

AIC - ÍSLAND/ICELAND

Flugmálastjórn Íslands, Reykjavíkflugvelli, 101 Reykjavík /
Icelandic Civil Aviation Administration, Reykjavik Airport, IS-101 Reykjavik, Iceland
Sími/Telephone: + 354 569 4100 – Fax/Telefax: + 354 562 3619
Netfang/E-mail: fms@caa.is – Veffang/Internet address: http://www.caa.is

AIC
B 05 / 2002

05 SEP 2002

ICELANDIC



ENGLISH

Flugþol í almannaflygi

Að gefnu tilefni vill flugöryggissvið benda flugmönnum á að nauðsynlegt er að taka tillit til flugleiða og flug- og veðurskilyrða þegar heildareldsneytismagn er ákvarðað fyrir flugferðir.

Hvað ætti heildareldsneyti að vera mikið?

Ekki er tekið fram í lögum eða reglum hversu mikið flugþol á að vera í viðbót við áætlaðan flugtíma í sjónflygi í almannaflygi. Hins vegar stendur í Auglýsingu um setningu flugreglna nr. 55/1992, gr. 2.3.2. "Við undirbúning flugs úr nágrenni flugvallar, svo og við allt blindflug, skal athuga nákvæmlega tiltækar veðurskýrslur og veðurspár og hliðsjón skal höfð af eldsneytisþörf og vararáðstöfunum ef ekki reynist unnt að ljúka fluginu samkvæmt áætlun."

Heildareldsneytismagn ætti því að vera það mikið að það gefi okkur flugþol sem nægir til þess að fljúga frá brottfararstað til ákvörðunarstaðar ásamt því flugþoli sem þarf til þeirra vararáðstafa sem gerðar eru.

Vararáðstafanir geta m.a. verið varaflugvöllur ef flugvöllurinn sem áætlað er að lenda á lokast vegna veðurs eða að kjósa þurfi lengri flugleið að áætluðum komustað vegna skýjafars o.s.frv.

Nokkrar staðreyndir um flugþol:

Það sem skiptir máli þegar við gefum okkur flugþol er sá tími sem við getum eytt á flygi. Vindur hefur því engin áhrif á útreikninga á flugþoli því vegalengdin sem flogin er skiptir ekki máli. Ákveðið eldsneytismagn getur gefið okkur mismunandi flugþol. Flugþolið byggist á afsetningu (RPM eða RPM og MP), blöndustillingu og flughæð.

Nokkur atriði sem taka verður tillit til við flugáætlunargerð og þegar flugþol er ákveðið:

Flugáætlunargerð:

- Möguleiki á því að veður verði ekki eins og spáð var
- Mótvindur verði meiri eða meðvindur minni en áætlað var
- Veðurskilyrði/aðstæður útiloki landingu á ákvörðunarstað
- Veðurskilyrði valdi því að breyta verði flugleið
- Flugtími verði lengri vegna villu eða leiðsöguskekkju
- Loftfarið nái ekki þeim flughraða sem handbókin gefur upp t.d. vegna þess að hjólahlífar hafa verið fjarlægðar (eins og oft er gert að vetrarlagi).

This AIC is only issued in Icelandic

Flugþol:

- Loftfarið noti meira eldsneyti en gefið var upp í töflu handbókarinnar
- Óvissa um hversu mikið eldsneyti er á geymum fyrir flug
- Hvernig starfrækja á hreyfilinn: - flughæð - blöndustyrkur - snúningshraði. Mikilvægt er að þynna blönduna vegna eldsneytiseyðslu og til að tryggja rétta meðferð á hreyflinum.

Eldsneytismagn og flugmaður:

Ákvörðun um eldsneytismagn er háð dómgreind flugmannsins. Hann verður að ákveða fyrir flug með hjálp þekkingar sinnar, reynslu og forsjálni hversu mikið eldsneyti er nauðsynlegt, hvert flugþolið á að vera og trúa engu nema eigin augum, hvað varðar eldsneytismagn í tönkum. Eldsneytismagnið er svo skráð niður. Flugöryggissvið hvetur flugmenn til að vega og meta gaumgæfilega, fyrir hvert flug, hvað telst vera eðlilegt og nauðsynlegt umframeldsneytismagn. Ennfremur mælir flugöryggissvið með því að flugmenn hafi með sér umframeldsneytismagn sem nægir til 30-45 mínútna flugs á venjulegum farflugshraða og rétt stilltri blöndu.

Flugmálastjórn, flugöryggissvið.

Upplýsingabréf AIC nr. B-6 dagsett 08. júlí 1974 er hér með felld úr gildi.

This AIC is only issued in Icelandic