

## **Referat fra møde d. 9 sept. 2002 i Idrættens Hus. Omhandlende BL 9-5 til høring.**

Deltager:

SLV: Asbo Holse Operativ chef, Henrik Sandum, Luftfarts inspektør, Børge Alminde Luftfarts inspektør og Michael Skovgaard Materiel ingeniør.

DIF: Dorthe O. Andersen Miljøansvarlig.

KDA: Jørn Vinter Generalsekretær

DDU: Johnny Christiansen HG, Michael Sejersen PG og Lone Askirk bestyrelses medlem.

Dorthe bød velkommen til Idrættens hus og efter en kort præsentation af deltagerne begyndte debatten af BL 9-5 til høring.

Asbo Holse forklarede at udkastet havde været færdigt længe, men at juridisk afd. ikke havde haft tid til udsendelse før nu, så arbejdet havde været startet før hans tid som chef, men at SLV gerne ville samarbejde. Asbo Holse fortalte samtidig at SLV af forskellige grunde havde forsøgt at ensrette flere BL'ere, eks. UL og drageflyvernes.

### Punkter i BL 9-5 der blev debatteret:

1. §2. Egenvægt må ikke overstige 50 kg.
2. §4.1 Hvem er kontrollant på at dette faktisk sker? Hvilke konsekvenser kan det i værste fald give DDU?
3. §4.4 Radio udstyr.
4. §4.6 Erhvervs mæssigt øjemed.
5. §5.1.1 Kun instruktøren til glideskærme er nævnt, samt anses for føreren af flyet.
6. §7.2 Ordet " udstedes " ønskes ændret til " påbegyndelse ".
7. §8.1.2 Logbog ved hver enkelte flyvning!
8. §8.1.3.d Passagerflyvning.
9. §8.1.3.e Afstand til tættere bebyggelse.
10. §8.1.4.b Motorens påmontering.
11. §8.1.4.c Sikkerhedshjul.
12. §8.2 " Beskyttelsesbriller "? Ønske om redningsskærm påføres ved flyvning over 150m.
13. §8.3.1 Flyvning nærmere end 8 km fra offentlig flyveplads.
14. §8.4.5 Flyvehøjde.

1. En hg med seletøj og hjælpemotor ligger meget tæt på denne vægt grænse, ønske om at vægtgrænsen blev hævet til 75kg.

SLV: Hvad foreskriver de i Norge, Sverige og Tyskland på dette område, i deres BL? Flyveren må ikke overstige den anbefalede vægtgrænse der er angivet fra fabrikens side. Hvis dette undersøges af DDU med positiv resultat så ingen hindring.

2. Flyvning må kun fortages af personer..... DDU er nervøs for at skulle være ansvarlig for piloter, der ikke melder sig ind i vores union eller en godkendt forening, samtidig med hvad et sådan uddelegering af ansvar fra SLVs side måtte betyde.

SLV: DDU er ansvarlig overfor deres egne medlemmers virke og ikke overfor " fremmed " piloter der evt. bryder loven, det er en privatsag. Dog betyder det at alle DDUs medlemmer forventes at følge de udstukket retningslinjer, det er DDUs ansvar.

3. Hvis radioudstyr anvendes, skal det udstyret opfylde kravene i BL 1-17 og brugeren skal være i besiddelse af et gyldigt certifikat.... Dette har indflydelse på grundskoling, hvor flere klubber bruger walkie talkie mellem elev og instruktør. Der er ikke tale om benyttelse af flyvefrekvenser, men civil tilladte radioer og evt. mobiltilf. Ved flyvning over 150m er flyveradioer relevante. SLV: Der skal ses på hvordan faldskærmpiloterne regulere dette. Måske kan der åbnes op for grundskoling og skræntflyvning i op til 50m, men kun måske. Det ville være relevant med en opdeling af flyvehøjden her.

4. Flyvning må ikke forgå i erhvervsmæssigt øjemed. Der er en konflikt imellem åbning op for godkendelse af virksomhed og denne paragraf. Der sker ulovligt flyvning i dag, hvor nogle piloter flyver for at fotografere.

SLV: fastholder dette, da der i hvert tilfælde kan ansøges om dispensation og Polterarben flyvning ikke ønskes. SLV mente dog ikke at flyskoler hørte under denne paragraf jvf. faldskærmene.

5. Under grunduddannelsen af en person som fører af glideskærm anses instruktøren som føreren. Betyder dette at det er instruktøren der har ansvaret og derved også forsikringspligten overfor 3 person, altså eleven er fri for ansvar på trods af at der flyves solo. Det må selvfølgelig gælde for både pg og hg instruktører.

