

UL-SLÆB I SIGTE

EN 60-70% REDUKTION AF BRÆNDSTOFFORBRUGET LYDER SOM REN REKLAMEGAS. IKKE DESTO MINDRE ER DET FAKTA MED INTRODUKTIONEN AF UL-FLY TIL SLÆB AF SVÆVEFLY. I UDlandet HAR DENNE KONSTELLATION VÆRET ET LYKKELIGT ÆGTESKAB I ÅREVIS, SÅ HVORFOR IKKE OGSÅ I DANMARK?

TEKST: JENS TRABOLT
FOTO: JENS TRABOLT, NF, M.FL.

Efter op mod 4 års arbejde med flyvemiljøet har Trafikstyrelsen nu principgodkendt slæb af svævefly med ultralight fly. Der mangler dog enkelte forhandlinger om detaljer i forbindelse med flyenes indretning. De konkrete retningslinjer for operation i forbindelse med slæb af svævefly skal også beskrives nærmere i DULFU's og DSVU's operationelle håndbøger.

4 FLY I FORSØGSORDNING

Følgende svæveflyveklubber med tilknyttet UL-afdeling har været en del af den forsøgsordning, der har dannet grundlag for tilladelsen:

- Midtsjællands Svæveflyveklub med WT9 Dynamic OY-9397
- Nordsjællands Svæveflyveklub med Atec 321 Faeta OY-9412

- Holstebro Svæveflyveklub med Eurofox OY-9406
- Flyvestation Skrydstrup Svæveflyveklub med FM250 Vampire II OY-9407

Under forsøgsordningen er der i alt foretaget 232 slæb fra de i alt 4 klubber, hvoraf Nordsjællands Atec 321 Faeta var "flittigst" med 104 slæb. Ikke uventet er der glæde over ordningen – ikke mindst hos svæveflyverne:

"Efter flere års arbejde med forsøg på området og den tilhørende dokumentation af arbejdet, er det nu glædeligt at se, at indsatsen bærer frugt – til glæde for danske svæveflyvere. Med de stigende energipriser er det et vigtigt skridt for at sikre miljørigtige startmetoder og naturligvis at undgå unødvendige brændstofudgifter", lyder det fra Poul Hørup, formand for de danske svæveflyvere.

FREMTIDSSIKRING

Godkendelse af UL-fly til slæb kan også ses som en fremtidssikring af flyvesporten. *"Vi oplever allerede nu, at det er svært at skaffe slæbefly til konkurrencer. De fleste klassiske slæbefly er jo fra en tid, hvor brændstof både var rigeligt og billigt. Det bliver simpelthen for dyrt at have de traditionelle motorfly i klubberne, fordi de "kun" bruges til slæb".* Derfor er det vigtigt, at vi allerede nu kigger mod nye løsninger – og det har vi gjort med hjælp fra DULFU", understreger Poul Hørup.

Men det er ikke blot gode nyheder for svæveflyverne. Også UL-flyverne vil drage nytte af denne ordning, da den alt andet lige vil styrke interessen for denne type af fly i, og man skal heller ikke underkende attraktionen

af at have et moderne rejseegnet UL-fly stationeret i svæveflyveklubberne til brug på de dage, hvor der ikke skal slæbes.

Træerne vokser naturligvis ikke ind i himlen, for der er stadig opgaver, der under visse forhold kan være marginale i forhold til UL-flyenes relativt beskedne 100-hk. Bløde baner og tunge 2-sædede fly med vandballast og velnærede piloter vil aldrig være nogen særlig god kombination.

SPIL ER STADIG VIGTIGT I FREMTIDEN

Men har alle svæveflyveklubber så et UL-fly i fremtiden. Spørger man svæveflyvernes formand Poul Hørup, er virkeligheden ikke så sort/hvid: *"Udviklingen indenfor spilteknologi står heller ikke stille. Allerede i dag ser vi fremkomsten af fx returspil med kunststof-wirer, der giver stor kapacitet og stor starthøjde, så det vil nok stadig være en vigtig grundstamme i sporten. Alt er lige giver flyslæb dog en enestående fleksibilitet ud fra at bliver placeret lige midt i termikken eller i den ønskede højde, så jeg forventer dog stadig at flyveklubberne i fremtiden vil anskaffe sig et større antal UL-fly."*

MERE LEMPELIGE UL-VÆGTREGLER

Man skal også huske på, at de nye UL-regler åbner op for en mere lempelig tilgang, så man i stedet for at fokusere rigtigt på flyets tomvægt nu interesserer sig for flyets maksimale startvægt. Dette betyder, at der bliver åbnet op for, at slæbeudstyr nu ikke længere skal afmonteres før hver ikke-slæbeflyvning, så længe MTOW respekteres. ■

Nordsjællands Svæveflyveklubs ASK-21 trækkes her af klubbens Faeta.



Med de kommende UL-regler bliver der ligeledes åbnet op for, at der fokuseres på MTOW i stedet for tomvægten. Det betyder, at slæbeudstyr ikke nødvendigvis skal afmonteres under ikke-slæbeflyvning, blot piloten respekterer MTOW.

I udlandet har slæb med UL-fly været benyttet gennem en årrække til glæde og gavn. Her trækkes en Blanik, et tjekkisk helmetalfly op af en Atec Faeta med en 100 hk Rotax.

