

Seilflyklubber og grupper

Deres ref:

Vår ref: 384335

28.04. 2010

PROSEDYRE FOR KONTROLL AV DRIVSTOFFMENGDE VED SLEP AV SEILFLYGING.

Det vises til rapport 2009/28 fra Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) om luftfartsulykke ved Elvenes flyplass i Salangen, Troms 14. august 2009 med Piper PA-18-150 Super Cub, LN-HAR og sikkerhetstilråding 2009/28T. Det vises også til SL RAP 2000/91 og 2007/01 som også begge omhandler drivstoffrelaterte hendelser med slepefly.

SHT skriver i sin rapport 2009/28:

Etter hendelsen i 2006 så havarikommisjonen behov for å fremme en sikkerhetstilråding stilet direkte til NTH flyklubb. SHT ser nå tilsvarende behov for å stille en tilsvarende sikkerhetstilråding til Salangen Luftsportklubb. Det forventes videre at NLF som forbund, kontrollerer at flyklubbene har prosedyrer som sikrer at gjeldende bestemmelser vedrørende drivstofforbruk og -mengde blir ivaretatt. (Utdrag fra SL RAP 2009/28)

Det er med dette at S/NLF nå går ut med anbefalinger og eksempler på fuelprosedyrer for slepefly og slepeflyging. Tiltak iverksettes for å sette fokus på teamet med det mål for øye å unngå at slepeflyene går tom for drivstoff i fbm. sleping av seilfly.

S/NLFs Sikkerhetstilråding 1-2010: Fuelprosedyrer for slepefly og slepeflyging
Klubber / operatør som i dag ikke har etablert og innførte prosedyres tilrådes å implementere denne eller tilsvarende prosedyrer og sørge for at alle slepeflygere er gjort kjent med denne. Dersom klubben / operatør av slepefly benytter annen prosedyre en anbefalt S/NLF standard, anmoder vi om å få prosedyren tilsendt, senest 1 måned etter mottak av dette brev.

Tilråding gjelder alle klubber / operatører av slepefly benyttet i virksomhet organisert under tillatelser fra S/NLF.

Det er i dag ingen grunn til å skulle operere med marginalt med drivstoffmengde mht ytelser. De aller fleste slepeflyene som benyttes i dag har gode ytelser (150hk eller mer), og det er svært lite å oppnå ytelsesmessig ved å redusere vekten med noen få kilo/liter.

Unøyaktigheter på flyenes drivstoffmålere er et kjent problem, og den mest sikre metode vi har kommet frem til og anbefaler er en prosedyre basert på beregnet og loggført forbruk med

utgangspunkt i full tank alternativt annet fysisk merke (eks. filler neck, eller konkret fuelmengde målt ved peilepinne)

Metoden ble først innført for bruk på PA 25, Piper Pawnee, der tankmåleren er svært unøyaktig, men erfaringer har vist at problemet med å fly tom for drivstoff også gjelder andre typer slepefly. S/NLF anbefaler derfor at metoden benyttes for alle typer slepefly, men at den tilpasses hvert enkelt flyindivid, da det er forskjellig kapasitet på tanker etc.

Ved å beregne én liter bensinforbruk pr. 100 meter produsert slep, er loggføringen enkel og det legges i praksis inn en liten sikkerhetsmargin.

Eksempel 1:

Fuelprosedyre for PA 25, Piper Pawnee
Individtilpasset for: LN-EIC og LN-NTH
Max fuel: 143 liter
Usable fuel: 136 liter
Fuelmengde start full tank: 130 liter (føres i loggen)
Refuel ved min: 45 liter
Forbruk: 1 liter/100 meter

Eksempel 2:

Fuelprosedyre for PA 18-150, Piper Super Cub
Individtilpasset for LN-KCH
Max fuel: 136 liter
Usable fuel: 136 liter
Fuelmengde start full tank: 130 liter (føres i loggen)
Refuel ved min: 45 liter
Forbruk: 1 liter/100 meter


I begge eksemplene utgjøres full tank ved oppstart av sleping av 130 liter. De 6 literne opp til max usable fuel avsettes som ekstra reserve. Avgang med slep hvor beregnet tilgjengelig fuelmengde er mindre enn 45 liter skal **ikke** forekomme.

Eksempel 3

Fuelprosedyre for PA 28, Piper Cherokee
Individtilpasses som for eksempel 1 og 2 over.
Fylling opp til "filler neck" er nok et bedre utgangspunkt enn full tank for denne typen.

Vedlagt følger S/NLFs standard slepelogg og et eksempel på utfylling av denne

Vennlig hilsen


Seilflyfagsjef / NLF

Kopi: Luftfartstilsynet, att Thomas Hytten