



Till
Transportstyrelsen
Sjö- och luftfartsavdelningen
601 73 Norrköping

2015-06-12

Åldersgräns för skärmflygning

Skärmflygförbundet har i sin nya Verksamhetshandbok sänkt instegsåldern i idrotten. I kapitel 4 Utbildningshandbok, föreskrift för kompetensbevis licensgrad Student framgår att åldersgränsen för påbörjande av utbildning ska vara 13 år och ålder för utfärdande av kompetensbevis 14 år.

Eftersom det finns en överliggande föreskrift, LFS 2007:44 (bilaga 2), som anger 15 år för påbörjande av utbildning och 16 år för utfärdande av kompetensbevis för skärmflygning, krävs en ändring i den föreskriften för att SSFF:s nya regel kan träda i kraft på ett korrekt sätt. Vi hemställer att Transportstyrelsen snarast genomför denna ändring.

Bakgrund

Vi vill kunna få in fler ungdomar i vår idrott. Åldersreglerna som de sett ut hittills har varit ett hinder för detta. De åldrar som föreskrevs i Svenska Skärmflygförbundets tidigare regelverk "Föreskrifter och definitioner" (FoD) hade sitt ursprung i en av de allra första utbildningsmanualerna som skrevs för skärmflyg och som publicerades redan 1982, av norrmannen Stein Arne Fossum för det internationella Flygsportförbundet FAI. Sedan dess har oerhört mycket hänt med materiel och processer som gör flygning, inte minst nybörjarflygning, mycket säkrare än då. Därför gör Skärmflygförbundet nu en ny bedömning av lämplig lägsta ålder för att börja med idrotten.

I kap 4 framgår att den sänkta åldern avser sådan enklare flygning i backar och från kullar som kallas "backglidning". För platsbunden flygning som möjliggör höjdvinst eller längre flygtid på hang har vi bedömt åldersgränsen 15 år lämplig för utfärdande av kompetensbevis. För sådan flygning som möjliggör höjdvinst och tänkbart möte med annan VFR-trafik kvarstår nuvarande åldersgräns 16 år. Allt framgår i detalj i vår nya Verksamhetshandbok, kapitel 4, sid 6–12.

Skärmflygning är idrott, och vad vi vill visa med argumentationen som följer är att den flygning för vilken vi vill sänka åldern är mer jämförbar med idrott än med luftfart, och att Transportstyrelsen därmed bör låta SSFF göra sin egen bedömning av vilka åldersgränser som är skäliga, på samma sätt som myndigheten följde de föreskrivna åldersgränserna i FoD när LFS 2007:44 skrevs.

Vi visar också nedan att det finns ett stöd för den förändring vi genomför i aktuell EU-förordning och i svensk luftfartsmyndighets egna regler om ensamflygning.

Andra idrotter

Låt oss först titta på åldersgränser inom andra idrotter, särskilt sådana som hanterar stora krafter, höga hastigheter, höjd eller andra omständigheter som medför krav på säkerhetstänk runt utövandet.

Inom **ridsport**, där utövarna hanterar ett djur som väger över ett halvt ton, finns inga åldersgränser alls, bara krav på ett "grönt kort" med utbildning och examinering för att få tävla. Inga krav från samhället har ställts på ridsport om skärpta regler trots att ridsport är ganska olycksdrabbat.

Inom **båtsport** finns få åldersgränser, och de är låga. Redan vid 10 får man träna och tävla i båtar som körs i hastigheter över 100 km/tim. Samma sak inom **segling**, där man som junior kan kappsegla båtar som går mycket fort, i miljöer som ställer höga krav på spatial intelligens och snabbt beslutsfattande.

Inom **motorcykel** kan man redan vid 10 års ålder köra juniordragster med topphastigheter runt 80 km/tim. En sammanställning över internationella regler inom mc-racing som SVEMO gjort visar att endast de mycket motorstarka fordonen med motorer på 250 cc eller mer i allmänhet kräver högre ålder än 13 eller 14 år.

Inom **bilsport** är åldersgränserna låga. Vid 14 (det år man fyller 15) får man köra allt som kan framföras på en avskild bana, även rallycross och folkrace. Redan vid 13 kan man vara kartläsare i en rallybil som tävlar i svenskt mästerskap. I rally kan topphastigheterna nå 200 km/tim.

