

## 9 Bakkestasjon

### 9.1 Bakkestasjon

Flyplassen har en bakkestasjon som skal bemannes ved EMF og ved IFR-flyging. Denne betjenes av en kvalifisert person, heretter kalt operatør bakkestasjon (OBS).

OBS har som oppgave å:

påse at hinderfriheten og overflatebeskaffenheten (bakkens jevnhet og hardhet, snø-/isforhold samt plassens utstyr og hjelpemidler) er slik at flygingen kan foregå på en betryggende måte.

Yte informasjon om annen kjent trafikk i området, både i lufta og på bakken.

Gi opplysninger om vindretning og vindstyrke

Gi opplysninger om bane i bruk

Gi opplysninger om aktuelt lufttrykk (QNH) og temperatur

Gi opplysninger om baneforhold, slik som vann, snø, sørpe og is.

Gi opplysninger om vær, slik som sikt, rullebanesikt, vertikalsikt og skydekkehøyde.

Gi opplysninger om lysanlegg i bruk.

Bakkestasjonen har følgende utstyr:

Kraftig lyskaster til både å kunne belyse sikkerhetsområdet om natten for dyr, for siktvurdering og enkle skydekkevurderinger.

Kraftig høyttaler i tårnet for adressering til eventuelle uautoriserte bevegelser på flyplassområdet.

Værstasjon

Nattkikkert og dagkikkert

2 VHF radioer

2 UHF radioer

Signalpistol

Telefon og telefaks

Beredskapsbil

PC med skriver

## **9.2 Opplæringsplan for operatør bakkestasjon**

### **9.2.1 Innledning**

Opplæringsplanen skal gi en oversikt over den informasjon som skal være kjent for den person som betjener bakkestasjonen ved Oppdal Flyplass, Fagerhaug. Det er FPSs ansvar at de aktuelle personer har fått nødvendig opplæring iht. til denne planen. Opplæring skal minimum være et kurs på 5 timer, og opplæring skal bekreftes skriftlig.

Følgende kapitler er inntatt i denne opplæringsplanen:

9.2.2 Beskrivelse av utstyr

9.2.3 Kommunikasjonsfraseologi

9.2.4 Instruks/internkontroll

### **9.2.2 Beskrivelse av utstyr**

Den personen som betjener bakkestasjonen skal være kjent med følgende tilgjengelig utstyr:

### **9.2.3 Flyradio**

Bakkestasjonen er utstyrt med 2 stk flyradioer, en som er stasjonær og en håndholdt.

Stasjonær flyradio har en sendeeffekt på 35W og benyttes til kommunikasjon med luftfartøy på flyplassens frekvens 122,95 MHz, og skal alltid være innstilt på denne frekvensen.

Bærbar flyradio benyttes på flyplassens frekvens 122,95 når operatør må forlate bakkestasjonen for inspeksjon av utvendige anlegg. Kan med fordel benyttes på frekvens 125,70 (Norway Control) når operatør befinner seg i bakkestasjonen.

Brukermanual finnes i FDV-instruks for de elektrotekniske anleggene, kap. 8. Denne er plassert i bokhylle i bakkestasjonen.

Før OBS kan bruke flyradioen i kommunikasjon med fartøysjefer skal han minimum ha gjennomgått et kurs i bruk av flyradio og kunne fraseologi iht. kapittel 9.2.18. Kursets innhold, mål og kursleder skal være godkjent av flyoperatøren (Sundt Air).

### **9.2.4 Værstasjon**

Det er montert en værstasjon i tilknytning til bakkestasjonen. Denne gir nødvendige værdata til operatøren, og kan også sende værdata til mobiltelefon på forespørsel.

Operatør må ha kjennskap til plassering av de forskjellige følerne for værstasjonen, og være informert om mulige feilkilder som kan påvirke værstasjonens data.

Brukermanual finnes i FDV-instruks for de elektrotekniske anleggene, kap. 7. Det finnes også en egen perm med dokumentasjon for værstasjonen. Disse er plassert i bokhylle i bakkestasjonen.

### **9.2.5 Lyskaster**

Det er montert en kraftig lyskaster utvendig på tårnbygget. Denne brukes primært til å belyse flyplassen og områdene rundt, for observasjon av vilt, uvedkommende personer og andre forhold som kan påvirke sikkerheten.

Lyskaster tenes og slukkes fra egen bryter på panel i bakkestasjonen, men må betjenes manuelt for søking i området.

