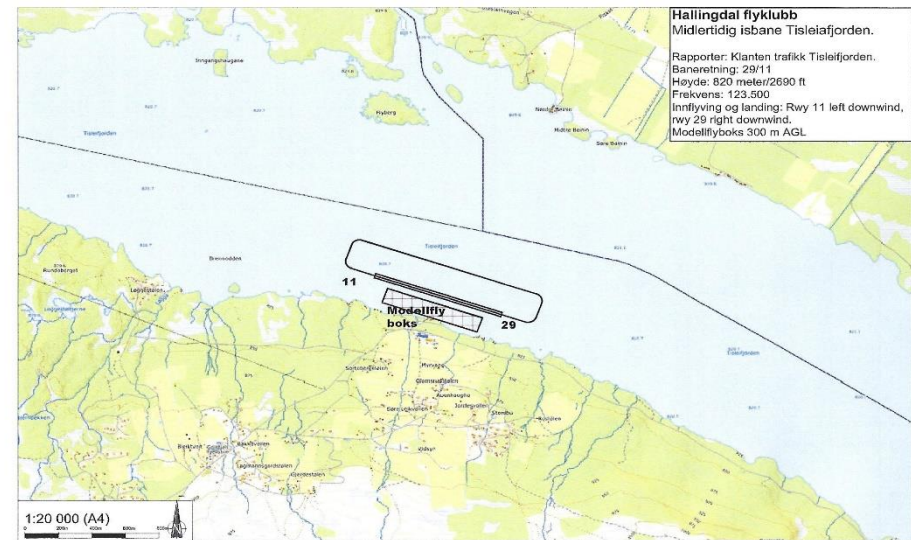
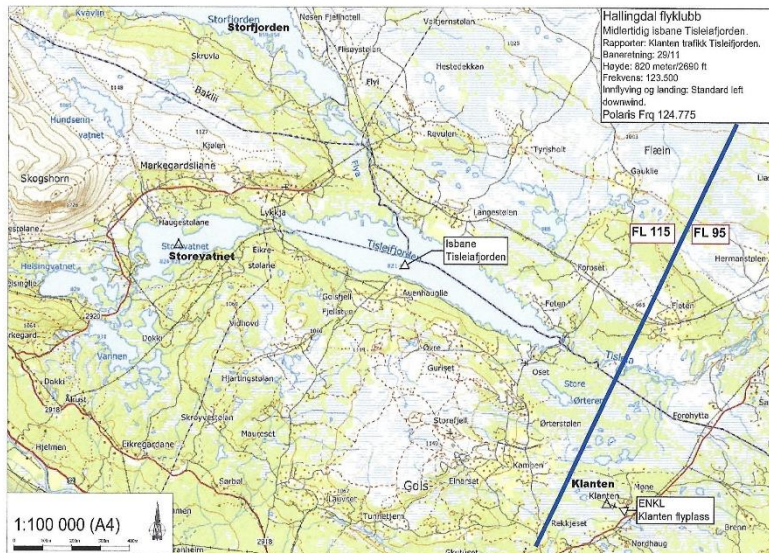


Risikovurdering av seilflyaktiviteten i en DTO på Tisleiafjorden Golsfjellet.



Forutsetninger:

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

Hallingdal flyklubb arrangerer vinterflyging på Tisleiafjorden i vinterhalvåret.

Denne risikovurdering er utarbeidet for skoling med seilfly på Tisleiafjorden. Det utføres også seilflyging, motorflyging og sportsfly med klubbens fly og private fly utenom skoling.

Standard inn- og utflygingsflygingsprosedyrer til Klaten Flyplass for motor fly, mikrofly, TMG og helikopter er beskrevet i Jeppesen VFR Manual.

Inn og utflyging skal foregå etter innflygings kart gjeldende Klaten flyplass ENKL.

Ved organisert flyging/skoling på Tisleiafjorden er det utarbeidet et eget innflygingskart for inn og utflyging for deltagere.

Er det modell flyging i samme tidsrom, skal område for denne aktiviteten avmerkes på kartet.

