

RAPPORT

Postboks 8, 2027 KJELLER

Telefon: 64 84 57 60

Telefaks: 64 84 57 70

RAP: 05/2000

Avgitt: 8. februar 2000

Luftfartøy

-type og reg.: Brditschka HB-21-2400, SE-TUM og
Piper Cherokee Archer II PA-28-181, LN-NAM

-fabr. år: 1982 og 1976

-motorer: VW HB 2400 G og Textron Lycoming O-360-A4M

Dato og tidspunkt: 10. juli 1999, kl. 1615

Hendelsessted: Elverum flyplass Starmoen, ENHN

Type hendelse: Luftrafikkhendelse

Type flyging: VFR

Værforhold: Vind: vestlig ca. 5 kt. Sikt: mer enn 10 km. Ingen skyer.
Temperatur: 25°C. QNH: 1005 hPa

Lysforhold: Dagslys

Flygeforhold: VMC

Reiseplan: Ingen

Antall om bord: 1 (SE-TUM) og 3 (LN-NAM)

Personskader: Ingen

Skader på luftfartøy: Ingen

Fartøysjefene

-kjønn: Menn

-alder: Henholdsvis 55 og 58 år

-sertifikater: Seilflysertifikat F, A1 (SE-TUM) og
PPL-A (Svensk) (LN-NAM)

-flygererfaring: 262 og ca. 650 timer flygetid

Informasjonskilder: **Fartøysjef SE-TUM:** "Rapport om luftfartsulykke/-hendelse" (NE-0382), **fartøysjef LN-NAM:** "Rapport om luftrafikkhendelse" (NE-148), supplerende opplysninger fra skolesjef ved Kongsvinger flyklubb, utskrifter fra Luftfartsverkets (LV) database, møte med LV og NAK og egne undersøkelser.

Alle tidsangivelser i denne rapport er lokal tid (UTC + 2 timer) hvis ikke annet er angitt.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Det var stor seilflyaktivitet ved Elverum flyplass Starmoen i helgen 10. og 11. juli 1999. Flyplassen er riksanlegg for seilfly.

Samtidig med at fartøysjefen på motorglider SE-TUM meldte at han var på vei inn som seilfly (med motor avslått) til bane 15, meldte fartøysjefen på LN-NAM at han var i posisjon JØMNA med hensikt å lande på bane 33. I følge fartøysjefen på LN-NAM brukte han engelsk i denne meldingen, som han gjentok 3 ganger. Kommunikasjonen foregikk på frekvens 123,35 MHz. Han mottok ingen svar på sine meldinger. Da han var på finalen til bane 33 oppdaget han et fly som sto oppstilt til bane 15. Han kalte opp igjen og sa: "Change to final 15". På dette tidspunkt fikk han radiokontakt med flyplassens radiooperatør (dvs. "Bakkeradioen"). Fartøysjefen skriver i sin rapport: "Da først begynner radiotrafikken". Etter overflyging av bane 33, i lav høyde med radio- og visuell kontakt, landet han på bane 15.

Fartøysjefen på SE-TUM opplevde situasjonen noe annerledes: Han hørte ikke at LN-NAM ga trafikkinformasjon. Selv rapporterte han på den samme frekvensen at han passerte 400 m og var på vei inn for landing til bane 15. Senere rapporterte han "downwind" for bane 15 som seilfly. Han passerte "base", og i det han svingte inn på finalen til bane 15 observerte han LN-NAM på kort finale for landing på den motsatte banen. Han dreide derfor av til høyre og landet på gresset på siden av rullebanen. Denne fartøysjefen er kritisk til LN-NAMs fartøysjefs manglende reaksjon på den aktuelle trafikkretningen og radiokommunikasjonen.

På Jeppesens kart over Elverum flyplass Starmoen (se vedlegg) står det oppgitt en radiofrekvens 123, 35 MHz, hvor det kan kommuniseres på norsk og engelsk. Under seilflyaktivitet er dette den såkalte "Bakkeradioen". Den er normalt bemannet av flygere eller stevneledelse. Disse kan ha varierende erfaringsnivå. "Bakkeradioen" har ingen status verken til kontrolltjeneste eller ATIS, men blir brukt av flygerne for å rapportere "medvindsløst" og finale. Den kan når den er bemannet gi generell informasjon om aktivitet, og den kan brukes ved observerte trafikkonflikter til å gi advarsler. HSL er også gjort kjent med at det av og til utføres seilflyging, hvor seilflyet ikke har operativ radio.

