

Ultralett på nytt igjen?

Europeiske 70/120/300 kilos uregulerte klasser

SPORTSFLYSEKSJONEN

Ultralett i Norge?

Styret i sportsflyseksjonen har gjennom fagsjefen bedt Operasjons- og Utdanningsutvalget om en enkel beskrivelse av hvordan uregulerte og svært ultralette fly vedlikeholdes og opereres i andre europeiske land.

Denne presentasjonen skal brukes som grunnlag for at dette seminaret kan gjøre seg opp noen tanker og bidra til å gi råd til utvalget og seksjonsstyret hvorvidt vi skal gå videre med disse tankene eller ei.

Historikk i Norge

I Norge begynte man å se på muligheten for å skaffe seg motoriserte hangglidere på slutten av 70 tallet, som de første versjonene av mikrofly.

Etter en lengre prosess fikk ildsjeler innenfor Norsk Aeroklubb (NAK) endelig lov av myndighetene til å starte med mikroflyging i 1984 som en prøveordning med 10 utvalgte personer.



Fredrik Dahl og Otto Scharff på kurs i UK på '80 tallet.
Foto via Otto Scharff

Historikk i Norge

Fra 1986 ble mikroflyging tillatt for alle. Det var en meget enkel måte å komme i luften på.

Det var korte og effektive teorikurs på noen dagers varighet, og en skulle ha nok praktisk trening til å holde seg i luften og lande trygt både i vindstille vær og når det blåste.



Foto Otto Scharff og Knut Rygh

Historikk i Norge

Mange av dagens eldre sportsflygere ser tilbake på denne perioden med viss nostalgi og ønske om at denne enkle muligheten for flyging skulle komme tilbake.

Nå har denne muligheten kommet til flere land i Europa. Vi skal her vise frem det de har i Tyskland og Storbritannia.



Foto Otto Scharff og Knut Rygh

Dette har de i Tyskland



Foto: AeroLite, web site

Dette har de i Tyskland



Foto: AeroLite, web site



120 kg klassen

Ingen annen type flyging gir så mye frihet som 120 kg-klassen. Her er det prinsippet om "personlig ansvar» som gjelder i stedet for offisielle krav.

Følgende, ellers vanlige offisielle krav, er eliminert:

1. Luftsportsutstyr i 120 kg-klassen krever ikke regulering dersom egenvekten ikke er mer enn 120 kg.

AEROLiTE 120 (motorisert treaksefly) kan registreres med DULV og DAeC som lett luftsportsutstyr. På samme måte som småbåter og sykler

120 kg klassen

Ingen annen type flyging gir så mye frihet som 120 kg-klassen. Her er det prinsippet om "personlig ansvar» som gjelder i stedet for offisielle krav.

Følgende, ellers vanlige offisielle krav, er eliminert:

1. Luftsportsutstyr i 120 kg-klassen krever ikke regulering dersom egenvekten ikke er mer enn 120 kg.

AEROLiTE 120 (motorisert treaksefly) kan registreres med DULV og DAeC som lett luftsportsutstyr. På samme måte som småbåter og sykler

120 kg klassen

2. Det er ikke krav til registrering
3. Det er ingen obligatorisk årlig kontroll. Eieren er fullt ansvarlig for luftdyktigheten
4. Flygelisensen utstedes på ubegrenset tid
5. Ingen medisinsk attest er nødvendig for å validere og vedlikeholde lisensen. For en flyger betyr dette en sikker forlengelse av flygleden

120 kg klassen

Angående piloter:

Lisens som for vanlige mikrolette piloter og fritatt for legeattest

Flyoperasjoner:

Alle operative regler er obligatoriske som andre fly.

Erfaringer:

Veldig gode erfaringer med dette, spesielt angående PPG og Trikes.

For treakse er det noen ganger litt problematisk med vektgrensen, og i spesielle tilfeller får ikke enkelte versjoner kaskoforsikring mer.

Historikk

Kansler Kohl lanserte ideen om å redusere byråkratiet. Det ble bestemt at minst 5 % av byråkratene i høyere føderale myndigheter måtte forsvinne.

Samferdselsdepartementet kom på ideen om at hvis man tar bort ansvaret for svært lette luftsportsprodukter fra staten, så kan man også droppe reguleringen og ansvaret for dem.

Grunnlaget var ideen om produktsikkerhetslovgivning i EU for sportsutstyr (CE-standarder, EN-standarder, etc.)

Historikk



Så ideen kom opp om å klassifisere disse svært lette luftsportproduktene (paraglidere, hangglidere, PPG-er og ultralette opp til 120 kg tommasse) som sportsutstyr på linje med småbåter eller sykler.

Det vi si at en kunne kalle disse for luftens sykkel!

Historikk

I den påfølgende sikkerhetsdebatten ble følgende kompromiss oppnådd:

1. Gå bort fra typesertifisering (disse papirene bærer statens emblem og dermed blir staten ansvarlig igjen)
2. Det måtte være typeprøving av et akkreditert organ i henhold til Europaparlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008

...men se #3 på neste side!