Begreppet "avskild bana" är intressant, eftersom det är jämförbart med de omständigheter under vilka vi vill tillåta skärmflygning vid 14 års ålder, alltså flygning i en miljö där man är avskild från allmän luftfart (jfr. vägtrafik) i och med att man flyger i en backe där ingen möjlighet finns till sådan höjdvinst så att möte med annan VFR-trafik är möjlig.

Ytterligare jämförelser med andra idrotter är relevanta. Vid sådan skärmflygning från mindre backar som vi kallar backglidning, är piloten sällan högre upp i luften än en **backhoppare** (skidsport). Barn kan börja med backhoppning från sex års ålder, och det finns ingen åldersgräns för hur man avancerar till större backar, utan det sker i den takt tränaren och den aktive bedömer lämplig. Höga lufthopp och mycket höga hastigheter förekommer i flera andra skidsporter, och höga hopp, inte sällan fem, tio, tjugometer eller mer över marken, är vanligen förekommande i till exempel bmx-cykling och den nya populära idrotten parkour.

Trafikmognad

Enligt den etablerade synen på barn och ungdomar i trafik, vilken har sitt ursprung i Stina Sandels forskning på 60-talet som bekräftats av bl.a professor Pia Björklids arbete för dåvarande Vägverket, är barn i allmänhet mogna att klara sig på egen hand i komplicerade trafikmiljöer från 12-årsåldern. Det stämmer väl överens med vår slutsats att en 13-åring normalt har den mognad som krävs för att börja träna skärmflygning i den kontrollerade miljö som "backglidning" erbjuder, och vid 14 är redo för ensamflygning i sådan miljö om utbildningsmålet nåtts.

Säkerhet

En viktig utgångspunkt är att den här frågan handlar om idrott, INTE om kommersiell luftfart eller vägtrafik eller någon annan verksamhet för vilken Transportstyrelsen kan anses ha ett uppdrag från regeringen. Man kan inte ställa, och har heller ingen anledning att ställa, samma krav på absolut olycksfrihet på idrott som ställs på kommersiell luftfart eller vägtrafik. Det är dessutom så att skärmflygning inte är särskilt olycksdrabbat i ett idrottssammanhang.

Målet ska vara (precis som i vägtrafikens Nollvision) att ingen ska skadas allvarligt eller förolyckas, och vi jobbar hårt för det och är nästan där. Ändå händer olyckor, dessvärre också allvarliga sådana, inom de flesta idrotter. Men att en ryttare eller snowboardåkare slår sig, i värsta fall illa, är inget skäl för myndigheter att förbjuda ridsport eller snowboard, eller föreslå certifikat eller åldersgränser. Det är istället ett skäl för idrottsorganisationen att fortsätta utveckla utbildning, träning, utrustning och procedurer. Exakt det gör vi, av omsorg om våra medlemmar.

Stöd i förordningstext

Det finns stöd för vårt beslut att sänka instegsåldern i EU-förordning 1178-2011, FLC020. Där skrivs inget explicit om skärmflyg eftersom skärmflygning generellt inom EU betraktas som mer idrott än luftfart, men föreskrivs att ensamflygning med segelflygplan och ballong, mycket mer avancerade farkoster än flygskärm men ändå i något avseende jämförbara entiteter, kan ske vid 14 års ålder. Sådan flygning innebär per definition höjdflyg i trafik med andra flygfarkoster, alltså en mycket mer avancerad och krävande flygning än den flygning för vilken vi vill sänka åldern.

Luftfartsinspektionen har i ett MFL definierat ensamflygning när det gäller segelflyg som en flygning där instruktör kan nås på radio (i trafikvarvet) eller på telefon (vid sträckflygning). Att tillåta detta för en elev som är 14 år men kräva 16 för att en skärmflygare ska få flyga en minut eller mindre ned från en backe som är 50 meter hög eller lägre känns varken rimligt eller konsekvent.

Vår hemställan

Vi har gjort vår bedömning på grundval av medicinska fakta, utvecklingen inom internationella regler för flygning, och en omfattande omvärldsspaning inom idrotten.

Vi hemställer att TS ändrar LFS 2007:44, bilaga 2, så att föreskriften överensstämmer med Skärmflygförbundets Verksamhetshandbok kapitel 4. Ålder för att påbörja utbildning ska vara 13 år, och ålder för att utfärda kompetensbevis för licensgrad Student ska vara 14 år.

Styrelsen för Svenska Skärmflygförbundet

Sune Cullberg
ordförande