



Till  
Transportstyrelsen  
Sjö- och luftfartsavdelningen  
601 73 Norrköping

2017-09-03

## Översyn av regler för skärmflygning

Skärmflygförbundet (SSFF) har av Magnus Axelsson på Transportstyrelsen uppmärksammats på att en översyn av regler för all flygverksamhet stundar. Eftersom vi har behov av några förändringar av regelverket för skärmflyg som det är beskrivet i föreskriften LFS 2007:44 så lämnar vi en snabb respons med tre konkreta önskemål och förslag.

Det handlar alltså bara om tre saker som vi vill ha ändrade, som var för sig berör 4 och 5 §, 23 § samt 25 § i nuvarande LFS 2007:44.

### **Bilagor och ålder**

Den första gäller 4 och 5 §. Det har blivit lite tokigt i LFS 2007:44 att huvudtexten är ganska översiktligt hållen med god möjlighet för SSFF att inom ramen för sin delegation förnya och anpassa sin Verksamhetsbok (som ska godkännas av Transportstyrelsen) till ny kunskap och nya samhällskrav, medan de bilagor som beskriver regler för utbildning och kompetensbevis är väldigt precisa, vilket kräver en förändring av föreskriften om SSFF finner skäl att vilja ändra t.ex. villkor för att påbörja en utbildning eller upprätthålla kompetensbeviset.

Det konkreta ärendet gäller åldern för att påbörja de enklare utbildningarna inom skärmflygning. Redan 2005 i samband med att förbundet presenterade sin nya Verksamhetshandbok påtalades för Transportstyrelsen behovet av att ändra främst instegsåldern för nybörjarkursen. En god argumentation för detta gavs i brev till Transportstyrelsen 2015-06-12, och återges inte här. Vi har gjort vår bedömning på grundval av medicinska fakta, utvecklingen inom internationella regler för flygning, och en omfattande omvärldsspaning inom idrotten.

I samband med sammanträde för verksamhetskontroll i juni 2015 instämde Transportstyrelsens representanter i sak med våra argument, men var bekymrade över den juridiska process som skulle krävas för att ändra föreskriften. SSFF fick frågan om huruvida ett dispensförfarande skulle kunna accepteras som en tills vidare-lösning, och löfte gavs om en välvillig inställning till sådana dispensansökningar. Förståelse för våra argument i sak har också uttryckts av Transportstyrelsens nuvarande tillförordnade handläggare av skärmflygfrågor Bernt Kolm.

Sedan 2015 har två ansökningar gjorts om dispens för ålder. Den ena avslogs med vändande post och utan annan argumentation än med hänvisning till gällande föreskrift. Den andra ligger i skrivande stund för behandling utan att vi ens fått bekräftelse på att den mottagits, trots ett uttryckt önskemål om

snabbt förhandsbesked. Som ni förstår är vi inte överdrivet nöjda med hur det här har utvecklats. Ett interimistiskt beslut liknande det som refereras nedan angående hjulställning borde kunnat tagits under de två år som gått sedan vi lyfte frågan.

Det ovan beskrivna visar hur angeläget det är att kunna vara agil i arbetet med skärmflygets regler. Vi föreslår att bilagorna till den föreskrift som ersätter LFS 2007:44 helt utgår, och att föreskriftens 4 och 5 § (motsvarande) får lydelsen (överstruken text strykes):

**4 §** En instruktör skall ha kompetensbevis som visar att instruktören uppfyller ~~de~~ teoretiska och praktiska krav som är fastställda av Luftfartsstyrelsen enligt bilaga 1 för flygskärm utan motor eller enligt bilaga 3 för flygskärm med motor.

Kompetensbeviset utfärdas av en organisation, till vilken Luftfartsstyrelsen har delegerat uppgifter och befogenheter för sådan flygverksamhet som omfattas av dessa föreskrifter.

**5 §** En förare skall ha kompetensbevis som visar att föraren uppfyller ~~de~~ teoretiska och praktiska krav som är fastställda av Luftfartsstyrelsen, enligt bilaga 2 för flygskärm utan motor eller enligt bilaga 4 för flygskärm med motor.

Kompetensbeviset utfärdas av en organisation till vilken Luftfartsstyrelsen har delegerat uppgifter och befogenheter för sådan flygverksamhet som omfattas av dessa föreskrifter.

Transportstyrelsen har fortfarande rådighet över skärmflygets regler genom att man granskar och godkänner SSFF:s Verksamhetshandbok. Men den juridiska processen blir på detta sätt betydligt mer lättfotad vilket stämmer bra överens med det övergripande målet att myndigheten ska förenkla sina regelverk och byråkratiska processer.

## **Start och landning**

Det andra avser 23 § angående kravet på att skärmflygfarkost måste kunna startas och landas till fots, och där har Transportstyrelsen redan initierat en regeländring genom ett interimistiskt beslut 2009, med motiveringen att ”Hjulställning ökar säkerheten vid start och landning. Hjulställning ökar tillgängligheten för olika grupper att flyga paramotor, det vill säga de personer som på grund av fysiska defekter eller bristande styrka ej kan bära upp vikten av ett motoraggregat. - - -”.

Antingen tas 23 § bort helt eller ges en lydelse i stil med ”Föraren ska kunna starta och landa flygskärmen till fots eller med hjulställning”. Helst skulle den tas bort, för den reglerar på ett onödigt sätt en självklarhet.

## **Märkning med identifieringskod**

Det tredje gäller 25 § angående märkning av flygskärm med motor. Märkning av flygskärm med identifieringskod saknar värde, kravet har tillkommit av slentrian. Det finns inga erfarenheter av att identifiering av flygskärm med motor har underlättats av en identifieringskod. I de mycket få fall det funnits önskemål om att kunna identifiera en flygskärm med motor, så har det mycket begränsade antalet individer möjliggjort att det gått alldeles utmärkt att identifiera flygskärmen och dess ägare med hjälp av vingens färgteckning. Märkningen skadar flygskärmen och innebär en inte ringa värdeminskning på flygfarkosten. Det är dessutom svårt att hitta material för märkningen.

Med dessa tre enkla förändringar skulle vi vara nöjda med en i övrigt oförändrad föreskrift.

För styrelsen för Svenska Skärmflygförbundet

Björn Hårdstedt  
riksinstruktör