BSL 1-2 "Alminnelige driftsbestemmelser" pkt. 3.2:

Fartøysjefen må ikke bruke flyplass med mindre har forvissnet seg om at dimensjonene, hinderfriheten og overflatebeskaffenheten (bakkens jevnhet og hårdhet, snø-/isforhold, sjøgang), samt plassens utstyr og hjelpemidler er slike at flygingen under hensyntagen til luftfartøyets ytelser og utrustning kan foregå på en betryggende måte.

Anm.: Ved anvendelse av flyplass som ikke er til almen bruk, forutsettes tillatelse innhentet hos grunneieren eller vedkommende som driver eller eier plassen.

HAVARIKOMMISJONENS KOMMENTARER

På grunn av begge fartøysjefenes reaksjoner oppsto det ikke noen reell kollisjonsfare.

Siden fartøysjefen på LN-NAM ikke oppnådde å få radiokontakt er det mulig at det kan ha vært språkproblem, manglende oppmerksomhet eller et senderproblem ved denne hendelsen. HSL anser at det ved organisert seilflyging burde være én ansvarlig på bakken, som kan kommunisere både på norsk og engelsk.

HSL anser at det under seilflyaktivitet er særlig viktig å orientere seg om gjeldende trafikkretning, bruke kommunikasjonsmulighetene og for fartøysjefer på motorfly å ta ekstra hensyn til seilflyene. Det er på Starmoen laget innflygingsruter fra 3 forskjellige rapporteringspunkter (on request reporting points) fra hvilke det er tegnet inn ruter med retningspiler for hvordan et fly skal ankomme området. Fartøysjefen på LN-NAM fulgte ikke noen av disse. HSL anser at ved å følge den aktuelle innflygingsruten vil en fartøysjef lett kunne orientere seg om flyplassens vindforhold og trafikkretning, og deretter kunne plassere seg i trafikk mønsteret. En trafikkonflikt, som ved denne hendelsen, ville vært unngått dersom dette mønsteret hadde vært fulgt.

Under utarbeidelsen av denne rapport ble HSL gjort kjent med praktiserte prosedyrer ved Starmoen, hvor seilfly og motorfly samtidig flyr i henholdsvis høyre- og venstre trafikk mønster for landing til bane 15, og venstre- og høyre trafikk mønster til bane 33 (ref. Jeppesen Elverum Starmoen Norway ENHN 19-2, 24.sep 97: Traffic circuit for aeroplanes/gliders).

HSL behandler enkeltsaker. Om man under sakens gang finner andre forhold som etter kommisjonens mening kan være av betydning for flysikkerheten, blir også slikt tatt opp. HSL anså at det praktiserte trafikk mønster på Starmoen flyplass, hvor det benyttes høyre og venstre trafikk til samme bane, var et forhold man burde se nærmere på. Ved høringsfristens utløp, hadde HSL mottatt informasjon og engasjement fra berørte parter i LV og NAK, slik at man fant det hensiktsmessig å innkalle til et møte for å gjennomgå og diskutere detaljene i denne hendelsen og trafikkavviklingen generelt ved seilflyaktivitet på Starmoen. Et slikt møte fant sted 09.12.1999 i HSLs lokaler på Kjeller, og HSLs representanter mottok nyttig informasjon for kommisjonens forståelse for avviklingen av større seilflystevner.

