

Yhteenvedo pohjoismaisten UL-liittoelimien yhteistyökokouksesta 11-12.2.2006 Oslossa

Kävin EUT:n (Ilmailuliiton experimental- ja ultrakevyttoimikunnan) edustajana Norsk Aeroklubin kokoonkutsuessa yhteistyökokouksessa. Tämä oli tietävästi ensimmäinen kerta kun onnistuttiin saamaan jokaisesta neljästä pohjoismaasta edustaja paikalle. Kokous oli mielestäni antoisa. Tietoja naapurimaidemme toiminnasta UL-puolella vaihdettiin runsaasti, ja osoittautui että olemme melko yksimielisiä myös lajimme tulevaisuuden suuntaviivoista. Tässä raportissa olen koontanut sekä pöytäkirjan faktaa että muistiinpanojani keskusteluissa esilletulleita asioita, joissa saattaa toki olla virheitäkin.

Osallistujat

NO: Roger Holm, Norsk Aeroklub, Mikrofly-jaoston vetäjä. Työpaikka AviNor:ssa (Norjan lennonvarmistusviranomaisen)

SE: Tomas Backman, KSAK:n ultrakevyttarkastaja ja lisäksi FAI:n ultrakevytjaouaston eli CIMA:n presidentti

DK: John Carlsen, DULFU:n varapj. ja kalustopäällikkö, ja Hans Havsager, koulutuspäällikkö

FI: Suomesta allekirjoittanut eli Nils Rostedt, EUT / tiedotus ja ulkomaanyhteydet.

Norjasta oli lisäksi paikalla koko Mikrofly-jaoston hallitus: Jostein Eide, Per Arne Skjørholm, Svein Kvernstuen, Odd Tore Ohnstad ja Pål Snoen. Lisäksi Tom Bjerke, Norsk Aeroklubin lajipäällikkö.

UL-asioiden hoito pohjoismaisissa organisaatioissa

Yleisesti voi todeta että muissa maissa lajin hallinta ja valvonta on Suomeen verrattuna selvästi enemmän lajiliittojen vastuulla, pisimmille tässä ovat edenneet Tanska ja Norja. Toisaalta Suomen viranomaisen (IH) on useissakin käytännön lentotoiminnan asioissa liberaalimpi kuin mitä naapurimaiden liitot ovat saaneet läpi omien ilmailuviranomaistensa kanssa.

Joitakin poimintoja tilanteesta (saattaa sisältää virheitäkin). Ruotsissa KSAK hoitaa UL-koneiden lentokelpoisuusmääräykset ja ilmeisesti hoitaa myös vaurioraportoinnin sekä lentotoimintatilastot. Tanskassa ja Norjassa liittojen piiriin kuuluu ymmärtääkseni lisäksi myös tyyppitarkastukset ja lentokelpoisuuden valvonta. Tästä itsehallinnosta huolimatta kalustomääräykset ovat keskimäärin hieman tiukemmat kuin meillä. Ja mm. Norjassa vaaditaan edelleen suojakypärä myös katetuissa koneissa. Vanha sanonta "Vapaata lounasta ei ole" pitää siis näiltäkin osin paikkansa.

Ruotsissa on vireillä aloite, jonka mukaan jopa lupakirjan ("ohjaajatodistus") myöntäminen siirtyisi liiton toimivallan piiriin. Tomas Backman kuitenkin varoitti siitä että hallintotehtävien siirto viranomaisilta on kaksiteräinen miekka. Kustannussäästöä ei välttämättä toteudu, vaikka hallintotehtävät siirtyvät liitolle, koska viranomaisen edelleen harjoittaa omaa valvonta- ja auditointitoimintaansa. Eli valvonnassa tulee osittain kaksinkertainen: viranomaisen valvoo liittoa joka valvoo toimintaa kentällä.

