



## 1 Risikovurdering for operasjon på Stord Lufthavn, Sørstokken. Touring motor glider (TMG) – tilknyttet Os Aero Klubb Seilflyskole

### 1.1 Denne analyse gjelder:

Os Aero Klubb sin bruk av Sørstokken/Stord/ENSO i forbindelse med utsjekk, re sjekk og generell skoling med touring motorglider (TMG).

For sesongen 2023 gjelder dette kun LN-GGX, sportsfly har egen rutiner og er underlagt annen DTO

### 1.2 Forutsetninger

- Denne analyse er primært rettet mot kandidater som er under utdanning til å få godkjent TMG som startmetode, derved at de også er registrert inn i TMS på Os Aero Klubb sin seilflyskole.
- Det er en forutsetning at kandidater har SPL dersom de skal fly SOLO på lufthavnen. Personer som har første solo ENSO med TMG dvs i forbindelse med utsjekk, skal ha instruktør på flyplassen, denne skal ha tilgang til radio.
- For sesongen 2023 er det ikke aksept for at ordinære elever som er under utdanning til SPL kan fly SOLO med TMG på ENSO.

### 1.3 Elever.

- Skal ha kjennskap til radioprosedyrer dersom de skal gå SOLO på flyplassen, instruktør skal sikre at de har god forståelse og ikke blir stresset av radiobruk.
- Elever skal vær godt kjent med bruk av denne type flyplass dvs taxiing, parkering osv,

### 1.4 Instruktører

Instruktører som skal instruere på flyplassen må være godt kjent med radiobruk og fraseologi. De påpekes at det er kommet klager fra tårnet på «*No reported traffic*» og at denne skal kopieres av pilot.

### 1.5 Administrativt – planlegging

Alle flyginger inn til Sørstokken/ENSO skal forhånds deklarerer i MyPPR.

Antallet bevegelser skal rapporteres inn, dette kan også gjøres inntil 24 timer etter utført flyging. Pilot som har registrer inn på MyPPR er også ansvarlig for å oppdatere. Dette typisk hvor antallet **Touch & Go** avviker fra innmeldt.

Vær oppmerksom på at en landing og avgang er 2 bevegelser selv om det i flyets journal og i egen loggbok står oppført 1 start.

Os Aero Klubb har for LN-GGX årskort på Stord/ENSO – det er derfor ingen økonomiske oppgjør etter landing.



## 1.6 Generell instruks for flyging til Sørstokken TIZ og bruk av flyplass

- Bruk av Stord lufthavn utenfor ordinær åpningstid skjer på fartøysjefs eget ansvar og derav at intet krav kan rettes mot lufthavneier ved uhell/ulykke som følge av operasjonene. –
- Før man benytter lufthavnen skal fartøysjef innhente all informasjon om lufthavnen publisert i AIP NORGE og på NOTAM.
- For ankommende fly skal det om mulig foretas en overflyging av rullebanen før oppstart av flyging, dette for å sjekke at det ikke er FOD på rullebanen. For avgående fly sjekkes rullebanen ved taxing før avgang. - Tillatelsen gjelder ikke ved snø og is på rullebanen.
- Ved touch and go. Fordel landingsrunder jevnt på venstre og høyre side av rullebanen.
- Ved varsling av havari eller ulykke skal nødetatene varsles på tlf. 110, 112 og 113. Lufthavnsjef skal også varsles på mobil 92665553. Alternativt varsles stedfortreder på mobil 91344862.
- Ved andre uønskede hendelser skal lufthavnsjef varsles på mobil 92665553, alternativt stedfortreder på mobil 91344862.
- Gangport ut fra flyplassområdet er stengt utenom ordinær åpningstid.
- Fartøysjef skal bruke frekvens 120.200 Mhz Sørstokken Traffic, sende blindt og tilkjennegi sin posisjon og høyde samt intensjoner. Om du ikke har fått tildelt transponderkode fra lufttrafikkjenesten, bruk transponderkode 7000 i ENSO TIZ