NAKs representanter gjennomgikk i detalj bakgrunnen for og systemet med den trafikkavviklingen man hadde funnet best, etter deres synspunkt, under stevner med mange deltagere. På en overbevisende måte fikk møtedeltagerne demonstrert at systemet med seilfly i et trafikk mønster og motorfly i et annet, erfaringsmessig var den sikreste måte å avvikle trafikken på. Man anså at ved å ha kun ett "kritisk" punkt ved flyplassen, nemlig i svingen inn til finalen, kunne man greie å avvikle sterk trafikk hvor alle impliserte kjente til området for mulig kollisjonsfare, og tok hensyn til dette. Systemet er basert på "å se og bli sett." Denne måten å gjennomføre trafikkavviklingen ved seilflystevner er også benyttet på andre flyplasser i Norge og i utlandet. Prosedyrene for bruk av "bakkeradioen" ble også gjennomgått. Ved å endre disse, mente NAK at man kunne introdusere en ny risikofaktor.

LVs representant fremholdt at Starmoen ikke er en flyplass til almen bruk. Det er Norges Luftsportforbund, Seilflyseksjonen som innehar og driver flyplassen. Det er spesifisert i BSL D 1-2 pkt 3.2 hva en fartøysjef skal forsikre seg om ved anvendelse av en slik flyplass. Blant annet forutsettes at tillatelse om bruk innhentes på forhånd hos grunneieren eller vedkommende som driver eller eier plassen. LV anser derfor at det vil være korrekt og praktisk at en fartøysjef tar kontakt før flyging for tillatelse til landing, og samtidig kan mottar orientering om den aktivitet som forventes ved den planlagte ankomsttiden. Et slikt krav om "PPR" (Prior Permission Required) er ikke angitt i dokumentasjonen for Starmoen.

HSL anser at dette var et møte hvor det ble skapt klarhet i forskjellige forhold omkring seil- og motorflyging på Starmoen. Det ble også bekreftet at det var behov for en god kontaktflate mellom LV og NAK i denne forbindelse.

TILRÅDINGER

HSL tilrår Luftfartstilsynet i samarbeide med NAK å fastsette rutiner/mønstre både for motor- og seilfly for Elverum flyplass Starmoen, slik at flygingen ved seilflystevner blir utført på den mest hensiktsmessige og tryggeste måte. (Tilråding nr. 04/2000)

VEDLEGG

Jeppesen: Elverum Starmoen Norway 24 SEP 97.

