



BARDUFLOSS FLYKLUBB

Temakveld 29. April 2021

Agenda

Introduksjon

Siste nytt fra Flytrygging og styret

Sikkerhetsinformasjon & Risikohåndtering – Passasjerflyging

Luftromskrenkelses

Utvidet TMA ENDU

OBSREG

Hendelser & Havari – Lære av andre sine hendelser

Just culture

Pause

Brief fra John og Fred

Introduksjon

Flytrygging leder: Lars Ø Lien

Alder: 29

Yrke: Yrkesoffiser i Hæren, Setermoen. 10 år i Forsvaret.

Flybakgrunn:

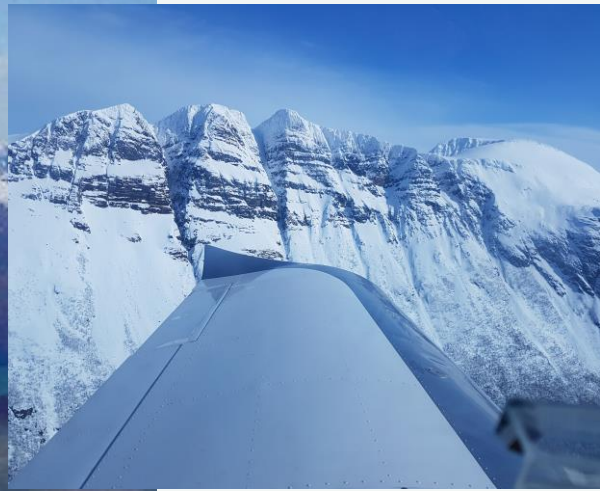
Seilfly fra 15 års alder (SPL sertifikat med strekkflykurs)

- Ca. 300 timer
- Deltagelse i NorgesCup og GrandPrix på Vestlandet

PPL-A i 2018

- 190t
- Halehjulsutsjekk
- Nattrettighet
- ATPL-A student ved Bristol Groundschool

Plan videre: CPL/IR/ME



Siste nytt fra flytrygging og styret

Flyplasskatalog – Utvikling

Økt samarbeid med Salangen Seilflyklubb

Fly-in Elvenes – Juli

Forbedring av SA og innsikt i seilflyops ved Elvenes;

