

Risikovurdering av seilflyaktiviteten i en DTO på Namsos flyplass, ENNM.

Forutsetninger:

Det er bare seilflyaktiviteten som går under DTO seilfly som blir vurdert.

Modellfly, motorfly, hangglidere og sportsfly blir bare omtalt hvis de kan komme i konflikt med seilflygingen. Namsos flyplass er en AFIS plass med betjent tårn. Seilflygere har tillatelse til å fly utenom åpningstider, etter avtale med Namsos Lufthavn. PFLY ordningen gjelder bare for slepeflyet. Ingen flyging i tidsrommet kl 2200-0600, når tårnet er stengt.

Følgende startmetoder er i bruk: Flyslep, SLG og TMG.

Dette gjelder:

Seilfly av alle kategorier og sportsfly som flyr som seilfly.

Det er utgitt følgende instruksjoner og opplæringsmaterieil for flyplassen:

1. Avtale for bruk av flyplassen utgitt av Namsos Lufthavn. Avtalen er tidsbegrenset.

Fremmende seilflygere:

Besøkende seilflygere flyr som regel flyslep og skal som oftest på strekkur.

De er erfarne og vant til seilflyplasser med egne plassinstruksjoner og utgjør ingen risiko for flyskolen. Fremmende elever må fly med instruktører og blir med det lært opp på lokale flyforhold.

Briefing

Nye seilflygere får ofte briefing av AFIS betjenten i tårnet. Forlater de ENNM TIZ/TIA eller at tårnet er stengt, anbefales det å være i kontakt med Polaris kontroll og å melde blindt innenfor TIZ/TIA.

Risikovurderingen er gjort etter regler gitt av dokument: Risikomatrix for DTO i S/NLF.docx

Generelt. Alle brukere av Namsos flyplass.

Nr:	Hva kan gå galt? / Beskrivelse	Konsekvens	Sannsynlig	Total risiko	Beskriv tiltak	Revidert risiko
G-1	Ikke lest instruks. Kollisjonsfare. AFIS betjent forteller deg hva du kan gjøre og passer på om det er andre fly i området. Så det er usannsynlig med en kollisjon. Det er få sivile anløp. Utenfor tårnets åpningstid, kan informasjon innhentes fra Polaris Kontroll.	II. Alvorlig	E. Usannsynlig / Ingen tilfeller	II-E		II-E
G-2	Hangarskader. Det er mange fly i hangarene og det er fort gjort å komme bort i en vegg eller et annet fly. De fleste skadene er små, men det er sannsynlighet at noe blir ødelagt. Klubbene lærer opp nye medlemmer i hvordan de skal ta fly inn/ut av hangarene. Er det noen i vingetippene reduseres sannsynlighet for en skade.	V. Ubetydelig	B. Sannsynlig /periodevis	V-B	Følge dagens praksis	V-B
G-3	Linebrudd avgang bane 25. Landing på elva. Man lander enten rett fram på flyplassen. Hvis det ikke går, bør man ha energi nok til å krysse elva og lande på sandstrand eller jorde rett sør av terskel for bane 07.	II. Alvorlig	D. Lite sannsynlig / enkelt tilfelle	II-D	Liner blir kontrollert og sjekket hver dag. Får eleven en sleng i slepet tar instruktøren raskt over i lav høyde. Men en sjelden gang skjer linebrudd i lav høyde og eneste mulighet er nødlanding på elva.	II-D
G-4	Linebrudd avgang bane 07. Landing på elva. Man lander enten rett fram på flyplassen. Hvis det ikke går, bør man nok energi til å krysse elva og lande rett fram på et stort velegnet jorde i rullebanens forlengelse	II. Alvorlig	D. Lite sannsynlig / enkelt tilfelle	II-D	Liner blir kontrollert og sjekket hver dag. Får eleven en sleng i slepet tar instruktøren raskt over i lav høyde. Men en sjelden gang skjer linebrudd i lav høyde og eneste mulighet er nødlanding på elva.	II-D

G-5	To eller flere seilfly på finale samtidig. Kollisjonsfare med fly som har landet.	III. Betydelig	C. Mindre sannsynlig / enkelttilfeller	III-C	Seilflygere er lært opp til at første seilfly lander langt inne og neste fly følger på. Tar de hele banen i bruk er det god plass. Brukbar bane er på 937 meter x 30 meter med gress på sidene. Normalt er det få seilfly som opererer fra Namsos.	III-E
G-6	Bakkeoperasjoner, hendelser/ brudd på separasjon mellom fly/personell. Under informasjon fra Namsos tårn, vil de styre trafikken. Utenom åpningstid, vil bakkestasjonen formidle informasjon. Vi vil ha bakkestasjonen på «apron» i begge tilfellene.	III. Betydelig	C. Mindre sannsynlig / enkelttilfeller	III-C	Vi holder en åpen kommunikasjon mellom AFIS og oss. For bane 07 er det kort veg ut til startposisjon. Flyene står da klar på apron. For bane 25, vil det i de fleste tilfellene, ikke stå parkert fly utenfor banen. Det er lite kommersiell trafikk på Namsos. Gul vest vil bli brukt for personell som hjelper til med å få fly ned til startposisjon. Trafikkbildet avgjør hvordan vi styrer bakkeoperasjoner når AFIS er stengt.	III-D
G-7	Fallvinder rundt flyplassen. Det er fjell på nord og sørsiden av flyplassen. Disse kan skape vanskelige flyforhold ved bestemte vindretninger.	II. Alvorlig	D. Lite sannsynlig / enkelt tilfelle	II-D	Vær oppmerksom på de lokale forholdene. Snakk med lokale flygere/AFIS betjenten om innvirkninger av på flyforhold under ulike vindretninger..	II-E
G-8	Manglende værdata. Informasjon gis av tårnet. Skoling skjer i nærområdet så det er ingen risiko. Liten sannsynlighet for plutselige lokale CB'er og endringer av været som ikke blir oppdaget.	III. Betydelig	D. Lite sannsynlig / enkelt tilfelle	III-D		III-D

Luftrom, kommunikasjon og seilflygere

Nr:	Hva kan gå galt? / Beskrivelse	Konsekvens	Sannsynlig	Total risiko	Beskriv tiltak	Revidert risiko
L-1	Radiofeil. Det er krav om to veis radiokontakt på Namsos TIZ/TIA (RMZ). Hvis man får radiofeil flyr man en vanlig landingsrunde, holder god utkikk, og lander som normalt, om mulig følger prosedyrer gitt i AIP.	IV. Ubetydelig	C. Mindre sannsynlig / enkelttilfeller	IV-C	Ingen	IV-C
L-2	Fly inn i luftrom. Under flyging kommer man for høyt og flyr over 6500 fot.	II. Alvorlig	B. Sannsynlig / periodevis	II-B	Elever (spesielt) må læres opp i luftrom og høydebegrensninger over plassen. Det bør være kart i flyene som viser luftrommet. Under opplæringen viser instruktøren grensene for tilgjengelig luftrom	II-D
L-3	Lese NOTAM Lokalt rundt Namsos kan det aktivitet som kun er publisert ved NOTAM. Seilflygere har også plikt til å orientere seg om NOTAM.	II. Alvorlig	A. Svært sannsynlig / kontinuerlig	II-A	Hvis tårnet ikke er bemannet må klubber og privatflygere selv orientere seg om NOTAM-situasjonen for området de planlegger å fly i.	II-E

