med akroutsjekk (APG), og hvor formasjonsflyging med kontakt på forhånd er planlagt og avtalt er tillatt.

3.6.4. Vikepliktsregler

Flyging med hangglider eller paraglider skal planlegges slik at konflikt med annen lufttrafikk i størst mulig grad unngås.

a) Generelt

- Man har vikeplikt for hangglidere/paraglidere som er lavere enn seg selv.
- Man har vikeplikt for hangglidere/paraglidere som kommer fra høyre.
- To møtende hangglidere/paraglidere i samme høyde skal begge vike til høyre.
- Hangglider/paraglider som innhenter en annen hangglider/paraglider har vikeplikt.

b) Ved flyging på hang

Ved flyging på hang skal svinger skje ut fra terrenget. En ving som innhenter en annen skal passere på innsiden.

c) Ved flyging i termikk

Alle i samme termikkboble skal svinge i samme retning. Retningen bestemmes av den som først entrer boblen.

d) Hjelpemotor

Pilot som flyr med hjelpemotor har vikeplikt overfor piloter som flyr uten motor.

3.6.5. Landingsmuligheter

Flyging skal ikke skje over tett befolkede områder, over hindringer, eller over vann med mindre man til enhver tid har tilstrekkelig høyde til å nå utsett eller alternativt landingsområde.

3.6.6. Dropp fra hangglider/paraglider eller fra andre luftfartøy som ballong eller helikopter.

Dropp er bare tillatt når man innehar en spesiell utsjekk for dette. Dette er en utsjekk man kan ta når man har gått gjennom og bestått akro PG kurs. For dropp med hangglider fra ballong skal man søke faglig ledergruppe om tillatelse på forhånd og det vil bli vurdert i hvert enkelt tilfelle. Helikopter som skal benyttes til dropp skal ha SOP godkjent av Luftfartstilsynet.

3.7. Regler for opptrekk og oppslep av hangglider/paraglider.

Felles for opptrekk og oppslep:

3.7.1. Startområde

Startområde som jevnlig brukes til opptrekk eller oppslep av hangglider/paraglider skal være godkjent for dette formål av HP/NLF.

3.7.1.1. NOTAM

Opptrekkansvarlig skal sørge for at det er gyldig NOTAM for opptrekkstedet og perioden det brukes. Dette er viktig fordi andre luftfartøy kan ha problemer med å se opptrekksline. Opptrekkansvarlig sørger for å sende nødvendig informasjon til HP seksjonen i god tid før opptrekk skjer slik at seksjonen kan sende NOTAM manus til NOTAM kontoret.

3.7.2. Prosedyreoversikt

Det skal foreligge skriftlig prosedyreoversikt for hvordan opptrekk eller oppslep skal gjennomføres. Oversikten skal minimum inneholde:

- Krav til utstyr, inkludert trekke- eller slepeinnretning, slepeline, bruddstykke og festeanordning til trekke- eller slepeinnretning og hangglider/paraglider.
- Krav til fører av trekke- eller slepeinnretningen.
- Ansvarsforhold.
- Krav til hjelpepersonell.
- Krav til utøvere.
- Entydige startprosedyrer.
- Regler for flyging i opptrekk- eller oppslepsområdet.
- Regler for ferdsel i opptrekk- eller oppslepsområdet.
- Regler for linedropp.
- Prosedyrer for å hindre ferdsel i trekk- eller slepeområdet og i landingsområdet.
- Nødprosedyrer.

Prosedyreoversikten skal være godkjent av HP/NLF før virksomheten settes i gang. Minst ett skriftlig eksemplar av prosedyreoversikten skal foreligge på startområdet og de som skal trekkes eller sleses opp skal ha gjort seg kjent med disse før flyging finner sted. Eksempel på prosedyre for opptrekk/opslep kan rekvireres fra HP/NLF v/fagsjef.

3.7.3. Ansvarsforhold

Under opptrekk eller oppslep skal en navngitt person med utsjekk for henholdsvis opptrekk eller oppslep være ansvarlig for virksomheten.

Fører av trekke- eller slepeinnretning skal forsikre seg om at hjelpere på bakken har nødvendig kunnskap om hvordan de skal utøve tjenesten på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte.

3.7.4. Hjelpepersonell

Det skal finnes tilstrekkelig bakkemannskap til å holde uvedkommende i sikker avstand fra virksomheten.

Spesielt for opptrekk både av hangglidere (inkludert scootertauing) og paraglidere:

3.7.5. Krav til materiell for opptrekk

Følgende utstyr skal benyttes:

- Bruddline tilpasset det enkelte system når annet overbelastningsvern ikke benyttes. Bruk av bruddline ved opptrekk med paraglider med "pay-out vinsj" kan utelates.
- En effektiv og lett tilgjengelig utløser som piloten øyeblikkelig kan utløse i alle faser av opptrekket.
- Mellom trekkinnretningen og trekklina skal det være montert nødutløser som kan aktiveres av person på trekkinnretningen. Eventuelt linekuttermekanisme på vinsj.

3.7.6 Kvalifikasjonskrav til fører av opptrekksinnretningen

Ved opptrekk skal fører av trekkinnretningen være utsjekket på aktuell innretning. Utsjekken skal gis av person med utsjekk på innretningen, og skal dokumenteres skriftlig ved at den som instruerer sender seksjonen en mail om dette. Før utsjekk utstedes, må føreren utføre minimum 10 (ti) vellykkede opptrekk under veiledning og instruksjon av fører med utsjekk på aktuell innretning.

Ny trekkinnretning kan føres av fører med minimum 50 vellykkede trekk med annen innretning.

3.7.7 Kvalifikasjonskrav til utøver ved opptrekk

Start av hangglider/paraglider ved **opptrekk** kan utføres uten instruktør dersom flygeren har utstedt utsjekk for dette. Når aktiviteten ledes av godkjent instruktør for angjeldende flyging er dette å betrakte som kursing. Nybegynnere i både hanggliding og paragliding kan kurses ved hjelp av opptrekk fra dag 1 sammen med vanlig bakkeflyging.

Spesielt for oppslep av hangglidere:

3.7.8 Krav til materiell for oppslep

- Bruddline som er tilpasset vingen og piloten som skal slepes skal benyttes.
- En effektiv og lett tilgjengelig utløser som piloten øyeblikkelig kan utløse i alle faser av oppslepet.

3.7.9 Kvalifikasjonskrav til fører av slepeflyet

Ved oppslep skal piloten på slepeflyet ha slepetillatelse utstedt av HP/NLF. Krav for slepetillatelse er:

- Flygeren må inneha flygebevis for angjeldende type slepefly.
- Flygeren må ha totalt 100 flytimer hvorav minimum 75 flytimer på motordrevet luftfartøy.
- Flygeren skal ha eller ha hatt SP3 eller høyere, med utsjekk på oppslep.
- Flygeren må ha blitt opplært av annen flyger med utstedt slepetillatelse, og i denne opplæringen ha gjennomført minimum ti (10) slep.

Søknad om slepetillatelse, undertegnet av søker og flyger som har stått for opplæringen, skal sendes HP/NLF ved fagsjefen.

3.7.10 Kvalifikasjonskrav til utøver ved oppslep

Start av hangglider ved **oppslep** kan utføres dersom flygeren har utsjekk for dette, eller at aktiviteten ledes av godkjent instruktør for angjeldende flyging. Oppslep kan bare utføres av person som innehar SP3 eller høyere.

Unntak som er under utprøving:

I hanggliding kan det skoles fra begynnernivå ved hjelp av tandem oppslep. Når instruktøren er forsikret om at eleven er moden, kan det gjennomføres solo-oppslep. Da kan eleven få oppsleps utsjekk sammen med sin SP2.

Oppslep av paraglider er ikke tillatt.

3.7.11 Personer i slepefly under slep

Under slepeflyging skal bare fartøysjef og eventuelt slepeflyger under opplæring være ombord i slepeflyet.

3.8. Regler for tandemflyging med hangglider/paraglider

3.8.1. Kvalifikasjonskrav

Tandemflyging med hangglider/paraglider kan utføres når flygeren har SP5 eller PP5 og har fått utstedt tandemutsjekk. Dette inkluderer at man setter seg inn i innhold i ”tandemkompendiet” som seksjonen har laget. Tandem teoriprøve må bestås før man kan få utstedt tandemlisensen. Minstealder for å fly tandem (utenom trening) er 18 år.

Unntak: To piloter som begge har flybevis SP4/PP4 eller høyere i samme aktivitet og minimum 2 års allsidig flyerfaring kan fly tandem sammen uten spesiell utsjekk.

3.8.2. Krav til hangglider/paraglider

Totalvekten skal være innenfor de vektbegrensninger produsenten har angitt.

3.8.3. Sikkerhetsutstyr

Ved all tandemflyging skal følgende sikkerhetsutstyr benyttes i tillegg til det som er påbudt ved all flyging med HG og PG:

- Utstyr som benyttes skal være godkjent av produsenten for denne type aktivitet.
- Låsbare karabiner med aktivisert låsmekanisme både for pilot og passasjer.
- Nødskjerm tilpasset totalvekten.

3.8.4. Krav til briefing av passasjer før start

Tandempassasjeren skal brifes nøye i:

- Hanggliderens/paragliderens virkemåte, styring, flyhastigheter, steiling, start og landing.
- Fysiske/psykiske aspekter som høydevirkning, panikk, svimmelhet, kvalme.
- Prosedyrer ved startstilling og igangløping., herunder viktigheten av jevn akselerasjon og faren ved å holde igjen under igangløping.
- Kommunikasjon og kommandoer i ulike faser av flyturen.
- Flystilling, plassbehov, bevegelse og mulighet for konflikt mellom flyger og passasjer.
- Prosedyrer ved eventuelt kast av nødskjerm.
- Prosedyrer ved landing. Kroppsstilling og eventuell medvirkning fra passasjer.
- Ansvarsforhold vedrørende skade, erstatning etc.

3.8.5. Krav til undertegning av erklæringskjema

Alle tandempassasjerer tilknyttes flyging i NLFs sikkerhetssystem ved at passasjeren før flyging skal ha undertegnet en erklæring om at denne aktiviteten skjer på eget ansvar. Erklæringen skal arkiveres av tandemflygeren. Skjemaet finnes på Norsk og Engelsk på seksjonens hjemmeside.

3.8.6 Krav til logging av tandemturer.

Alle tandemturer skal logges og passasjersnavn skal kunne oppgis på hver tur på forespørsel. HP/NLF vil bruke loggen som sjekk at lisensen er holdt ved like.

