

Risikovurdering av seilflyaktiviteten i en DTO på Anda flyplass, ENSD.

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.

Anda flyplass er en AFIS plass med betjent tårn. Seilflygere har tillatelse til å fly utenom åpningstider.

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

Dette gjelder:

Seilfly av alle kategorier og sportsfly som flyr som seilfly. (Per mars 2021 gjelder dette bare Pipistrel Taurus som flyr og omtales likt som en SLG)

Det er utgitt følgende instruksjoner og opplæringsmaterieil for flyplassen:

1. Avtale for bruk av flyplassen utgitt av Avinor.
2. Bølgeflygning Anda flyplass v 0.1

Fremmende seilflygere:

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

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.

De flyr ofte strekk turer og er vekke fra plassen i mange timer. De er også ofte utenfor radiokontakt fra bakken.

De fleste av privatfly eierne har Trackere slik at man 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 Anda flyplassen

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	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. Noen har merket, malt, senterline i hangaren for å forenkle arbeidet.	V. Ubetydelig	B. Sannsynlig /periodevis	V-B	Følge dagens praksis	V-B
G-3	Linebrudd avgang bane 27. Landing i sjøen. Redningsbåt på stranda operert av flyplassen i åpningstidene. Ellers lande ved ferjene som har mann over bord båt.	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 i sjøen.	II-D
G-4	Linebrudd avgang bane 09. Landing i sjøen. Redningsbåt båt på stranda operert av flyplassen i åpningstidene. Lande ved ferjene som har mann over bord båt.	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 i sjøen.	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 1000 meter x 50 meter med gress på sidene. Normalt er det få seilfly som opererer fra Anda.	III-E

G-6	Fallvind i Finnvika. Blåser det mye ut fjorden kan det være vindstille på flyplassen, men synk i baneende 27. Tar man av bane 27 og lander bane 09 unngår man synket utenfor terskelen i baneende 27.	II. Alvorlig	D. Lite sannsynlig / enkelt tilfelle	II-D	Vær oppmerksom på de lokale forholdene. Ta av bane 27 og land bane 09 ved mye synk i Finnvika.	II-E
G-7	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 Anda TIZ (RMZ). Hvis man får radiofeil flyr man en vanlig landingsrunde, holder god utkikk, og lander som normalt.	IV. Ubetydelig	C. Mindre sannsynlig / enkelttilfeller	IV-C	Ingen	IV-C
L-2	Fly inn i luftrom. Under soloflyging kommer for høyt og flyr over FL95.	II. Alvorlig	B. Sannsynlig / periodevis	II-B	Elever 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 Andan 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-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

Oppfølging av risikovurderinger utført 2021

Nr:	Total risiko	Beskriv tiltak	Revidert risiko	Dato	Ansvarlig for utførelse eller Godkjent risikoen	Dato utført
G-3 og G-4 2021	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 utelanding på dette jordet.	II-D	20.06.2021		
L-2 2021	II-B	Elever må læres opp i luftrom og høydebegrensninger rundt og over flyplassen.	II-D	20.06.2021		