## 1.7 Inn og utflyging fra Sortsokken TIZ

- Rapporter innflyging gjerne ved Sandvikvåg eller Huglo rapporteringspunkt.
- Får man ikke svar fra tårnet, så er flyplassen ikke betjent dvs at man fortsetter rapportere på vanlig måte, men detter er blindsending.
- Vær obs på luftrom nord av Stord, TMA er på 2000 fot og CTR Flesland starter rett sør for Søre Øyane.
- Ved transitt mellom Os og Sandvikvåg, så vær obs på at luftambulanse kan komme i retning mot Bergen – hold utkikk.

### 1.7.1 Nødlanding i sjøen

Det er ingen utelandingssteder mellom Os og Sandvikvåg, dersom motorstopp så land i sjøen ca 45 grader foran baug på ferge, ha samme kurs som ferge. Ikke land motsatt kurs, det er på dagtid alltid en ferge innenfor rekkevidde. Land ca 100-200m til babord for kurslinje.

Fergemannskap er god drillet på mann over bord, du er tørr etter maks 10 minutter.

Utelanding ved flyplassen

### 1.7.2 Ordinære utelandinger

Det er kun jorder nord for flyplassen som kan benyttes til utelanding, disse er lette synlige og skal være greie å håndtere.

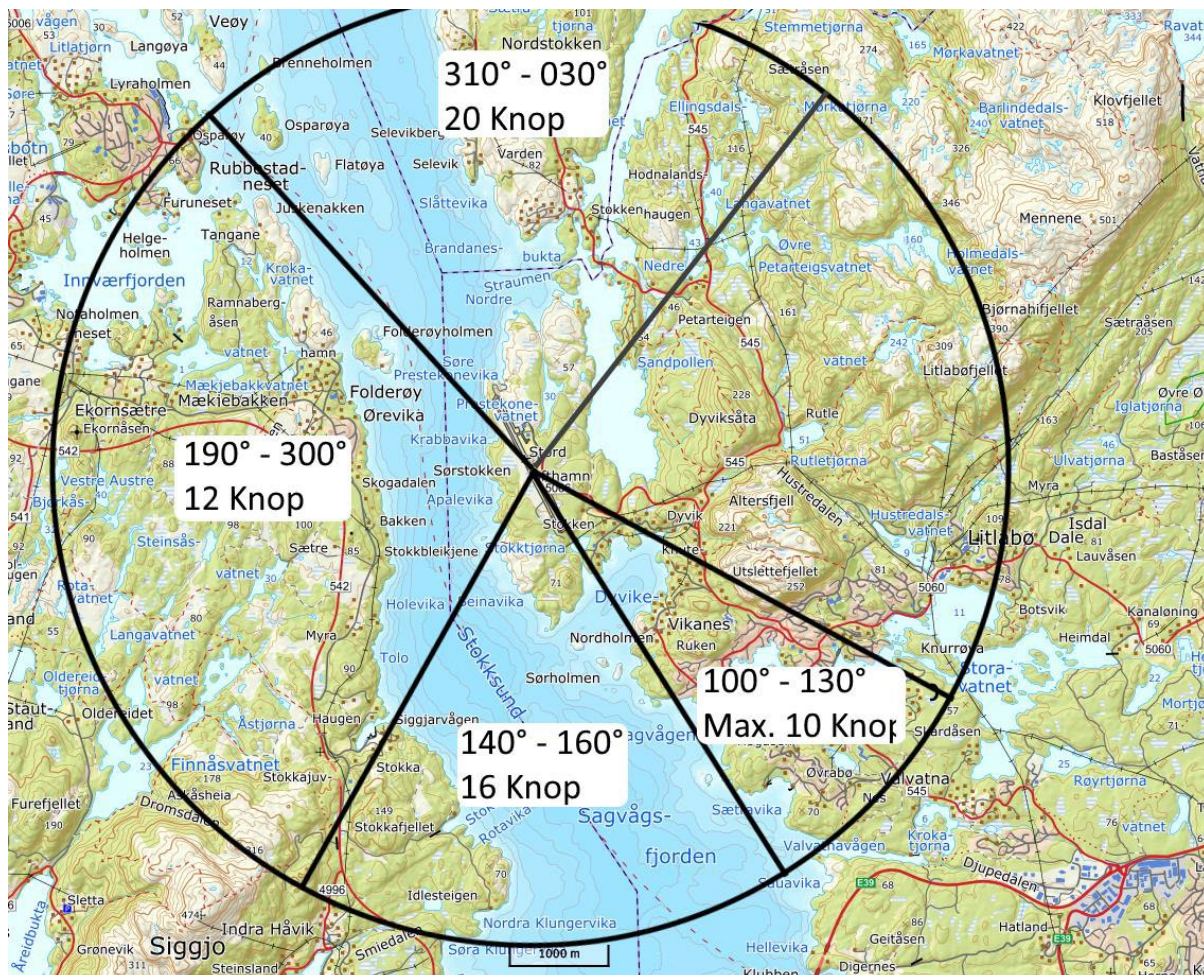
På syd og vest side av flyplass er det ikke utelandingsmuligheter.