Tandemlisens kan så snart man har logget nok turer til fornying også fornyes elektronisk via MelWin.

3.8.7 Tandem paramotor.

Pilot som skal fly tandem med paramotor skal ha gyldig tandemlisens og paramotorlisens samt ha flydd minimum 5 tandem paramotorturer med en PP4 eller PP5 pilot før han kan ta andre passasjerer.

3.9. Regler for hanggliding/paragliding med hjelpemotor

3.9.1. Generelt

Dette regelverk omfatter system som kan startes og landes ved bruk av flygerens føtter samt system som kan startes på hjul, ski eller lignende. Regelverket gjelder for start, flyging og landing med hjelpemotor i gang. Er ikke hjelpemotor i gang gjelder regler for hanggliding/paragliding i henhold til dette sikkerhetssystem.

3.9.2. Kvalifikasjonskrav

Hanggliding/paragliding med hjelpemotor kan utføres dersom flygeren har utsjekk for dette, eller at aktiviteten ledes av godkjent instruktør for angjeldende flyging. For å delta på nybegynnerkurs i paramotor kreves minimum PP2 kurs.

3.9.3. Startområde/landingsområde

Flygeren er ansvarlig for at bare egnede steder brukes som startområde/landingsområde for hanggliding/paragliding med hjelpemotor. Ved skoling tilfaller disse pliktene instruktøren.

Før flyging med hjelpemotor på regulert flysted skal det innhentes tillatelse fra den lokale klubben.

Startområde/landingsområde som jevnlig brukes til hanggliding eller paragliding med hjelpemotor skal være godkjent for dette formål av HP/NLF. Det er klubben som søker om slik tillatelse. For slike startområder/landingsområder skal prosedyrer for avgang, utflyging, innflyging og landing med tilhørende nødprosedyrer være skriftlig dokumentert og tilgjengelig på stedet.

For steder som benyttes sporadisk eller kun av en eller noen få piloter skal piloten(e) selv sørge for at nødvendig tillatelse er gitt før man starter flygingen. Slike steder skal ikke forhåndsgodkjennes av HP/NLF.

3.9.4. Hjelpepersonell

Flygeren er ansvarlig for at det finnes tilstrekkelig bakkemannskap til å holde uvedkommende i sikker avstand ved start og landing. Ved skoling tilfaller disse pliktene instruktøren.

3.9.5. Logg

Ved all flyging med motor skal alle turer logges i loggboka på nettet. I tillegg skal det føres loggbok for motorsystemet.

3.9.6. Regler for flyging

- a) VFR-forhold og minstehøyder

Flyging skal kun utføres under VFR-forhold. Flyging med hjelpemotor skal ikke utføres med motor i gang lavere enn fastsatt høyde som angitt nedenfor i samsvar med BSL F 1-1 § 3-5 unntatt under start og landing.

- Over tettbebygd strøk eller folkemengder: Minimum 300 m over høyeste hindring innenfor en radius på 600 m.
Over andre områder: Minimum 150 m over bakken.
- Vikeplikt
Paraglider/hangglider med hjelpemotor har vikeplikt for ikke kraftdrevne luftfartøyer i henhold til BSL F, herunder seilfly, hangglidere og paraglidere i glideflukt.
- Flyging i kontrollert luftrom
Flyging i kontrollert luftrom er kun tillatt etter klarering fra angjeldende enhet av Lufttrafikkjenesten, og skal utføres innen rammen av de begrensninger som er angitt i klareringen. Se eget dokument om luftrom på våre hjemmesider.
- Motorferdsel i utmark
Flyging skal skje i henhold til lov om motorferdsel i utmark og vassdrag av 10. juni 1977, nr. 82.
- Flyging over vann
Flyging over vann utenfor glidedistanse fra strand med landingsmuligheter er farlig og bør unngås. Skal man fly over vann skal følgebåt være med. I tillegg skal man ha flyteanordning for utstyr og redningsvest for pilot samt ”hook-knife” tilgjengelig.
- Start og landing i tettbebygd strøk
Start og landing med hjelpemotor skal kun skje på plasser godkjent av seksjonen.

3.10. Regler for akroflyging med paraglider

3.10.1 Kvalifikasjonskrav

Akroflyging med paraglider kan utføres når flygeren har gyldig PP5 flybevis og deltatt og bestått akrokurs for PG. Enkle akroøvelser kan utføres under deltagelse på sikkerhetskurs godkjent av HP/NLF. Alle øvelsene er beskrevet i akrokompendiet som HP/NLF har laget.

3.10.2 Grunnøvelser

Følgende øvelser er definert som grunnøvelser: Stupspiral (symmetrisk og asymmetrisk) og wingover.

3.10.3 Krav til paraglider

Piloten selv er ansvarlig for at utstyret som benyttes tåler de belastninger som kan oppstå under utførelse av akroflyging med paraglider. Utstyrleverandørens anbefaling

om akroflyging skal følges. Det finnes i dag egne vinger som er produsert for akroflyging.

3.10.4 Krav til flysted ved organisert akroflyging

Ved organiserte treninger, samlinger, kurs eller konkurranse skal alle øvelser utføres over vann med bemannet båt med 2 personer på vannet. Under utførelse av akroøvelser skal piloten selv sørge for at dette skjer i betryggende avstand fra andre piloter.

3.10.5 Dropp fra annet luftfartøy

Utsjekk av dropp fra annet luftfartøy skal alltid gjøres over vann med redningsbåt på vannet.

3.10.6 Minimumshøyde

Alle øvelser skal være avsluttet minimum 200 meter over terrenget. Over dypt vann er det ingen krav til minimumshøyde. Det skal være bemannet redningsbåt på vannet når øvelsene gjøres over vann.

3.10.7 Sikkerhetsutstyr

Ved all akroflyging skal det benyttes nødskjerm tilpasset totalvekten som pakkes etter produsentens anvisninger og anbefalte intervaller. Kun tørr nødskjerm kan benyttes under flyging. Flytevest skal benyttes ved trening over vann.

3.10.8 Progresjon

Flygere som vil begynne med akroflyging skal delta på et godkjent akrokurs for å lære grunnøvelsene og øvelser utover grunnøvelsene. Det er en forutsetning at man behersker grunnøvelsene før man starter med vanskeligere øvelser.

Det advares mot for rask progresjon, der man går videre mot mer avanserte øvelser før grunnøvelsene er innlært. Trening på nye øvelser bør alltid foregå med kvalifisert instruktør og øvelsene skal utføres over vann med bemannet båt på vannet.

3.10.9 Konkurranser i akroflyging med paraglider

For å delta i en konkurranse kreves det at pilotene har godkjent akroPG utsjekk. Arrangøren kan kreve at de går igjennom en kvalifiseringsomgang der man viser at man behersker grunnøvelsene og eventuelt andre øvelser som det kreves at piloten skal beherske. Hvis det her er tvil kan arrangøren nekte pilot i å delta i konkurransen.

3.11 Regler for akroflyging/oppvisningsflyging med Hangglider

Ønsker man å fly akroflyging med hangglider søker man fagsjef om å delta i "prøveprosjekt for akroflyging med hangglider".

3.12. Flyging med lett utstyr (paraglider).

Fabrikantene kan i dag levere godkjent utstyr som er meget lett. Slikt utstyr blir av mange benyttet til "toppturer" hvor man går opp og flyr med igjen i rolige forhold. Det er derfor viktig at utstyret er laget for å spare vekt uten at dette skal gå nevneverdig ut over sikkerheten. Vinger som er konstruert som lettvekstvinger

benytter tynnere materialer og det er derfor viktig at man kontrollerer disse vingene for slitasje oftere enn ”vanlige vinger”.

Anmerkning: Flyging med lett utstyr skjer mange ganger når man er alene. Det er derfor viktig at man tar mer hensyn til forholdene enn når man flyr sammen med andre. Man har vanligvis mindre beskyttelse ved harde landinger. Det anbefales derfor at slik flyging bør fortrinnsvis foregå i stille vær, slik at forholdene på landing er laminære og rolige.

3.13 Regler for speedflying/speedriding.

3.13.1 Kvalifikasjonskrav

For paragliderpiloter:

Flyging med speedflyer/speedrider kan utføres når flygeren har gyldig PP3 flybevis, minimum 2 års allsidig flyerfaring og deltatt og bestått speedridingkurs i regi av en godkjent speedriderinstruktør.

For fallskjermhoppere:

For fallskjermhoppere som ønsker å ta denne utsjekken gjelder følgende regler.

1. Medlemskap i en av våre klubber er obligatorisk for at forsikringen skal være gyldig.
2. Fallskjermhopperen må ha minimum gyldig B sertifikat minst 2 års relevant erfaring innen fallskjermhopping.
3. Hopperens erfaringsnivå bestemmer hvilken størrelse speedrider han kan få utsjekk på. Dette bestemmes av tabell side 6 i utsjekkskompendium for høyverdig fallskjerm. Denne tabellen slår fast hvilken vingebelastning en hopper kan fly med i forhold til erfaring.
4. Hopperen skal ha utsjekk på slik fallskjerm og ikke bare ha rett til å hoppe med den.
5. Hopperens HI skal underskrive fastsatt skjema om denne erfaringen før hopper kan ta speedriderutsjekk.
6. Hopperen skal gjennomgå samme kurs som andre som skal ta speedriderutsjekk, men mengdetreninga kan kortes ned hvis erfaringsnivået til hopperen tilsier dette.

For andre:

HP seksjonen tillater i dette regelverket kun å gi utsjekk til paragliderpiloter og fallskjermhoppere av sikkerhetsmessige årsaker.

3.13.2 Krav til vinge

Vinge som av fabrikant er klassifisert som speedflyer eller speedrider omfattes av dette regelverket.

3.13.3 Krav til flysted

Speedflying skal ikke foregå i alpinanlegg så sant man ikke på forhånd har fått tillatelse til det. Man bør også være oppmerksom på snøskredfare når man utøver flygingen i ukjent terreng.

3.13.4 Krav til landingssted

Den store hastigheten man kommer inn for landing med krever at man har store åpne områder uten hindringer som landingsområde. Man bør unngå å lande i områder hvor

det er mye folk for å unngå faren ved kollisjon med disse under landing. Landingsstedene skal være inspisert på forhånd.

3.13.5 Sikkerhetsutstyr

Hjelm er obligatorisk, ryggbeskyttelse og evt. annet verneutstyr anbefales. MERK, fangreim skal ALLTID brukes når man flyr med ski!

3.13.6 Opplæring/utsjekk.

Opplæring skal foregå etter godkjent opplæringsprogram fra NLF, av godkjent speedflyinginstruktør (SPI) og i regi av en av NLFs klubber.

