



Norges Luftsportsforbund V/Nilsen, Trond

Saksbehandler: Arild Rasmussen

Telefon direkte: +47 98261853

Vår dato: 06.12.2016

Vår referanse: 09/00355-160

Norge

Deres dato: 23.11.2016

Deres referanse:

Dispensasjon for flyging i flombelyst alpinbakke.

Bakgrunn

Det vises til søknad fra NLF i regi av Harstad Hang og Paragliderklubb, hvor det søkes om flyging med paraglider på kveld/natt i flomlys. Luftfartstilsynet har behandlet saken etter FOR 2010-01-05 nr 01:Forskrift om bruk av hangglider og paraglider(BSL D 4-7)

Det vises til forskriftens § 7. Bokstav a:

"flyging skal bare foregå under VFR-forhold, forskrift om lufttrafikkregler (BSL F 1-1). Flyging i tidsrom definert som «natt» i forskrift om lufttrafikkregler (BSL F 1-1) § 1-3, er kun tillatt dersom det er særlig beskrevet i sikkerhetssystemet"

Det vises videre til bokstav c:

"flyging skal skje i samsvar med reglene i forskrift om lufttrafikkregler (BSL F 1-1) så langt de passer"

Drøfting

Pr dags dato beskriver ikke sikkerhetssystemet flyging om natt med paraglider. Saken er derimot drøftet med fagsjef i HP/NLF, hvor man med bakgrunn i tidligere erfaringer ved flyging i mørket anbefaler søknaden.

Konklusjon

Luftfartstilsynet gir herved NLF i regi av Harstad Hang og Paragliderklubb, dispensasjon fra FOR 2010-01-05 nr 01: Forskrift om bruk av hangglider og paraglider (BSL D 4-7) § 7. Bokstav a og c.

Dispensasjonen gjelder for flyging i flomlys i **Sollifjellet alpinsenter**. Dispensasjonen gjelder fram til **1. mai 2017**.

Vilkår

Følgende tiltak skal iverksettes før og under flyging:

- Ansvarlig pilot. Det skal alltid være en ansvarlig pilot som er til stede og leder flygingen, samt er bakkeansvarlig. Denne piloten skal prøvefly før andre piloter får fly. Vedkommende er også ansvarlig for at andre piloter er utsjekket før flyging finner sted. Denne piloten har plikt til å kansellere all flyging om det er saker av sikkerhetsmessig karakter som tilsier det.
- All flyging skal skje i regi av NLF/ Harstad Hang og paragliderklubb.
- Maks høyde er starthøyden.
- Samtlige piloter skal være utstyrt med minimum strobelys og hodelykt, da krav til lys på luftfartøy under natt VFR ikke lar seg oppfylle (ref. BSL f)
- Fast lyskilde skal vise landingen og vindindikator. Landingen skal være belyst selv om flomlyset av en eller annen grunn svikter.
- Siden aktiviteten foregår i nærheten av Evenes TMA, må aktiviteten koordineres med, og tillatelse være innhentet fra lokal lufttrafikkjeneste.
- Det skal før flyging finner sted, være sendt ut NOTAM om gjeldende aktivitet.

Du/dere kan klage på dette vedtaket til Samferdselsdepartementet. En klage må sendes til Luftfartstilsynet innen 3 uker fra du/dere mottok vedtaket. Du/dere kan lese mer om klageadgangen her: <http://www.signform.no/dss/?view=form&id=1004>. Du/dere kan også ta kontakt med Luftfartstilsynet for å få mer informasjon om klageadgangen.

Med vennlig hilsen

Jan Petter Steinland
avdelingsdirektør
Operativ avdeling

Arild Rasmussen
flyoperativ inspektør

Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.

Dispensasjonssøknad for flyging i flombelyst alpinanlegg.

Innhold

Søknadens formål	1
Flysted	1
Luftrom.....	1
Risiko	1
Sikkerhet.....	2
Organisert flyging.....	2
Oppsummering	3

Søknadens formål

Få innvilget dispensasjon fra dagens BSL D 4-7 § 7a ved å tilrettelegge for organisert flyging i flombelyst alpinanlegg, under forhold definert som natt, på en slik måte at sikkerheten ivaretas for piloter og annen lufttrafikk.

Flysted

Flystedet som blir benyttet til dette er Sollifjellet Alpinsenter. I loggboka er starten registrert her:

http://no.flightlog.org/fl.html?l=2&a=22&country_id=160&start_id=23

Flystedet er mye brukt hele vinteren i dag i dagslys. Flystedet har lokale regler for PP2 i vind og på hang. Sollifjellet Alpinsenter er positive til det meste av flyging på stedet, også PPG og speedflying og speedgliding. Sollifjellet Alpinsenter jobber sammen med oss for å utvide landingen og på sikt få en høgspenlinje lagt i jorda for å kunne utvide bakken. Flystedet hadde i 257 starter i 2008, 337 i 2009, 230 i 2010, 185 i 2011 i, 230 i 2012, 274 i 2013, 254 i 2014, 217 i 2015 og så lang i 2016 er det registrert hele 463 starter og totalt over 4000 starter registrert.

Luftrom

Flystedet ligger i ATS luftrom klasse G med Evenes TMA som nærmeste kontrollerte luftrom. Klubben har et godt samarbeid med Evenes og tårnet der. De hadde ingen innvendinger mot denne type flyging da de IFR flyvningen de har ikke er i nærheten av dette stedet. De påpekte at vi heller burde høre med helikopterfirmaet Heliteam i Harstad som er de som opererer nærmest det luftrommet vi benytter både her og andre startsteder i området.

