

**Inhaltsverzeichnis**

1 Zweck	1
2 Geltungsbereich und Inkrafttreten	1
3 Beschreibung/Regelung	1
4 Reporting	2
5 Instandhaltungsanweisungen	2
6 Publikationen	3

**1 Zweck**

Dieser Lufttüchtigkeitshinweis (LTH) soll Luftfahrzeughaltern und Piloten mit Informationen und Empfehlungen zum Betrieb von Luftfahrzeugen in Zonen mit Vulkanaschekonzentration versorgen. Diese Zonen werden über SIGMET, NOTAM, Volcanic Ash Advisory Center (VAAC) und den entsprechenden Luftraumbeschränkungen publiziert.

Da Vulkanaschewolken auf den herkömmlichen Wetterradarsystemen nicht zur Anzeige kommen, ist speziell während der Dunkelheit und in IMC (Instrument Meteorological Conditions) Vorsicht geboten. Folgende Anzeichen im Fluge können auf den Einflug in eine Aschewolke hinweisen:

- Rauch, Staub, ätzender oder schwefeliger Geruch im Cockpit oder in der Kabine
- Elmsfeuer oder statische Entladungen im Bereich der Cockpitscheiben und Static Wicks
- Weißes oder Oranges Glühen bei den Triebwerkseinlässen
- Scharf begrenzte Lichtkegel von Landescheinwerfern (taxi-landing-recognition lights)

**2 Geltungsbereich und Inkrafttreten**

Dieser LTH 55B ersetzt die Ausgabe 55A und gilt für alle in Österreich registrierten Luftfahrzeuge (inklusive ausländische, von österreichischen Unternehmen betriebene). Weiters gelten die Bestimmungen und Definitionen gemäß EASA Safety Information Bulletin SIB No. 2010-17 idgF.

**3 Beschreibung/Regelung**

Risikobeurteilung für die Durchführung von Flügen (SRA)

Flüge in Zonen mit Vulkanaschekonzentration können extrem gefährlich sein und sollen vermieden werden. Vulkanasche kann sich großflächig über mehrere 100 NM ausdehnen und ist zum Teil nicht sichtbar. Die Entscheidung über die Durchführung eines Fluges in kontaminierte Zonen muss mit größter Sorgfalt geschehen und ist gemäß den Richtlinien des EASA SIB No2010-17 idgF vorzubereiten. Die Risikobeurteilung (Safety Risk Assessment - SRA gemäß ICAO Doc. 9974 „*Risk Management of Flight Operations with known or forecast volcanic ash contamination*“) ist der Austro Control vor einem beabsichtigten Einflug in eine nach dem VAAC Modell definierte Zonen zu präsentieren. Diesbezügliche Fragen und Eingaben sind an [operations@austrocontrol.at](mailto:operations@austrocontrol.at) zu richten.

Das SRA soll über das EASA SIB No2010-17 idgF hinaus folgende Umstände berücksichtigen:

Bei einem Einflug in eine Aschewolke ist gemäß den Flughandbüchern (Airplane Flight Manual, Operations Manual, Quick Reference Handbook) zu verfahren und die ATC zu verständigen. Die Aschewolke sollte so schnell als möglich verlassen werden (bei IMC Bedingungen ohne sichtbarer Wolke ein 180° turn und Information an ATC). Wenn möglich ist die Triebwerksleistung zu reduzieren um etwaige Ablagerungen von Aschepartikeln auf den Heiteilen im Triebwerk zu vermeiden. Bei Verdacht auf Beschädigung oder auf Grund von Unregelmäßigkeiten im Bereich des Triebwerks - (instabile Abgastemperatur, Kraftstoffdurchfluss, Drehzahlschwankungen) oder Geschwindigkeitsanzeigen (Unreliable Airspeed Indication) ist als Vorsichtsmaßnahme auf dem nächst geeignetem Flugplatz zu landen.

**Hinweis:**

Eine Fortführung des Flugbetriebs bei Vulkanaschekontamination kann nur mit einem behördlich akzeptierten SRA erfolgen!

**4 Reporting**

Ein Einflug oder ein vermuteter Einflug in Vulkanasche ist im technischen Logbuch einzutragen und der Austro Control ([reports@austrocontrol.at](mailto:reports@austrocontrol.at)) und der EASA ([volcano@easa.europa.eu](mailto:volcano@easa.europa.eu)) zu melden.

**5 Instandhaltungsanweisungen**

Die genehmigten Instandhaltungsprogramme der Halter sind auf die neuen Anforderungen zu überprüfen. Falls erforderlich sind entsprechende Anpassungen in den Intervallen der relevanten Inspektionen vorzunehmen. Die Durchführung dieser Maßnahmen wird im Zuge der technischen und flugbetrieblichen Überprüfung seitens Austro Control verifiziert.

Bei den Checklisten für die Vorflugkontrollen ist explizit auf die Überprüfung von Ascheablagerungen an exponierten Flächen wie Cockpitscheiben, Sensoren, Triebwerkseinlässe, Fahrwerk etc. hinzuweisen.

Nach einem Einflug in Vulkanasche sind die Sonderinspektionen gemäß den Herstellervorschriften (AMM für die Zelle/Triebwerk/Propeller) vor dem nächsten Flug durchzuführen. Sollten die Herstellervorschriften keine expliziten Inspektionen nach Einflug in Vulkanasche beinhalten, so ist der Hersteller umgehend zu kontaktieren. Sollten von den Herstellern keine Angaben vorliegen, so sind folgende Inspektionen verpflichtend durchzuführen:

- Boroskopinspektion der Triebwerke, vor allem der Heiteile
- Pitot- Statik Systemchecks
- Visuelle Kontrolle der exponierten Stellen (Radom, Flügelvorderkanten, Triebwerkseinlässe, Sensoren, Luftfilter, etc.)
- Öl- und Filter Wechsel/Reinigung bei den Triebwerken
- Überprüfung der Klimaanlage und Druckkabine

**Abteilung  
AOT****Vulkanasche****6 Publikationen**

Wissenswertes zum gegenständlichen Thema finden Sie zusätzlich unter den folgenden Quellen:

- [www.icao.int](http://www.icao.int)
- [www.easa.europa.eu](http://www.easa.europa.eu)
- [www.eurocontrol.int](http://www.eurocontrol.int)
- [www.metoffice.gov.uk](http://www.metoffice.gov.uk)
- [www.meteo.fr/vaac](http://www.meteo.fr/vaac)