3.13.7 Progresjon.

Det advares mot for rask progresjon, der man går videre mot mer avanserte øvelser før grunnprinsippene er innlært og man kjenner vingen. Trening mer avanserte øvelser bør alltid foregå med kvalifisert instruktør og øvelsene skal utføres i rolige forhold i ikke-avanserte bakker. Merk at en speedflyer/speedrider kan miste over 150 meters høyde på en 360 graders sving.

En speedriderpilot vil kunne gå over til en mindre vinge (større vingebelastning) i samråd med en SPI (speedriderinstruktør) etter minimum 100 turer og minimum 1 års erfaring som speedriderpilot.

3.13.8 Konkurranser i speedflying.

Det er spesielle krav når det gjelder konkurranser i speedflying i Norge:

A) Krav om forhåndstillatelse

For å kunne arrangere en konkurranse må man søke HP/NLF i god tid i forveien. Konkurransen skal avholdes i samråd med styringsgruppe for speedriding/speedflying som er utnevnt av HP seksjonen.

B) Krav til deltakelse:

For å delta i en konkurranse kreves det at pilotene har godkjent speedflying utsjekk. Arrangøren kan kreve at de går igjennom en kvalifiseringsomgang der man viser at man behersker sporten.

3.13.9 Speedflyingskompendium

Det er utarbeidet et eget kompendium som gir nærmere informasjon om denne type flyging. Dette kompendiet, i siste versjon, skal være gjennomgått og forstått av alle som skal fly speedflying og dette er obligatorisk til speedflyingkurset.

3.13.10

3.14.1. Oppvisningsflyging på flystevner og lignende arrangementer.

Her skiller vi mellom flyging med uten motor. Ved oppvisningsflyging med hjelpemotor skal gjeldende piloter inneha gyldig displaylisens ihht BSL D 4-3 utstedt av Luftfartstilsynet. Ved flyging uten hjelpemotor kreves dispalylisens fra seksjon. Mindre lokale arrangement er unntatt fra dette. Kontakt seksjon ved tvil.

3.14.2. Displaylisens HG/PG:

Uten hjelpemotor.

- HP/NLF utsteder displaylisens til seksjonens piloter som skal fly oppvisning uten hjelpemotor. Displaylisens utstedt av HP/NLF er ansett som gyldig dokumentasjon ihht BSL D 4-3.
- Ved oppvisninger skal oppvisningsflygingen/programmet skal være godkjent av HP/NLF's faglige ledelse før flygingen finner sted. Krav til pilot som kan få utstedt displaylisens er minimum PP4/SP4. Lisensen er gyldig for 2 år av gangen og fornyes sammen med flylisens.
- Displaylisensen skal medbringes ved enhver displayflyging.

Flyging med hjelpemotor i forbindelse med oppvisning.

- Displaylisensen skal inneholde informasjon om hvilken type flyging som kan utføres og hvilke minstehøyder man kan operere i og flygingen skal foregå i samråd med stevneleder og sikkerhetsansvarlig på stevnet.
- Når det gjelder minsteavstand til publikum, overflyging, avsperring etc. gjelder reglene i BSL D4-3. Kart med opptegnet oppvisningsakse, oppvisningslinje, oppvisningsområde, oppvisingssenter samt publikumslinje skal være med i den grad dette er relevant for oppvisningen. /Se paragraf 3 i BSL D 4-3 for informasjon.
- Enkeltstående oppvisning med paramotor (eller hangglider med motor) skal i hvert enkelt tilfelle godkjennes av Luftfartstilsynet. Deltakelse på flyshow vil bli behandlet i søknaden om godkjenningen av showet. Søknadskjema er tilgjengelig på Luftfartstilsynets hjemmesider og HP/NLF må godkjenne disse før de sendes LT for behandling.

Oppvisningsflyging med speedrider.

For å fly speedflyging som Oppvisningsflyging er det egne regler og deltakende piloter skal i god tid på forhånd søke om tillatelse hos HP/NLF for slik flyging. Pilot som skal delta i slik oppvisningsflyging må ha displaylisens utstedt av HP/NLF.

Kapittel 4 UTDANNING

Selve utdanningsprogrammet for hanggliding og paragliding finnes som eget kompendium som er vedlegg 1 til denne håndbok.

Innholdsfortegnelse:

4.0	Generelle regler	Side 54
4.0.1	Sikkerhetssystem	Side 54
4.1	Klubben og undervisningen	Side 54
4.1.1	Klubben	Side 54
4.1.2	Instruktørene	Side 54
4.1.3	Forelesere	Side 54
4.1.4	Retningslinjer for instruksjon	Side 55
4.1.5	Teoriundervisningen	Side 55
4.1.6	Krav til lokaler og hjelpemidler	Side 55
4.1.7	Tidsrammer	Side 55
4.1.8	Kompetansekrav	Side 55
4.1.9	Kompetansekrav til utenlandske utøvere	Side 55
4.2	Krav til personer på nybegynnerkurs	Side 55
4.2.1	Prøvetur	Side 56
4.2.2	Medisinske krav	Side 56
4.2.3	Alder	Side 56
4.2.4	Motivasjon	Side 56
4.2.5	Kreditering av tidligere erfaring	Side 57
4.2.6	Elevbevis	Side 57
4.2.7	Flygebevis	Side 57
4.2.7.1	Flygebevisets omfang og gyldighet	Side 57
4.2.7.2	Kategorier luftfartøy	Side 57
4.3	Treningsprogrammet	Side 57
4.4	Teoretiske og praktiske prøver	Side 58
4.4.1	Teoretisk prøve	Side 58
4.4.2	Praktisk prøve	Side 58
4.4.3	Fornyelser	Side 58
4.4.4	Andre rettigheter i flygebeviset	Side 58
4.5	Teorifagene	Side 58
4.5.1	Generelt	Side 58
4.5.2	Teoriprøve	Side 59
4.5.3	Opplæringsmaterieil	Side 59
4.5.4	Hangglideren eller paragliderens tekniske oppbygging	Side 59
4.5.5	Sikkerhet og "Airmanship" (Flyvett)	Side 59
4.5.6	Praktisk flyging	Side 59
4.5.7	Lover og bestemmelser	Side 59
4.5.8	Aerodynamikk	Side 59
4.5.9	Meteorologi	Side 60
4.5.10	Førstehjelp	Side 60
4.6	Instruktørutdanning	Side 60
4.6.1	Instruktør (HI/PI)	Side 60
4.6.1.1	Oppnåelse	Side 60
4.6.1.2	Rettigheter og plikter	Side 60

4.6.1.3	Fornyelse og oppdatering	Side 60
4.6.1.4	inndragning	Side 61
4.7	Hjelpeinstruktør (HHI/PHI)	Side 61
4.7.1	Oppnåelse	Side 61
4.7.2	Rettigheter og plikter	Side 61
4.7.3	Fornyelse	Side 61
4.7.4	Inndragning	Side 61
4.8	Instruktør – tilleggsutsjekker	Side 61
4.8.1	Instruktør i tandemflyging (HT/PT)	Side 62
4.8.2	Instruktør i opptrekk (OTH/OTP)	Side 62
4.8.3	Instruktør i oppslep (OSH)	Side 62
4.8.4	Instruktør i hg/pg med hjelpemotor (PHG/PPG)	Side 62
4.8.5	Instruktør på sikkerhetskurs i paragliding (PIS)	Side 62
4.8.6	Instruktør på akrokurs i paragliding (PIA)	Side 63
4.8.7	Instruktør på akrokurs i hanggliding (HIA)	Side 63
4.8.8	Instruktør i speedriding (SPI)	Side 63
4.8.9	Instruktør i speedriding fra fallskjerm miljøet	Side 63

4.0 GENERELLE REGLER

Den som skal drive opplæring innen hanggliding og paragliding må ha status som instruktør. Det er HP seksjonen som utdanner alle instruktører.

Alle instruktører skal gjennom flere trinn i sin utdanning, først vil man bli hjelpeinstruktør og praktisere som det på et eller flere kurs før man kan bli påmeldt et instruktørkurs med eksamen.

All opplæring skal foregå i regi av en klubb som er organisert og bemannet i henhold til håndboka. Klubber som skal foreta opplæring må ha en oppnevnt faglig leder som er instruktør eller at faglig leder har utnevnt en instruktør som er klubbens skolesjef.

All opplæring skal foregå etter de bestemmelser som framgår av utdanningskompendiet som er vedlagt HP seksjonens håndbok.

4.0.1 SIKKERHETSSYSTEM

Sikkerhetssystemet for hanggliding og paragliding fastsetter i dette kapitlet:

1. Kompetansekrav til opplæring av utøvere.
2. Kompetansekrav til utenlandske utøvere.
3. Opplæring og vedlikehold av kompetanse.
4. Utdanningskrav til instruktører og hjelpeinstruktører

4.1 KLUBBEN OG UNDERVISNINGEN

4.1.1 KLUBBEN

Enhver klubb tilsluttet HP/NLF, med utnevnt faglig leder, kan utdanne nye hang og paragliderpiloter.

Ingen instruktør kan drive undervisning i egen regi, da all undervisning skal drives i regi av en klubb. Kursing kan også drives i regi av fagsjef HP/NLF.

En oversikt over klubber med faglige ledere ligger oppdatert på seksjonens nettsider.

4.1.2 INSTRUKTØRENE

Klubbens faglige leder eller den han utnevner som skolesjef (denne skal være instruktør) står som ansvarlig for kursingen i klubben. Instruktørene og hjelpeinstruktørene samt hjelpeinstruktørkandidatene vil stå for den praktiske kursingen i samarbeid med faglig leder eller skolesjef.

Alle instruktørene gjennomgår minimum hvert 4 år et obligatorisk oppdateringsseminarer for å opprettholde sin status som instruktør og beholde sine rettigheter. Instruktørutdannelsen står beskrevet senere i dette kapitlet.

4.1.3 FORELESERE OG ANDRE RESURSPERSONER.

Faglig leder kan velge å benytte særlig kompetente personer i eller utenfor klubben som forelesere i et spesielt, eller flere av teorifagene. Det kreves ingen formell

opplæring fra seksjonens side for å utføre denne oppgaven.

4.1.4 RETNINGSLINJER FOR INSTRUKSJON

Instruksjonen foregår etter de bestemmelser som framgår av opplæringskompendiet for instruktører samt seksjonens utdanningsprogram.

Progresjonskort for utdanningens forskjellige trinn samt spesialutsjekker finnes på seksjonens web side for nedlasting. Liste over de forskjellige øvelser i opplæringen man skal igjennom står der. Disse skal aktivt brukes som et kontrollkort av instruktør og elev under utdanningen.

