Med risiko mener vi en hendelse vi kjenner til, men som vi ikke kan forutsi i hverken tid eller omfang. Faren for risiko kan ikke måles, men kun vurderes.

Elevpiloter som flyr i et skolemiljø vil bli klar over sine egne risikomomenter gjennom treningsprogrammet, og dette vil videreutvikles gjennom klubbens kontinuerlige sikkerhetsarbeid når de går over til å bli aktive sertifiserte flygende medlemmer i flyklubben.

Ved å gjennomføre en risikoanalyse oppnår man at flyskolen og instruktørene blir mer bevisst på risikofaktorer som ligger i virksomheten, hvordan man skal forholde seg til risiko og gjøre den minst mulig, eller helt å eliminere den.

Vi kan gradere risiko etter hvor stor sannsynlighet det er for at uhell skal forekomme, og etter skadeomfanget som vil kunne bli følgen av et uhell.

Graderingen danner grunnlag for følgende tiltak:

* STRAKSTILTAK
* RISIKO SOM MÅ REDUSERES / ELIMINERES OVER TID
* ARBEIDSPLAN FOR BEDRE SIKKERHET

Til den **dynamiske risikoen** kan man regne flygefaser som for eksempel: avgang, stigning, i fasen underveis, innflyging, landing, i treningsområdet og på fremmede flyplasser.

Til den **statiske risikoen** regnes for eksempel: ujevnheter i banedekket, mangelfull snørydding, vindindikering og banemerking vinterstid. Den statiske risiko kan for eksempel avspeiler vannskjøtsel, dårlige holdningen blant elever/instruktører, forskjell i ansvarsforhold på forskjellige deler av flyplassen og lignende.