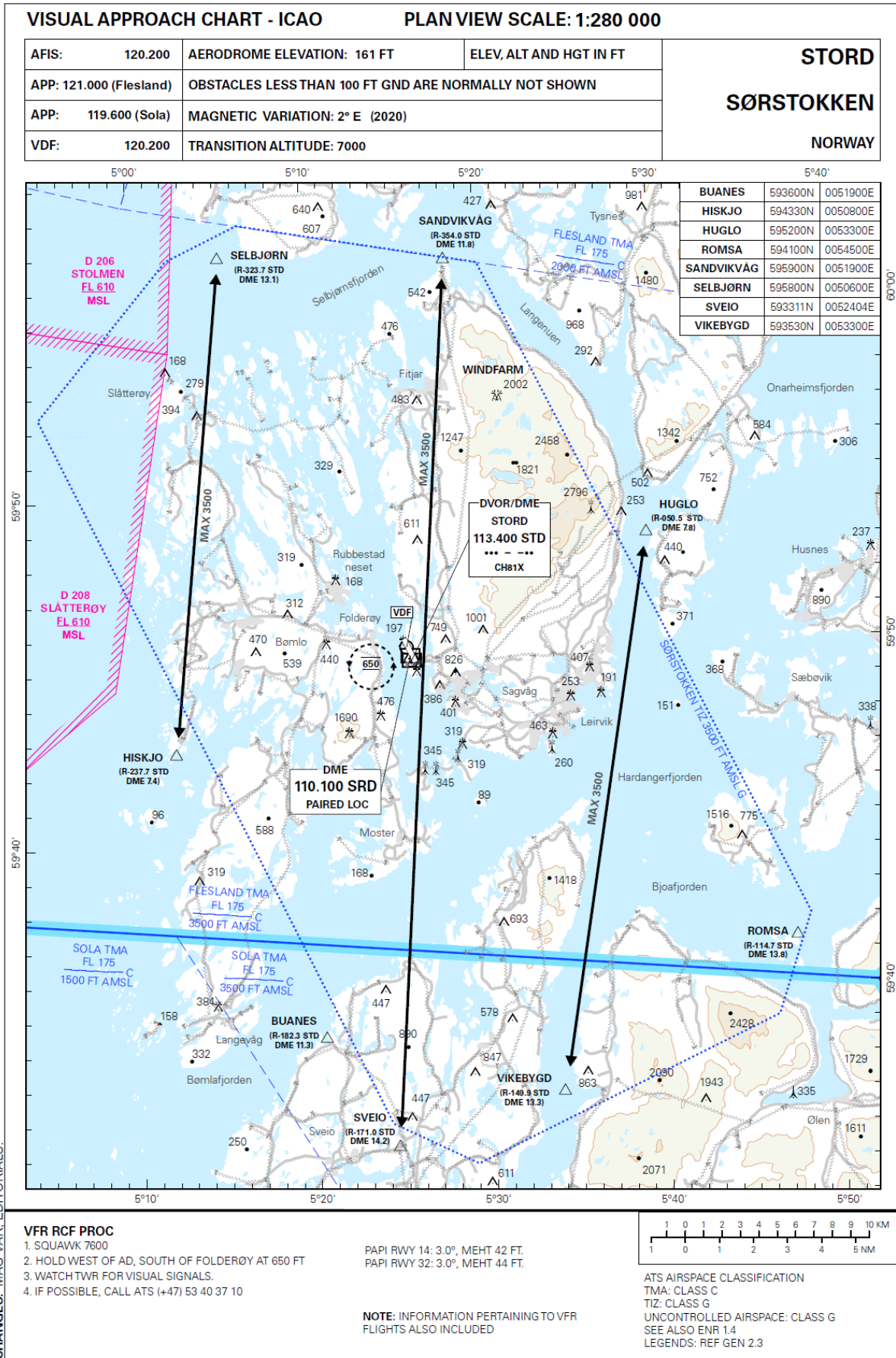
## 1.8 Vær og vind

Stord sportsfly klubb har utarbeidet en veileder maks anbefalte vindstyrker ved forskjellig retninger. Dette gjelder stabil vind, ved vindkast eller variabel vind så er disse grensene for høye. Lag også gjerne personlige minimum, om det er en stund siden du har vært ute og flydd, bruk lavere grenser. Ved skoling skal vind være vesentlig under veileder, men det er opp til instruktør å vurdere kandidatens kompetanse og evne til å håndtere situasjonen.

For enkeltflyginger i forbindelse med navigasjonsturer for solo elever, så skal listen legge lavere enn max anbefalte verdier.

