



1 Inledning

Det här häftet ska användas som en vägledning för utbildningsinstruktörer att utbilda elever för A-behörighetsbevis. Syftet med utbildningen är att säkerställa att modellpiloten uppnår tillräcklig flygförmåga, kunskap om säkerhet och korrekt beteende på flygplatsen så att han kan flyga säkert utan övervakning.

A-certifikatets utbildningsprogram passar

- Nybörjare som vill lära sig att flyga R/C-modellplan, helikopter och multirotor.
- Modellflygare som vill nå en viss nivå av skicklighet och kunskap om säkerhet och korrekt beteende på modellflygplatsen

Utbildningen består av teoretisk och praktisk utbildning. Klubbar som deltar i utbildningsprogrammet kommer att kunna erbjuda elever strukturerad utbildning som leder till ett behörighetsbevis.

1.1 Definitioner

SMFF/FSF	Sveriges Modellflygförbund/Svenska Flygsportförbundet
Medlem SMFF	Modellflygare som är medlem i SMFF/FSF anknuten klubb
Klubb (ar)	Modellflygklubb ansluten till SMFF/FSF

1.2 Behörighetsklasser / färdigheter

Avsnittet SMFF utfärdar ett behörighetsbevis i följande kategorier:

- A-bevis R / C motorplan/segelflygplan/helikopter/multirotor upp till 12 kg
- B-bevis Stormodell 12-75 kg
- B-turbin Modell med turbinmotor
- D-bevis Uppvisningstillstånd

1.3 Behörighetsbevis

Elever som har godkänt provet kommer att få A-certifikatkompetens som bevis på att de har fått godkänt i provet.

Instruktören ansvarar för att fylla i och skicka in en ansökningsblankett för utfärdande av ett intyg.

Ansökningsblankett för att utfärda och/eller förnya bevis:

IdrottOnline

På lång sikt kommer SMFF att ge tillgång för klubbens medlemsansvarige, så att den kan tilldela klubbmedlemmarna kompetens genom sportkursverktyget som är en del av SMFF:s

medlemssystem. När detta system är på plats kommer SMFF att skapa nödvändiga kurser så att instruktören eller eleven registrerar sig för A-beviskursen via CardSkipper. Korrekt behörighet beviljas eleven när kursen är markerad "godkänd".

1.4 Giltighet

Behörighetsbeviset är giltigt från och med det datum då betalningen registreras hos SMFF. Giltigheten antar också att medlemsavgiften för detta år har betalats i den SMFF anslutna modellflygklubben.

1.5 Utbildningsplan

Utbildningsplanen är ett viktigt steg mot säkrare flygningar av många skäl:

- Klubbar som deltar i utbildningsprogrammet kommer att kunna erbjuda elever strukturerad utbildning som leder till A-behörighetsbevis. En nybörjare kommer därför att undvika alla fallgropar som kostar både tid och pengar (= ökad njutning).
- Godkända instruktörer måste nödvändigtvis upprätthålla en hög personlig standard för att vara ett exempel.
- Att utbilda nya flygplanspiloter från början ökar modellflygplatsens trivseln och säkerheten för alla.
- Genom att hänvisa till en strukturerad utbildningsplan är det lättare att få omgivningen och myndigheterna att ha en positiv inställning till verksamheten.

Genom ett sådant strukturerat träningsprogram kommer vi att öka vår förståelse för modellflyg som en krävande idrott och bidra till ökad acceptans av vår rätt till att utöva detta. Träningsprogrammet ska bedrivas som en klubbaktivitet, bestående av en teoretisk och praktisk utbildning.

2 Instruktörer i klass I2

I varje klubb ska det finnas en eller flera instruktörer.

- Instruktören ska normalt ha fyllt 18 år.
- Instruktören förväntas kunna uppvisa god och säker flygning och en förståelse för vad som bidrar till god säkerhet enligt Modellflyghanboken och klubbens lokala regler.
- Instruktörer anmäls till instruktörskurser av klubbens styrelse.
- Instruktör I2 måste ha ett behörighetsbevis typ A innan instruktörsutbildningen börjar.

Instruktörens jobb är att:

- Driva skolflyg/utbildning, inklusive teoriundervisning
- Examinera/godkänna till A-Behörighetsbevis
- Bibehålla standarden på utbildningsprogrammet
- Vara kontaktperson i klubben för elever som vill lära sig flyga

2.1 Val av instruktörer klass I2

En typisk instruktör:

- har lång och bred erfarenhet från radiostyrda modellflygplan
- kan kommunicera sin kunskap på ett förståeligt sätt
- är starkt medveten om nödvändigheten av säkerhetsföreskrifterna
- åtnjuter allmän respekt bland andra modellpiloter

Instruktören måste vara villig att som minimum följa innehållet i träningsprogrammet vid utbildning av eleven.

3 Krav på A-Behörighetsbevis - Allmänna riktlinjer

3.1 Allmänt

A-behörighetsbevis är ett mått att piloten har grundläggande kunskaper om teori, säkert behärskar soloflygning och är van vid att praktisera säkert beteende i samband med flygning. Som instruktör bör du förvänta dig att eleven uppfyller dessa mål och att han/hon enligt din åsikt kan få flyga utan tillsyn, inklusive att bedöma vilka platser som är säkra att flyga från. Eleven ska ha slutfört anpassad teoriundervisning och vara bekant med modellflygmanualen och lokala regler.