Dette gjelder:

Seilfly av alle kategorier og sportsfly som flyr som seilfly.

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

Det er utgitt følgende instruksjoner for flyplassen:

Tisleiafjorden ligger inne på det offentlige flykartet til Klaten flyplass. Derfor skal en forholde seg til dette.

Det samme gjelder for flyplasshåndbok. Kun ved organisert aktivitet på Tisleiafjorden er det utarbeidet eget inn og utflygings kart som er vedlagt denne risikoanalyse.

Instruksene er publisert offentlig på klubbens hjemmeside - hallingdalflyklubb.no. Alle brukere av plassen er forpliktet til å sette seg godt inn i innholdet. Alle som benytter seg av flyplassen med klubbens fly eller eget fly, må være registrert i klubbens fly loggings system «MYWEBLOG». En gang pr. år får alle brukere av plassen en post som pålegger de lese håndbok Klanten flyplass og de må bekrefte tilbake til avsender. Ved første flybevegelse i et kalenderår bekreftes og aksepteres kjennskap til flyplassens operasjonelle prosedyrer.

Når piloter har lest og forstått instruksene reduseres sannsynligheten for en hendelse med minst to nivåer. Elever ved flyskolen blir lært opp av instruktører om lokale prosedyrer.

Besøkende seilflygere

Besøkende seilflygere som benytter private eller klubbens fly må registrere seg i MYWEBLOG. 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 i lokale prosedyrer.

Briefing

Er det tre eller flere seilfly som skal operere i samme tidsrom skal det holdes briefing før oppstart aktivitet. Faste tema er lokale prosedyrer, sikkerhet, vær, dagens seilfly og annen flyaktivitet, luftrom og frekvenser. Privatflyeiere: De flyr normalt strekk turer og er borte fra flyplassens nærområde det meste av flyturen. De er samtidig normalt utenfor radiorekkevidde fra bakkestasjon, eller de kan være på andre frekvenser. Klubbens fly og de aller fleste privatflyeiere har transponder eller posisjonstrackere med om bord i sine fly slik at man kan se hvor de er til enhver tid.

FLARM (Flight Alarm)

Klubben har lokalt montert bakkemottager for FLARM systemet. Denne viser alle fly i nærområdet som benytter FLARM. Alle klubbens seil, sport og motorfly har FLARM montert.

Lokale prosedyrer Tisleiafjorden

Radio call: Klanten trafikk Tisleiafjorden.

Feq: 123,50

Rullebaneretninger: 29/11. Innflyging er right hand downwind 29 og left hand downwind 11. Hvis det flys crossvind, må denne foretas over 300m AGL da denne vil gå over modellfly område.

Oppstillingsplass: I samråd med bakkestasjon.

Over flight level 115: Kontakt Polaris Frq 124.775 for klarering inn i kontroll sone. **(Over ENKL er grensen flight level 95).**

Syd-vest av Tisleiafjorden og ENKL er det Polaris Frq 120.375 som skal kontaktes for klarering.

Spesielle baneforhold på Tisleiafjorden.

Isen er glatt med varierende friksjon mot underlaget.

Lokasjon av rullebanen kan variere litt fra år til år på grunn av isforholdene. Rullebanen blir merket med kvister eller spray farge på isen.

Området utenfor de markerte landingsområder kan brukes som utlandingsplasser (jorder) ved behov, men det er ikke brøytet og brukes bare som siste utvei.

Avhengig av forholdene vil det som regel bare bli små skader på flyet hvis det landes utenfor oppmerkete områder.

Alle fly og hengere skal fortøyes til isen. På fly skal det være minst 3 fester som forankres med kryss boring i isen eller gjennom boring med tverrpinne under isen. Hengere skal forankres med 2 forankringer.

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

Generelt. Alle brukere av Tisleiafjorden.