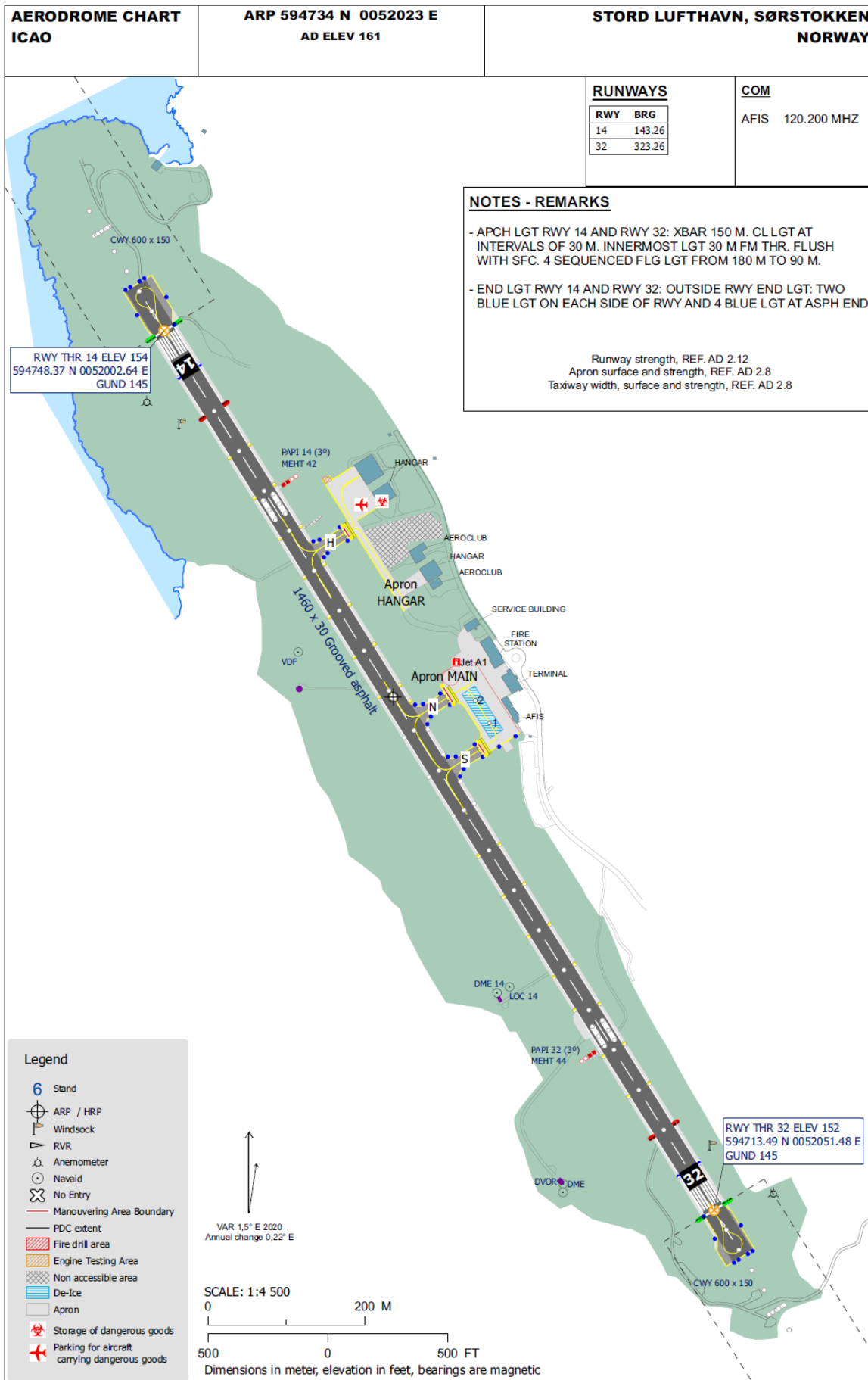






CHANGES: MAG VAK, EDITORIALS.

Figur 1 Luftromsoversikt og transittruter for Sørstokken TIZ



Figur 2 Flyplasskart



## 2 Tabell for vurderinger

Kode & Nr:	Hva kan gå galt? / Beskrivelse	Konsekvens - alvorlighetsgrad	Sannsynlig	Total risiko poeng	Beskriv korrigerende tiltak	Konsekvens - alvorlighetsgrad	Sannsynlig	Total risiko poeng
<b>Touch &amp; Og og landings øvelser</b>								
TG1	Avgang med luftbrems ute ved touch & Go avgang. Flyet vil stige omtrent som tungt seilflyslep	IV - Mindre Alvorlig	B - Sannsynlig/periodevis	6	Stabiliser fly etter avgang, ta inn brems og fortsett å stige	V - Ubetydelig	B - Sannsynlig/periodevis	7
TG2	Rotete brems bruk, langsom PIO etter touch down	III - Betydelig	C - Mindre sannsynlig/enkeltilfeller	6	Full brems og ta ned fart før gass blir gitt, bruk banelengden	V - Ubetydelig	B - Sannsynlig/periodevis	7
TG3	Down wind blir for nær flyplass, rotete landingsrunde	IV - Mindre Alvorlig	B - Sannsynlig/periodevis	6	Landingstripen er lang i forholds til Ulven, ta settpunkt et stykke inne, vurder avbrutt landing (Go-around) dersom motor er i gang	IV - Mindre Alvorlig	C - Mindre sannsynlig/enkeltilfeller	7
<b>Vær forhold</b>								
V1	Vindstyrke økes og nærmer seg maks anbefalte verdier, usikker på landingsforhold	IV - Mindre Alvorlig	B - Sannsynlig/periodevis	6	Ta en forenklet touch & Go for å sjekke forhold, avklar med tårn evt annen trafikk. Er det for mye vind så returner til Ulven	V - Ubetydelig	B - Sannsynlig/periodevis	7
V2	Tåker siger inn fra havet over Selbjørnsfjorden på ettermiddag, usikker på retur til Ulven	IV - Mindre Alvorlig	C - Mindre sannsynlig/enkeltilfeller	7	Tåke kan komme fort i transitrute til Ulven, er det tåke på gang så returner til Ulven før den siger inn over land. Transitt til Ulven er ca 20 minutter, det er greit med tid.	V - Ubetydelig	B - Sannsynlig/periodevis	7
V3	Bygevær og dårlig sikt mellom byer, fare for stengt flyplass	IV - Mindre Alvorlig	B - Sannsynlig/periodevis	6	Returner til Ulven, dersom byge er stor.	V - Ubetydelig	B - Sannsynlig/periodevis	7