- Strekkflyging
- Slep



NORGES
LUFTSPORTFORBUND

Elvenes airfield (ENLV) – Glider Hot spots

Runways: 07/25

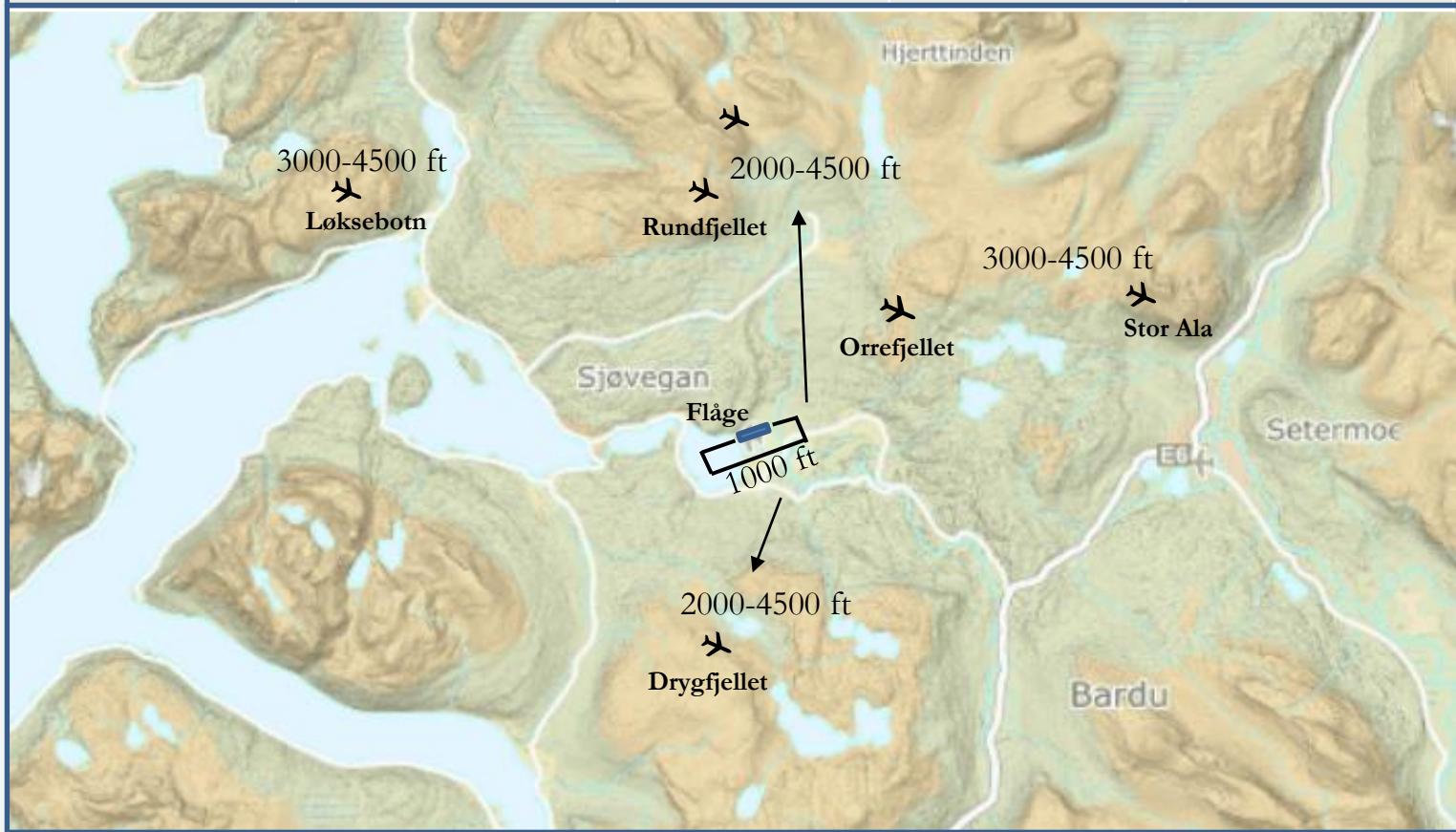
Lenght: 800m/gras

Elevation: 27 ft

Freq: 123,50 Mhz

68°52'16"N

17°59'04"Ø



NORGES
LUFTSPORTFORBUND

Sikkerhetsinformasjon & Risikohåndtering – Passasjerflyging



Her i vår flyklubb er vi opptatt av din sikkerhet!

For å minimere risikoen med å fly småfly gjøres en rekke tiltak. Derfor sjekker og dobbeltsjekker vi vær, vind, fly og at flygeren er «fit for flight». Vi kaller det «airmanship». På sjøen kalles det sjøvett og på fjellet, fjellvett. Det er ingen skam å snu – hvis noe ikke er som det skal være.

Bruk 3 minutter til å se vår video om risiko tilknyttet flyging med småfly.



Scan QR koden med ditt mobilkamera eller gå til <https://vimeo.com/534443651/99b8165a7e>



Flyging i privat regi kan innebære større risiko for ulykker eller hendelser sammenlignet med flyging med et kommersielt flyselskap.



Piloten skal ha minimum 3 avganger og landinger i løpet av 90 dager for å fly med passasjerer.



Spar gjerne hvor mye piloten har fløyet i det siste.



Det er en statistisk høyere risiko å fly hvis flyet er av typen sportsfly eller er selvbygget.



Spar den som tar deg imot om hvor du skal oppholde deg og hvordan du skal oppføre deg på flyplassen før og etter flyging.



Det er svært viktig at du følger nøye med på sikkerhetsorienteringen.

Risiko:

Flere faktorer som «distraherer piloten».

«Steril cockpit» - F. eks 1000ft AGL for GA?



NORGES
LUFTSPORTFORBUND

OBSREG

Nytt rapporteringssystem på plass!

Tas i bruk i både seilflymiljøet og på vei inn i sportsflymiljøet.

I tillegg til å rapportere gjennom NLF OBSREG eller annet godkjent rapporteringssystem, stilles det krav om varsling ved ulykker eller alvorlige hendelser mv. Du finner bestemmelsene om dette i BSL A 1-3 [§ 6](#), [§ 7](#), [§ 8](#), [§ 9](#) og [§ 10](#).

Dersom ulykken eller den alvorlige hendelsen skjer i utlandet, må du varsle til de myndighetene det aktuelle landet angir. Se en oversikt fra ICAO [her](#).

OBS: Det å varsle fritar ikke for plikten til å rapportere, og det å rapportere fritar ikke plikten til å varsle.

Du kan også rapportere om observasjoner eller tips som andre kan ha sikkerhetsmessig læring av. Ved å bruke NLF OBSREG vil du også oppfylle plikten du har til å rapportere etter rapporteringsforordningen

Rapporteringssystem får du tilgang til på denne lenken:

<https://app.nlf.no>

Du logger inn med ditt brukernavn og passord fra [Min Idrett](#).

