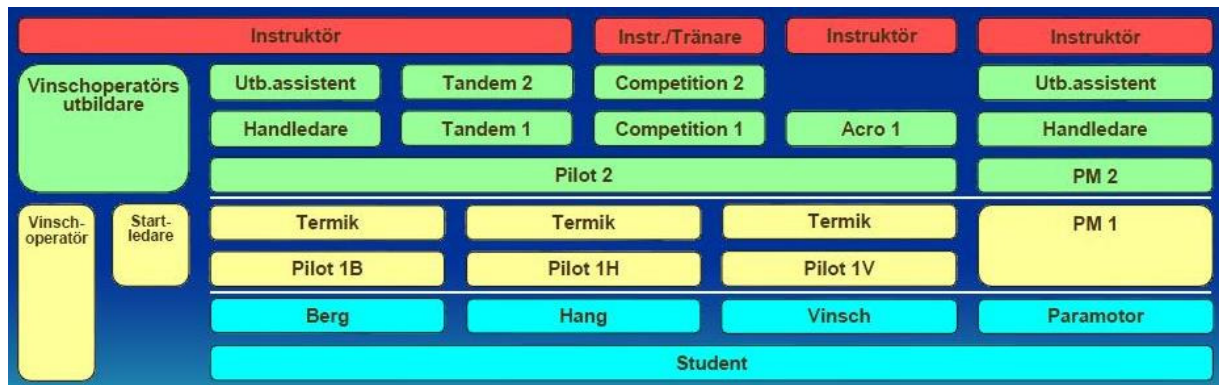
	Licenssystem 2013	Datum	2012-09-30
		Version	6.00
	Beskrivning	Sid nr	1(6)

Inledning

Efter framkommen kritik mot dagens licenssystem har förbundsstyrelsen och USK inlett ett arbete att ta fram ett nytt förslag av licenssystem. I detta dokument ges en kort sammanfattning av dagens licenssystem samt en ganska detaljerad sammanfattning av ett nytt förslag av licenssystem som går under arbetsnamnet Licenssystem 2013. Som namnet antyder är förhoppningarna att införa det nya licenssystemet 1 januari 2013.

Bakgrund

Dagens licenssystem infördes 2006 och består huvudsakligen av fyra discipliner, Berg, Hang, Vinsch och Paramotor där den sistnämnda ligger lite på sidan om med nästan vattentäta skott till friflyg, vilket bl. a. innebär att nästan igen flygerfarenhet kan tillgodoräknas mellan friflyg och paramotor. Inom friflyg kan man bli Pilot 1 med bara en av behörigheterna Berg, Hang eller Vinsch. För att bli Pilot 2 (för friflyg) krävs dock alla behörigheter, dvs. man måste gå sju kurser för att bli Pilot 2. Över Pilot 2 så finns det igen ett antal spår att avancera inom, Utbildning, Tandem, Tävling och Acro. I Figur 1 visas en överblick av det nuvarande licenssystemet vilkas inträdes- och förnyelsekrav för de olika licensgraderna är sammanfattade i Tabell 1.



Figur 1. Överblick över dagens licenssystemet infört 2006.


Licens	Inträdeskrav	Förnyelsekrav
Pilot 1	30 berg-, hang- eller vinschflyg	10 flyg
Termik	50 berg-, hang- eller vinschflyg	Giltig Pilot 1
Pilot 2	60 flyg som P1 minst 30 berg. 40 tim minst 8 tim termik minst 8 tim hang	10 flyg, 5 tim*
PM 1	Inga. 10 motorflyg som PM 1 före självständiga flyg, 10 tim innan självständiga distansflyg	10 flyg, 3 tim*
PM 2	PM 1 + 12 mån, 50 motorflyg, 50 timmar motor, minst en egenbesiktning	10 flyg, 5 tim*

* 30 % av tiden kan ersättas med friflyg eller motor

Tabell 1. Inträdeskrav och förnyelsekrav för olika licensgrader i dagens licenssystem infört 2006.

Det har framkommit kritik mot nuvarande licenssystem med motiveringen att det är för komplicerat och innehåller för många kurser vilket medför att det tar lång tid och blir dyrt att ta sig upp till Pilot 2. Det har framkommit önskemål att försöka få till ett licenssystem med färre hinder och som kan anpassas efter piloternas geografiska förutsättningar och det sätt piloterna vill flyga på.