Kode & Nr:	Hva kan gå galt? / Beskrivelse	Konsekvens - alvorlighetsgrad	Sannsynlig	Total risiko poeng	Beskriv korrigerende tiltak	Konsekvens - alvorlighetsgrad	Sannsynlig	Total risiko poeng
<b>Flyplass og bane</b>								
TX-1	Annet fly står klar til å entre rullebane ved intersction H, inngang stengt til GA oppstilling	V - Ubetydelig	B - Sannsynlig/periodevis	7	Fortsett til intersection N eller M og la flyet passere. Taxi tilbake til H når fly har passert og rullebane fri. Ved bemannet tårn, følg anbefalinger.	V - Ubetydelig	B - Sannsynlig/periodevis	7
TX-2	Motor er stoppet og man planlegger å gå down wind, rutefly gjør seg klar til avgang	IV - Mindre Alvorlig	B - Sannsynlig/periodevis	6	Start motor og gå til holding posisjon ved Folderøy	V - Ubetydelig	B - Sannsynlig/periodevis	7
TX-3	Man står ved H og begynner å taxe ut mot bane, fly rapportert på landingsrunde	III - Betydelig	B - Sannsynlig/periodevis	5	Informere om "traffic on runway", stopp taxiing umiddelbart til avklart at annet fly har avbrutt landing. Returner til apron og skriv rapport	IV - Mindre Alvorlig	B - Sannsynlig/periodevis	6
TX-4	Eleve har høyt stressnivå ved soloflyging og mye trafikk	IV - Mindre Alvorlig	B - Sannsynlig/periodevis	6	Unngå de første soloturene ved mye trafikk (bemannet tårn osv), tren elev aktivt med radiobruk mot tårn før solo.	IV - Mindre Alvorlig	C - Mindre sannsynlig/enkelttilfeller	7
<b>Luftrom</b>								
C1	Under trening ved avgang, så er fokuset mindre på høydemåler og mer på trafikk rundt samt motorbruk -risiko for å gå inn i TMA er til stede.	III - Betydelig	B - Sannsynlig/periodevis	5	Følg prosedyre på motor, reduser motorkraft etter 600 fot. Følg med på variometer og redusert stig etter 1500 fot (øke fart eller ta ned motor)	IV - Mindre Alvorlig	C - Mindre sannsynlig/enkelttilfeller	7
C2	Ikke respons på oppkalling til Sørstokken information ved ankomst TIZ	V - Ubetydelig	B - Sannsynlig/periodevis	7	Fortsette med blindsending, anta at tårn er ubemannet. Sjekk rett frekvens dvs 120,200 MHz	V - Ubetydelig	C - Mindre sannsynlig/enkelttilfeller	8
C3	Radiofeil ved ankomst Sørstokken TIZ	IV - Mindre Alvorlig	C - Mindre sannsynlig/enkelttilfeller	7	Returner til Ulven	V - Ubetydelig	D - Lite sannsynlig/enkelt tilfelle	9