Nærmere opplysninger finnes i FDV-instruks for de elektrotekniske anleggene, kap. 6. Denne er plassert i bokhylle i bakkestasjonen.

### **9.2.6 Dagkikkert**

Det finnes en dagkikkert i skuffen på kontorpulten, som benyttes for inspeksjon av ferdselsområdet og omliggende områder fra bakkestasjonen i dagslys.

### **9.2.7 Nattkikkert**

Det finnes en nattkikkert i skuffen på kontorpulten som benyttes for inspeksjon av området fra bakkestasjonen i skumring og i mørke.

Nærmere opplysninger finnes i FDV-instruks for de elektrotekniske anleggene, kap. 10. Denne er plassert i bokhylle i bakkestasjonen.

### **9.2.8 Høytaleranlegg**

Det er montert et høytaleranlegg utvendig på bakkestasjonen, med forsterker plassert på skap for værstasjonen. Dette benyttes for henvendelse til personer som befinner seg i nærheten av flyplassen, bl.a. for å hindre uvedkommende ferdsel på eller nær flyplassen.

Nærmere opplysninger finnes i FDV-instruks for de elektrotekniske anleggene, kap. 9. Denne er plassert i bokhylle i bakkestasjonen.

### **9.2.9 Telefon/telefaks**

Det er montert en kombinert telefon/telefaks i bakkestasjonen. Denne er tilkoblet en analog linje fra Telenor. Telefaksen benyttes for mottak av værdata og lignende og for sending av feilrapporter som krever oppfølging av annen part.

Nærmere opplysninger finnes i FDV-instruks for de elektrotekniske anleggene, kap. 14. Denne er plassert i bokhylle i bakkestasjonen.

### **9.2.10      Kontrollpanel**

På veggen i bakkestasjonen er det montert et kontrollpanel med følgende funksjoner:

Banelys og tverrekke 25, AV/PÅ

Banelys og tverrekke 25, trinnregulering i 6 trinn

Lys vindpølse AV/PÅ

Visuell glidebane PLASI AV/PÅ

Driftslamper for PLASI

Nærmere opplysninger finnes i FDV-instruks for de elektrotekniske anleggene, under kapitler for de enkelte lysanleggene. Denne er plassert i bokhylle i bakkestasjonen.

### **9.2.11      Fjernstyring av lysanlegg**

Følgende lysanlegg kan kun betjenes via mobiltelefon:

- Sirklingslys, 3 stk
- Innflygingsledelys, 2 stk

Prosedyre for fjernstyring er slått opp i bakkestasjon.

### **9.2.12      Signalpistol**

I skuffen på bakkestasjonen finnes en signalpistol og patroner som kan benyttes for å jage vilt og fugler fra ferdselsområdet.

### **9.2.13      Beredskapsbil**

Det er anskaffet en beredskapsbil som benyttes av operatør på bakkestasjonen. For ytterligere informasjon om denne se Driftshåndboken om "Beredskapsbil" og "Internkontroll – beredskapsbil".

Bilen skal startes opp og være i beredskap ved enhver start eller landing i forbindelse med NT- og/eller IFR-flyging.

### **9.2.14      Internradio UHF**

To stykk bærbare radioer for internkommunikasjon og kommunikasjon med kjøretøyer som driver banepreparering.

## 9.2.15      **PC med skriver**

Skal alltid være operativt med internettilknytning for at driftshåndboka skal være tilgjengelig, slik at utfylling og lagring av IK-kontrollskjema skal kunne skje elektronisk.

## 9.2.16      **Fraseologi mellom fly og bakkestasjon**

### 9.2.17      **Krav til radiooperatør**

Radiooperatøren på Oppdal flyplass Fagerhaug skal være kjent med belysning, meteorologi og sambandsutstyret som er installert

#### 9.2.17.1 **Radiooperatør med flytelefonisertifikat uten begrensninger kan nytte engelsk ICAO fraseologi**

#### 9.2.17.2 **Radiooperatør uten slikt sertifikat skal snakke norsk**

#### 9.2.17.3 **Informasjon til fartøysjefen om vær- og baneforhold**

Informasjon som flyet skal ha er opplysninger om vindretning og styrke og vindkast, lufttrykk, anslått skydekke og sikt, temperatur, banestatus og eventuelle avvik fra operasjonell status på plassen mht. manglende belysning (om natten) mulig sjenerende aktiviteter i nærheten og lignende.

