



Økning i antall fuglekollisjoner

I 2013 ble det registrert 484 kollisjoner mellom fly og fugl (birdstrikes). Det er måker, spurver og svaler som oftest kommer på kollisjonskurs og treffes av fly. Antallet hendelser i denne kategorien var større i 2013 enn gjennomsnittet for årene 2008 til 2012. I fjor var det også 78 såkalte «multiple birdstrikes», hvorav 74 med 2-10 fugler og fire med 11-100 fugler i hver hendelse. Bergen lufthavn Flesland og Stavanger lufthavn Sola skiller seg mest ut både med tanke på antall og størrelser.

I forbindelse med revisjonene av flyplassens bakkjetjeneste, gjennomfører Luftfartstilsynet ved flyplassseksjonen også en grundig gjennomgang av flyplassens rutiner og prosedyrer med tanke på tiltak mot fugler og dyr. Resultatene er etter Luftfartstilsynets mening tilfredsstillende med mange gode tiltak.

Lufttrafikkjentesten bør etter vår mening ha en sentral rolle med å opplyse flyvende personell om spesielle fugletrekk for sin lokale enhet. NOTAM fungerer greit i dag, men det blir raskt veldig mye informasjon der. Flyoperatørene opplyser at bruk av ATIS er mer effektivt og hensiktsmessig enn bruk av NOTAM.

Det er vurdert en forenkling rundt undersøkelser av fly etter birdstrike med små fugler, og det er stilt spørsmål om det er tilstrekkelig å sende foto av flyet istedenfor å sende teknikere. Tilbakemeldinger er at man må være forsiktig med å forenkle dette da selv små fugl i ytterste fall kan medføre

alvorlig skade på fly.

På Alta lufthavn pågår det et radarprosjekt som går ut på deteksjon av fugl ved hjelp av en ordinær høyeffekts skipsradar. Denne radaren detekterer små objekter, og spesielt hvis de er i bevegelse, og har mot-takerforhold ut til tre kilometer. Dette er en billig løsning med et enkelt grensesnitt med PC/intranett. Systemet er i prosess med videre testing og utvikling.

Møtet for de Nordiske landene i NBSAG (Nordic Bird Strike Advisory Group) vil bli arrangert på Kastrup i København i slutten av mai 2014. Temaet her vil blant annet bli å ha fokus på «måkejegerne», altså de som utfører jobben til daglig.

Det er også planlagt møte i WBA (World Birdstrike Association), tidligere IBSC, som vil bli arrangert i Tokyo fra 24. – 26. september 2014. Avinor vil også delta her og kan representere andre i Norsk fly/fugl-utvalg, og eventuelt ta opp andre enkeltsaker som også andre er opptatt av.



Foto Colourbox.com

Avinors aktiviteter for bekjempelse av kollisjoner med fugl, dyr og vilt

- Det er gjennomført 5 risikanalyser samt opplæring opp mot fugl- og vilt på Værnes, Røst, Kjevik, Vigra og Skagen.
- Reguleringsplan Værnes.: Kommunen ønsker å åpne opp for allmenn ferdsel på den nordlige delen av «øya» i bane-ende mot havet. Undersøkelser viser at dette ikke er hensiktsmessig da dette presser fuglene mot rullebanen. Innspill: Erfaringer fra Cayman Island der myndighetene stengte en park i nærheten av flyplassen da henlagt søppel gjorde at fuglene søkte dit.
- Gjennomført fagsamling for fugl- og vilt i mars 2013.
- Erfaringer med LGP (Long Grass Policy) på Sola viser at det er veldig viktig at gresset er akkurat passe høyt og tett. Dette følges opp der til neste sesong med flere ulike tiltak.
- Det er inngått en avtale med universitetet i Oslo (UIO) som trådte i kraft 1.1.2014 og gjelder for 2 år.
- Innkjøpsavtale på skremmeskudd er inngått med Engelsrud, og kommer inn i Avinors innkjøpssystem. OSL, Sørstokken og Torp er med på avtalen.
- Det testes ut et registreringsverktøy for fugl- og dyreforekomster på Flesland, Kjevik og Sola. Dette viser en god oversikt over art og forekomst på lufthavna, og ruller forhåpentligvis ut til alle i 2014.
- Det testes ulike varianter av håndholdt laser, samt at man er i dialog med statens strålevern rundt dette. Det er i tillegg mange nye laserprodukter i markedet man følger med på.
- Sola har pr. i dag tre fastmonterte lasere, men bare to er i drift. Disse lyser på natta og hindrer fugl i å hekke og hvile på rullebanen, og fungerer slik at strålen oppfattes som en fysisk trussel.
- Nye stasjonære lasere er under utvikling, og testes i dag av en bonde som bruker dette mot gjess. Disse blir vesentlig billigere enn de som står på Sola i dag.
- Det er planlagt nye analyser i 2014 for Alta, Langnes, Årø, Flesland og Sola.
- Det jobbes med et e-læringsprogram rundt fugl- og vilt.
- Lundehund er prøvd ut på Langnes og 400 egg er plukket i 2013 i forbindelse med dette. I Hasvik brukes hund til å jage gjess i perioder uten flytrafikk.