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 ikke følger landingsmønstret.	II. Alvorlig	D. Lite sannsynlig / enkelt tilfelle	II-D	Alle som flyr på Tisleiafjorden må sette seg inn i brukerhåndbok til Klanten flyplass. Ved organisert flyging skal eget inn-flygingskart benyttes.	II-E
G-2	Skade på parkerte fly Det kan blåse kraftig på isen og løse fly eller hengere kan komme bort i hverandre og gi skade.	III. Betydelig	B Sannsynlig / periodevis	III-B	Alle fly og hengere skal fortøyes.	III-D

G-3	Linebrudd avgang bane 29. Utflygningen er over et islagt vann. Sannsynlighet for linebrudd er A under hele flyturen. Ved et linebrudd lander man rett fram i lav høyde, eller snur og kommer tilbake når man har høyde til det. Regner med liten skade på seilflyet.	V. Ubetydelig	A. Svært sannsynlig / kontinuerlig	V-A	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 vite at han skal lande på isen i lav høyde slik at han ikke nøler for lenge med å ta en avgjørelse. For å kunne utføre en vellykket landing må piloten mentalt være forberedt.	V-C
G-4	Linebrudd avgang bane 11. Utflygningen er over et islagt vann. Sannsynlighet for linebrudd er A under hele flyturen. Ved et linebrudd lander man rett fram i lav høyde, eller snur og kommer tilbake når man har høyde til det. Regner med liten skade på seilflyet.	V. Ubetydelig	A. Svært sannsynlig / kontinuerlig	V-A	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 vite at han skal lande på isen i lav høyde slik at han ikke nøler for lenge med å ta en avgjørelse. For å kunne utføre en vellykket landing må piloten mentalt være forberedt.	V-C
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 også lært opp til at første seilfly lander langt inne og neste fly følger på. Tar de hele banen i bruk er det god plass. Landingsområdet for seilfly er langt og bredt slik at det er plass til mange fly.	III-E
G-6	Manglende værdata. Været på fjellet kan variere etter hvordan vinden følger fjell og daler. Lokal turbulens kan også variere. Elever som flyr under forhold de ikke behersker kan skade fly under landing.	III. Betydelig	D. Lite sannsynlig / enkelt tilfelle	III-D	Ved organisert flyging vil det være briefing hver dag der værbriefing er inkludert. Elever flyr i nærområdet og vil kunne lande før det blir for kraftige endringer av forholdene han/hun ikke behersker. Elever blir ikke sent solo hvis det er usikre solo forhold.	II-D

G-9	Kollisjon på hanget av elev. Det er vanlig å fly hang på fjellene i nærområdet ved flyplassen med mangefly nær hverandre. Det er egne vikepliktsregler for seilflygere som gjelder for hangflyging. Hvis eleven ikke kan vikepliktsreglene, er det fare for kollisjon med stor konsekvens.	I. Svært alvorlig	B Sannsynlig / periodevis	I-B	I teoriboka for seilflygere er hangreglene med. Det er spørsmål om hangregler i tentamen før første solo. Det er spørsmål om hangregler i eksamen før SPL. Alle som flyr på hanget, holder god utkikk og følger hangreglene. Nye elever flyr med instruktør for å lære blant annet hangreglene.	I-E
-----	--	-------------------	------------------------------	-----	---	-----