Detta har förbundsstyrelsen tagit fasta på och ett nytt licenssystem är under utveckling. Målet är att förenkla systemet enligt ovan nämnda önskemål. Dessutom vill vi se över lämpliga inträdeskrav, utbildningar och förnyelsekrav för olika behörigheter. Nedan följer en beskrivning av det förslag som är under utveckling. Ett nytt licenssystem kan tidigast införas 1 januari 2013, därför går förslaget under namnet Licenssystem 2013.

	Licenssystem 2013	Datum	2012-09-30
		Version	6.00
	Beskrivning	Sid nr	2(6)

Allmän beskrivning av Licenssystem 2013

Tanken med det nya licenssystemet är att uppfylla följande tre kriterier:

Individanpassat och geografiskt anpassat licenssystem

Det ska vara möjligt att nå ända upp till toppen inom respektive behörighet: Hang, Berg, Vinsch och Motor. Detta innebär att man ska kunna bli Pilot 2 inom respektive behörighet, flyga avancerade skärmar och flyga utomlands. Det ska dock krävas behörighet Berg för att delta på internationella tävlingar.

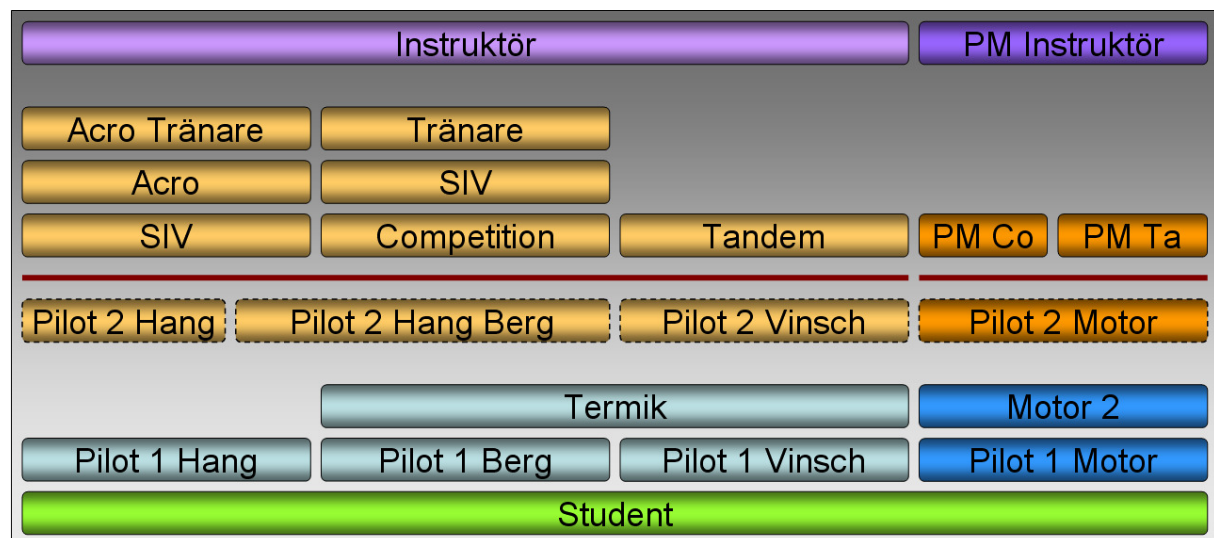
Erfarenhetsanpassat licenssystem

Antalet kurser reduceras och ersätts av erfarenhetsnivåer. De grundläggande behörighetskurserna blir något mer omfattande med fokus på självständighet och omdöme. Pilot 1 erhålls direkt efter någon av behörighetsspåren med erfarenhetskrav, som regleras i FoD, för att få flyga självständigt. Pilot 2 blir en erfarenhetsnivå där pilotens lämplighet ska intygas av instruktör. Inträdeskraven för de olika nivåerna höjs dock en aning. Kursen för Termik blir också mer omfattande med högre inträdeskrav.

Välänpassat licenssystem

Flygning inom de olika disciplinerna ska värderas på liknande sätt, inträdeskraven till de olika nivåerna ska vara lika i de olika spåren och övergången mellan de olika spåren ska vara välänpassad. Paramotor inkluderas som en behörighet i systemet med mycket enklare övergångsregler till friflyg.