| **NR:** | **Hva kan gå galt/Beskriv** | **Konsekvens** | **Sann-synlig** | **Beskriv tiltak** | **Rev.**  **risiko** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Fly skades på tidligere flyging uten at det gis beskjed. Neste pilot gjør dårlig/hopper over preflight inspection. | Det kan oppstå farlige situasjoner hvis man flyr et fly som ikke er skikkelig sjekket. | Mod | Instruktørene må gå foran som gode eksempler og følge dette opp i praksis gjennom flyprogrammet. | Lav |
|  | GA området ikke skikkelig ryddet for snø. | Skjulte gjenstander, skjult merking, glatt ved oppstart/run-up. | Mod | Snødybde må vurderes, og man må også ta hensyn til evt snøskavler, brøytekanter/hauger. Lav terskel for å avlyse tur. Vente til skikkelig snørydding på GA området. | Lav |
|  | Feil plassering av fly på GA området. | Hindre flyplassbiler. Slip stream mot personer, andre fly, hangar. | Mod | Følge oppmerkinger og gjøre konkret vurdering av flyets plassering i forhold til vindretning og annen aktivitet på GA området. | Lav |
|  | Hangarskader | Skade på fly | Lav | Hangaren har tydelig merket midtlinje. Stop bar for midtre fremre fly slik at det ikke dyttes for langt inn mot bakenfor stående Saab Safir. | Lav |
|  | Hangarskader / Skader ved bakkeoperasjoner | Skade på fly | Lav | Fokus på bakkeoperasjoner både i grunnopplæring og årlig PFT. Prosedyre for parkering er hengt opp i hangar og klubbhus, samt sendt ut til alle piloter. | Lav |
|  | Dårlig banedekke | Løse fragmenter kan skade fly/propell | Mod | Unngå taxi med motorpådrag i bakke opp mot gammel hangar. Etterstrebe å gjøre run-up bort fra bygninger og andre fly. | Lav |
|  | Tanking av fly | Fare for brann ved manglende jording | Lav | Korrekt prosedyre for tanking inngår i vår Klubb-PFT. | Lav |
|  | Vår og tidlig sommer er området rundt flyplassen utsatt for adveksjonståke | Det kan oppstå farlige situasjoner hvis ikke piloter respekterer disse forholdene | Mod | Alle piloter i klubben oppfordres til å respektere værmelding (TAF), lytte til råd fra tårnet, og ha gode alternativ dersom det skulle tette seg | Lav |
|  | Sen høst og tidlig vinter er området rundt flyplassen utsatt for plutselige værforandringer og reduksjon fra VFR-forhold til IFR i løpet av få minutter | Det kan oppstå farlige situasjoner hvis ikke piloter respekterer disse forholdene | Høy | Alle piloter i klubben oppfordres til å respektere værmelding (TAF), lytte til råd fra tårnet, og ha gode alternativ dersom det skulle tette seg | Lav |
|  | Det er i perioder sterk sidevind, med sterke kast på flyplassen | Vanskelige landingsforhold, som kan føre til farlige situasjoner | Mod | Alle piloter i klubben oppfordres til å kjenne og respektere sine egne begrensninger. Det må være lav terskel for å be om landing på kryssende rullebane hvis vindforholdene tilsier det. Fokus på trening og riktig teknikk både i grunnopplæring og årlig PFT. | Mod |
|  | Flyplassen og store deler av kontrollsonen ligger i et område med mye fugleaktivitet | Fare for kollisjon med fugl | Høy | Alle piloter i klubben oppfordres til å ha lav terskel for å melde ifra til tårnet/vakta ved observasjon av fugl på banen | Mod |
|  | Mye aktivitet i våre definerte treningsområder «Tau» og «  Orre». I tillegg er «Jæren» et populært område for flyging med sportsfly under kontrollert luftrom. | Fare for kollisjoner i lufta | Mod | Alle piloter/elever må ha fokus på utkikk når man opererer i disse områdene. I tillegg er det viktig å følge med på radio slik at man får best mulig «situational awareness» samt sikrer at man får med seg trafikk informasjon fra ATC. | Mod |
|  | Vi flyr mye over åpent vann, både i landingsrunden og ved turer til Sola eller Sørstokken | Lite egnede nødlandingsplaser ved motorstopp | Mod | Klubben har krav til redningsvest for alle om bord, som skal tas på før man setter seg inn. Prosedyrene for ditching gjennomgås både i grunnopplæring og ved årlig PFT. | Lav |
|  | «Airspace infringement» Entring av luftrom uten klarering. | Farlige situasjoner, kollisjon i lufta, forsinkelser for kommersiell luftfart | Mod | Dette er fokus på grunnopplæring og i klubb-PFT. Allerede fra første intro-tur vil våre elever og medlemmer være eksponert for korrekt prosedyre for lovlig klarering inn og ut av luftrom. | Mod |
|  | Entring av aktiv rullebane/taxiway uten klarering | Farlige situasjoner, kollisjon på bakken, forsinkelser for kommersiell luftfart | Mod | Dette er fokus på grunnopplæring og i klubb-PFT. Allerede fra første intro-tur vil våre elever og medlemmer være eksponert for korrekt prosedyre for lovlig klarering for bakkebevegelser. | Mod |
|  | Fare for å komme inn i wake turbulence under operasjoner i landingsrunden. | Tap av kontroll og havari. | Mod | På grunn av den store aktiviteten som forårsaker risikoen får vi også kontinuerlig trening i å håndtere risikoen. I tillegg gir tårnet påminnelse i de tilfeller der klarering gis å følge etter et større fly. | Lav |
|  | Risiko for vanskelige flyforhold under sørøstlige vindforhold. | Ubehagelig for passasjerer. Risiko for tap av kontroll og/eller overbelastning av skrog/flater. | Mod | Husk å sjekke høydevind under sørøst vind, det kan være kraftige vindfelt i høyden, selv ved moderat vind på bakken, noe som kan gi windshear/gust on final. Vurder bruk av gunstigste rullebane, evt. be om bane 10. | Lav |
|  | Prop strike på tauestag hvis man glemmer å fjerne det. | Skade på eget fly. Skade på personer eller andre fly i nærheten. | Høy | Fjern tauestag umiddelbart etter at du har stoppet tauingen. | Mod |
|  | Com failure | Risiko for kollisjon i lufta. Risiko for å måtte gjøre utelanding. Risiko for å entre luftrom uten klarering. | Mod | Ha med mobiltelefon med nok strøm under flyging. Legg inn telefonnr. til ATC, dette vil gjøre det enklere å håndtere com failure. | Lav |
|  | Pitostatic failure. | Miste kontroll på flyet etter avgang eller underveis. | Lav | Husk airspeed alive sjekk under avgang, denne sjekken vil forhåpentligvis føre til at vi oppdager evt. feilindikasjoner på fartsmåler tidlig nok til å gjøre avbrutt avgang. | Lav |

----Slutt----