Luftrom, kommunikasjon og seilflygere

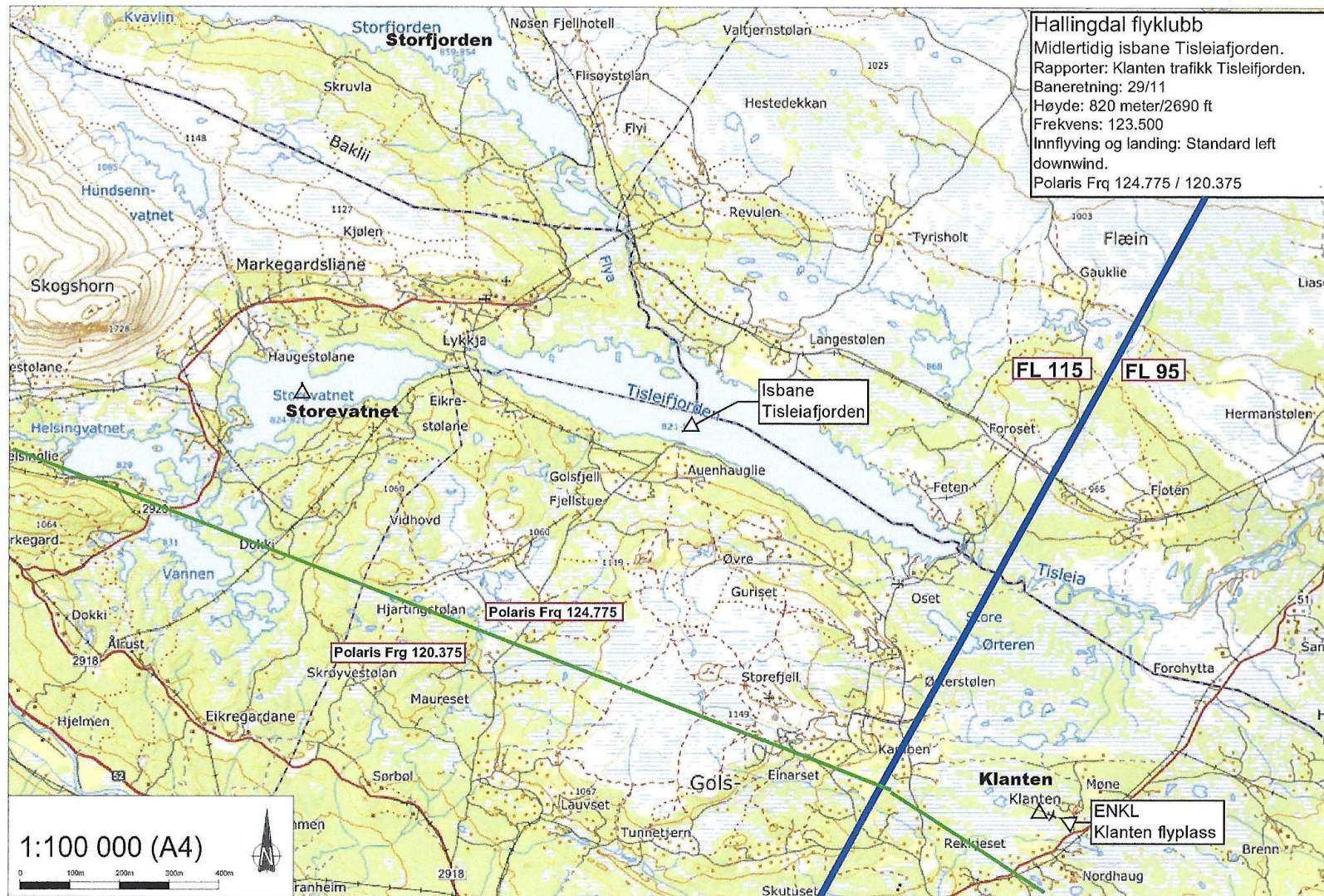
Nr:	Hva kan gå galt? / Beskrivelse	Konsekvens	Sannsynlig	Total risiko	Beskriv tiltak	Revidert risiko
L-1	Radiofeil. Det er krav om to veis radiokontakter. Hvis man får radiofeil flyr man inn, tilpasser seg annen trafikk og flyr en vanlig landingsrunde, holder god utkikk, og lander som normalt.	IV. Ubetydelig	C. Mindre sannsynlig / enkelttilfeller	IV-C	Ingen	IV-C
L-2	Fly inn i luftrom, FL 95 og FL 115. Under soloflyging kommer eleven noen km for langt syd og luftrommet går ned fra FL115 til 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. Loggere i flyene bør sjekkes en gang iblant ved mistanke av instruktøren for å se om eleven flyr riktig mhp. luftrom. Under opplæringen viser instruktøren grensene for tilgjengelig luftrom. Ved briefing skal det også opplyses om maks høyde opp til kontrollert luftrom.	II-D