4.1.5 TEORIUNDERVISNING

Opplæring i teorifagene bør foregå som klasseroms-undervisning organisert av klubbens faglige leder eller skolesjef, men kan helt eller delvis tas som selvstudium.

4.1.6 KRAV TIL LOKALER OG HJELPEMIDLER

Undervisningslokalet skal være godt egnet til formålet med plass til alle elevene, og uten alt for mange forstyrrende elementer. Instruktøren må ha til disposisjon nødvendige hjelpemidler som tavle eller flippover, PC projektor, overheadprojektor, og evt. andre undervisningshjelpemidler etter behov.

4.1.7 TIDSRAMMER

Når et nybegynnerkurs er satt i gang skal det gå kontinuerlig, uten for langt opphold mellom leksjonene. Dette gjelder både den teoretiske undervisningen og den praktiske flygeinstruksjonen. Været kan likevel mange ganger gjøre at kurset drar ut i tid.

4.1.8 KOMPETANSEKRAV

Kompetansekrav til opplæring av utøverne er gitt i utdanningskompendiet som er et vedlegg til denne håndboka og består av følgende punkter:

- Teoripensum
- Praktiske øvelser
- Teoretisk prøve
- Praktisk prøve

4.1.9 KOMPETANSEKRAV TIL UTENLANDSKE UTØVERE

Det finnes egen konverteringsutsjekk i utdanningskompendiet for utenlandske utøvere som skal utøve flyging i Norge eller konvertere til norsk lisens. Piloter med fast bopel i Norge skal ha norsk lisens.

4.2 Krav til personer som ønsker å delta på begynnerkurs i hanggliding eller paragliding.

4.2.1 Prøvetur.

Før potensielle elever starter på kurs har man mulighet til å få seg noen enkle prøveturer. Etter å ha meldt seg på og undertegnet et ansvarsfraskrivelsesdokument, vil man her få helt grunnleggende innføring i flyteori og startteknikk og man vil oppnå, om man gjør alt riktig, sine første ”hopp” eller korte flyturer. Antall prøveturer skal ikke omfatte mer enn 5 vellykkede starter med høyde inntil 5 meter. Flyging utover dette krever medlemskap!

Man kan i tillegg bli med på en tandemtur med en kvalifisert tandempilot der man kan oppleve den samme følelsen uten at man er alene. For tandemturer gjelder ordinære regler for tandemflyging.

4.2.2 Medisinske krav til personer som vil lære hanggliding eller paragliding.

I hanggliding og paragliding stilles det ikke krav til legeundersøkelse for normalt friske personer. Man skriver under før man begynner på kurset på en egenerklæring som lyder som følgende:

”Jeg erklærer herved at jeg er fysisk og psykisk skikket til å fly hangglider og/eller paraglider. Jeg erklærer at jeg ikke har noen sykdommer som kan gjøre meg uegnet til å fly, slikt som epilepsi, diabetes ol. Jeg er klar over at jeg til enhver tid plikter å underkaste meg doping- eller rusmiddelkontroll, herunder blodprøve. Jeg er kjent med risikoen som er knyttet til hanggliding og paragliding, og har gjort en selvstendig vurdering av og er klar over mitt eget vurderingsansvar i forhold til risikoen.”

Er det personer som ikke kan skrive under på denne erklæringen pga sykdom eller andre lidelser, kan skoleansvarlig forlange en legeerklæring av vedkommende før man kan starte på et kurs. I en slik erklæring skal legen underskrive på at personen på undersøkelsestidspunktet ikke har sykdommer eller lidelser som vil være til hinder under utøvelse av hanggliding og paragliding.

4.2.3 ALDER

Utdanning og flyging under instruksjon kan påbegynnes ved fylte 15 år. Elever under 18 år må ha foresattes skriftlige godkjenning. Denne godkjenningen skal oppbevares av klubbens skoleleder frem til eleven er myndig.

Iht. Norges Idrettsforbund skal instruktører som underviser elever under 18 år innhente en vandelsattest fra politiet. Denne skal forevises skoleleder som registrerer dette og instruktøren skal deretter selv oppbevare denne.

4.2.4 MOTIVASJON

Det er viktig både for instruktør og elev at instruktøren får et begrep om elevens holdning og motivasjon for å lære å fly. Instruktøren har utdanning til å foreta en slik vurdering. Det kan på et relativt tidlig tidspunkt avklares om eleven har den rette oppfatning om flyging og sikkerhetssystemer, og evt. misforståelser kan korrigeres. I noen tilfeller kan instruktør fraråde personer å drive med denne type aktivitet.

4.2.5 KREDITERING AV TIDLIGERE ERFARING

All tidligere flyerfaring, teoretisk og praktisk vil selvsagt være et pluss for nye elever, men hanggliding og paragliding er så spesielt at slik erfaring vil i de færreste tilfeller føre til at man kan ta snarveier under kursingen.

4.2.6 ELEVBEVIS

Et begynnerkurs i hanggliding eller paragliding fører frem til et elevbevis; Safe Pro nivå 2 (SP2) eller Para Pro nivå 2 (PP2). Dette beviset utstedes når eleven har blitt godkjent på alle punkter i den foreskrevne utdannelsen. Man skal merke seg at man fremdeles er elev og har begrensede rettigheter. Uten instruktør til stede kan man kun trene på flyging som er gjennomgått av instruktør på flysteder man er blitt sjekket ut på av instruktør.

4.2.7 FLYGEBEVIS

Flygebevis kan utstedes til elever etter at de har tilfredsstilt kravene til neste (eller høyere) trinn på progresjonsstigen som SP3 eller PP3. Man går da over fra å være elev til å bli flyger og man har flere rettigheter, men fremdeles også begrensninger. Etter hvert som man skaffer seg mer erfaring og mer kunnskaper kan man ta flygebevis på høyere trinn; SP4 og SP5 eller PP4 og PP5. Trinn 5 er det høyeste lisens vi har og man har nå alle rettigheter med unntak av visse spesialutsjekker som må tas i tillegg. En utførlig beskrivelse av utdanningssystemet SAFE PRO og PARA PRO finnes i det vedlagte utdanningskompendiet.

4.2.7.1 Flygebevisets omfang og gyldighet

- Flygebevisets omfang og gyldighetstid står anført på beviset.
- Flygebeviset gir piloten rett til selvstendig utøvelse av flyging med hangglider eller paraglider innenfor de til enhver tid gjeldende bestemmelser og på det nivå beviset viser.
- Flygebevisets gyldighetstid er et år for elever og 2 år for flygere. (Se 3.1.5). Fornyelsesdato er 1. april. Flygeren er selv ansvarlig for at han/hun til enhver tid under utøving av sporten har gyldig flybevis i tillegg til gyldig medlemskap og forsikring.
- For at rettighetene til flygebeviset skal være gyldig, skal innehaveren ha tilfredsstilt de kravene som hver enkelt utsjekk krever i henhold til utdanningskompendiet.

4.2.7.2 Kategorier (Beskrevet i kapittel 5)

Flygebeviset utstedes av HP/NLF, og gjelder kun den/de kategorier som er påført. Med PARAPRO flybevis har man rett til å fly paraglider i FAI kategori 3 og det er paraglidere som styres med aerodynamiske styreanretninger (brems i bakkant av seil) samt vektskift. Med SAFE PRO flygebevis for hangglidere har man rett til å fly vinger i følgende kategorier: Kategori 1, vektskift fleksvinger, kategori 2, vektskift/rorkontroll, fleks og fixvinger også med innebygd pilot (cockpit), kategori 4 er mikrolette seilfly og kategori 5 er en avart av kategori 2, men piloten kan ikke være innbygd i vingen.

4.3 TRENINGSPROGRAMMET

Treningsprogrammet til de forskjellige elev og flybevis er beskrevet i detalj i utdanningskompendiet. Treningsprogrammet er skissert på progresjonskortene.

4.4 TEORETISKE OG PRAKTISKE PRØVER

4.4.1 TEORETISK PRØVE

Teoretisk prøve består av flervalgsspørsmål: Instruktøren kan rekvirere teoriprøver fra HP/NLF. Instruktøren er ansvarlig for at prøvene oppbevares på en betryggende måte. Beståtte teoriprøver er gyldige i to år, regnet fra første avlagte prøve. Det kreves minimum **70 %** riktig i hvert fag for å bestå prøven. Praktisk prøve som består av utsjekk i flere forskjellige øvelser kan være påbegynt når man tar teoretisk prøve. Elevene skal avlegge teoretisk prøve i følgende fag:

- Aerodynamikk
- Meteorologi
- Praktisk flyging
- Lover og regler
- Førstehjelp
- For paragliding elevbevis PP2 er det også teoretisk prøve i materialkunnskap.

4.4.2 PRAKTISK PRØVE

Praktisk prøve til elev/flygebevis gjøres med instruktør til stede og godkjennes av instruktør. En praktisk prøve kan gå over mange flyturer der de forskjellige øvelsene utføres alene eller sammen med andre øvelser på hver tur.

Den praktiske prøven er beskrevet i utdanningskompendiet:

4.4.3 FORNYELSER.

For å kontrollere at elevene (SP2 og PP2) vedlikeholder sine kunnskaper skal man sammen med sin instruktør sende inn underskrevet egenerklæring på at man har praktisert flyging på gjeldende nivå og har minimum den mengdetrening som det er krav til. For å kontrollere at pilotene vedlikeholder sine kunnskaper skal de hvert annet år sende inn eller erklære via egen utarbeidet nettløsning at de har praktisert flyging på gjeldende nivå og har minimum den mengdetrening det er krav til.

4.4.4 Andre rettigheter i flygebeviset

Det finnes mange andre rettigheter man kan ta utsjekk på og som vil fremkomme i flygebeviset. Alle disse er beskrevet i utdanningskompendiet. Disse blir fornyet sammen med flygebeviset om man tilfredsstillter vedlikeholdskravene for slike utsjekker.

4.5 TEORIFAGENE.

4.5.1 GENERELT

Klubber som tilbyr kurs og opplæring innen hanggliding og paragliding er også ansvarlig for at elevene får en tilfredsstillende teoretisk opplæring. Den teoretiske opplæringen bør skje i regi av klubben. Dersom dette av praktiske årsaker ikke kan gjennomføres, kan faglig leder eller utpekt skoleansvarlig i klubben ta kontakt om

evt. samarbeide med andre klubber om denne undervisningen.