Luftromskrenkelseser

Uoppmerksomhet – Bruk av elektronisk hjelpemidler

Fokus utover, applikasjoner til støtte og SA

Ikke følger akseptert klarering

Feil QNH

Sent oppkall

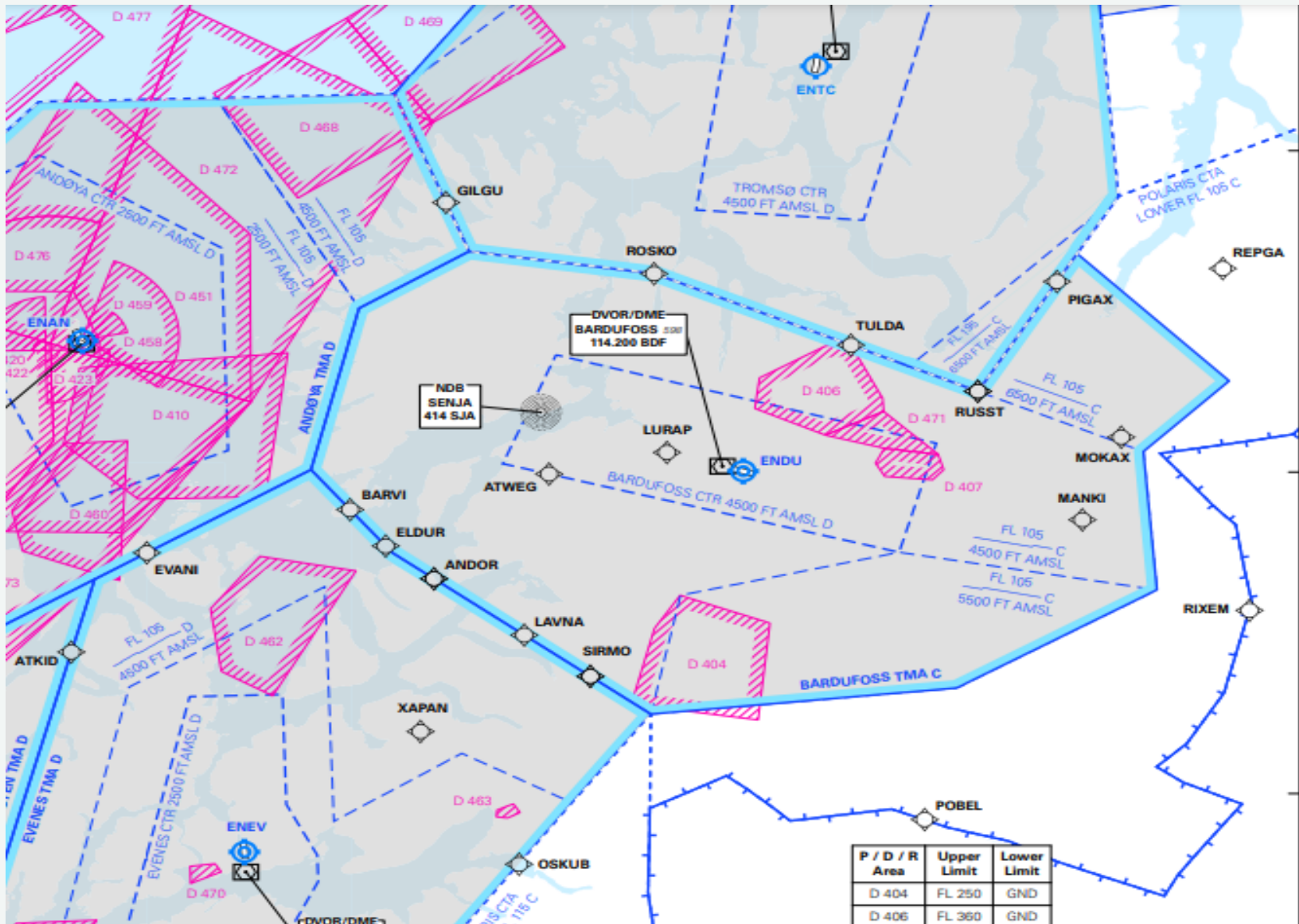
Flight Plan og klarering ikke det samme

Ikke tydelig nok klarering fra ATC

GASCO UK – 70 % av AI skjer med moving map (SkyDemon o.l)



Utvidet TMA - ENDU



P / D / R Area	Upper Limit	Lower Limit
D 404	FL 250	GND
D 406	FL 360	GND

Hendelser & Havari – Lære av andre sine hendelser!

