

Håb om friere flyvning i fremtiden!

En orientering om EASA /EAS /EHPU /SLV /KDA /DHPU:

Det er en frygtelig masse forkortelser, men endnu frygteligere hvis man skulle skrive dem alle fuldt ud. - Og hvad kommer de mig ved--? Spørger du sikkert!

Jo, de vil berøre dine muligheder for flyvning i fremtiden, og det kunne vel være meget interessant at vide hvilke muligheder der tilbydes i fremtiden.

EASA (European Aviation Safety Agency) er det europæiske luftfartssikkerhedsagentur. De har fået til opgave at formulere et luftfartslovsæt, som skal gælde alle de europæiske lande inden for EU.

EAS (European Air Sport) er den europæiske sammenslutning af Luftsportsorganisationer, hvor KDA (Kongelig Dansk Aeroklub), DSvU (Dansk Svæveflyver Union) og DHPU (Dansk Hanggliding og Paragliding Union) er medlemmer igennem deres europæiske sammenslutninger, henholdsvis EGU (European Gliding Union) og EHPU (European Hang gliding and Paragliding Union).

EHPU er (næsten) alle de europæiske landes hanggliding og paragliding unioners sammenslutning.

SLV (Statens Luftfartsvæsen) er den danske stats Luftfartsadministration. Dem der udmønter den danske lovgivning i regler for luftfart i Danmark.

KDA er sammenslutningen af danske luftsportsunioner, motorflyve unioner, modelflyveunioner, historiske foreninger m.m. Og som varetager disse danske organisationers interesser over for EASA, SLV og regeringen.

DHPU Hanggliders og Paragliders sports union i Danmark.

EU har længe ønske at lave et nyt regelsæt for den europæiske luftfart, tvunget af den omstændighed, at lufttrafikken over Europa efterhånden er blevet kaotisk, med store forsinkelser og risiko for ulykker til følge. Regelsættet skulle være enkelt gennemskueligt og lige så sikkert som det nuværende.

EASA kom op med forslag til et meget lovende og spændende regelsæt, som blev modtaget med glæde i store kredse af luftfarten, ikke mindst i fritidsflyvningen. I korte træk lagde det op til udstrakt "selv administration". Medical krav som til kørekort udført af egen praktiserende læge. Autoriserede værksteder kunne udstede luftdygtighedsbeviser. Fælles uddannelse og Pilotcertifikat i hele europa for alle flytyper under 2250 kg.

(Selvadministration, det vi allerede kender fra DHPU. Vi har vores egen driftshåndbog. Vi uddanner selv, afholder selv prøver, udsteder selv certifikater, vi har ingen Medical krav og vi har ingen luftdygtighedsbeviser)

Alt i alt meget positive forslag, som blev sendt i høring blandt alle interesserede og indvoldverede parter, her iblandt EAS, EGU og EHPU.

I kan sikkert forestille jer, at det var meget omfangsrige forslag, meget detaljerede og indviklede. De mange organisationer har brugt adskillige mandeår på gennemlæsning, kommentering og ændringsforslag. Man skal også her tænke på hvordan EASA fungerer. De udsender nemlig ikke noget som helst. Organisationerne har selv måttet holde øje med de ting der kom af ændringer og nye ting på EASA's hjemmeside. Alt på engelsk. DsvU og KDA har brugt rigtig mange ressourcer på dette.

Nogle af de ting der blev debateret mest var højdegrænser, vægtgrænser og datoer.

Vedrørende vægtgrænsen 2250 kg, var det den der blev afgørende for selvadministration, medical og certificering. Vægtgrænserne har rykket sig flere gange og der er kommet flere til. Som undtagelser fra dette regelsæt er kommet alle de meget lette fly: Ultralette, hangglidere og paraglidere, i det der er blevet kaldt Annex II til EU Regulation 1592/2002 (som i øvrigt kan findes på internettet)

Annex II fritager fly med følgende vægtgrænser fra regelsættet.

1. Fly der ikke har mere end to sæder, en stall hastighed eller en jævn minimumlandingshastighed der ikke overstiger 35 knob, og en maksimal startvægt der ikke overstiger:

- 300 kg landbaserede fly med et sæde.
- 450 kg landbaserede fly med to sæder.
- 330 kg amfibiefly med et sæde.
- 495 kg amfibiefly med to sæder.

2. Svævefly med en strukturel vægt på ikke over 100 kg for tosædede fly, og 80 kg for enkeltædede fly. Inkluderende fodstartede svævefly.

3. Andre fly med en totalvægt (uden pilot) under 70 kg.

Hvad betyder det så at stå uden for regelsættet, altså at være nævnt i Annex II? Det betyder at EU ikke fastsætter reglerne for disse, men at reglerne ene og alene fastsættes af de Nationale Aviation Authorities (SLV). Det er ikke nogen fordel i Danmark, men i det meste af Europa er det en fordel. De national fastsatte regler er ikke så skrappe i største delen af Europa, som de er i Danmark. Her gælder almindeligvis VFR reglerne i G-luftrum, altså det frie luftrum. Hvor vi i Danmark har fået lagt en lang række yderligere restriktioner oven i. Det gælder i særlig grad Hangglidere, Paraglidere og Ultralette fly.

SLV har f.eks. fornyligt udsendt BL1-12 til høring. Her i adopterer SLV nogle af de nye EU regler, men strammer samtidig reglerne ud over det der ligger i EASA forslagene. F.eks. kræver SLV luftdygtighedsbevis for svævefly ned til 50 kg og inkluderer dermed fodstartede svævefly i de almindelige svævefly. Man kan kun få den opfattelse at det er for at tjene penge på beviserne. Ligeledes vil SLV heller ikke lade autoriserede værksteder udstede luftdygtighedsbeviser, samtidig med har de strammet EASA's tre år fornyelse til to år, og sådan er det hele vejen igennem. Nede i Brussel har SLV afleveret dynger af rettelsel til regulativet (COM579) alle stramninger, som gør regulativet fuldstændig uacceptabelt for os fritidsflyvere.

EASA har også foreslået harmonisering på luftrumsområdet. Der findes uoverskuelig mange luftrums kategorier i Europa, hvilket gør det til en næsten umulig opgave at flyve fra den ene ende af Europa til den anden. EASA har foreslået tre luftrumstyper. Her har SLV allerede protesteret, idet de siger de har brug for mindst fire. Det er svært at tro på ud fra flyvetekniske forudsætninger. Der er snarere tale om specielle danske fagtekniske årsager. Hvilke uddannelser der må kontrollere hvilke typer luftrum.

Danske hangglidere og paraglidere er pålagt restriktioner, der er helt unødvendige og ubegrundede. F.eks. kan nævnes 8 km zonen om offentlige flyvepladser (200 kvadrat km). Højdebegrænsning på 1050 m MSL, begrænset optrækshøjde på 450 m MSL. Begrænsninger der ikke findes i størsteparten af vore europæiske broderlande.

Når vi som formænd og deligerede mødes med vore europæiske organisationer, mødes med SLV, Transportministeren, Folketingets Trafikudvalg, EASA, Eurocontrol og EU Kommissionen, så er det disse uretfærdigheder og ubegrundede restriktioner vi kæmper for at få fjernet. Og vi støtter EASA's oprindelige udspil, som var nyskabende og rationel fornuftig.

NJ