

Notat

Vedr. flyging i askekontaminert luftrom med stempelmotor

Utarbeidet av: George Lundberg, Fung. fagsjef Motorflyseksjonen, Norges Luftsportforbund.

Dato: 24. mai 2011

Etter gjentatte henvendelser til det norske Luftfartstilsynet viser det seg til slutt at man må følge samme praksis for småfly med stempelmotor, som for kommersielle aktører med fly med turbinmotorer. Det er interessant å sammenligne norsk praksis med hvordan våre naboland håndterer saken.

Storbritannia	Sverige	Danmark
GUIDANCE REGARDING FLIGHT OPERATIONS IN THE VICINITY OF VOLCANIC ASH	Former för begränsningar av flygtrafik vid aska beslutade	AIC B 29/10 Vulkansk aske - General Aviation.
CAA 10th. February 2011	Transport styrelsen 23.mai 2011	Trafikstyrelsen 12 juli 2010
Flights in or close to cloud should be avoided. Engine damage is particularly concerning for turbine-engined aircraft, but probably less so for other internal combustion engines, where the combustion air can be filtered.	I områden med den högsta koncentrationen av aska (över 4000 mikrogram per kubikmeter, rött område på Met Office kartor) är flygning inte tillåten. Undantag gäller för militär luftfart, kustbevakning, polis, ambulansflyg, sjö- och flygräddning samt övriga luftfartyg (flygplan och helikoptrar) som inte är utrustade med turbinmotor.	Zone 1: Områder med en høj forekomst af vulkansk aske Flyvning i Zone 1 <ul style="list-style-type: none">• Hangliders: ingen restriktioner i dansk luftrum• Paragliders: ingen restriktioner i dansk luftrum• Gyrokoptere: ingen restriktioner i dansk luftrum• Balloner: ingen restriktioner i dansk luftrum• Svævefly: ingen restriktioner i dansk luftrum• Luftfartøjer med stempelmotor:<ul style="list-style-type: none">-Kun privatopererede luftfartøjer.- Maks. TOM: 5.700 kg.- VFR/DAG og/eller IFR/VMC/DAG

Alle landene i sammenstillingen påpeker at fartøysjefen må forsikre seg om at flygingen trygt kan finne sted, samt at man må følge fabrikantens retningslinjer, unngå skyer og være klar over at

ufiltrert luft som kan inneholde askepartikler vil kunne entre motoren dersom forgasservarme benyttes.

Det fremheves at sammenstillingen gjelder for sone 1. Sone 1 er den som har høyest konsentrasjon av askekontaminasjon.

Norge: LT utstedte 23. mai AIC- I 05/2011. I denne AIC-en fremgår det at alle operatører skal ha utarbeidet sikkerhetsanalyser som må være godkjente av Luftfartstilsynet før flyging i askekontaminert luftrom eller til flyplasser utsatt for askekontaminasjon. Sent 24. mai gjorde Luftfartstilsynet en mindre lemping i gjeldende AIC. Endringen innebærer at kravet om Safety Risk Assessment (SRA) ikke gjelder for operasjoner i områder med lav konsentrasjon av aske, med mindre typesertifikatholder har stilt krav om SRA i sine spesifikasjoner og retningslinjer.

Dette er en helt annen innstilling enn de fleste tilstøtende naboland, samt at den ikke følger Luftfartstilsynets egen proklamerte politikk om samstemt handling i Europa.

Luftfartstilsynet påpeker at dette i hovedtrekk gjelder turbindrevne luftfartøy, men ønsker ikke å svare konkret på hvorvidt dette også gjelder luftfartøy med stempelmotor.

Konklusjon:

NLFs faglige vurdering er at det ikke foreligger faglig eller sikkerhetsmessig grunnlag for å stanse operasjoner med luftfartøy med stempelmotor i henhold til britisk, svensk og dansk praksis, men vi må innse at Luftfartstilsynet ikke ønsker å følge den felleseuropeiske praksisen.