RI – Runway Incursion

Bruk av korrekt frasologi;

-The phrase **take off** should only be used by ATC when issuing or cancelling a take-off clearance.

Misforståelser ved bruk av ordet take off har førte til blant annet B742/B741 kollisjonen ved Tenerife 1977. –
“Departure” skal nyttes av PIC.

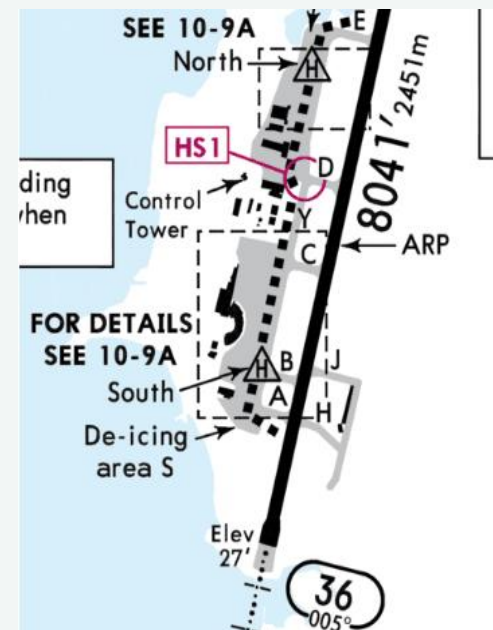
Kryssing av RWY (F. eks for fueling, taxiing)

- Verifiser at du er klarert til å krysse RWY

“Clear to cross RWY/ Cross at A”

Tilfelle ved Tromsø Flyklubb .

Sjekk alltid finale før du krysser en RWY eller skal line-up!

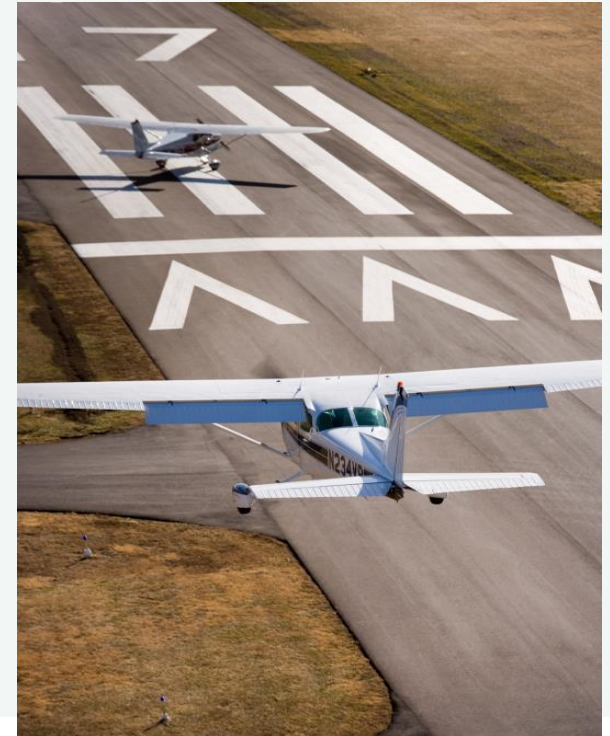


Hendelser & Havari – Lære av andre sine hendelser!

RI – Runway Incursion

Conditional Clearance

- Klarering med betingelser
- Må leses tilbake i samme rekkefølge



ICAO also specifies the precise format of a conditional clearance:

In all cases a conditional clearance shall be given in the following order and consist of:

- a) identification;
- b) the condition;
- c) the clearance; and
- d) brief reiteration of the condition, for example:

“SAS 941, BEHIND DC9 ON SHORT FINAL, LINE UP BEHIND”.

Note.— This implies the need for the aircraft receiving the conditional clearance to identify the aircraft or vehicle causing the conditional clearance.

(ICAO Doc 4444 - PANS-ATM: Chapter 12, para 12.2.7)

Hendelser & Havari – Lære av andre sine hendelser!

RI – Runway Incursion

Høy trend verden over.

Årsaker:

- Motortesting (Dårlige bremseser, PIC følger ikke med ut).
 - Glatt TWY på ENDU kan potensielt føre til at flyet beveger seg fremover. Følg med ut av cockpiten når du gjør run-up!
- Dårlige forberedelser, taxibriefing fra chart
- Feiltolking av TWY signs
 - Bildet til høyre → Heltrukken linje betyr at du trenger klarering for å passere denne. Kan du på bildet passere denne hvis du kun er klarert «taxi to hldg point RWY 36»?