I Figur 2 visas en överblick av förslaget till nytt licenssystem, där fält med heldragen kant innebär att man måste gå en kurs för att få en behörighet och fält med streckad kant är erfarenhetsnivåer som ska intygas. En sammanfattning av föreslagna inträdeskrav för de olika nivåerna visas i Tabell 2. Nu följer en genomgång av de olika behörigheterna i Licenssystem 2013.



 Kurs  Intygad erfarenhetsnivå

Figur 2. Överblick av det nya förslaget till licenssystemet för införande 2013.

I texten nedan införs en del uttryck i kursiv text, dessa uttryck definieras längre ner i dokumentet.

	<h1>Licenssystem 2013</h1>	Datum	2012-09-30
	Beskrivning	Version	6.00
		Sid nr	3(6)

Nivå	Inträdes- och erfarenhetskrav
Pilot 1	Inga inträdeskrav. Fast för att få flyga självständigt krävs 50 hang-, berg-, vinsch- eller motorflyg. Om minst 10 timmar total flygtid erhållits räcker det med 25 flyg enligt ovan. Minst 10 motorflyg för Pilot 1 Motor.
Termik	Pilot 1 Berg och/eller Vinsch. 100 hang-, berg-, vinsch- eller motorflyg. Om minst 20 timmar total flygtid erhållits räcker det med 50 flyg enligt ovan.
Pilot 2 Hang	Pilot 1 Hang. Pilot 1 i 12 mån. 100 hang-, berg-, vinsch- eller motorflyg och 50 timmar total flygtid.
Pilot 2 Berg	Pilot 1 Hang Berg Termik. Pilot 1 i 12 mån. 100 hang-, berg-, vinsch- eller motorflyg, varav minst 50 bergsflyg och 50 timmar total flygtid varav minst 20 timmar i termiska förhållanden.
Pilot 2 Vinsch	Pilot 1 Vinsch Termik. Pilot 1 i 12 mån. 100 hang-, berg-, vinsch- eller motorflyg, varav minst 50 höjdflyg utan motor och 50 timmar total flygtid varav minst 20 timmar i termiska förhållanden.
Motor 2	Pilot 1 Motor. Pilot 1 i 12 mån. 100 hang-, berg-, vinsch- eller motorflyg, varav minst 50 motorflyg och 50 timmar total flygtid, varav minst 20 timmar med motor samt en egenbesiktning.
Pilot 2 Motor	Godkänd kurs Motor 2

Tabell 2. Erfarenhetskrav i totalt antal flyg och total flygtid för olika licensnivåer i Licenssystem 2013. Förnyelsekraven är 10 flyg. För behörighet Motor krävs dock minst 5 flyg med motor.

Student


Det ska inte vara obligatoriskt att ta behörighet Student. Om man får någon av behörigheterna Berg, Vinsch, Hang eller Motor, erhålls behörighet Student. Det ska fortsättningsvis vara möjligt att gå kurs för enbart behörighet Student och den behörigheten ger befogenhet att självständigt utföra backglidningar under lugna väderförhållanden. På elevkortet ska det även finnas plats för att fylla i information om utförda lågdrag.

Pilot 1 med behörighet Hang, Berg, Vinsch eller Motor

Licensgraden Pilot 1 erhålls direkt efter att ha gått någon av kurserna för behörigheterna Hang, Berg, Vinsch eller Motor. Dessa kurser ska vara ungefär som dagens kurser fast mer fokus ska läggas på självständighet och omdöme. Det är också viktigt att instruktörerna inte släpper igenom elever som inte uppfyller kraven. Inga inträdeskrav ska ställas innan dessa kurser och det är inte obligatoriskt att gå en kurs för behörighet Student. Innan eleven påbörjar egna flyg inom aktuell behörighetskurs ska instruktören dock försäkra sig om att eleven har nått tillräckliga färdigheter för detta genom markhantering och backglidningar, lågdrag eller tandemflyg, där alla flygövningar ska ske under instruktörens ledning. Plats för att fylla i information om dessa övningar ska finnas på elevkortet. I praktiken innebär detta att man helt och hållet kan slå ihop kurserna för Student och någon av de grundläggande behörighetskurserna. Efter genomgången kurs ges behörighet Student samt befogenhet att flyga hang, berg, vinsch eller motor tillsammans med en *handledare* under lugna och *svaga termiska förhållanden (svag turbulens)*. Inget elevkort för behörighet Student behöver fyllas i.