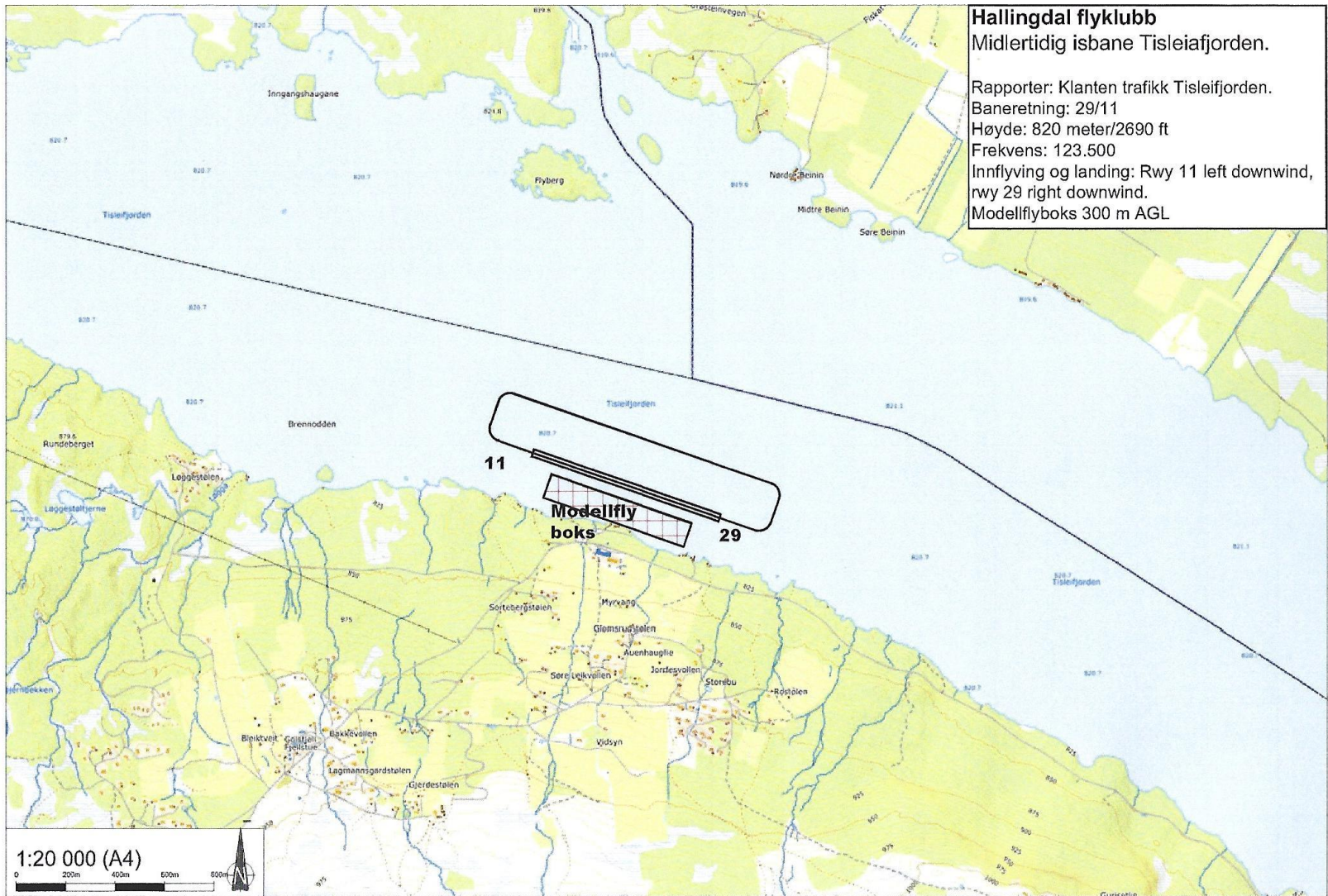
L-3	Lese NOTAM I Hallingdal og Valdres kan det være sivil og militær aktivitet (eks drone/UAV) som kun er publisert ved NOTAM. Seilflygere har også plikt til å orientere seg om NOTAM. Kan skape konflikt mellom to luftfartøy.	II. Alvorlig	C. Mindre sannsynlig / enkelttilfeller	II-C	ASL må også inkludere NOTAM i sine daglige briefinger. Privatflygere må selv orientere seg om NOTAM-situasjonen for området de planlegger å fly i.	II-E
-----	--	--------------	---	------	--	------

