

## **Risikovurdering av seilflyaktiviteten i en DTO på Strandefjorden Flyplass, is**

### **Forutsetninger:**

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

Motorfly, hangglidere og sportsfly blir bare omtalt hvis de kan komme i konflikt med seilflygingen.

Standard inn- og utflygingsflygingsprosedyrer til Strandefjorden Flyplass is for motorfly, sportsfly, TMG og seilfly er beskrevet i Driftshåndbok Strandefjorden Flyplass som finnes på klubbens hjemmeside

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

### **Dette gjelder:**

Seilfly av alle kategorier

Instruksene er samlet i en perm som pilotene må signere hvert år for at de har lest instruksene.

Når piloter har lest og forstått instruksene reduseres sannsynligheten for en hendelse med minst to nivåer.

### **Fremmede seilflygere:**

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

De er erfarne og vant til seilflyplasser med egne plassinstrukser og utgjør ingen risiko for flyskolene.

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

### **Briefing**

Hver dag klokka 11:00 er det en felles briefing for alle som skal fly seilfly

Faste tema er sikkerhet og gode og dårlige erfaringer fra dagen før, dagens seilfly aktivitet og luftrom.

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 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 Stranefjorden Flyplass is**

Nr:	Hva kan gå galt? / Beskrivelse	Konsekvens	Sannsynlig	Total risiko	Beskriv tiltak	Revidert risiko
G-1	<p><b>Ikke lest instruks.</b> En bruker av plassen har ikke lest og forstått instruksene. Flyet hans kommer i kollisjonsfare med andre fordi han er utenfor sin sone.</p>	II. Alvorlig	D. Lite sannsynlig / enkelt tilfelle	II-D	Instruksen 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 instruksene av sin instruktør.	II-E
G-2	<p><b>Parkering på is</b> Det borres hul som alle seilfly fortøytes i. Fly skal stå med god avstand, i tilfelle det blåser opp og fly løsner fra fortøyning. Alle nye brukere får god opplæring i fortøyning av fly</p>	V. Ubetydelig	B. Sannsynlig /periodevis	V-B	Følge dagens praksis	V-B
G-3	<p><b>Linebrudd avgang bane 12</b> Ved linebrudd under avgang fra bane 12, er det cirka 600meter tilgjengelig is etter bane slutt som kan brukes vis man ikke har høyde til å snu og lande motsatt eller lande utenfor banen</p>	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.  Men en sjelden gang skjer linebrudd i lav høyde og eneste mulighet er utelanding på dette jordet.	III-D

G-4	<b>Linebrudd avgang bane 30.</b> Ved avgang 30 blir det foretatt venstre sving så fort det er forsvarlig for å komme vekk fra sentrum. Det er da god plass til landing på resten av isen. Ved tidlig linebrudd brukes resterende bane.	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.	II-D
G-5	<b>To eller flere seilfly på finale samtidig.</b> 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. Det er normalt at det er flere fly i landingsrunden samtidig på aktive dager.	III-E
G-6	<b>Manglende værdata.</b> På ettermiddagen kommer det inn en CB fra nord over flyplassen. Fly sør for plassen blir tvunget lengre sørover og må utelande i turbulent vind fra CB'en. Sannsynligheten er vurdert til C for strekkpiloter, men D for seilflyskolen, da instruktørene følger med og vil varsle på radioen når de ser en CB. Eleven vil også kunne se den.	III. Betydelig	D. Lite sannsynlig / enkelt tilfelle	III-D	På briefing hver dag er det værbriefing fra flere kilder som YR, TopMeteo, SkySight. Alle seilflygere vet hvordan en CB ser ut og har stor respekt for de. Alle seilflygere vil kunne se nedbøren under en CB. Elever flyr i nærområdet og vil kunne lande før en CB treffer plassen.	II-D
G-7	<b>Landing bane 12</b> Innflyging foregår deleveis over sentrum. Viktig med god høyde over bebyggelse og radiomast	II. Betydelig	C. Mindre sannsynlig / enkelttilfeller	II-C	Innflyging med ½ brems og bratt vinkel slik standard beskriver Landingsmerket defineres ut fra vindforhold.	II-E

G-8	<b>Avgang med slep 30</b> Ved avgang med slep på bane 30 må man ta hensyn til vind da man må foreta en tidlig sving for å komme vekk fra sentrum	I. Svært alvorlig	D. Lite sannsynlig / enkelt tilfelle	I-D	Slep skal normalt stilles opp helt i baneende 30 Slepeflyger skal alltid vurdere avgangsdistanse og vindkomponent ved avgang	I-E
-----	---	-------------------	--------------------------------------	-----	---	-----

### Luftrom, kommunikasjon og seilflygere

Nr:	Hva kan gå galt? / Beskrivelse	Konsekvens	Sannsynlig	Total risiko	Beskriv tiltak	Revidert risiko
L-1	<b>Radiofeil.</b> Det er ikke krav om to veis radiokontakt på StrandefjordenFlyplass is, men det anbefales. 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	<b>Fly inn i kontrollert luftrom,</b> Under soloflyging kommer eleven før høyt og flyr inn i kontrollert luftrom	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. Loggere i flyene bør sjekkes en gang i blant ved mistanke av instruktøren for å se om eleven flyr riktig mhp. luftrom. Under opplæringen viser instruktøren grensene for tilgjengelig luftrom	II-D