Pilot 1 med befogenhet att flyga självständigt

Pilot 1 erhålls direkt när piloten har gått en av behörighetskurserna Hang, Berg, Vinsch eller Motor, fast med begränsningar som ska regleras i FoD. Begränsningen är att piloten inte får flyga självständigt inom sina behörigheter (förutom backglidningar) förrän erfarenhetskraven för detta är uppfyllda. Erfarenhetskraven är att piloten har flugit 50 hang-, berg-, vinsch- eller motorflyg eller 25 av dessa flyg och minst 10 timmar total flygtid tillsammans med en *handledare*. För att få flyga motor självständigt krävs att minst 10 av dessa flyg är med motor. Som Pilot 1 Motor får man även flyga *distans under enkla förhållanden*. Pilot 1 får flyga utomlands tillsammans med en pilot med minst behörighet Pilot 2 eller motsvarande. Vissa länder kan tänkas undantas från den regeln (t.ex. Danmark och Finland), dvs. kravet för att få flyga självständigt i dessa länder kan tänkas vara lägre än Pilot 2 och i sådana fall ska detta regleras i FoD.

	<h1>Licenssystem 2013</h1>	Datum	2012-09-30
	Beskrivning	Version	6.00
		Sid nr	4(6)

Termik

Kursen för Termik ska vara lite mer omfattande och inkludera vissa delar som idag ingår i kursen för Pilot 2. Inträdeskraven för att påbörja kursen är att piloten är Pilot 1 med minst behörighet Berg eller Vinsch samt har flugit 100 hang-, berg-, vinsch- eller motorflyg eller 50 av dessa flyg och minst 20 timmar total flygtid. Efter genomgången kurs ges befogenhet att flyga i termiska förhållanden (mer termik än svaga termiska förhållanden) och flyga *distans under enkla förhållanden*.

Motor 2

Kursen Motor 2 motsvarar dagens PM2-kurs. Inträdeskraven för att påbörja kursen framgår av Tabell 2. Efter genomgången kurs erhålls licensnivå Pilot 2 Motor.

Pilot 2

Pilot 2 är en erfarenhetsnivå som man ska kunna få inom respektive behörighetsdisciplin, inom bergsspåret krävs dock även behörighet för hang men inte nödvändigtvis en fullständig kurs för att få den behörigheten, se avsnitt Hangkursen nedan. Erfarenhetskraven för respektive behörighet framgår av Tabell 2. Pilot 2 erhålls då piloten uppfyller erfarenhetskraven samt bedöms lämplig av instruktör och ett av piloten och instruktören signerat intyg har skickats in. Hur bedömningen går till är upp till instruktören. Det kan tänkas att det krävs både praktiska och teoretiska prov men det är inte nödvändigt om instruktören har tillräcklig kännedom om pilotens lämplighet genom tidigare erfarenheter. På intyget för Pilot 2 ska det finnas plats att ange för vilken/vilka behörigheter som man ansöker om att bli Pilot 2 för. Om behörigheter tillkommer senare skickas nya intyg in efter att piloten uppfyller erfarenhetskravet för Pilot 2 inom respektive behörighet, men då krävs ingen signatur av instruktör. Som Pilot 2 får piloten flyga självständigt utomlands inom sina behörigheter samt flyga skärmar med klassning upp till EN D. Pilot 2 Motor har även befogenhet att flyga DULV-klassade ekipage.

Tandem och PM Tandem

Tandem är uppdelat mellan friflyg och paramotor. Kursen för Tandem inom friflyg kan tas av Pilot 2 med minst behörighet Berg där behörigheten ger befogenhet att flyga med passagerare i respektive spår. Inträdeskraven för kursen ska dock höjas. Kursen för PM Tandem kan tas av Pilot 2 Motor och ger befogenhet att flyga med passagerare i paramotor ekipage.

