

## ÅRSMELDING 2017 – OPERATIV LEDER BARDUFLOSS FLYKLUBB

Det har ikke vært rapportert noen uregelmessigheter/ nesten- ulykker/ hendelser i Bardufloss flyklubb i 2017. Det har vært relativt høy aktivitet sett i lys av de siste årene. Det høye antall flytimer skyldes at noen få medlemmer flyr mange timer, herunder kan det nevnes flytjeneste, handicapflyging og langtur i Europa. Som tidligere burde vi fått opp timetallet mer på de som flyr lite, jeg tror noe av dette kan bøtes på med flere aktiviteter som temadager (ikke bare kvelder) som er mer praktisk rettet, landingskonkurranser, åpne dager osv. Vi havner fort i den fella at den eneste fellesaktiviteten er dugnad.

Oppfølgingsmessig fremstår «myweblog»- systemet som godt og tilrettelagt for flyklubbdrift. Jeg har kunnet følge med på utløpsdatoer og aktiviteten til medlemmene. De få gangene jeg har oppdaget uregelmessigheter er dette forglemmelser ift oppdatering av systemet, ikke manglende godkjenninger eller liknende. Alle medlemmer oppfordres til holde sitt «kartotek kort» oppdatert til enhver tid i myweblog.

Jeg har vært i forbindelse med Luftfartstilsynet en gang ilt året. Det var i forbindelse med en take-off fra fylkesvei 854 gjennomført av undertegnede. I ettertid fikk jeg høre rykter om at noen i flyklubben mente dette ikke var innenfor lovverket. Jeg sendte frem saken til vurdering, og fikk følgende svar tilbake fra LT:

### **Vår vurdering**

*Fartøysjefen er ansvarlig for å ivareta luftfartøyet til enhver tid. I forbindelse med avgang er det viktig å vurdere om rullebanen er tilstrekkelig for det luftfartøyet som benyttes. I tillegg er det viktig å vurdere eventuell risiko operasjonene medfører og planlegge kompenserende tiltak, dersom noe skulle gå galt.*

*Flybevegelse ut fra en "naturlig" landingsplass, dvs. en landingsplass som ikke er opparbeidet for luftfartsformål. Landing/avgang på en naturlig landingsplass krever iht. konsesjonsforskriften (BSL E 1-1, veiledningen til § 4) grunneiers tillatelse. Grunneiers tillatelse var i dette tilfellet innhentet.*

*Det er ofte en utfordring i overgangen mellom vinter og sommersesong når et luftfartøy opereres på ski og skal omkonfigureres til hjulunderstell dersom samme underlag ikke er tilgjengelig for avgang og landing. Det er derfor viktig å finne en løsning som ivaretar et godt sikkerhetsnivå under denne type operasjoner.*

### **Anbefaling**

*Vi anbefaler at du hører med vedkommende som mener at dette var operasjoner i strid med regelverket for å avklare hvilke regler som i dette tilfellet skal være brutt. Vår vurdering er basert på opplysningene som fremgår av filmen.*

### **Konklusjon**

*Dersom flyger har tilstrekkelig erfaring med flytype og denne type operasjoner samt nødvendig forarbeid er gjennomført (vurdering av risiko i forbindelse med avgang og innhenting av tillatelse fra grunneier) vurderer vi dette som en god operativ løsning i tråd med regelverket*

Utleie av Piper Cub til Bodø flyklubb i år var dessverre ikke den samme suksess som 2016. Kanskje var det nyhetens interesse som gjorde dette. Det må legges til at det ikke var optimale værforhold i perioden flyet var i Bodø. Skiflyging med CUB ble også skadelidende av værforholdene, men det ble flydd ca 29 timer i sesongen. Veldig bra at noen av medlemmene i flyklubben tar seg lengre turer, det er viktig å oppfordre medlemmene til å komme seg ut av landingsrunden.

Jeg vil anbefale styret i det kommende året å legge opp til mer aktiviteter som temakvelder/ dager, og utnytte det potensialet som ligger i våre naboer på flyplassen for faglig påfyll. Styret bør også i større grad engasjere faglinjene, og invitere med faglederne på noen av styremøtene slik at de har en bedre situasjons forståelse for det som foregår i klubben.

Safe flight!

Mvh

Kjell-Åge Fossland