

Till:
Lufftartilsynet
Attn: Juridiska avdelningen
Postboks 243
8001 BODØ

Bodø 15.06.2009

Er Referens: 200604875

Lufttransport AS svar till utkast gällande ny regel om märkning av luftfartshinder

I och med att vi i vår ambulanshelikopter verksamhet rutinemässigt opererar på låga flyghöjder, ofta med relativt låg hinderklarering, under förhållanden med reducerad sikt, såväl dag som natt, välkomnar vi varmt de ändringar som ni föreslagit till BSL E 2.2. Vi anser att dessa ändringar, om de införs, definitivt kommer att verka flygsäkerhetshöjande.

Generella kommentarer till utkastet:

De föreslagna förändringarna får störst betydelse under mörkerflygning. Merparten av helikopterflygningen i Norge sker dock under dagsljusförhållanden. Därför bör ytterligare arbete läggas på att säkerställa tillräcklig synlighet av luftfartshinder även under dagsljusförhållanden.

Specifika kommentarer till utkastet:

§ 3 Luftfartshinder

Definitionen av luftfartshinder bör förtydligas. Idag används definitionen 60 meter i BSL 2-2 § 3 medan BSL 2-1 § 3 definierar luftfartshinder som 15 respektive 30 meter eller högre utanför respektive innanför tätbebyggd område. Risken är att detta leder till missförstånd medförande att hinder inte rapporteras in. Vidare så bör det vid klassificering/märkning av luftfartshinder tas hänsyn till JAR OPS 3.005(d)(4) HEMS Operating Minima.

§ 4 Generelle krav til merking

Vi anser att luftledningarna beskrivet i 2c, för vårt vidkommande, med flygning på låg höjd, samt start och landning vid, skadeplatser är att definiera som luftfartshinder och inte bör undantas märkning.

§ 5 Merking av kabler mv.

Vi har haft ett tillfälle där en besättning under landningsfasen vid en skadeplats fokuserade för mycket på den största och första ledningen/endmasten de såg och missade andra ledningar. Vi menar därför att då flera ledningar/endmaster ligger nära varandra, så skall samtliga ledningar/master märkas, och då enligt de mest restriktiva kraven. Se även § 15 nedan.

Färgmarkering av endmaster bör göras med två olika färger för kontrastens skull. Vidare så bör synligheten underlättas och säkerställas genom att ta bort skymmande vegetation.

För märkning med ljus och ljudvarning ser vi ser det som önskvärt att man även tar hänsyn till ledningens höjd och inte bara längd (1500 meter). Risken är annars att många spänn som utgör en stor risk inte märks.

Lysmarkörer är välkommet men, återigen, så sker den mesta helikopterflygningen under dagsljusförhållanden. Lysmarkörer bör därför ha så pass hög intensitet att man även kan se dem under dagsljusförhållanden. Om detta inte är möjligt så är hinderljus med hög intensitet att föredra.

§ 6 Merking av bygninger mv.

Vi anser att vindkraftverk bör märkas med både lys och ljud varning.

§ 8 Merking av festeanordninger mv.

Fästanordningar bör märkas med hinderljus som har tillräcklig intensitet för dagsljusförhållanden.

§ 9 Fargemerking

För att säkerställa god synlighet året om, gentemot varierande bakgrundsstruktur och bakgrundsfärger, så bör färgmarkering bestå av två färger (detsamma gäller färger på markörer). Vidare så bör synligheten underlättas och säkerställas genom att ta bort skymmande vegetation och smuts.

§ 11 Generelle krav til hinderlys

Det måste säkerställas att markeringsljusens intensitet och karaktär medför både tillräcklig synlighet vid flygning under dagsljusförhållanden under dåliga väderförhållanden och nattflygning utan NVG. Vi menar att både ljus av låg- och mellan intensitet är otillräckliga. Dessutom finns det risk att låg- och mellan intensiva ljus försvinner mot ljuskällor i bakgrunden. Detta skulle motverkas av högintensiva hinderljus med blinkande funktion.

§ 12 Merkenivå for hinderlys

Hinder över 100 meter är över den minsta flyghöjd vi kan operera i under dagsljusförhållanden och utgör en risk. Vad det gäller ljusintensiteten så refererar vi till § 11 ovan.

§ 13 Lavintensitets hinderlys

Med referens till § 11 ovan så menar vi att lågintensiva ljus inte är tillräckliga för dagsljus- eller mörker operation utan NVG. För operation med NVG så är de tillräckliga förutsatt att de har en våglängd som kan ses med NVG. Föreskriften måste ta hänsyn till, och reglera, detta.

§ 15 Høyintensitets hinderlys

För att undvika förvirring när högintensiva hinderljus markerar flera olika luftkablar/spänn i samma område bör varje enskild luftkabel/spänn blinka synkroniserat, men olikt från de andra.

§ 16 Lydvarsling

Krav om ljudvarning är en mycket positiv utveckling. Det är dock mycket viktigt det regelbundet säkerställs att ljudvarningarna utlöses enligt angiven specifikation (dvs. varken för tidigt eller sent).

§ 19 Övergångsbestemmelse

Det är vår uppfattning att dagens krav och märkningsmetoder inte är tillräckliga. Att vänta på en förbättring som i vissa fall kan ta upp till fem år känns inte bra. När det är sagt så förstår vi att de ekonomiska realiteternas kan ha en begränsande inverkan. I en val situation där valet står mellan en snabbare implementering kontra en hög kvalitet så föredrar vi det sistnämnda.

Slut kommentarer.

Återigen så nämner vi att vi uppskattar Luftfartstilsynets arbete i denna fråga. Vi ställer oss gärna till förfogande om ytterligare frågor skulle dyka upp.

Vänliga hälsningar,

Andreas Hjert

Ass. Flygesjef, RW

Mobil: +47-915 75 129

andreas.hjert@lufttransport.no

www.lufttransport.no