SLV: Denne paragraf er sat ind ved kik på svæveflyverne hvor instruktøren ofte er medflyvende indtil soloflyvning forefindes. Der kikkes på en evt. fjernelse af denne paragraf.

6. Der må ikke udstedes dokumentation..... Denne paragraf siger ikke noget om hvornår det er tilladt at starte skoling af elever, men kun noget om hvornår det er tilladt at give eleven sin dokumentation for uddannelsen. Ændres til påbegyndelse af grunduddannelsen og evt. nedsættes til 15 år.

SLV: Der findes en formulering i svæveflyvernes BL hvor aspiranten må påbegynde ved 15 år og dokumentation må udstedes efter det fyldte 16 år. Der kikkes efter en mulighed for kopiering.

7. Logbogsføring. Da mange flyvture foretages dagligt ved skræntflyvning eller ved øvelse omkring landing, er det mange logbogsføringer der skal rapporteres uden væsentligt begrundelse.

SLV: Der skal føres logbog for alle typer flyvning. Der kan ændres ved ” for hver enkelt flyvning ” til dagligt.

8. Der må ikke medtages passager..... Der er et ønske om tilladelse til passagerflyvning i ikke erhvervsmæssigt øjemed, men som en flyveform.

SLV: Måske muligt hvis begge ombordværende er piloter, da det er uklart omkring en passagerforsikring. Der åbnes ikke op for passagerflyvning i form af polterabend eller sort taxifyvning. SLV` s formål er at beskytte passageren.

9.....flyves over eller nærmere end 150m i vandret afstand .... Denne paragraf rammer DDU utroligt hårdt på hele skræntflyvning. Det er 2/3 af medlemmernes eneste flyvestil og flere klubbers eksistens berettigelse.

SLV: Der har været klager om privatlivets fred.

Jamen DDU har skriftligt spurgt om hvad begrundelsen var og den var ikke klager!

SLV: Send et godt formuleret begrundelse og forslag ind, så kikker vi på det.

DDU vil gerne have lov til overflyvning ved højder der svarer til generelt flyvning 1000ft. Som der aflægges prøve i.

SLV: Der er ikke luftdygtighedsbevis, men sendt en begrundelse ind og vi kikker på det.  
*Desværre var det ikke muligt at få opklaret dette punkt yderligere, da SLV ikke ønskede at drøfte det, men godt ville se et skriftligt forslag fremlagt.*

10. Da påhæftelse af motorer er forskellige fra model til model, vil DDU ikke fastlåses på ordlyden ” luftfartøjsførerens ryg ”

SLV: Kom med forslag, dog må motoren ikke være en integreret del af flyvemaskinen, den skal sidde på føreren.

11. Sikkerhedshjul på bundbarren ville kunne afhjælpe en hård landing. Understel må dog ikke komme på tale, da det stadigvæk er fodstart og landing.

SLV: Vedhæft nogle fotodokumentationer omkring det ønskede og vi kikker på det.

12. Beskyttelsesbriller kan give tunnelsyn og har kun til formål at hindre udtørring af øjet. Det er meget begrænset hvor nødvendige det er i brug.

SLV: Det er en sikkerheds foranstaltning og er sat ind pga. motorflyvning. Brillernes form er ikke defineret og derfor bred mulighed for selv at vælge form og type. Der påføres redningsskærm ved flyvning over 150m.

13. Flyvning til og fra eller nærmere end 8 km. fra en offentlig (eller delvis offentlig flyveplads jvf. §2) skal foregå efter retningslinier der er godkendt af SLV. Hvordan skal det tolkes?

SLV: I må ikke flyve nærmere end 8 km. til ex. Ringsted flyveplads!

14. Flyvning i større højde end 1050m ( 3500ft msl ) er ikke tilladt. Hvad skal der til for at ændre dette?

SLV: Dette bliver ikke ændret før der foreligger en luftdygtighedsbevis. Dette foreligger ikke internationalt med fælles godkendelse fra luftfartsdirektoraterne. Selv i Tyskland som formodes at have luftdygtighedsbevis er det kun indenfor organisationen det findes og ikke som godkendt af luftdirektoratet. Hvis det skal ændres skal der foreligge en international godkendelse om luftdygtighedsbevis. DDU kan godt indfører luftdygtighedsbevis for flyver i DK men det vil ikke ændre noget, da der skal fælles regler til før ICAO det internationale luftfart godkender det. SLV vil ikke gå enegang på dette område.