Hendelsesrapportering i Norge

Ansatte i flysikringstjenesten og på lufthavnene, piloter og flyteknisk personell har krav til å rapportere om forhold som har, eller kunne ha påvirket sikker flyging. Kravet er å bruke skjema NF-2007, der språk og definisjoner har en europeisk og global standard utviklet av ICAO og ECCAIRS (EU). I ny europeisk forordning skjerpes kravene til dette formatet, men også til obligatoriske felt som Luftfartstilsynet innarbeidet i skjema NF-2007 allerede i 2007. Avinor har allerede tatt relevante områder av NF-2007 inn i internt rapporteringssystem, slik at rapportering til LT skjer automatisk for hendelser.

De enkelte personellgruppene rapporterer om interne forhold, med tekniske problemer og der menneskelige feil eller samhandling ikke har fungert optimalt. Men systemet fungerer også slik at man rapporterer om hendelser der andre personer og deler av systemet har bidratt i positiv eller negativ forstand. Her er hensikten at flysikkerhetsbildet på nasjonalt nivå skal bli best mulig, og et robust sett med beskyttelsesregler er tatt inn i Luftfartsloven for å beskytte rapportør fra sanksjoner.

Som resultat fra god hendelsesrapportering får vi nasjonale nivåer innfor en rekke tilløp og indikatorer som vi følger med på. Her vil vi se utvikling og

bidrag fra fagområder også før alvorlige hendelser inntreffer. Noen av disse oversiktsbildene publiserer vi i «sann-tid» på Luftfartstilsynet.no.

LT tar i disse dager initiativ til å publisere to nye sikkerhetsindikatorer som vi mener har offentlig interesse – «Runway excursion» og «Loss of Separation». Her vil vi illustrere utvikling over tid, og vise noen bidragsfaktorer for disse hendelsestypene som vi har god oversikt over i Norge. Denne publiseringen er mulig siden det alltid er flere enn ett fagområde som bidrar til disse uønska hendelsene, og dermed kan vi presentere generelle nivåer og utviklingstrekk der enkeltsaker og bidrag ikke direkte

kan tilskrives flyselskap, ATM-enhet eller flyplass. Internt i LT vil vi også følge med på disse bidragene for typer av hendelser i norsk luftfart.

Internt i Luftfartstilsynet har vi også sikkerhetsindikatorer for ATM tekniske problemer med ATM utstyr (overvåking, kommunikasjon og navigasjons) og typiske flyplasshendelser der kontroll av kjøretøy, dyr på lufthavnene, glatte baner og FOD følges kontinuerlig. Disse faginterne indikatorene publiserer vi ikke siden de i for stor grad eksponerer de enheter og flyplasser der hendelsen har funnet sted.

Ny GA-sesong med fokus på luftromskrenkelseser

European Action Plan for Airspace Infringement Risk Reduction, EAP AI, ble godkjent av EUROCONTROL Provisional Council 1. desember 2009. Planverket omfatter mange tilrådinger og tiltak for å skape barrierer mot luftromskrenkelseser, som er et tiltakende problem og et flysikkerhetsmessig fokusområde både nasjonalt og internasjonalt. I Europa er det registrert stor økning de siste årene mens antallet i Norge holder seg på et rimelig stabilt nivå. I 2013 ble det rapportert 120 hendelser, men det er sannsynlig at det faktiske antallet ligger høyere enn dette.



GA-miljøet står for over halvparten av alle luftromskrenkelseser i norsk luftrom, og det er avdekket et forbedringspotensiale vedrørende innrapportering av luftromskrenkelseser nettopp fra dette miljøet. Det er selvsagt ulike årsaker til at GA-piloter bare unntaksvis rapporterer luftromskrenkelseser, men «redsel» for å rapportere, uvitenhet om at det har foregått en luftromskrenkelse og liten kjennskap til rapporteringskravet kan være noen av de viktigste årsakene. Samtidig er det svært viktig at også fartøysjefer rapporterer når det har skjedd en luftromskrenkelse nettopp for å ha et bedre grunnlag for å finne årsaken til at det skjer. På den måten vil det øke mulighetene til å unngå denne typen luftfartshendelser i fremtiden.

Luftfartstilsynet oppfordrer alle ansatte i lufttrafikk-tjenesten som blir kjent med eller selv opplever luftromskrenkelseser om å minne fartøy-

sjefer om plikten vedkommende har til å rapportere det som har hendt.

Luftfartstilsynet er opptatt av å finne løsninger og tiltak som bidrar til å unngå luftromskrenkelseser, og har hatt stort fokus på kontakt mot og oppfølging av GA-miljøet. Gjennom tilretteleggingen av en egen VFR-guide og oppfølging av EAP AI er målet å gjøre det både lettere og sikrere å utøve luftsport i Norge.

Det er gjennomført fem samlinger med luftfartsmiljøet siden 2010 i forbindelse med oppfølgingen av EAP AI, og Luftfartstilsynet har fått tilbakemeldinger fra aktørene om status på gjennomføring av anbefalingene i planen. Målet er å utarbeide en «Action Plan implementation verification report» samt utrede fremtidige tiltak som best mulig bidrar til at luftromskrenkelseser unngås.