Oppfølging av risikovurderinger utført 2022

Nr:	Total risiko	Beskriv tiltak	Revidert risiko	Dato	Ansvarlig for utførelse eller Godkjent risikoen	Dato utført
G-3 2022	V-A	Kart over isflaten og landingsbanene vises på briefing.	V-C	20.03.2022	Hans Gjengedal	24.03.2022
G-4 2022	V-A	Kart over isflaten og landingsbanene vises på briefing.	V-C	20.03.2022	Hans Gjengedal	24.03.2022
G-5 2022	III-C	Forklare hvordan det skal landes med flere fly i landingsrunden på briefing	III-E	20.03.2022	Hans Gjengedal	24.03.2022
G-9 2022	I-B	Hangregler er en del av grunnopplæringen i Norge. Prøve før første solo iblant annet hangregler.	I-E	20.03.2022	Hans Gjengedal	24.03.2022
L-2 2022	II-B	Elever må læres opp i luftrom og høydebegrensninger over plassen. Det bør være kart i flyene som viser luftsportboksene. Loggere i flyene bør sjekkes en gang iblant ved mistanke av instruktøren for å se om eleven flyr riktig mhp. luftrom.	II-D	20.03.2022	Hans Gjengedal	24.03.2022
L-3 2022	II-C	ASL må også inkludere NOTAM i sine daglige briefinger.	II-E	20.03.2022	Hans Gjengedal	24.03.2022

Vedlegg: Innflygings kart Tisleiafjorden, Flyplass Tisleia, Innflygings kart og taxi kart Klanten flyplass og Ambulerende havariplan for Hallingdal flyklubb.







AMBULERENDE HAVARIPLAN

1. Definisjon:

Havariplanen gjelder som en veiledende plan over den førsteinnsats som skal ytes ved operasjoner utenom plasser som har utarbeidet havariplan.

2. Ansvarshavende for bakketjenesten:

Ansvar for utarbeidelse og oppfølging av havariplanen er pålagt arrangementsleder.

3. Varslingsansvar:

Operasjonsmønsteret ved ute baser er delvis organisert virksomhet og delvis enkeltflygninger der det ikke er personell til stede.

Med personell menes instruktører på seil, sportsfly og motorfly, slepeflygere og andre medlemmer i Hallingdal Flyklubb. I tilfelle det ikke er av det faste personell til stede påhviler det enhver som er vitne til en ulykke å opptre i samsvar med denne plan.

Den som tar ansvar for at havariplanen blir fulgt betegnes som den ansvarlige person og den person skal koordinere førsteinnsatsen på plassen inntil politi og utrykningspersonell kommer.

Varslingsplan:

Disse varsles etter gitte rekkefølge:

- **Ambulanse tlf 113**

AMK iverksetter trippelvarsling etter at de har mottatt melding om havari/ulykke.

- **Politi tlf 112**

Politiet skal deretter rutinemessig varsle brann og ambulanse.

- **Brann tlf 110**

Varslingscentralen skal deretter rutinemessig varsle politi og ambulanse.

- **Fly plassjef tlf 948 96 408.**

5. Beredskap:

Ved varsling om havari / ulykke på eller i umiddelbar nærhet av plassen, skal tilgjengelig personell ta seg til ulykkes / havaristedet for å bekjempe brann, redde ombordværende, yte førstehjelp og deretter sikre skadestedet.

6. Brannslukkemidler:

Bensin/beredskapshenger har følgende brannslukningsutstyr:

- 2 stk. 6 kg. ABE pulver/skumapparat.

7. Førstehjelpsutstyr:

Alle fly inneholder førstehjelp utsyr som skal benyttes ved behov.

8. Distribusjon av havariplan:

- Oppslag i bensin/beredskapshenger.
- Et eksemplar i seilflylogger.