Competition och PM Competition

Även tävling är uppdelat mellan friflyg och paramotor. Kursen för Competition kan tas av Pilot 2 inom spåret Berg och Vinsch och ger befogenhet att delta på nationella tävlingar. Med tillräcklig erfarenhet samt genomgången SIV kurs så får piloter med behörighet Pilot 2 Berg befogenhet att delta på internationella tävlingar. Erfarenhetskravet för detta ska regleras i FoD. Inom paramotor införs en ny behörighet, PM Competition, som ska vara en kurs som ger befogenhet att delta på nationella tävlingar. Framöver kan villkor läggas till i FoD för internationell PM tävling.

Acro


Kursen för Acro ska kunna genomföras för piloter inom bergs- och vinschspåret.

Hjälpinstruktör och handledning

Behörigheterna Handledare och Utbildningsassistent slopas. I stället är det upp till instruktörerna att bedöma vilka piloter med licensnivå Pilot 2 som är lämpliga för att hjälpa till under utbildning under instruktörs överinseende. En förutsättning är dock att piloten är Pilot 2 i den flygdisciplin som utbildningen avser. Alla med Pilot 2 har befogenhet (men inte skyldighet) att agera hjälpinstruktör. För att handleda och flyga tillsammans med nyblivna piloter som inte får flyga självständigt krävs det att piloten har en erfarenhetsnivå motsvarande *handledare*. Det är förstås aldrig någon skyldighet att handleda nyblivna piloter.

Startledare, Vinschoperatör och Vinschoperatörsutbildare

Inga ändringar sker för behörigheterna Startledare, Vinschoperatör och Vinschoperatörsutbildare.

	<h1>Licenssystem 2013</h1>	Datum	2012-09-30
	Beskrivning	Version	6.00
		Sid nr	5(6)

Förnyelsekrav

Förnyelsekraven för alla behörigheter inom skärmflyglicensen är satt till minimikravet 10 flyg per år, där alla flyg räknas, även backglidningar. För behörighet Motor krävs dock att minst 5 av dessa flyg är med motor. Högre krav sätts på vissa befogenheter, t.ex. för Pilot 2 krävs det att 5 timmar total flygtid har erhållits inom nuvarande eller föregående kalenderår för att få flyga skärmar med klassning EN D och flyga självständigt i bergsmiljö utomlands. Om detta krav inte är uppfyllt får piloten flyga enligt reglerna för Pilot 1 samt flyga skärmar med klassning EN D i lugna förhållanden.

Befogenhet att flyga skärmar med olika klassning

Befogenheten att flyga olika skärmklasser styrs helt efter erfarenhetsnivåer men innebär inte några stora förändringar mot nuvarande system. Redan som nybörjare har man befogenhet att flyga skärmar med klassning EN A och EN B. Pilot 1 med minst 100 hang-, berg-, vinsch- eller motorflyg eller 50 av dessa flyg och minst 20 timmar total flygtid får flyga skärmar med klassning upp till EN C. Denna erfarenhetsnivå motsvarar även inträdeskraven för att påbörja kursen för behörighet Termik samt agera *handledare*. Pilot 2 har befogenhet att flyga skärmar med klassning upp till EN D. Pilot 2 Motor har även befogenhet att flyga DULV-klassade ekipage. Pilot 2 med minst 100 timmar total flygtid har befogenhet att flyga oklassade skärmar, men om avsikten är att flyga under termiska eller turbulenta förhållanden eller att utföra avancerade manövrer så krävs det att piloten har genomfört en godkänd säkerhetskurs. Pilot 2 Motor med minst 100 timmar total flygtid får dock flyga oklassade skärmar avsedda för paramotorflygning i termiska förhållanden utan att ha genomfört en säkerhetskurs, de får dock inte flyga i starka termiska förhållanden eller i stark turbulens. För att flyga under tävlingsheat med oklassade skärmar krävs även giltig Competition och uppfyllda erfarenhetskrav samt minst 400 timmar total flygtid.

Hangkursen

För att erhålla Pilot 2 inom bergsspåret så krävs även behörighet för hang. Men det är troligt att behovet av en praktisk hangkurs minskar med ökad flygerfarenhet. Förslaget är att det ska finnas två varianter av hangkursen, en fullständig kurs och en kompletterande kurs, vilka ska regleras i utbildningsmanualen och FoD. Den fullständiga hangkursen innehåller alla teoretiska och praktiska krav. Den kompletterande hangkursen innehåller det teoretiska materialet men ingen praktisk flygning och den kursen kan man gå då man innehar behörighet Berg samt uppfyller inträdeskraven för behörighet Termik.

