

Referat fra uformelt møde imellem DIF, KDA og DDU vedr. BL 9-5 4 udgave til høring d. 5 aug. 2002 i Idrættens Hus.

Tilstede var fra KDA Jørn Vinter, fra DIF Dorthe O. Andersen, fra DDU Lone Askirk.

LA gav lidt forhistorie og havde sagsakterne med, fra sidste gang BL 9-5 var til høring i 91.

Efter vedtagelsen i jan. 92 blev DDU og KDA indbudt til møde med SLV (Statens Luftfartsvæsen) i juni 92, hvorfra der forelå referat.

Med henvisning til brevet af 21 juli 2002, hvori DDU anmoder DIF og KDA om hjælp til indsigelse om de stramninger BL 9-5 til høring vil påføre sporten fortsatte snakken.

De punkter der blev berørt var:

4.1 Fremover skal alle have gennemgået en uddannelse og være medlem af en godkendt organisation. Det lyder fint, men hvem er politimand på dette og hvilken konsekvens kan det få for DDU hvis der ikke leves op til kravene? JV og DA mente ikke det skulle læses således, men syntes at det var et spørgsmål om fortolkning som vi måtte bede SLV om, ved et møde.

5.1.1 Instruktøren af glideskærmen anses for føreren. Der måtte være sket en fejl, da dette punkt skulle omhandle både glideskærme og dragefly. JV mente ikke at der kunne forventes at instruktørens ansvarsforsikring kunne være nok fremover, således at eleven kunne vente med at tegne en til han fløj selvstændigt.

7.2 Der må ikke udstedes dokumentation..... Da der kommer flyveskoler ind hurtigt efter vedtagelsen, skal der også tages højde for at der kan tænkes "penge" Denne paragraf åbner for muligheden af at undervise helt unge personer og så " gemme " uddannelsesbeviset til de når 16 år. Der skal ændres i teksten, så ordet påbegyndelse kommer ind istedet for udstedes, evt. alderen kan sænkes til 15 år.

8.1.2 Der skal føres logbog for hver enkelt flyvning. Da der på nogle dage kan foregå mange starter og landinger, er det mange gange logbogs føring. DA mente at logbog var en god ide også for at kunne fastslå fremover, om piloten havde fløjet den pågældende dag, eller hvad tid flyvningen var stoppet. Mange af klagerne, klager bare de fornemmer noget fremmedartet i deres synsfelt, logbog kan også bruges til vores forsvar. LA ville dog godt have det ændret til én logbogs føring pr flyvedag, med angivelse af tidspunkt osv. LA finder det pudsigt at forlange logbog på piloten, mens udstyret stadigvæk kan være en gammel udslidt klud uden godkendelse, dog har DDU selv indført brug af logbog, især for grundskolingen og chefinstruktøren skal checke op på logbogen hvert år, før der gives tilladelse til fornyelse af certifikat, da logbogen fungerer som meddelelses bog.

8.1.3.e Denne paragraf kan i værste fald stoppe store dele af sporten. Ved forspørgelse i SLV om grunden til denne ændring, fremfører de, at det er pga. sikkerhedszone / støjzone, da dragefly / motoriserede dragefly ikke er udstyret med et standard luftdygtighedsbevis samt det støjniveau en motoriseret fremkommer med. JV , LA og DA mente alle at der måtte en forklaring til, fra DDUs side til SLV, samt dette måtte kunne ændres. Forslaget kunne være at opdele BL 9-5 i 3 afsnit: Flyvning under 150m uden motor, hvor overflyvning ikke er tilladt, flyvning over 150m uden motor hvor overflyvning ikke er tilladt i en højde under 300m. flyvning med motor afstand på 150m vandret og ingen overflyvning pga. støjzonen. At dragefly / glideskærm ikke har luftdygtighedsbevis har ikke givet nogen former for uheld igennem de 26 år hvor sporten har været udført i DK. Dette punkt har højt prioritet ved et møde med SLV.

8.1.4..b fastspændelse af motoren på luftfartøjsføreren. På glideskærme er det på pilotens ryg, mens hos dragefly er det på henholdsvis pilotens seletøj og med en hjælpe aksel til dragen.

8.1.4.c Her skal der sikres at sikkerhedshjul må bruges, men at flyvningen stadigvæk er fod- start og landing.

8.2 Sikkerhedsudstyr. DDU ville godt tilføje redningskærm ved flyvning over 150m. Brug af beskyttelsesbriller, vil DDU gerne have fjernet, da det giver tunnelsyn og kan derved udgøre en fare

ved flyvning på skrænter, hvor piloterne flyver forholdsvis tæt og vigepligt forekommer hele tiden. Ved termikflyvning, flyves der med vinden og i en højde hvor insekter stort set ikke findes. Vindfarten er minimal da der flyves med rygvind. Flyvning med motor, der kan beskyttelsesbriller godt være et plus da der bruges fremdriftsmiddel til at bevæge sig igennem luften. Igen en opdeling af BL 9-5.

Mødet sluttede af med et opkald til SLV ved Asbo Hølse og en møde dato blev aftalt.

Mandag d. 9 sept. 2002 i Idrættens Hus mødelokale 9A / dragefly.

Tilstede ville være:

DIF ved Dorthe O Andersen.

KDA ved Jørn Vinter

DDU ved Lone Askirk. Kaj Lauridzen, samt muligvis 1 mere, så de 3 områder bliver repræsenteret.

SLV ved Asbo Hølse og Henrik Sandum.