4.5.2 TEORIPRØVE

Teoriprøve for begynneropplæring skjer under kurset. For teoriprøver til lisenser på høyere nivåer avtales dette med klubbens faglige leder eller med en av klubbens instruktører i samråd med klubbens faglige leder. Skal man ta teoriprøve i annen klubb av praktiske årsaker, skal dette godkjennes av klubbens faglige leder.

4.5.3 OPPLÆRINGSMATERIELL/ LÆRESTOFF

Lærestoffet er gradert på to nivåer, kjennskap og kunnskap. Det som er gradert som "kjennskap" skal eleven kjenne til uten nødvendigvis å inneha detaljkunnskaper om emnet. Under graderingen "kunnskap" skal eleven kunne besvare detaljerte spørsmål. For begge graderingene av stoffet kan det bli stilt spørsmål ved avleggelse av teoriprøver. Det finnes gode norske lærebøker i både hanggliding og paragliding som er pensum i både grunnleggende og videregående teori.

4.5.4 Hangglideren eller paragliderens tekniske oppbygging

For paraglider som ikke har noen fast struktur går man gjennom de spesielle egenskapene og hvilke krav de stiller til vedlikehold for alle materialer/stoffer som brukes i utstyret. Man blir testet i denne kunnskapen teoretisk i PP2 prøven. For hangglidere går man gjennom egenskapene til de delene utstyret er bygget opp av og hvilke vedlikeholds krav som stilles under begynnerkurset.

4.5.5 Sikkerhet og "Airmanship" (Flyvett)

Airmanship er et begrep blant piloter og der det ikke finnes regler skal airmanship gi piloten den trygghet at man handler rett. Airmanship er ikke et spesielt fag, men utdanningen i hang og paragliding er basert på å forsøke å utvide pilotens airmanship gradvis gjennom heleprogresjonen.

4.5.6 Praktisk flyging

Teorien bak all praktisk flyging er at av fagene man gjennomgår under undervisningen. Dette står forklart i vår lærebok og er et fag man får teoretiske spørsmål i på teoriprøvene.

4.5.7 Lover og bestemmelser

HP seksjonens aktivitet er regulert gjennom en mengde lover og regler. Dette gjelder lover fra samferdselsdepartementet og luftfartstilsynets og detaljlovene til HP seksjonen som er basert på disse. Alt dette finner man i håndboka og vedlegget utdanningskompendiet.

4.5.8 Aerodynamikk

Dette er læren om luftens bevegelser og krefter i forbindelse med et legeme som beveger seg gjennom den. Det legges spesiell vekt på lavhastighets aerodynamikk og flyforhold i turbulens og vindgradient.

4.5.9 Meteorologi

Meteorologifaget er godt beskrevet i våre lærebøker og det legges spesiell vekt på mikrometeorologi.

4.5.10 Førstehjelp

Egen pensumbok for førstehjelp følger med blant lærebøkene til et nybegynnerkurs og skal gjennomgås på kurset. Det anbefales at klubben med jevne mellomrom arrangerer oppfriskningskurs i førstehjelp.

4.6 INSTRUKTØRUTDANNING OG INSTRUKTØRBEVIS

Instruktørutdanningen deles opp i flere trinn, Man er først en hjelper og får før og under et nybegynnerkurs, opplæring i og utsjekk som hjelpeinstruktør. Dette skjer på klubbnivå. Deretter må klubbens faglige leder anbefale og melde på kandidaten til et 4 dagers instruktørkurs i forbundets regi, som må bestås med både praktisk og teoretisk eksamen. Her følger alle regler for denne utdanningen:

4.6.1 Instruktør (HI/PI)

4.6.1.1 Oppnåelse:

For å oppnå instruktørbevis (HI/PI) må man:

- Være fylt 18 år.
- Inneha flybevis Safe Pro 3/Para Pro 3 eller høyere.
- Ha flydd hangglider/paraglider i minst 2 år.
- Inneha hjelpeinstruktørbevis.
- Være anbefalt og påmeldt instruktørkurs av faglig ledelse i den klubb man har vært medlem i minimum 2 år.
- Ha deltatt på og bestått HP/NLFs instruktørkurs.

4.6.1.2 Rettigheter og plikter:

Instruktør i hanggliding/paragliding kan, under faglige ledelse av HP/NLF eller en av HP/NLFs klubber, skole og sjekke ut utøvere i hanggliding/paragliding opp til og med eget flygebevisnivå.

All instruktørvirksomhet skal skje i henhold til bestemmelser gitt i denne håndbok.

4.6.1.3 Fornyelse og oppdatering

Instruktørbeviset (HI/PI) fornyes sammen med flygebeviset, maksimalt to år utover utløpsdato. Instruktøren må ha deltatt på oppdateringsseminar i regi av HP/NLFs faglige ledelse i løpet av de siste fire år før fornyelsesdato. Klubbens faglige leder melder klubbens instruktører på slike seminarer. Hvis man ikke har vært medlem i nåværende klubb i 2 år må faglig leder i forrige klubb(er) også samtykke til at man kan påmeldes slikt oppdateringsseminar. I tvilstilfeller skal faglig ledergruppe godkjenne deltakelse.

Hvis en instruktør ikke har deltatt på oppdateringsseminar etter gjeldende frist, vil instruktørlisensen gå ut. Vedkommende vil da få tilbake sin hjelpeinstruktørstatus. Hvis instruktøren i løpet av 2 år etter utgåelsen deltar på oppdateringsseminar vil instruktørlisensen bli utstedt på nytt.

Instruktørbevis som har vært ugyldig over to år kan bare utstedes på nytt etter individuell søknad til HP/NLFs faglige ledelse, eller etter deltakelse på nytt instruktørkurs.

4.6.1.4 Inndragning

HP/NLFs faglige ledelse kan inndra instruktørbevis etter brudd på gjeldende bestemmelser i denne håndbok. Inndragningen kan gjøres permanent eller midlertidig.

4.7 Hjelpeinstruktør (HHI/PHI)

4.7.1 Oppnåelse:

For å oppnå hjelpeinstruktørbevis (HHI/PHI) må man:

- Gjennomgå et 4 timers teorikurs ledet av godkjent instruktør i henhold til hjelpeinstruktørlæreboka.
- Delta aktivt i teoriundervisning og praktisk undervisning på et begynnerkurs i hanggliding/paragliding.
- Sjekkes ut som hjelpeinstruktør av godkjent instruktør som sender inn utstedelsespapirene til HP/NLF når alt er bestått.

4.7.2 Rettigheter og plikter:

En hjelpeinstruktør kan assistere en instruktør under kurs eller utsjekk. Hjelpeinstruktører skal alltid arbeide under veiledning av person med gyldig instruktørbevis.

Under forutsetning av at øvelsene tidligere er instruert av godkjent instruktør, kan hjelpeinstruktør trene elever i start, landing og bakkegliding i begynnerbakke uten at instruktøren er tilstede. Utover dette kan hjelpeinstruktør bare instruere med godkjent instruktør til stede.

4.7.3 Fornyelse

Hjelpeinstruktørbeviset (HHI/PHI) fornyes sammen med flygebeviset, maksimalt to år utover utløpsdato.

4.7.4 Inndragning

HP/NLFs faglige ledelse kan inndra hjelpeinstruktørbevis etter brudd på gjeldende bestemmelser i denne håndbok. Inndragningen kan gjøres permanent eller midlertidig.

4.8 Instruktør – tilleggsutsjekker

En instruktør som skal forestå opplæring for tilleggsutsjekker skal selv inneha den aktuelle utsjekken. Instruktøren skal i tillegg ha opparbeidet en viss erfaring i den aktivitet som utsjekken innbefatter.

4.8.1 Instruktør i tandemflyging (HT/PT)

For å kunne utstede tandembevis må instruktøren selv ha foretatt minimum 15 turer med passasjer som ikke innehar Safe Pro/Para Pro flygebevis. Turene må være dokumentert i loggbok.

4.8.2 Instruktør i opptrekk (OTH/OTP)

En instruktør som skal forestå opplæring og utsjekk i opptrekk med hangglider/paraglider må selv inneha gyldig utsjekk for opptrekk, samt selv ha foretatt minst 20 opptrekk. Erfaringen må være dokumentert i loggbok.

4.8.3 Instruktør i oppslep (OSH)

En instruktør som skal forestå opplæring og utsjekk i oppslep med hangglider må selv inneha gyldig utsjekk for oppslep, samt selv ha foretatt minst 20 oppslep. Erfaringen må være dokumentert i loggbok.

4.8.4 Instruktør i hanggliding/paragliding med hjelpemotor (PHG/PPG)

En instruktør som skal forestå opplæring og utsjekk i hanggliding med hjelpemotor (PHG) må selv inneha gyldig utsjekk for hjelpemotorflyging i aktuell aktivitet, samt et minimum av totalt 20 vellykkede flyturer og 10 flytimer med hjelpemotor. En instruktør som skal forestå opplæring og utsjekk i paragliding med hjelpemotor (PPG) som inkluderer distanseutsjekk (PPGXC) må selv inneha gyldig utsjekk for hjelpemotorflyging i aktuell aktivitet, samt et minimum av totalt 50 vellykkede flyturer og 20 flytimer med hjelpemotor. Erfaringen må være dokumentert i loggbok.

4.8.5 Instruktør på sikkerhetskurs i paragliding (PIS)

For å kunne fungere som ansvarlig instruktør på sikkerhetskurs må vedkommende ha utsjekk som sikkerhetskursinstruktør (PIS)

Oppnåelse:

Vedkommende må:

- Inneha gyldig instruktørbevis i paragliding (PI).
- Ha gjennomført et komplett sikkerhetskurs med bestått på alle øvelser.
- Virke som hjelpeinstruktør på et sikkerhetskurs, hvor en videofilmer mange elever og kommenterer utførelsen av øvelsene. Materialet skal legges fram og forklares for sikkerhetskursinstruktør. Framleggingen skal være godkjent.
- Sjekkes ut som sikkerhetskursinstruktør av gyldig sikkerhetskursinstruktør (PIS).

4.8.6 Instruktør på akrokurs i paragliding (PIA)

For å kunne fungere som ansvarlig instruktør på akrokurs må vedkommende ha utsjekk som akrokursinstruktør (PIA)

Oppnåelse:

Vedkommende må:

- Inneha gyldig instruktørbevis i paragliding (PI)
- Inneha gyldig sikkerhetsinstruktørbevis (PIS).
- Ha gjennomført et komplett akrokurs med bestått på alle øvelser.
- Virke som hjelpeinstruktør på et akrokurs, hvor en videofilmer mange elever og kommenterer utførelsen av øvelsene. Materialet skal legges fram og forklares for akrokursinstruktør. Framleggingen skal være godkjent.
- Kunne forklare teoretisk alle øvelsene som er beskrevet i akrokompendiet.
- Sjekkes ut som akrokursinstruktør av gyldig akrokursinstruktør (PIA).
- For å kunne gi instruksjon og utsjekk i dropp fra annet luftfartøy skal vedkommende instruktør selv inneha denne rettigheten.