Hendelser & Havari – Lære av andre sine hendelser!

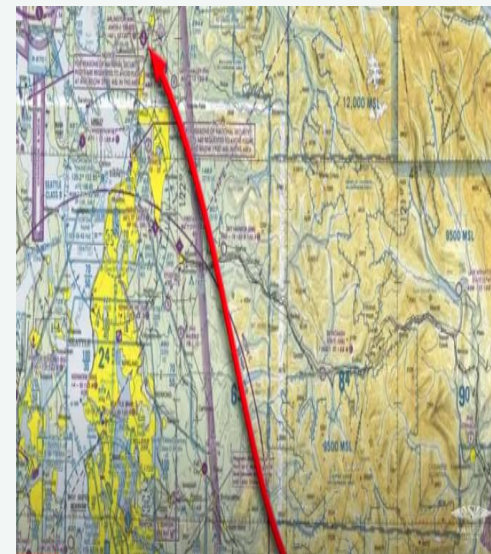
Hendelse – «Fanget VFR on top»

Wyoming - Ellensburg, Washington

Ceiling broken,- Noen få timer senere- OVC.

MET meldte høytrykksystem langs hele flyruten.

Flyr til ALTERNATE når PIC får inn oppdatert ATIS fra ankomsted (WX OVC). Alternate blir også OVC når piloten ankommer her.



Hendelser & Havari – Lære av andre sine hendelser!

Hendelse – «Fanget VFR on top»

Etter ATC blir underrettet om situasjonen
Blir piloten vektorert mot Seattle hvor sikt
under ceiling var bra, samt lang RWY.

I det piloten skal «tas» gjennom skylaget,
går han tom for fuel. Hva skjer nå?

Hvordan skal du basere videre flyging?



Hendelser & Havari – Lære av andre sine hendelser!

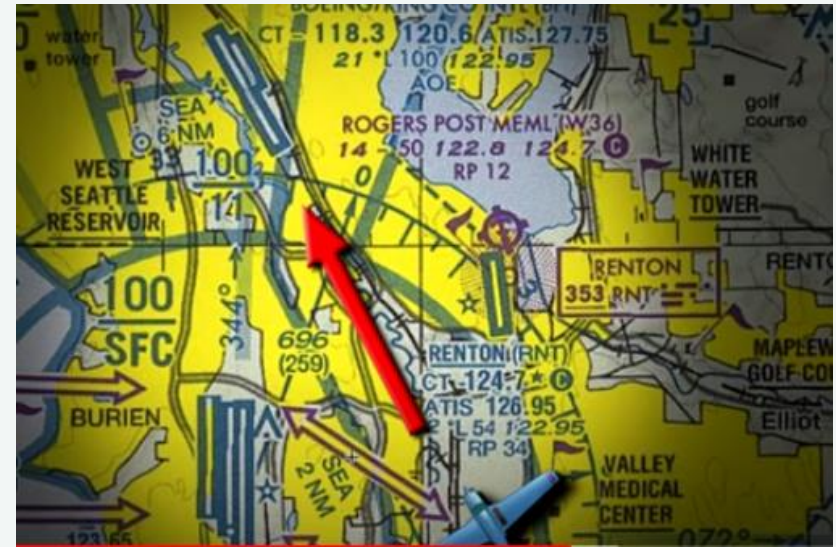
Hendelse – «Fanget VFR on top»

IMC med engine failure.

Partial instr. Panel.

ATC vektorer på V 1/d.

Beregner riktig glidebane for PIC til Renton Airport.



Lessons Learned:

18 min «om og men» på radio med ATCO før det kommer fram at han har 5 min fuel igjen!

- Kall opp tidlig!
- ATC er der for oss,- de yter oss service og er forberedt på det.



Hendelser & Havari – Lære av andre sine hendelser!

Kan dette skje med oss?



Den 3. august 2018 var LN-ACA underveis fra Stokmarknes lufthavn Skagen (ENSK) til Tromsø lufthavn Langnes (ENTC) i henhold til visuelle flygeregler (VFR). Flyet ble fløyet inn i dårlig vær (IMC) og noe senere sviktet vakuumpumpen og dermed gyrokompasset / kunstig horisont indikator og autopiloten. To ganger tapte fartøysjefen kontroll på flyet og det gikk i styrtspiral med høy gjennomsynking. Til slutt kom flyet ut av skyene og fartøysjefen lyktes å gjenvinne kontroll på flyet. Han valgte å nødlande på en fylkesvei på Senja.



NORGES
LUFTSPORTFORBUND

Takk for oppmerksomheten!