#### 9.2.17.4 **Flyet skal også ha informasjon om kjent trafikk i området.**

## 9.2.18      **Kommunikasjon mellom fly og bakke.**

Kommunikasjon mellom flyet og bakken vil finne sted før instrument eller visuell innflyging påbegynnes etter avtale med Norway Control og fortsette til flyet har stoppet motorene på bakken. Ved oppstart og bevegelse for avgang og etter avgang inntil kontakt med Norway Control er etablert.

### 9.2.18.1 **Fraseologi innflyging 25 (instrument i mørke)**

*Fly:* Fagerhaug dette er MTD181.

*Bakken:* MDT 181 hører deg bra.

*Fly:* MDT 181 vi nærmer oss OP 113 (er visuell 10 nm. S.Ø.) hvordan er forholdene.

*Bakken:* MDT 181 vinden er fra 230 grader varierende mellom 200 og 260, styrke 10 kts gust 20, trykk 1012, - 3 grader, anslått lavere halvskyet i 2000 og overskyet i 3000 utenom snøbyger og mer enn 10 km sikt. I snøbyger ukjent skyhøyde og sikt 1 til 2 km. Bremsseffekt middels, men dårligere i sikringssonen og PAPI bane 07 er ute av drift. Et klubbfly tok av for 10 minutter siden og fløy VFR nordover. Informer meg når dere starter innflygingen.

**Fly:** Dette er MDT luftrykket er 1002, bane i bruk 25, begynner innflygingen og hold oss informert om utviklingen.

**Bakken:** MDT 181 et snøvær driver over plassen og sikten er redusert til under 2 km.

**Fly:** MDT 181 i nærmer oss OP112 og går opp til 8000 fat og legger oss på vent.

**Bakken:** MDT 181 snøbygen gir seg og sikten mot Oppdal er over 5 km.

**Flyet:** MDT 181 vi starter innflygingen og varsler plassen i sikte.

**Bakken:** MDT 181 ok. Et fallskjermfly tar nu av og har kurs mot Oppdal

**Fly:** MDT 181 Ok. Fallskjermfly dette er MDT 181 hva er dine intensjoner (Får passende svar).

**Fly:** MDT 181 vi har passert OP 111 og ser plassen, vind retning og hastighet.

**Bakken:** MDT 181 jeg ser dere, vinden er 240/10 gust 15, banen er dekket med lett snø og bremseeffekten er vurdert middels med glatt sikringssone på siden.

**Fly:** MDT 181.

**Bakken:** MDT 181 landet 27 og parkeringsplassen er glatt.

**Fly:** MDT 181 takk.

Ved vindretning som nødvendiggjør sirkling til bane 07 blir fraseologien i hovedsak den samme med unntak av at partene bekrefter at bane 07 er i bruk.

### 9.2.18.2 Fraseologi ved avgang blir som følger:

**Flyet:** Oppdal dette er MDT 181 vi er klare.

**Bakken:** MDT 181, Oppdal, vinden er 230/10, trykk 1002, temp. -3, fallskjermhopping og glideflyging på gang. Glideflyet tar nu av og fallskjermflyet klatrer syd for plassen.

**Flyet:** MDT 181, trykk 1002, har avgående gliderekvipasje i sikte. Kan du be fallskjermflyet vente med dropping til vi er ute av området.

**Bakken:** Fallskjermflyet Oppdal MDT 181 tar snart av, kan du se ham og vente med dropping til ha er ute av området.

**Fallskjermflyet:** Ok vi ser ham og har kontakt..

**Bakken:** MDT 181 rullebanen er fri.

**Flyet:** MDT 181 vi takser ut for bane 25, etter avgang svinger vi til venstre og går ut mot OP 112.

**Flyet:** MDT 181 vi er klare og ruller.

***Flyet:*** Oppdal/MDT 181 vi har kontakt med Norway Control og forlater frekvensen.

Dette er et eksempel på kommunikasjon mellom fly og bakken, men prosedyrespråket skal ikke være til hinder for alminnelig kommunikasjon om forhold som måtte ha betydning for operasjonene som usikkerhet mht. observasjoner av vilt, ukjente personer, usikkerhet mht. opplysninger fra instrumenter osv.

Det er ikke å forvente at flyet vil svare på henvendelser fra bakken like før landing og rett etter avgang grunnet besetningens oppgaver med flyhåndtering og sjekklistor.

I usikkerhetssituasjoner er det spesielt viktig å være klar over at det er flybesetningen som har ansvaret for å iverksette nødvendige tiltak, men at bakken gir all mulig informasjon om situasjonen. Inntreffer hendelser som åpenbart har satt besetningen ut av spill, skal OBS overta styringen i henhold til havariplan.