4.8.7 Instruktør på akrokurs i hanggliding (HIA)

- Her henvises det til seksjonens prøveprosjekt i akroflyging med hangglider. Ta kontakt med fagsjef for ytterligere informasjon.

4.8.8 Instruktør i speedriding (SPI)

For å kunne fungere som ansvarlig instruktør på kurs i speedriding må vedkommende ha utsjekk som speedridinginstruktør (SPI)

Oppnåelse:

Vedkommende må:

- Inneha gyldig instruktørbevis i paragliding (PI)
- Ha gjennomført et komplett kurs i speedriding med bestått på alle øvelser.
- Ha gjennomført minst 100 turer med speedflyer/speedrider.
- Kunne forklare teoretisk alle øvelsene som er beskrevet i speedflyingkompendiet.
- Vite forskjell på speedflyer/speedrider og hvilke forskjeller det er på vinger av forskjellig størrelse og fabrikat.
- Ta hensyn til individuell instruksjon hos sine elever

4.8.8.1 Instruktør i speedriding fra fallskjerm miljøet.

En speedriderpilot som kommer fra fallskjermmiljøet og er I2 i fallskjerm og har minimum 2 års erfaring kan bli speedriderinstruktør (SPI) om man tilfredsstiller følgende krav:

Vedkommende skal være anbefalt av hovedinstruktør i fallskjerm.

Anbefalingen sendes faglig ledergruppe som ber styringsgruppa for speedriding til uttalelse før de kan bli instruktørkandidat om styringsgruppa anbefaler dette. I tillegg man vedkommende delta som speedrider hjelpeinstruktør i alle fag som en speedrider undervises i. Vedkommende kan da på bakgrunn av sin fallskjerminstruktørutdanning bli SPI.

Kapittel 5 Tekniske bestemmelser.

Innholdsfortegnelse:

5.0	Generelt – Formål	Side 66
5.0.1	Sikkerhetssystem	Side 69
5.0.2	Grunnprinsipper	Side 69
5.1	Teknisk organisasjon	Side 69
5.1.1	HP/NLFS ansvar og oppgaver	Side 69
5.1.2	Produsentens vedlikeholdsprogram	Side 69
5.1.3	Produsentenes forhandlere	Side 69
5.2	Kategorier	Side 69
5.2.1	De 5 kategoriene av hangglidere og paraglidere	Side 69
5.3	Hangglidere og paraglidere generelt	Side 71
5.3.1	Hangglidere og paraglidere	Side 71
5.3.2	Seletøy	Side 71
5.3.3	Nødskjerm	Side 71
5.3.4	Spesielt utstyr	Side 71
5.3.5	Vinger som brukes til opplæring	Side 71
5.3.6	Sikkerhetsutstyr, HJELM	Side 71
5.3.7	Flyging med hjelpemotor	Side 72

5.0 Generelt - Formål

De tekniske bestemmelsene skal sikre at hangglidere og paraglidere som benyttes av HP/NLFs medlemmer med gyldig lisens, er slik konstruert, bygd, utstyrt, vedlikeholdt og har slike flyegenskaper at de følger de krav til sikkerhet som pilotene, forbundene, produsentene og test organisasjonene mener de skal ha ifølge de standarder som finne for slikt utstyr. Denne standarden er definert i EN 926-2, EN 12491 for paraglider og 1651 for paragliderutstyr. EN 966 er en standard for hjelmer til bruk under hanggliding eller paragliding. Dessuten brukes DHV standarden fra Deutsche Hanggleiterverband for å godkjenne hangglidere og paraglidere samt seletøy.

Her er skisse over EN 926 – 2 som for eksempel klassifiserer en paraglider nybegynnervinge til: **EN A**. En vinge testet til **EN D** er en svært avansert vinge;

Description of the paraglider classes

Class	Description of flight characteristics	Description of pilot skills required
A	Paragliders with maximum passive safety and extremely forgiving flying characteristics. Gliders with good resistance to departures from normal flight.	Designed for all pilots including pilots under all levels of training.
B	Paragliders with good passive safety and forgiving flying characteristics. Gliders with some resistance to departures from normal flight.	Designed for all pilots including pilots under all levels of training.
C	Paragliders with moderate passive safety and with potentially dynamic reactions to turbulence and pilot errors. Recovery to normal flight may require precise pilot input.	Designed for pilots familiar with recovery techniques, who fly “actively” and regularly, and understand the implications of flying a glider with reduced passive safety.
D	Paragliders with demanding flying characteristics and potentially violent reactions to turbulence and pilot errors. Recovery to normal flight requires precise pilot input.	Designed for pilots well practised in recovery techniques, who fly very actively, have significant experience of flying in turbulent conditions, and who accept the implications of flying such a wing.

Deutscher Hanggleiterverband er i dag en mye brukt godkjenningsovervåking for både hangglider og paraglidere og de følger deres DHV standard. Her er beskrivelse av standarden:

DHV classification of paragliders

The classification scheme gives a scale for the level of pilot skills required for safe operation.

The classification is obtained through test flights as part of the DHV type test procedure. These tests are meant to provide safety relevant information, but certainly not to measure performance.

The overall classification of a glider is found by taking the highest (e.g. most demanding) classification obtained in any single test flight category.

The classification of a paraglider may contain a suffix denoting the restriction to a certain class of harnesses to be used with this glider.

Classification	Addition	Description
1		Paragliders with simple and very forgiving flying characteristics.
1-2		Paragliders with good-natured flying characteristics.
2		Paragliders with demanding flying characteristics and potentially dynamic reactions to turbulence and pilot errors. Recommended for regularly flying pilots.
2-3		Paragliders with very demanding flying characteristics and potentially violent reactions to turbulence and pilot errors. Recommended for experienced and regularly flying pilots.
3		Paragliders with very demanding flying characteristics and potentially very violent reactions to turbulence and pilot errors, little scope for pilot errors. For expert pilots.
	G	Only explicitly listed types of harnesses
	GH	"H"-braced harnesses - any group GH harness may be used with that glider (=almost all modern DHV-certified harnesses)
	GX	Cross-braced harnesses - any group GX harness may be used with that glider
	Biplace	Certified for biplace operation
	Y	Hang type harness (for historic reasons)
	S	Special harness

The performance of today's class 1 and 1-2 gliders is pretty close to the performance of more demanding gliders. As their good-natured flight characteristics give a high level of active and passive safety, they are recommended to anybody who doesn't fly regularly or whose motivation to fly is fun rather than ambition.

On the other hand class 2 gliders, who were formerly used in training, due to their higher speed-potential today require an actively flying pilot who knows how to recover from abnormal flight situations.

Experienced pilots of course will like their handling characteristics and their high rate of active safety, which is combined with a level of performance equalling that of high performance competition wings just a couple of years ago.

When viewing test reports you should bear in mind that test flights are flown and evaluated in a well-standardised manner, as this is the only way to achieve reproducible test results. This gives you an objective scale to compare gliders, but any

statement concerning in-flight characteristics applies in absolute precision only to manoeuvres flown in a standardised manner under perfect test conditions.

Any safety relevant observations of the test pilot which are not covered by the standardised test flight evaluation are quoted under "Additional flight safety remarks" at the end of the test report.

Her følger deres standard for Hangglidere:

DHV classification of hanggliders

The classification scheme gives a scale for the level of pilot skills required for safe operation.

The classification is obtained through test flights as part of the DHV type test procedure. These tests are meant to provide safety relevant information, but certainly not to measure performance.

The overall classification of a glider is found by taking the highest (e.g. most demanding) classification obtained in any single test flight category.

Classification	Addition	Description
1		Recommended to pilots looking for simple flying characteristics
2		Recommended to pilots with an IPPI-rating of 3 and above, who simply want to enjoy flying
3		Recommended to regularly flying pilots with an IPPI-rating of 4 and above
	E	Special briefing required (because of unusual controls, etc.)

When viewing test reports you should bear in mind that test flights are flown and evaluated in a well-standardised manner, as this is the only way to achieve reproducible test results. This gives you an objective scale to compare gliders, but any statement concerning in-flight characteristics applies in absolute precision only to manoeuvres flown in a standardised manner under perfect test conditions.

Any safety relevant observations of the test pilot which are not covered by the standardised test flight evaluation are quoted under "Additional flight safety remarks" at the end of the test report.

5.0.1 SIKKERHETSSYSTEM

Sikkerhetssystemet for hangglidere og paraglidere fastsetter i dette kapitlet:

- Tekniske bestemmelser.
- Minstekrav til teknisk vedlikehold.

5.0.2 GRUNNPRINSIPPER

Hangglidere og paraglidere som brukes i Norge skal være godkjent av en internasjonal godkjent testorganisasjon. Unntak: Vinger som ikke er godkjent kan benyttes dersom produsent og pilot inngår skriftlig avtale om det.

5.1 TEKNISK ORGANISASJON

Ansvar for kontroll og vedlikehold av hangglidere og paraglidere i Norge er hos eieren og brukeren av utstyret. Det er ikke oppnevnt noen teknisk ansvarlig i HP/NLF.

5.1.1 HP/NLFS ANSVAR OG OPPGAVER

HP/NLF har intet ansvar for våre medlemmer flyutstyr.

5.1.2 Produsentens vedlikeholdsprogram

Produsentene av hangglidere og paraglidere leverer utstyret med en brukerhåndbok. Denne brukerhåndboken inneholder utstyrets (vinge, sele, hjelm og lignende) vedlikeholdsprogram. I tillegg inneholder den detaljert tegning og beskrivelse over hvordan utstyret er satt sammen og hvordan deler etc. kan demonteres og erstattes. Eieren og brukeren av utstyret pålegges å sette seg inn i denne brukerhåndboken og vedkommende pålegges også å følge produsentens vedlikeholdsprogram som der er beskrevet. Eieren er ansvarlig for å ha kompetanse for å utføre vedlikehold på utstyret. Om han/hun ikke har tilfredsstillende kompetanse, må han/hun ha hjelp av forhandler eller andre som har slik kompetanse når vedlikehold skal utføres.