Tilastoja

UL-Lentotoimintaa:

Maa	Tanska	Suomi	Norja	Ruotsi
Kerhoja	24	31	33	27
Jäseniä	403	576***	860	700
Lupakirjoja	*	976	350	700/1400**
Koneita	186	221	205	230
Opettajia	37	91+19****	60	67
Katsastajia	13	14	28	25
Lentotunteja 2005	SLV	12500*****	7500	15000

** sis. myös PPL:t joilla UL-kelpuus.

*** SIL:n tieto, joka ilmoitustavasta johtuen sisältä ilmeisesti vain heitä joilla on UL päälajinaan

**** opettajia 91, tarkastuslentäjiä 19

*****ennakkoarvio, 2004: 11083h

Lentoturvallisuus 2005:

	Tanska	Suomi	Norja	Ruotsi
Yhteensä	7	15	13	13
Konevaurioita	6	13	11	8
Tuhoutuneita koneita	1	2	2	5
Luokkaantuneita	0	2	2	1
Vakavasti loukk.	0	1	1	0
Kuolleita	0	0	2	2

(Suomen luvut tulkittu IH:n alustavista tiedoista)

Ilma-alukset

- Luokkasäännöt

FAI Microlight (MTOW 450 kg) on UL-luokkamääräyksien pohjana kaikissa pohjoismaissa. Tässä muutama poiminta eroavaisuuksista. MTOW ja tyhjäpaino on tietenkin mielenkiintoisin.

SE: 175 kg kuormattavuus koskee jokaista yksilöä, tyhjäpainossa pieni toleranssi (~280 kg).

NO: 175 kg kuormattavuus koskee jokaista yksilöä, tyhjäpaino saa kuitenkin ylittää 275 kg radion ja transponderin verran. Pelastusvarjolisäys MTOW:iin 22,5 kg tulossa mukaan

DK: 175 kg kuormattavuus koskee jokaista yksilöä. Myös MTOWia valvotaan, jossakin yhteydessä puhutaan maksimi 15 litran polttoainemäärästä lennolla, joskin tämä jäi minulle epäselväksi.

FI: 175 kg kuormattavuus osoitettava tyypityksessä minimivarustein; yksilöissä saa olla pienempikin kuormattavuus, kunhan MTOW on edelleen 450 kg. 22,5 kg:n pelastusvarjolisäys voimassa.

Tanskassa vaaditaan joka koneyksilölle melumittaus. Sen sijaan tyypitys onnistuu suoraan jos koneella on tyypitodistus D, GB, F, SE tai NO-maassa.

Ruotsissa esitetään että variometri tulisi pakolliseksi varusteeksi lennettäessä vedestä tai lumelta (varjokato-olosuhteet).

- Havaintoja kalustosta

Tässä joitakin poimintoja runsaasta "oheiskeskustelusta".

- Suomessa v. 2005 nähty "pomppuvaurioepidemia" on tuttua myös ainakin Ruotsissa. Koulutusta...
- Onnettomuuksissa on valitettavasti useita "älyttömiä" missä pilotti on yrittänyt taitolentoa, tai lähtenyt mahdollittomaan säähän tms.
- Suomessa on kalusto yleisesti ottaen varsin modernia, kun taas Tanskassa näyttäisi olevan suhteellisesti eniten 2-tahtikalustoa sekä aktiivisia A-luokan ultria. Ruotsi ja Norja ovat "siltä väliltä".

Operointi

Keskustelussa tuli esille mm. :

- lentäminen auringonlaskun jälkeen. Norjassa auringonlasku ja -nousu on tiukka raja.

- vesilentotoiminta ja –koulutusohjelma kiinnostaa Tanskassa. Ruotsissa on selvät koulutusohjeet tästä.
- Norjan kypäräpakko
- Tanskassa tiheästi asuttujen alueiden ylilentokielto
- Transponderpakko valvotussa ilmatilassa (Suomessa lievimmät vaatimukset)
- Matkalennot toisiin maihin vaativat tänään etukäteisilmoituksen, tästä tehdään muutosaloite.
- Tanskassa 3500ft korkeusyläraja
- Lento-oikeus vesialueen yllä herätti keskustelua. Ruotsissa edellytyksenä on 4-t moottori (ja erillislupa?). Tanskassa rajoituksia; Suomen vaatimus pelastusliivien pälepukemisesta pidettiin varsin järkevänä.

