



LUFTFARTSTILSYNET		
ARKIVKODE	600	DOK.NR. 44
- 3 JUL 2009		
SAKSNR.	200604875	
AVD.	PAN	SAKSBEH.

Luftfartstilsynet

Deres ref: 200604875

Vår ref: 315233v1

29. juni 2009

Høringsinnspill BSL E2-2 "Ny forskrift om merking av Luftfartshindre"

Bakgrunn

Norges Luftsportsforbund(NLF) viser til mottatt høringssak på BSL E2-2, Ny forskrift om merking av Luftfartshindre, og vil med dette gi våre merknader.

Drøfting

NLF anser at god merking av luftfartshindre er et viktig bidrag til sikkerheten, og hilser derfor en revisjon av forskriften velkommen. Vi har imidlertid noen kommentarer til forskriftens innhold:

Luftspennenes lengde:

Det opereres med et skille på 1500m lengde hva gjelder merking av luftspenn. Her bør man heller operere med spennets høyde, på samme måte som gjøres på andre hindre. Kravene bør følge ICAO krav; 60-100, 100-150 og over 150m.

Merking med markører:

Det fremgår at *"eksisterende merking med markører på luftspenn vil fortsatt være en alternativ metode"*.

Dette bør utgå. Markørene har en svært begrenset nytteverdi, hvorvidt de er synlige eller ikke er svært avhengig av siktforhold, sol og skygge. Selv under perfekte visuelle forhold er det tilfeldig hvorvidt markørene er synlige eller ikke. Det Norske Veritas(DNV) har nylig gjennomført en studie rundt markørenes nytteeffekt, og har konkludert med at dagens markør ikke er tilstrekkelig som sikkerhetssystem.

Hinderlysenes farge:

I §5 fremgår det at *"Spenn som ikke merkes med lys- og lydvarslingssystem skal ha røde hinderlys. Rødt hinderlys vil på dagtid, og særlig i skarpt lys, gi begrenset informasjon til førerne av luftfartøy, men den visuelle merkingen skal i dagslys gi tilfredsstillende kompensasjon for dette. Luftfartstilsynet har også lagt vekt på at det*

generelt er lettere å navigere i dagslys og således kunne holde seg klar av luftfartshinder”.

Den visuelle merkingen (markører) har svært begrenset nytteverdi, og rødt lys har svært begrenset nytteverdi på dagtid, hvor GA trafikk i hovedsak foregår.

Når det gjelder navigering på dagtid er den riktignok lettere enn på natt, men det er flere faktorer som kan spille inn så som gamle kart, feilnavigering og arbeidsbyrde i cockpit. I tillegg har vi det forhold at de fleste piloter bruker kart i 1:500 000 eller 1:250 000 skala. Selv på et kart i 1:250 000 er det nærmest umulig å skille ut spennenes nøyaktige plassering der de ligger tett. Utstrakt bruk av GPS hvor spenn ikke ligger inne er også en faktor som øker risikoen for ulykker.

Det foreslås derfor at man opererer med rødt lys på natt for å redusere lysforurensningen, men setter krav til hvitt lys på dagtid. Det bemerkes også at det kun er hvitt lys som er normert av ICAO for hinderlys på dagtid og i skumring.

Lys- og lydvarsling

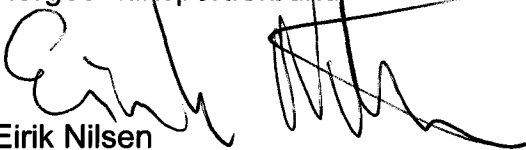
Lys og lydvarsling anses å være svært effektivt og bør tillates som alternativ merking på alle typer hindre.

Konklusjon

NLF anbefaler at Luftfartstilsynet vurderer ovennevnte forslag. Disse er basert på det vi umiddelbart ser har betydning for GA aktivitet (VFR dag).

Så langt NLF kan bringe på det rene har 24 av 26 relevante ulykker siden 1978 funnet sted om dagen. Det anses derfor som vesentlig at varsling på dagtid vektlegges i større grad enn hva høringsutkastet legger opp til.

Med vennlig hilsen
Norges Luftsportforbund


Eirik Nilsen
Avdelingssjef og fagsjef motorflyging