

Risikovurdering av seilflyaktiviteten i en DTO på Fagernes Flyplass, Leirin

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 Fagernes Flyplass for motorfly, sportsfly, TMG og seilfly er beskrevet i Driftshåndbok Fagernes Flyplass som finnes i Myppr.no

Det er ikke tillatt med modellflyging på Fagernes Flyplass, Leirin.

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 strekketur.

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 Fagernes Flyplass

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 sin sone.	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	Hangarskader. Det er mange fly i hangaren 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. Klubben lærer opp nye medlemmer i hvordan ta fly inn/ut av hangarene. Er det noen i vingetippene reduseres sannsynlighet for en skade.	V. Ubetydelig	B. Sannsynlig /periodevis	V-B	Følge dagens praksis	V-B
G-3	Linebrudd avgang bane 33. I enden av rullebanen er det vann. På andre siden av vannet er det ut til høyre et godt synlig stort jorde man kan lande på. 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. Men en sjelden gang skjer linebrudd i lav høyde og eneste mulighet er utelanding på dette jordet.	III-D

G-4	<p>Linebrudd avgang bane 15. Rett etter rullebanen er det skog. Terrengtet er fallende, og det beste er å fortsette sørover til utelandingsjordet i Vestringsbygda.</p> <p>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 C.</p>	II. Alvorlig	D. Lite sannsynlig / enkelt tilfelle	II-D	<p>Liner blir kontrollert og sjekket hver dag. Får eleven en sleng i slepet tar instruktøren raskt over i lav høyde.</p> <p>For å redusere risikoen må piloten vite om jordet slik at han ikke nøler for lenge med å ta en avgjørelse.</p> <p>For å kunne utføre en vellykket landing må piloten mentalt være forberedt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utelandingsjordet bør briefes til alle elever / piloter. Jordet står i utelandingskatalogen for nærområdet på Leirin <p>Sannsynlighet for stor skade vil fortsatt være D</p>	II-D
G-5	<p>To eller flere seilfly på finale samtidig. Kollisjonsfare med fly som har landet.</p>	III. Betydelig	C. Mindre sannsynlig / enkelttilfeller	III-C	<p>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 2000 meter x 45 meter.</p> <p>Det er normalt at det er flere fly i landingsrunden samtidig på aktive dager.</p> <p>Ved konkurranser er ankomstprosedyrer del av briefing</p>	III-E
G-6	<p>Manglende værdata. På ettermiddagen kommer det inn en CB fra nord over flyplassen. Fly sør for plassen blir tvunget lengre sørover og må utelände 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.</p>	III. Betydelig	D. Lite sannsynlig / enkelt tilfelle	III-D	<p>På briefing hver dag er det værbriefing fra flere kilder som YR, TopMeteo, SkySight.</p> <p>Alle seilflygere vet hvordan en CB ser ut og har stor respekt for de.</p> <p>Alle seilflygere vil kunne se nedbøren under en CB.</p> <p>Elever flyr i nærområdet og vil kunne lande før en CB treffer plassen.</p>	II-D
G-7	<p>Avgang med slep 15 Ved vind fra 270 grader kan det forekomme downdraft etter terskel bane 33. Ingen stor fare da det er fallende terreng ut møt høyre</p>	I. Svært alvorlig	D. Lite sannsynlig / enkelt tilfelle	I-D	<p>Slep skal normalt stilles opp ved 100 meter nord for C</p> <p>Slepeflyger skal alltid vurdere avgangsdistanse og vindkomponent ved avgang</p>	I-E

G-8	Landing bane 15 Hvis man kommer for kort lander man i vann.	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-7	Avgang med slep 33 Ved avgang med slep på bane 33 må man ta hensyn til vind da man har stigende terreng etter Leirin vannet. Ved motorkutt eller linebrudd har man etter venstresving ingen landingsmulighet.	I. Svært alvorlig	D. Lite sannsynlig / enkelt tilfelle	I-D	Slep skal normalt stilles opp ved 100 meter sør for C Slepeflyger skal alltid vurdere avgangsdistanse og vindkomponent ved avgang	I-E
G-8	Landing bane 33 Dovndraft kan forekomme før terskel 33 ved vind fra 270 grader	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-9	Banelys Ved utskjæring landing/avgang kan vinger ta borti banelys. Det er 45 meter mellom lysene.	II..Betydelig	C. Sannsynlig/enkelttilfeller	II-C	Ved mye vind skal det landes på midten av banene, så langt det lar seg gjøre. Bruke full hjulbrems om flyet er utstyrt med dette.	II-D

Luftrom, kommunikasjon og seilflygere

Nr:	Hva kan gå galt? / Beskrivelse	Konsekvens	Sannsynlig	Total risiko	Beskriv tiltak	Revidert risiko
L-1	<p>Radiofeil. Det er ikke krav om to veis radiokontakt på Fagernes Flyplass, men det anbefales. Hvis man får radiofeil flyr man en vanlig landingsrunde, holder god utkikk, og lander som normalt.</p> <p>Fly inn i kontrollert luftrom, Under soloflyging kommer eleven før høyt og flyr inn i kontrollert luftrom</p>	IV. Ubetydelig	C. Mindre sannsynlig / enkelttilfeller	IV-C	Ingen	IV-C
L-2	<p>Fly inn i kontrollert luftrom, Under soloflyging kommer eleven før høyt og flyr inn i kontrollert luftrom</p>	II. Alvorlig	B. Sannsynlig / periodevis	II-B	<p>Elever må læres opp i luftrom og høydebegrensninger over plassen.</p> <p>Det bør være kart i flyene som viser luftrommet.</p> <p>Loggere i flyene bør sjekkes en gang i blant ved mistanke av instruktøren for å se om eleven flyr riktig mhp. luftrom.</p> <p>Under opplæringen viser instruktøren grensene for tilgjengelig luftrom</p>	II-D