Koulutus

DK: Sama medikaali kuin PPL:ssä vaaditaan, muissa on kevennetty versio.

Matkustajakelpuutuksen vaatimukset:

- DK: 25 h lupakirjan jälkeen. Voimassaolo edellyttää 5 laskua viimeisten 30 pv aikana.
- NO: 50 h kokonaistiimaa, voimassaolo edellyttää 5 laskua viimeisen 30 pv aikana.
- SE: 15 h lupakirjan jälkeen, voimassaolo edellyttää 10 laskua viimeisten 90 pv aikana.

Opettajakoulutuksesta: Ruotsissa hakijat suorittavat puolustusvoimien soveltuvuustestin, josta on hyviä kokemuksia.

Kokouksen päätöksiä

Tärkein päätös oli yhteinen pohjoismainen kannanotto EMF:lle (European Microlight Federation) aiheena mahdollinen uusi hieman painavampi koneluokka. Keskustelun jälkeen löytyi melko hyvä yksimielisyys. Tärkeä suuntaviiva on että nykyisen FAI Microlight (450 kg) luokan sääntelyyn ei haluta puuttua, vaan se jäisi kansalliseen hallintaan kuten nytkin. Uuden luokan osalta todettiin että LSA-luokan käyttöönotto olisi paras vaihtoehto, koska se on "valmis paketti" ja täten nopeasti käyttöönotettavissa, ja sille löytyy jo monta eurooppalaista konevalmistajaa. Vaihtoehtoina mainittiin Sveitsin Ecolight (600 kg), 500 kg:n versio nykyisestä Microlightista, sekä myös EASA:n vielä alkuvaiheessa oleva "RPPL". Suomalaisena edustajana asetuin tukemaan LSA-esitystä, mm. EUT:n piirissä ja IH:n kanssa tapahtuneiden keskustelujen pohjalta.

Kannanotto lähtee EMF:n vuosikongressiin 11-12.3 Portugalissa. EMF vaikuttaa sen jälkeen Euroopan tasolla EASA:an. (SIL:n EUT on hakenut liittymistä EMF:ään, mutta hakemus on vasta käsittelyssä joten Portugalissa Suomella ei ole vielä äänivaltaa tässä asiassa).

Muita pohjoismaisia aloitteita olivat myös:

- Yhteinen hanke pohjoismaiden ilmailuviranomaisille mahdollistamaan UL-lennot toiseen pohjoismaahan ilman etukäteislupaa. Tämän osalta oli hyvä että Suomi tuli mukaan, koska skandinaavit ovat jo aloittamassa tätä.
- Tietojen vaihto UL-lentovaurioista asianosaisten organisaatioiden kesken, tavoitteena lentoturvallisuuden parantaminen ja nopeampi reagointi havaittuihin ongelma-alueisiin.
- UL-järjestöjen jäsenlehtien vaihto, eli kunkin maan liitto lähettäisi oman lehtensä muiden maiden sisarorganisaatioille.

Jää nähtäväksi, miten nämä etenevät, varsinaisia driver-vastuuhenkilöä ei näiltä osin nimetty.

Kaiken kaikkiaan kokous oli mielestäni onnistunut, tuli uusia tuttavuuksia ja eväitä lajin kehittämiseen. Mieleen jäi, että muihin maihin verrattuna Suomessa UL-kehitys on usealla alueella muita edellä, ja oma viranomaisemme on tässä kaikesta huolimatta ollut merkittäväällä tavalla auttamassa, eikä jarruttamassa.