3.2 Modell

Testet måste utföras med en modell som är i enlighet med Modellflyghanbokens kategorier av modellflyg. Användning av autopilot är i allmänhet inte tillåtet under genomförande av provet, förutom för demonstration av automatiska säkerhetsfunktioner för multikopters. Gyro är rekommenderat för helikopter och multikopter. Det är inget krav att eleven använder sin egen modell.

Före uppflygning med multirotor är det viktigt för eleven att visa korrekt användning av modellens säkerhetsfunktioner. Dessa funktioner varierar från märke till märke och från modell till modell, så instruktören måste bekanta sig med den specifika modelltypen och dess funktioner och hjälpa eleven med installationen av säkerhetsfunktioner som "komma hem" och Safe mode. Eleven ska visa att han behärskar olika säkerhetsfunktioner som att ställa in "hem" och landa med återvändande-funktionen, men också visa normal flygning med start och landning i fullt manuellt flygläge ("atti-läge").

3.3 Flygmönster

Det är ett krav att alla manövrer utförs framför eleven, med ett flygmönster beläget längs flygplatsen/området, något utdraget från banan. Detta kan frångås om vind eller andra lokala förhållanden indikerar något annat. Vid genomförande av prov för segelflygplan, termik eller hang måste flygmönstret anpassas till lokala förhållanden och det tillåtna flygmönstret måste gås igenom med eleven i förväg.

Överflygning av flygförbuds zoner, eller piloten flyger upprepade gånger mot eller över depåer eller åskådarområden, ska resultera i "underkänt". Om flygning leder till farliga och/eller svåra situationer finns det i sig en grund för "underkännande".

Om eleven misslyckas med en manöver måste han tillåtas göra ett nytt försök under förutsättning att det inte har lett till farliga och/eller svåra situationer.

3.4 Trim

Eleven förväntas starta provet med en modell som är i normal trim, men eleven ör kunna göra mindre trimning av flygplanet i luften. Om du ser att modellen tydligt inte är trimmad och eleven inte försöker korrigera detta, bör hans skicklighet ifrågasättas. Om de å andra sidan försöker trimma modellen kommer det inte att orsaka negativa kommentarer om flygmönstret

under trimning inte är helt rent, förutsatt att det inte har resulterat i farliga och / eller svåra situationer.

3.5 Nerver

Det är helt normalt att en elev uppvisar nervositet under ett prov. Om nervositet tydligt påverkar pilotens prestanda, bör det övervägas att avbryta provet och erbjuda ett nytt prov senare, helst samma dag. Det kan vara lugnande för elevens nerver om han erbjuds några flygningar med instruktören närvarande.

3.6 Sunt förnuft

Eleven ska ta provet för att bevisa att han/hon har kvalifikationer som indikerar att han/hon kan få bevis.

Det är dock nödvändigt att utöva sunt förnuft under utvärderingen. Förvänta dig inte att eleven ska vara lika bra som du är, eller för den delen, lika bra som den tidigare piloten som gjorde provet.

Jämför gärna provet med att ta provet för ett bilcertifikat. Med behörighetsbevis i fickan kan du fortsätta träna på egen hand.

3.7 Upprepat test

Eleven kan få göra två försök att klara provet samma dag. Om piloten misslyckas vid första försöket kan det återigen vara en bra idé att erbjuda några flygningar med instruktören närvarande.

3.8 Tekniskt fel

Om det under testet uppstår ett tekniskt fel av något slag (t.ex. motorfel) som resulterar i att piloten inte kan ta provet, ska eleven erbjudas ett nytt prov, eventuellt efter att en rimlig tid har getts för att korrigera felet. Innan ett nytt prov genomförs kan eleven få göra en provflygning med modellen. Hur eleven hanterade situationen när felet först inträffade är mycket intressant att observera.

3.9 Teoretisk kontroll

Om någon del av det utförda programmet avviker från godkänt beteende kan instruktören välja att slutföra provet med upp till 5 frågor från säkerhetsföreskrifterna och/eller de lokala flygplatsbestämmelserna.

Detta bör göras för att klargöra eventuella missförstånd som kan uppstå under ett stressat/nervigt prov. Under inga omständigheter får de korrekta svaren dock kunna ersätta allvarligt brott mot säkerhetsbestämmelserna eller lokala flygplatsbestämmelser.

Å andra sidan är examen både ett prov av praktisk och teoretisk kunskap, och examinator måste använda sunt förnuft och överväga elevens förståelse av säkerhetsföreskrifternas betydelse mer än en korrekt bokstavlig återgivning av dessa.

3.10 Godkännande/misslyckande av provet

Om du som examinator har det minsta tvivel om piloten ska godkännas, ska eleven bli underkänd.

En elev som blir "Godkänd" kan ändå ges en muntlig vägledning om punkter i det genomförda provet som bör förbättras vid efterföljande träning.

Kom ihåg:

A-provet syftar INTE till att välja ut nästa års deltagare till FAI World Cup. Vi letar efter den säkra och pålitliga piloten, inte nödvändigtvis den som flyger det praktiska provet snyggt.