5.1.3 Forhandlere av hangglidere, paraglidere, seletøy og annet utstyr.

Hos flere av forhandlerne av hangglidere og paraglidere i Norge finnes det teknisk ekspertise på det utstyret man selger. Flere av forhandlerne tilbyr også sjekk og reparasjon av utstyret. Seksjonen kan anbefale bruk av slike tjenester om man ønsker det, men poengterer at det er eier og bruker av utstyret som har ansvaret for at det før flyging er i luftdyktig stand.

5.2 KATEGORIER

5.2.1 De 5 kategoriene av hangglidere og paraglidere

Vi deler inn hangglidere og paraglidere i 5 kategorier i dag. Det er den internasjonale Luftsportorganisasjonen FAI avdeling CIVL som har laget denne inndelingen.

Kategoriene er.

- Klasse 1, hangglidere av typen fleksving som styres med vektskift
- Klasse 2, Hangglidere av typen fixed ving som styres med vektskift og/eller ror/brems. Pilot kan bygges inn i vingen.
- Klasse 3, paraglidere som styres med vektskift og brems
- Klasse 4, mikrolette seilfly
- Klasse 5, en avart av klasse 2, men uten at piloten kan bygges inn i vingen.

CIVLs beskrivelse av kategoriene er gjengitt på engelsk under.

Sitat

The categories

CIVL has changed its categories of gliders from time to time to complement advances in technology and the requirements of the pilots, the object being to keep championship competition fair while still leaving room for designers to innovate.

After early and unsatisfactory attempts to define a 'Standard Class' for competition (comparable to one of the dinghy classes in sailing) the sport settled for Class 1 and Class 2. Class 1 was for hang gliders controlled entirely by weight-shift. Class 2 was anything else – gliders with tip-draggers, ailerons, rudders etc. Almost all competition took place in Class 1, with Class 2 receiving so little support that for several years there was no Class 2 at World Championships.

The classes didn't change from 1978 until 1987, when paragliders were given Class 3.

Class 4 was introduced in 1996 to take ultra-lightweight sailplanes: aircraft which had difficulty complying with the hang-glider requirement of being able to be foot-launched and landed, yet which otherwise fitted into the hang-glider world – particularly in regard to being tow-launched on lightweight equipment rather than that used for sailplanes. Records have been set in Class 4, but no championships have ever been held.

There were then only detail changes until 2002, when Class 5 was approved by CIVL. This class is really a sub-unit of Class 2, the main requirement being that the pilot cannot be faired-in to the glider. Class 5 was introduced for a pragmatic reason: to accommodate a type of hang glider which was becoming extremely popular at the end of the twentieth century yet was not eligible for Class 1 and was not competitive in Class 2. This was the Exxtacy and its successors, the Atos, Stratos, Ghostbuster and several others.

So today we have: **Class 1:** the Hang gliders **Class 2:** the "Swift like" Rigid gliders **Class 3:** the Paragliders **Class 4:** the Ultralight sailplanes **Class 5:** the "Atos like"

Rigid gliders

Sitat slutt.

5.3. Hangglidere og paraglidere generelt

5.3.1. Hangglidere og paraglidere

Hangglidere/paraglidere skal være av anerkjent fabrikat, og skal være produsert for hanggliding/paragliding. Det finnes flere organisasjoner som godkjenner paraglidere og hangglidere og det anbefales at utstyr som benyttes er godkjent av en av disse organisasjonene.

Utøveren er selv ansvarlig for at hangglideren/paraglideren er i tilfredsstillende stand før den benyttes til flyging. Ved skoleflyging er instruktør ansvarlig for at hangglideren/paraglideren er i tilfredsstillende stand før flyging.

5.3.2. Seletøy

Seletøy skal være av anerkjent fabrikat, og skal være produsert for hanggliding/paragliding. Det anbefales også at seletøyet er godkjent av en dertil egnet organisasjon. Utøveren er selv ansvarlig for at seletøyet er i tilfredsstillende stand før det benyttes til flyging.

Ved skoleflyging er instruktør ansvarlig for at seletøyet er i tilfredsstillende stand før flyging. Ryggbeskyttelse i seletøy for bruk i paragliding

Utøver skal være utstyrt med seletøy med dempende ryggbeskyttelse ved utøvelse av paragliding. Det gis unntak fra denne regel når det gjelder flyging med hjelpemotor da egnet seletøy for flyging med hjelpemotor skal benyttes.

Ved tandemflyging med hjelpemotor anbefales det at passasjerseletøyet inneholder tilstrekkelig beskyttelse for rygg ved evt harde landinger eller avbrutt take off.

Ved flyging med det som er definert som lettvekstutstyr gis det også unntak fra denne regel. Her anbefales det å benytte airbag på seletøyet, noe som opprettholder sikkerheten uten at det går ut over vekta i stor grad.

5.3.3. Nødskjerm

Det anbefales å bringe med nødskjerm ved utøvelse av hanggliding og paragliding. Nødskjerm er påbudt når man flyr tandem, hjelpemotor og akro! Nødskjerm skal pakkes og vedlikeholdes ihht fabrikantens bestemmelser.

Seksjonen anbefaler alle som flyr med nødskjerm å pakke om eller få den ompakket av kvalifisert person minst en gang i året.

Det skal føres logg over når skjerm er pakket og hvem som har gjort det.

5.3.4. Spesielt utstyr

Alt spesielt utstyr som medbringes under flyging (ski, fotoapparat, flyinstrument o.a.) skal forsvarlig sikres med dertil egnet sikkerhetsmateriell.

5.3.5 Vinger som brukes til opplæring og/eller er eid av klubb.

Det er her faglig leder som er ansvarlig for kurset samt instruktøren som bruker utstyret som er ansvarlig for vedlikehold av utstyret.**5.3.6 Sikkerhetsutstyr, HJELM** Bruker skal forsikre seg om at hjelmen ikke har skader som ødelegger dens egenskaper. Alle

hjelmer som benyttes i hanggliding eller paragliding skal tilfredsstillende kravene i hjelmsstandarden EN 966.

5.3.7 Flyging med hjelpemotor.

Krav til vinge: Krav til hangglider/paraglider: Ved flyging med hjelpemotor skal det kun anvendes typegodkjent hangglider/paraglider. Ved flyging med passasjer skal hangglider/paraglider være laget for formålet.

Krav til seletøy: Ved flyging med hjelpemotor skal det kun anvendes typegodkjent seletøy som er fabrikkert for slik flyging. Det skal ikke anvendes seletøy som er modifisert av piloten for flyging med hjelpemotor.

Krav til motorsystem: Ved flyging med hjelpemotor skal det kun anvendes motorsystem som er fabrikkert for slik flyging. Det skal ikke anvendes motorsystem som er modifisert av piloten for flyging med hjelpemotor. Det skal føres loggbok for motorsystemet, og motorsystemet skal vedlikeholdes i henhold til fabrikantens anbefalinger.

Krav til støy: Maksimum støynivå for hjelpemotor skal ikke overstige 80 dB(A) målt i en avstand av 10 meter med motoren på maksimum cruise (full gass). Støymåling foretas i 15 sekunder langs en sirkelomkrets med radius 10 meter i 8 punkter med 45 graders avstand i maksimum vindhastighet på 3 m/s.

Krav til sikkerhetsutstyr: Ved flyging med hjelpemotor skal det anvendes nødskjerm som dekker total avgangsvekt. Flytevest skal benyttes ved flyging over vann.

5.3.8. Utstyr som har vært i sjøvann.

Om man havner i saltvann med hang eller paragliderutstyr kan dette være meget skadelig for utstyret. Det første man gjør er å spyle utstyret rent lenge med ferskvann. Om man er usikker bør man kontakte produsenten av utstyret eller fagsjef i seksjonen for å få instruks om hva som videre må gjøres. I noen tilfeller er det mulig at utstyret må kasseres.

Kapittel 6, Flytrygging

Innholdsfortegnelse:

6	Sikkerhetssystem	Side 74
6.1	Generelt	Side 74
6.1.1	Hensikt	Side 74
6.1.2	Flytryggingsarbeide	Side 74
6.2	Handlingsplan ved ulykker	Side 74
6.3	Varslingsplan ved ulykker	Side 74
6.4.	Innsamling av erfaringsdata	Side 75
6.4.1	Hendelsesrapportering	Side 75
6.4.2	Rapporteringsansvar	Side 75
6.4.3	Oppfølging av hendelser	Side 75
6.5	Analyse, systematisering og arkivering	Side 75
6.5.1	Analyse og systematisering	Side 75
6.5.2	Statistikk	Side 75
6.5.3	Arkivering	Side 76
6.6	Tilbakemelding til utøvermiljøet	Side 76
6.6.1	Presentasjon	Side 76
6.6.2	Spesielle erfaringer	Side 76
6.7	Revidere regelverk og utdanningsprogram på grunnlag av erfaring	Side 76
6.8.	Undersøkelseskomité	Side 76
6.8.1	Aktuelle hendelser	Side 76
6.8.2	Oppgaver	Side 76
6.8.3	Utnevning	Side 77
6.9.	Handlingsplan for undersøkelseskomité	Side 77
6.9.1	Rask igangsetting av arbeidet	Side 77
6.9.2	Klarlegging av hendelsesforløp	Side 77
6.9.3	Anbefalinger til HP/NLFs faglige ledelse om umiddelbare tiltak	Side 78
6.9.4	Informasjon til presse og publikum	Side 78
6.9.5	Rapportering	Side 78
6.10	Oppdateringsseminarer	Side 78
6.11	Spesielle flytryggingstiltak	Side 78
6.12	Kommunikasjonen mellom seksjon og klubber	Side 79

6. SIKKERHETSSYSTEM

Sikkerhetssystemet skal sikre at flytryggingsarbeide til enhver tid foregår innenfor hangglider og paragliderseksjonen i NLF (HP/NLF) og blant seksjonens medlemmer. Systemet skal sikre at informasjon om nye og eksisterende risikomomenter til enhver tid formidles. Ansvar for flytryggingsarbeidet ligger hos fagsjefen sammen med sikkerhetskomiteen innen faglig ledergruppe.

6.1 Generelt

6.1.1 Hensikt

Hensikten med HP/NLFs flytryggingsarbeid er å forebygge hendelser med fare for skade på mennesker, utstyr og tredjemanns eiendom under utøvelse av hanggliding eller paragliding.

6.1.2 Flytryggingsarbeid

Flytryggingsarbeidet er tillagt fagsjefens ansvarsområde, og det skal utføres etter følgende modell:

- Innsamling av erfaringsdata.
- Analyse og systematisering av innsamlede data.
- Tilbakemelding til utøverne.
- Revidere regelverk og utdanningssystem på grunnlag av erfaringer.

