



MINISTEREN

Folketingets Europaudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 2. juni 2010

Dok.id

J. nr. 2010-2522

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Europaudvalget har i brev af 5. maj 2010 stillet mig følgende spørgsmål (EUU alm. del Spørgsmål 69), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Pia Olsen Dyhr (SF).

Spørgsmål nr. 69:

Ministeren bedes redegøre for skadevirkningerne på fly som følge af at flyve i luft med vulkanaske.

Svar:

Jeg har forelagt sagen for Statens Luftfartsvæsen, der har oplyst følgende:

"Vulkansk aske består bl.a. af små partikler af sten og glas, der har en slibende effekt og kan være elektrisk ledende.

Når et fly bevæger sig gennem et område med vulkansk aske, kan flyets motorer påvirkes ved beskadigelse af deres indre dele, eller der kan sætte sig belægninger af smeltet aske fast i motorerne, hvilket kan påvirke deres funktion og i værste fald betyde motorstop. Asken har ikke samme alvorlige effekt på stemelmotorer som på turbinemotorer (jetmotorer).

Desuden kan systemer i flyene til måling af højde og hastighed blive helt eller delvis tilstoppet af vulkansk materiale, hvilket medfører fejl i aflæsningerne og i værste fald kan blive fatalt.

Slibeeffekten fra vulkanasken kan forårsage fysisk skade på flyets udvendige flader, herunder på cockpit-ruderne, der kan blive ugennemsigtige.

Endelig kan de vulkanske partiklers indhold af elektrisk ledende materiale medføre fejlvisning eller manglende funktion af elektroniske systemer i flyet.

Den vulkanske aske vil kunne påvirke et fly afhængigt af koncentrationen i det område, flyet passerer gennem.

Vulkanudbruddet i Island har medført askeforekomster over store dele af Europa, hvorfor luftrafikken blev indstillet helt eller delvis i de områder, der var berørt heraf. Det var i overensstemmelse med de internationale regler, hvorefter der ikke foretages flyvning i områder med askeforekomster.



Informationerne fra Volcanic Ash Advisory Centre (VAAC) i England har dannet grundlag for beslutningerne. Informationerne er baseret på radar- og satellitmålinger. Eksperterne måler tætheden i askeforekomsterne og tager prøver af askens sammensætning. De anvender også målinger foretaget af specialudstyrede fly, som kan indsamle data om luftens indhold af vulkansk aske i forskellige højder.

Disse informationer lægges sammen med meteorologiske data ind i avancerede datamodeller, der anvendes til en samlet analyse. Dermed er eksperterne i stand til at udsende prognoser for askens udbredelse og varsler om potentielle fareområder.

Beslutningerne om lukning af luftrummet var således baseret på prognoser og modeller baseret på indsamling af data, som har været genstand for videnskabelig behandling.

Der er senere besluttet en ny praksis i forbindelse med vulkanske udbrud.

Eurocontrol, der er den europæiske organisation for flyvekontrol, fremsatte forslag om opdeling af luftrummet i tre zoner omfattende en zone 1 med høj forekomst af vulkansk aske, hvor der ikke må foretages flyvning, en zone 2 med lav forekomst af aske, og hvor flyvning kan ske efter nærmere fastsatte betingelser, og en zone 3 uden forekomst af aske, og hvor flyvning kan ske uden begrænsninger.

På et ministermøde via video den 19. april 2010 tilsluttede EU-landenes transportministre sig dette forslag.

Zonerne etableres på baggrund af informationer fra det nævnte britiske VAAC og opdateres løbende af centeret og Eurocontrol, hvorefter der nationalt udsendes oplysninger om flyvesituationen.

Der kan således gennemføres flyvninger i zone 2-områder efter nærmere fastsatte betingelser, hvilket indebærer, at flyvningerne kan gennemføres sikkerhedsmæssigt forsvarligt.”

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt