

Risikovurdering av seilflyaktiviteten i en DTO på Notodden Lufthavn

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.

Standard inn- og utflygingsflygingsprosedyrer til Notodden Lufthavn for alle luftfartøy er beskrevet i publisert AIP.

I tillegg er det inngått en særavtale mellom flyplassen og Sandefjord Seilflyklubb som regulerer all seilflyoperasjoner. Dette er i all hovedsak lik med det som var definert i Seilflyhåndboken da denne avtalen ble inngått.

Modellflygere har sin egen modellflyplass nordvest av flyplassen og nord for veien (den stengte delen av rullebane) ihht. instruks.

Følgende starmetoder er i bruk: Flyslep og SLG.

Dette gjelder:

Seilfly av alle kategorier og slep av seilfly med sportsfly, alternativt ordinært motorfly operert av gjestende klubb(er). Vi har per i dag ingen sportsfly som opererer som seilfly i klubbsammenheng.

Det er utgitt følgende instruks for flyplassen:

Instruks for seilflyging:

Lokal instruks for seilflyging kan leses på vedlagt link: [NO-P-L001-09 Prosedyre seilflyging.PDF](#)

Kart over sleperuter: [Sleperuter ENNO revisjon mai 2014.pdf](#)

Instruks modellflyging:

Vår instruks som gjelder modellflyging:

[NO-I-L001-04 instruks modellflyging.PDF](#)

Det vises ellers til www.ippc.no og www.notodden-flyplass.no

Instruksene er samlet i en perm som pilotene må signere hvert år for at de har lest og forstått instruksene. Når piloter har lest og forstått instruksene reduseres sannsynligheten for en hendelse med minst to nivåer.

Fremmede seilflygere:

De er erfarne og vant til seilflyplasser med egne plassinstruksjoner og utgjør ingen risiko for flyskolene. Disse pilotene må også signere for å ha lest instruksjonen NO-P-L001-09 Prosedyre seilflyging.PDF

Ser operativ ansvarlig/ASL det nødvendig kan det utføres plassutsjekk/årsutsjekk før fremmede piloter blir tilbudt slep. Dersom det skal benyttes klubbens seilfly, krever dette plass- eller årsutsjekk med FI/s.

Fremmede elever må fly med instruktører og blir med det lært opp på lokale prosedyrer.

Briefing

Ved seilflyaktivitet i SSFK sin regi arrangeres det kl. 11:00 en felles briefing for alle som skal fly seilfly.

Faste tema er sikkerhet og gode og dårlige erfaringer erfart fra tidligere flyginger / operasjoner, dagens aktivitet og luftrom. Ved behov er AFIS representert.

ASL skal før briefing ha innhentet informasjon fra vakthavende AFIS-betjent om forhold som kan være relevant for dagens aktivitet.

Det er en fast klubb på Notodden, samtlige piloter gjør rede for sine intensjoner for dagen og evt. hvor man har som intensjon å fly dersom strekkflyging.

Privatflyeiere bruker som regel slep. De flyr ofte strekk turer og er vekke fra plassen i mange timer. De er også ofte utenfor radiokontakt fra bakken.

De fleste av privatflyeierne har Trackere slik at man kan se hvor de er til enhver tid.

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

Generelt. Alle brukere av Notodden flyplassen

Nr:	Hva kan gå galt? / Beskrivelse	Konsekvens	Sannsynlig	Total risiko	Beskriv tiltak	Revidert risiko
G-1	Ikke lest instruks. En bruker av plassen har ikke lest og forstått instruksene. Flyet hans kommer i kollisjonsfare med andre fordi han er utenfor etablert innflygingsprosedyre.	II. Alvorlig	D. Lite sannsynlig / enkelt tilfelle	II-D	Instruksjonen for seilflyging skal signeres av alle hvert år, og blir tatt opp på briefingene før store samlinger som konkurranser og stevner. Nye piloter blir vist instruksjonen av ASL .	II-E
G-2	Hangarskader. Det er mange fly i hangarene og det er fort gjort å komme bort i en stolpe eller et annet fly. De fleste skadene er små, men det er sannsynlighet at noe blir ødelagt. Klubbene lærer opp nye medlemmer i hvordan ta fly inn/ut av	V. Ubetydelig	B. Sannsynlig /periodevis	V-B	Følge dagens praksis	V-B