6.2 Handlingsplan ved (hang og paraglider) ulykker.

Er du førstemann ved en ulykke så har bør du følge denne listen:

- 6.2.1 Start førstehjelp. Er vedkommende uten puls start HLR. Stopp blødninger.**
- 6.2.2 Ring 113 medisinsk nødtelefon så snart som mulig, for å få hjelp.**
- 6.2.3 Bli ved vedkommende inntil redningspersonale er på plass og tar over ansvaret.**
- 6.2.4 Ring 112 for å varsle politiet at det har skjedd en ulykke.**
- 6.2.5 Varsle Fagsjef Arne H Hillestad på telefon 908 67 560. Se også 6.3 for varslingsplan.**
- 6.2.6 Presse henvises til Fagsjef. Unngå uttalelser til pressen når du opplever slike situasjoner. Uttal deg ikke om årsak.**
- 6.2.7 Ved dødsfall er det politiets oppgaver å ta kontakt med pårørende.**

6.3 Varslingsplan ved hang og paragliderulykker. Dette kapitlet finnes som eget dokument med navngitte kontaktpersoner og telefonnummer for nedlasting på hjemmesiden til seksjonen.

Ved ulykker med hang eller paraglider skal følgende varsles (se 6.2.5) så snart man har kontroll over ulykken:

Fagsjef.

Om han ikke kan treffes skal sikkerhetsansvarlig i seksjonen varsles på telefon eventuelt seksjonens leder.

Fagsjef varsler generalsekretær umiddelbart ved ulykker.

Generalsekretær varsler NLFs President.

Fagsjef varsler pr SMS styret og faglig ledergruppe og evt. Faglig leder i vedkommendes klubb.

MERK. Telefonlisten med telefon til fagsjef, sikkerhetsansvarlig og seksjonens leder finnes alltid i oppdatert versjon på NLFs hjemmeside under dokumenter, sikkerhet om det skulle ha skjedd forandringer.

6.4 Innsamling av erfaringsdata

6.4.1 Hendelsesrapportering

Hendelser som har medført skade eller fare for skade på mennesker, utstyr eller tredjemanns eiendom skal rapporteres til HP/NLF.

Definisjoner:

Næruhell: Hendelse som ikke har medført skade på pilot, utstyr eller tredjemanns eiendom, men skade var nær ved å skje.

Uhell: Skade på pilot, utstyr eller tredjemanns eiendom. Kun ubetydelig personskade uten behov for legebehandling eller førstehjelp.

Ulykke: Legemsskade på pilot eller tredjemann med behov for legebehandling eller førstehjelp, eller arbeidsufør minst en dag.

6.4.2 Rapporteringsansvar

Frem til eleven har trinn 2 (under begynnerkurs) er det instruktøren som har ansvar for å rapportere aktuelle hendelser. Elever med SP2/PP2 skal rapportere sammen med instruktør og PP3/SP3 og høyere er selv ansvarlige for rapportering.

6.4.3 Oppfølging av hendelser

Klubbens faglige leder er ansvarlig for at det finnes et system for lokal oppfølging og vurdering av rapporteringspliktige hendelser. Videre skal han/hun se til at involverte personer ivaretas på en best mulig måte etter en hendelse.

6.5 Analyse, systematisering og arkivering

6.5.1 Analyse og systematisering

Rapporter sendes HP/NLF ved den faglige ledelse for analyse og systematisering.

6.5.2 Statistikk

Det skal utarbeides årlig statistikk på bakgrunn av hendelsesrapportene.

6.5.3 Arkivering

HP/NLF skal sørge for at alle rapporter og statistiske oversikter arkiveres. Kopi av rapport skal sendes til faglig leder i aktuell klubb for lokal arkivering.

6.6 Tilbakemelding til utøvermiljøet

6.6.1 Presentasjon

Et utvalg av rapporterte hendelser presenteres i medlemsbladet Fri Flukt. Årlig statistikk skal gjøres kjent for klubbene gjennom kommunikasjon med faglige ledere og ved presentasjon på fagseminar.

6.6.2 Spesielle erfaringer

Spesielle erfaringer trukket ut fra rapportene skal gjøres kjent for utøverne via de faglige lederne i klubbene.

6.7 Revidere regelverk og utdanningsprogram på grunnlag av erfaringer

HP/NLFs faglige ledelse skal på grunnlag av erfaringsdata vurdere endringer i regelverk og utdanningsprogram.

Sikkerhetskomiteen bør med jevne mellomrom foreta risikoanalyser ut ifra erfaringsdata fra inn og utland, og nødvendige tiltak skal iverksettes for å minske denne risikoen.

6.8 Undersøkelseskomite

6.8.1 Aktuelle hendelser

Undersøkelseskomite settes ned etter en hendelse med stor alvorlighetsgrad.

Undersøkelseskomite skal alltid settes ned etter:

- Fatal ulykke.
- Oppfordring fra politi, NLF, Luftfartstilsynet eller Havarikomiteén (SHT).

Undersøkelseskomite kan også settes ned etter:

- Ulykke med alvorlig personskade.
- Hendelse der det er mistanke om grove utstyrfeil.
- Hendelse der det er mistanke om grove brudd på regelverk.
- Oppfordring fra forsikringsselskap eller andre involverte.
- Hendelse der sportens ansikt utad krever dette.

6.8.2 Oppgaver

Formålet med undersøkelseskomiteen er å klarlegge hendelsesforløp, årsaker og eventuelt andre påvirkende omstendigheter til en gitt hendelse.

Andre hovedoppgaver er:

- Å bistå politi og luftfartsmyndigheter i deres etterforskning.
- Anbefale eventuelle umiddelbare tiltak for HP/NLFs faglige ledelse.
- Utarbeide rapport med anbefalinger til HP/NLFs faglige ledelse.

6.8.3 Utnevning

Undersøkelseskomiteen utnevnes av seksjonens fagsjef eller den han bemyndiger.

Ved hendelser som nevnt i 6.6.1 skal fagsjefen varsles umiddelbart slik at en eventuell undersøkelseskomite kan settes ned raskt.

6.9 Handlingsplan for undersøkelseskomite

6.9.1 Rask igangsetting av arbeidet

En undersøkelseskomite skal gå i gang med arbeidet så raskt som mulig etter utnevning.

6.9.2 Klarlegging av hendelsesforløp

Klarlegging av hendelsesforløp er den viktigste delen av komiteens arbeid, og skal danne grunnlaget for resten av arbeidet. Komiteen bør begynne med å undersøke hendelsesforløpet, intervju eventuelle vitner, foreta åstedsbefaring, undersøke utstyr, ta bilder etc. Komiteen skal i undersøkelsesarbeidet følge de retningslinjer som er gitt i "Handlingsplan ved Ulykker", utgitt av Hovedstyret i NLF.

Ved fatale ulykker og ulykker med alvorlig personskade har den lokale politimyndighet

etterforskningsansvar. Undersøkelseskomiteen må ikke foreta seg noe som bryter med politiets interesser, men samarbeide og stille sine kunnskaper til disposisjon.

Ingenting skal flyttes eller endres på stedet uten etter anvisning eller tillatelse fra politiet. Komiteen må søke politiet om frigivelse av opplysninger fra vitneavhør, eventuelle medisinske undersøkelser/obduksjon etc.

En del faktorer som kan ha medvirket til hendelsen, og som derfor bør undersøkes, er:

- Pilotens bakgrunn, erfaringsnivå og aktivitet den siste tiden før hendelsen.
- Pilotens dagsform og spesielle omstendigheter.

- Utstyrets stand; type, alder, slitasje, feil og modifikasjoner. Alt utstyr sjekkes nøye (hangglider/paraglider, hjelm, seletøy, nødskjerm, eventuelt taueutstyr etc). Relevante observasjoner bør dokumenteres med bilder.
- Spesielle forhold på flystedet, generelt og ved aktuelt tidspunkt.

6.9.3 Anbefalinger til HP/NLFs faglige ledelse om umiddelbare tiltak

Dersom komiteen finner det nødvendig, bør anbefalinger meddeles HP/NLFs faglige ledelse på et meget tidlig tidspunkt. Dette kan for eksempel være:

- Midlertidig inndragning eller begrensning av elev-/flygebevis eller instruktørlisens.
- Modifikasjon/utbedring av utstyr.
- Midlertidig forbud mot bruk av tilsvarende utstyr eller krav til modifikasjon.
- Midlertidig stenging av eller omklassifisering av flysted.

6.9.4 Informasjon til presse og publikum

Det er viktig at presse og publikum gjøres oppmerksom på at en ulykkeskomité er i arbeid. Informasjon som gis skal komme fra HP/NLFs fagsjef eller den han bemyndiger.

Undersøkelseskomiteén skal ikke under noen omstendigheter frigi personopplysninger om involverte personer. Ved sterk pågang fra presse, henvises til deres egen "vær varsom plakat". Se for øvrig "Handlingsplan ved ulykker."

6.9.5 Rapportering

Undersøkelseskomiteén rapporterer til HP/NLFs faglige ledelse ved fagsjefen. Den faglige ledelse sørger for videre rapportering. Dette innebærer rapportering til seksjonens medlemmer via klubbens fagtekniske kanaler.

Rapportens form må tilpasses situasjonen, men bør inneholde kapitler om:

- Involverte personer.
- Flysted og forhold.
- Hendelsesforløp.
- Analyse av hendelsesforløp.
- Konklusjon om årsaken til hendelsen.
- Anbefaling overfor HP/NLFs faglige ledelse.

6.10 Oppdateringsseminarer.

Flytrygging er alltid med på instruktørenes oppdateringsseminarer. I tillegg er flytrygging tema på faglig lederseminarer som klubbens FL skal delta på minst hvert annet år.

6.11 Spesielle flytryggingstiltak.

Seksjonen kan når de finner det riktig, lansere nødvendige flytryggingstiltak. Det kan være enkeltstående handlinger som prøver å fokusere på et spesielt risikomoment eller en lengre kampanje som kan vare en sesong om seksjonen finner det nødvendig.

6.12 Kommunikasjonen mellom seksjon og klubber

Denne kommunikasjonen foregår i alle tilfeller mellom fagsjef og klubbens faglige ledere som igjen har ansvaret for intern distribusjon innen klubben. Slik informasjon legges i tillegg ut på seksjonens hjemmesider slik at seksjonens medlemmer raskt kan finne sikkerhetsinformasjon. Det er viktig at man tar tak i akutte situasjoner og straks formidler sikkerhetstiltak til medlemmene slik at man forebygger at slike hendelser skjer igjen.