Flexibelt utbildningssystem

Det är tillåtet att slå ihop kurser så länge eleven uppfyller inträdeskraven för samtliga kurser. Efter genomgången hopslagen kurs ska då piloten ha lärt sig det man ska lära sig i respektive kurs som slogs ihop. Det är instruktören som gör bedömningen.

Definitioner

Licens och behörighet


Efter avklarad skärmflygkurs erhålls en bricka, det är skärmflyglicensen. På brickan står det vilka behörigheter som innehas, alltså hur man får flyga.

Svaga termiska förhållanden (eller svag turbulens)

Under svaga termiska förhållanden (eller svag turbulens) kan man flyga i termiken (turbulensen) på ett inaktivt sätt utan att få inslag på skärmen eller stora pendlingar samt att det råder så pass små variationer av vinden så att start och landning inte försvåras.

Flyga distans under enkla förhållanden

Distans under enkla förhållanden innebär att flyga iväg en längre sträcka över för piloten känd terräng med hjälp av motorkraft eller termik som man hittar på hög höjd eller i anslutning till fält med goda landningsförhållanden. Under hela flyget ska det finnas fält med goda landningsförhållanden som med god marginal är inom räckhåll. Att flyga distans i bergsmiljö under termiska eller blåsiga förhållanden anses inte vara under enkla förhållanden. Att flyga en längre sträcka på rent hang räknas inte som distans.

	Licenssystem 2013	Datum	2012-09-30
	Beskrivning	Version	6.00
		Sid nr	6(6)

Handledare

För att handleda en nybliven pilot ska man känna sig trygg i rollen och med flygförhållandena. Man ska dock vara Pilot 1 med en erfarenhet motsvarande minst 100 hang-, berg-, vinsch- eller motorflyg eller 50 av dessa flyg och minst 20 timmar total flygtid.

Sammanfattning

Det är mer fokus på erfarenhet i Licenssystem 2013 och tanken är att i en större utsträckning binda befogenheter till erfarenhetsnivåer, vilket ska regleras i FoD. En övergripande bild av erfarenhetsnivåerna och de befogenheter som är förknippade med dem visas i Figur 3. Det måste dock observeras att inte alla detaljer framgår i den bilden.

Erfarenhet	Erfarenhetskrav	Allmänna befogenheter	Behörighetsspecifika befogenheter			
		400 timmar		Flyga oklassat på int. tävling		
	100 timmar	Flyga oklassat	Tävla internationellt			
	100 flyg och 50 timmar	Flyga EN D, flyga självständigt utomlands	Tävla nationellt Competition		Tävla nationellt PM Comp Flyga DULV	
	100 flyg eller 50 flyg och 20 timmar	Flyga EN C, handledare	Flyga distans i enkla förhållanden Termik			
	50 flyg eller 25 flyg och 10 timmar	Flyga självständigt, flyga utomlands med Pilot 2			Flyga distans i enkla förhållanden	
	Föreskrifter och Definitioner		Hang	Berg	Vinsch	Motor

Figur 3. Överblick av licenssystemet 2013 i ett erfarenhetsperspektiv.

Notation på licensbrickan

Eftersom förslaget innebär att piloter kan ha Pilot 1 inom vissa behörigheter och Pilot 2 inom andra så måste detta framgå tydligt på licensbrickan. Ett förslag är att ha följande struktur, där alla behörigheter är listade

Student Pilot 1 Hang Berg Vinsch Termik Motor

Pilot 2 Hang Berg Vinsch Acro Comp Tandem PMComp PMTandem

Startled VinschOp VinschUtb Tävlingsstränare Acrotränare Instructor PMInstructor

Nu följer ett antal konkreta exempel utan vidare förklaring, tänk er en pilots flygkarriär:

Student

Pilot 1 Berg Vinsch

**Pilot 1 Berg Vinsch Termik
Startled**

**Pilot 1 Berg
Pilot 2 Hang Vinsch
Startled VinschOp**

**Pilot 2 Hang Berg Vinsch Tandem Comp
Startled VinschUtb Tävlingsstränare**