	hangarene. Er det noen i vingetippene reduseres sannsynlighet for en skade. Noen har merket, malt, senterline i hangaren for å forenkle arbeidet.					
G-3	Linebrudd avgang bane 30. I enden av rullebanen er det flere alternativer avhengig av høyde bruddet inntreffer. Sannsynlighet for linebrudd er A under hele flyturen, men for at det skjer slik at man må lande på dette spesielle jordet er vurdert til D.	III. Betydelig	D. Lite sannsynlig / enkelt tilfelle	III-D	Liner blir kontrollert og sjekket hver dag. Får eleven en sleng i slepet tar instruktøren raskt over i lav høyde. Ved linebrudd i høyder under 100 meter kan gjenværende stengt rullebane, eller jorder i banens forlengelse benyttes.	III-D
G-4	Linebrudd avgang bane 12. Bane 12 ender i Heddalsvannet dersom gjenværende lengde av rullebane i forhold til høyde ved linebrudd ikke favoriserer landing på gjenværende rullebane. I så fall medfører linebrudd rett etter avgang en vannlanding ved	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. For å redusere risikoen må piloten være kjent med spesielle operasjonelle forhold knyttet til en vannlanding. Dette inngår som en integrert del av all skoling og plassutsjekk. For å kunne utføre en vellykket landing må piloten mentalt være forberedt. Sannsynlighet for stor skade vil fortsatt være D	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 lander kortere. Brukbar bane er på 50 meter x 1800 meter med stengt nordlig del som KAN benyttes dersom situasjonen tilsier det. Det er normalt at det er flere fly i landingsrunden samtidig på aktive dager. Alle bevegelser koordineres ihht. standard prosedyrer for TIZ. Ved konkurranser er ankomstprosedyrer del av briefing og med minimum ankomsthøyde på 300m AGL.	III-D
G-6	Manglende værdata. Ved sterk vind fra V/NV er det stor sannsynlighet for rotor med varierende styrke av turbulens under innflyging bane 30.	III. Betydelig	D. Lite sannsynlig / enkelt tilfelle	III-D	Spesielle værforhold blir tatt opp på briefing, og de spesielle forholdene knyttet til flyging i fjellterreng er en integrert del av all opplæring og kontrollflyginger (plass/årsutsjekk). Dersom vindforhold vurderes som en risikofaktor vil ASL i samråd med slepepilot vurdere kansellering av fortsatt sleping.	III-D

	Sannsynligheten er vurdert til D da dette er del av briefing og alle piloter blir informert om vind fra AFIS innenfor åpningstid. Turbulens av betydning er godt identifiserbar i god tid før start av landingsrunde som gir god tid til planlegging.				Seilfly som er i luften, vil bli informert om forholdene når disse er forverret gjennom dagen mens flygingen har pågått (endrede meteorologiske forhold siden avgang)	
--	---	--	--	--	---	--

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 Notodden Lufthavn. Hvis man får radiofeil flyr man en vanlig landingsrunde, holder god utkikk, og lander som normalt.	IV. Ubetydelig	C. Mindre sannsynlig / enkelttilfeller	IV-C	Ved opptatt bane kan stengt del av rullebane benyttes for sikkerhetslanding.	IV-C
L-2	Lese NOTAM Lokalt rundt Notodden kan det være sivil og militær aktivitet (eks drone/UAV) som kun er publisert ved NOTAM. Seilflygere har også plikt til å orientere seg om NOTAM	II. Alvorlig	A. Svært sannsynlig / kontinuerlig	II-B	Eventuelle restriksjonsområder grunnet annen aktivitet i nærområdene informeres om fra vakthavende instruktør / ASL.	II-E

Modellflyplassen og seilflygere:

Nr:	Hva kan gå galt? / Beskrivelse	Konsekvens	Sannsynlig	Total risiko	Beskriv tiltak	Revidert risiko
M-1	Svinger over modellflyområdet. Kollisjon med modellfly	II. Alvorlig	D. Lite sannsynlig / enkelt tilfelle	III-D	Under avgang med slep 30 så skal slepeflyger unngå overflyging av godkjent modellflyplass på vestlig kurs etter avgang, langs elvens østre bredd. Landingsrunde med seilfly uansett 30 eller 12 representerer ingen kollisjonsrisiko med modellfly da landingsrunde ikke kommer innenfor modellflygernes område eller høyde	II-E

Oppfølging av risikovurderinger utført 2021

Nr:	Total risiko	Beskriv tiltak	Revidert risiko	Dato	Ansvarlig for utførelse eller Godkjent risikoen	Dato utført
G-3 2021	III-C	Slepeline i Dynamic blir kontrollert og sjekket hver dag.	III-C	29.04.2021	ASL med kontroll før hver avgang (slepeflygers ansvar ved daglig ettersyn)	
G-4 2021	II-C	Utelandingsjorder bør vises på et utelandingskart over nærområdet på Notodden Norgeskart	II-D	29.04.2021	ASL	
G-5 2021	III-C	Benytte hele rullebane ved behov, også den del av rullebanen som ikke er aktiv, dvs nordvestligste banehalvdel «på oppsiden av kryssende vei».	I-E	29.04.2021	ASL (instruktør på vakt)	
G-6 2021	II-C	Gjennomgang av vær og vindprognoser på briefing, og gi informasjon til seilfly i lufta ved endrede vindforhold. Når AFIS er betjent, etterspør eller får fartøysjef værinformasjon i forbindelse med landing	II-E	29.04.2021	Fartøysjef (FI ved skoleflyging DK)	
L-2 2021	II-B	Elever må læres opp i luftrom og høydebegrensninger over og i nærområdene rundt plassen Det bør være kart i flyene som viser luftsportboksene.	II-D	29.04.2021	ASL (instruktør på vakt)	
L-5	II-A	Etabler sjekklister for innhold i briefing og hvem som kontaktes	II-E	29.04.2021	ASL (instruktør på vakt)	