Historikk

3. Type- eller enhetsgodkjenninger fra et medlemsland i EU eller en kontraherende stat i avtalen om det europeiske økonomiske samarbeidsområdet er direkte gyldig og erstatter tekstene i henhold til paragraf 2 på forrige side!
En bestemmelse i tilsvarende LT Frankrike blir da også gyldig i Tyskland
4. Ingen førstegangskontroll av offisielle inspektører (utføres av produsenten)
5. Ingen luftdyktighetsbevis og ingen oppføring i registeret

Dette har de i Storbritannia



Dette har de i Storbritannia



To klasser

- 70 kg klassen
- SSDR klassen opp til 300 kg



70 kg klassen

70 kg klassen er som en motorisert hangglider

- maksimal avgangsvekt på 70 kg uten flyger, men veies med full tank
- maks steilehastighet på 20 knop
- omfatter alle typer vinger - delta, paramotor eller 3 akse, men ikke gyroplan.
- De kan ha hjul eller må løpes i gang.

70 kg klassen

I regelverket behandles de på samme måte som en hangglider/paraglider.

- Ingen lisens kreves
- ingen registrering
- ingen luftdyktighetskontroll
- ingen legeattest

Historikk

Historien om 70 kilo klassen er at den kom fra en paramotorpilot som i 2008 hadde en beinskade og ikke lenger kunne løpe den i gang.

Han saksøkte CAA for diskriminering av funksjonshemmede for å få lov til å montere hjul uten å trenge ytterligere lisensiering eller registrering.

CAA opprettet kategorien til å være langsom med begrenset rekkevidde for å etterligne ytelsen til de typene som måtte løpes i gang.

Hvordan de ble mottatt

- En var veldig bekymret for at dette ville resultere i mange ulykker, men det har det faktisk ikke - ingen dødsulykker ennå på 4 år, og de fleste piloter oppfører seg fint.
- Normalt velger de å fly i små miljøer utenom flyplasser, men noen er holder til på vanlige landingsplasser for mikrofly.
- Tilgangen har vært veldig god. Firmaet «Flylight» alene solgte 40 triker av 70 kilo klassen i fjor, og det var minst 20 - 30 fra andre produsenter – det er mer enn antallet mikrofly som ble solgt i Storbritannia i fjor.

Hvordan de ble mottatt

- De fleste kommer fra paragliding/paramotor og er tiltrukket av den enkle utvidelsen. Etter en stund tar mange av dem de neste skrittene for å få et mikrofylisens - så det er en god måte å begynne med mikroflying.
- Noen kommer fra hanggliding, og andre er mikroflygere som hadde sluttet å fly og liker det enkle ved å eie og betjene denne typen maskiner.
- Denne klassen tiltrekker seg også noen mennesker som ikke flyr noe annet, og som før ble satt ut av tanken på mange eksamener og høye kostnader. Så oppsummert fungerer det overraskende bra og gir et løft for hele bransjen.

Hvordan de opererer

- I teorien er det ingen begrensning for hvor 70 kilo klassen kan fly. Men i praksis er det begrenset av pilotens kompetanse. Det er et lovkrav at tillatelse fra grunneieren må være for enhver start og landing, så noen flyplasser valgte å ikke gi dem tilgang - eller får hver flyger lage en avtale for seg selv.
- Uten registrering har de ikke kallesignal for radio, så hvis det er et område der radio er obligatorisk, må de igjen ha egen tillatelse for å komme inn.

Trening og forsikring

I praksis tar alle flygerne på 70 kilo klassen et treningskurs (det ville vært dumt uten).

Uten det vil de bli nektet av de fleste flyplasser.

De må også ha forsikring - og passe på at de normalt trenger enten mikroflylisens eller flysertifikat - noe de kan få fra foreningen, som også selger forsikringen.



SSDR klassen



SSDR klassen

SSDR klassen (Single Seat Deregulated)

- enseters mikrofly opptil 300 kg maksimal avgangsvekt
- maks steilehastighet på 35 knop
- det kreves en vanlig mikroflylisens og registrering
- ikke er krav til teknisk kontroll av luftdyktigheten (uregulert)
- Legeattesten er en Pilots Medical Declaration (PMD), en egenerklæring som en gjør på Internett

SSDR Historikk

Dette begynte for rundt 15 år siden som en 115 kg klasse, men ble deretter utvidet til 300 kg maksimal avgangsvekt for rundt 5 år siden.

Som for de andre enseters mikroflyene var årsaken til lempingen av disse luftdyktighetskravene basert på at én person tok risikoen for seg selv.

Det var en vel overveid risiko da alle måtte ta opplæring til mikroflylisens, noe som ble ansett nødvendig for å sikre kompetanse til denne «energiklassen».

Så langt har det ikke vært større luftdyktighetsrelaterte ulykker med SSDR.

Etterord

Det vil bli satt opp arbeidsgrupper på dette seminaret som skal se på dette konseptet, og gjøre seg opp en mening om hvordan dette konseptet vil kunne fungere i Norge.



Avslutning

Slutt



Cri Cri,
Vekt er nok OK men kanskje litt for høy Vs?