Heliteam

Heliteam AS er et helikopterfirma i Harstad der Bjørn Steiro er operativ leder. Etter samtale med Bjørn ønsket han ikke noen særordning med tanke på varsling annet enn det vi eventuelt gjør av

avtaler som sendes kontrolltjenesten på Evenes. Han var veldig opptatt av at vi også burde fly etter regelen "se og bli sett". Sett i sammenheng at vi her flyr i åpnet luftrom klasse G er dette svært viktig.

Risiko

Ved flyging i flombelysning krever det større årvåkenhet fra piloten da det er vanskeligere å se andre glidere i lufta. Det kreves god briefing og egen utsjekk for slik flyging og klubbens faglige leder er ansvarlig for at slik utsjekk foretas enten av instruktør eller en erfaren pilot som har erfaring fra flyging på stedet og i flombelysning.

Ved strømutfall vil flombelysningen forsvinne og dette vil medføre enda større årvåkenhet for piloten. Her er det viktig at sikkerhetstiltak er fulgt og at prosedyrer for slik flyging er fulgt. Landing er ved en parkeringsplass nord for vintercamp for caravan. Dette er uproblematisk på dagtid men ekstra årvåkenheng bør vektlegges ved innflyging i flombelysning. Høgspenning som stopper ved landingen er også et faremoment som må tas med i utsjekk for flygingen.

Sikkerhet

For å sikre at pilotene ser hverandre om det blir trafikk ved innflygingen må alle fly med blinkende lys av LED typen eller annen lyskilde som fungerer på samme måte. Det bør tas hensyn til tettheten mellom hver start for de som er ferske og føler at det kan bli trangere på innflygingen med flere å ta hensyn til.

Det skal før flyging settes opp fast lyskilde som lyser opp vindanviser og landingsområdet. Dette lysutstyret må være automatisk og ikke kreve input fra bakkeansvarlig eller andre ved strømutfall. Ved strømutfall skal det være tilstrekkelig lyskilder til å fullføre flyturen på en sikker måte. Ved strømutfall skal det ikke startes selv om nødbelysningen er på. Alle som er i lufta ved strømutfall må fly mot landing og lande på en slik måte at man ikke er i veien for andre eller skaper farlige situasjoner. Her er det viktig at man har orientert seg godt på turen slik at man har god oversikt over andre paraglidere hvis en slik situasjon oppstår. Hodelykt med bra lys er viktig for linekontroll da flombelysning gir både skygger og annerledes lys. Utsjekk på stedet på dagtid er nødvendig før man kan ta utsjekk for flyging i flombelysning. Utsjekk skal foregå i lette forhold uten forstyrrende element. Spesielt PP2 må være trygg på stedet i dagslys før utsjekk på flombelysning. Vi bør her vurdere om vi er godt nok sikret for flyving der andre fly som kommer i mørket vil være en så stor fare at vi må fly med strobe-lys eller at så lave flygninger ikke vil være et faremoment.

Organisert flyging

Denne flygingen vil være en organisert flyging der en av de første blir bakkeansvarlig. Det vil si at denne piloten sørger for at nødbelysningen er på plass og tent. Bakkeansvarlig må sørge for at nye flyvere får utsjekk på stedet og flyging i flombelysning. Bakkeansvarlig må sørge for at alle er kommet ned før han/hun forlater området eller sørge for at en annen erfaren pilot overtar denne jobben. Her er det viktig at alle hjelper til med å sikre at ikke noen er igjen oppe når det rigges ned. Normalt vil det ved flyturer på gjeldende flysted bli separerte skliturer men det er også mulighet for hang. Hang bør ikke flys i flombelysning om det ikke er veldig få som flyr samtidig. Hangflyging må på dette flystedet bare foregå sør for skitrekking. For å få utsjekk på stedet for flyving i flombelysning må man først ha utsjekk og flydd på stedet i dagslys.

Andre ”nattflyvninger”

Vi vet at Vesterålen hang og paragliderklubb har en slik ordning med dispensasjon og vi har hatt dispensasjon her tidligere. Vi har erfarne fallskjermhoppere i klubben som også flyr paraglider. Disse har erfaring fra natthopp, både sivilt og via forsvaret. Bjørnar Jensen og Arne Rydning som jeg har hatt dialog med angående bruk av lys, markeringer og landing da disse har mange natthopp med fallskjerm både sivilt og militært og er instruktører på fallskjerm. De mener man også kan bruke såkalt ”sticks” som lyser godt og lenge (hele kvelden), og kan settes på for eksempel høyre fot og venstre arm. Dette vil vi ved dispensasjon vurdere å prøve ut om vi opplever blinkende LED lys for dårlig. Det er i dag kjøpt inn LED 12v arbeidslys som lyser opp landing og vindanviser. Disse er koblet til 12 starthjelp som totalt gir nesten en ukes gangtid. Rutinen er at denne lades på alpinsenteret og er klar når bakken er klar.

Oppsummering

Søknad om flyving i flombelysning med gode sikkerhetstiltak. Utsjekk på flysted fra dagslys flyging. En er ansvarlig for flyvingen. Ivareta sikkerheten med gode rutiner og klare regler for flygingen. Ansvarlig for prosjektet er faglig leder i Harstad hang og paragliderklubb, Johann Normann. Vi følger også de pålegg dere legger på denne dispensasjonen slik som tidligere.

Faglig leder Harstad Hang og Paragliderklubb

Johann Normann – 26499

Mobil 40 60 62 23

johann.normann@gmail.com