ELVERUM
STARMOEN
NORWAY

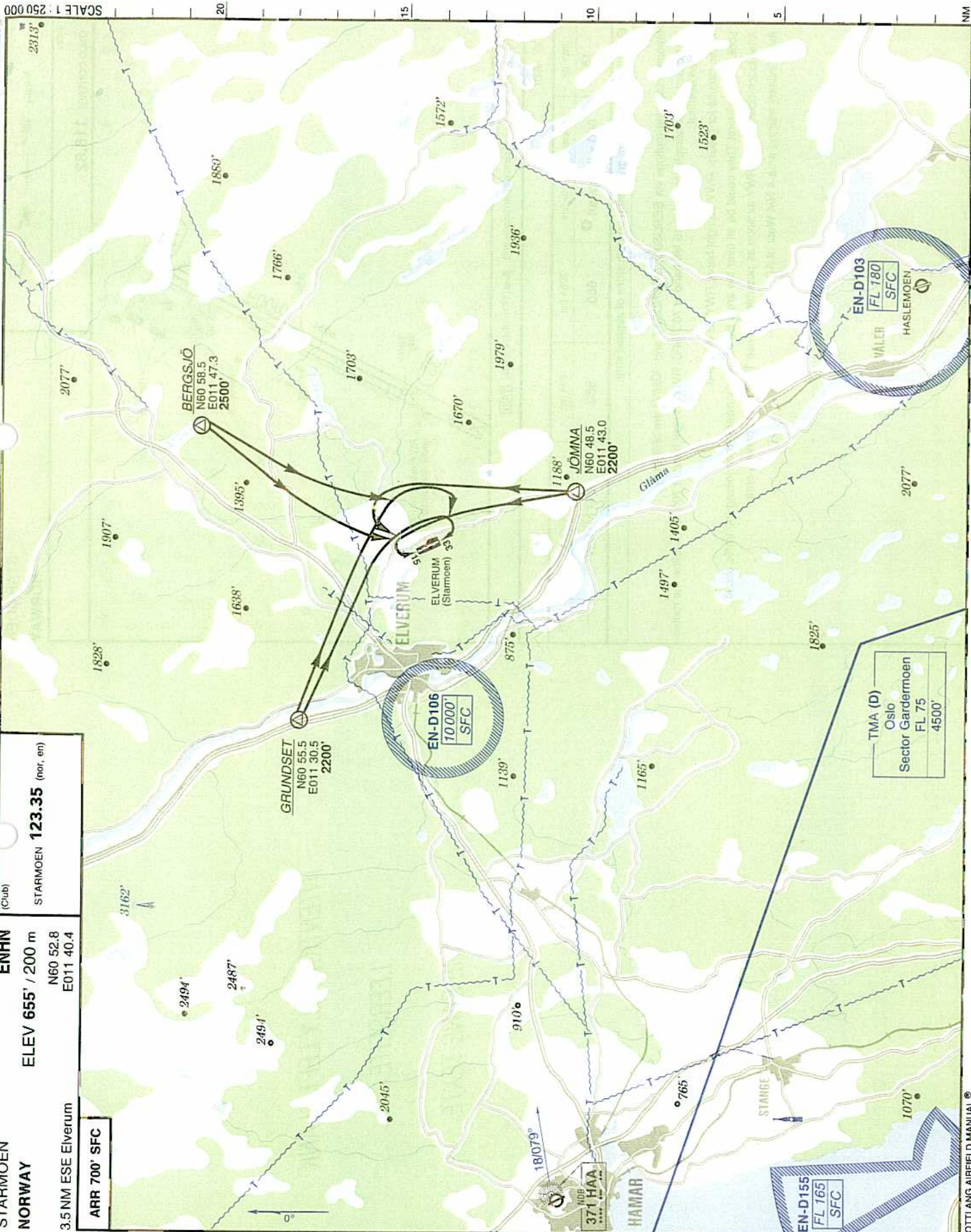
3.5 NM ESE Elverum

ARR 700' SFC

ENHN
ELEV 655' / 200 m
N60 52.8
E011 40.4

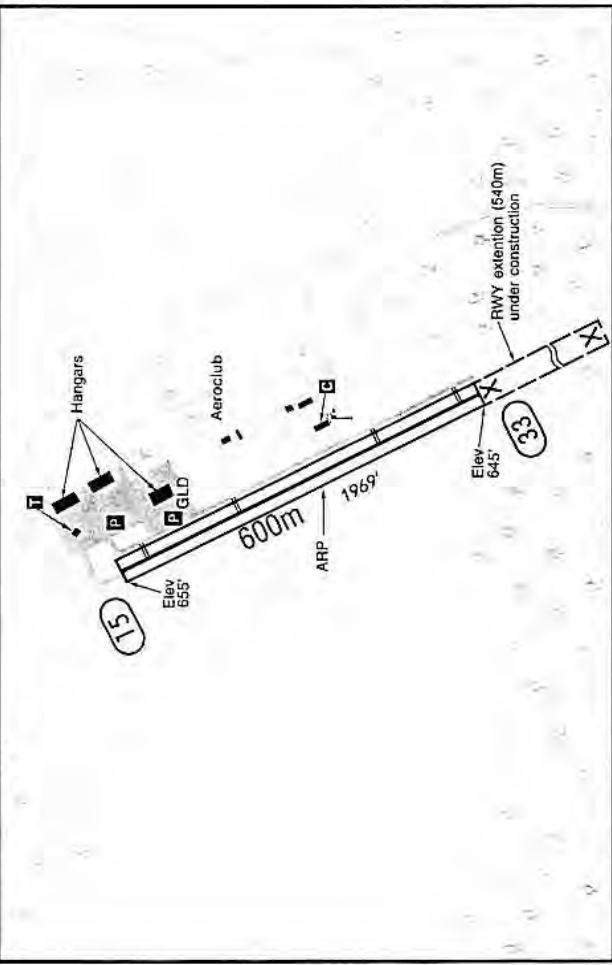
STARMOEN 123.35 (nor, en)

19-1 24 SEP 97
(Club)



CHANGES: APP Routes - REP coordinates - Airspace - Direction arrow.

(FIS)
OSLO CONTROL **118.82**



RWY No	Dimension (m) - Surface	TORA (m)	LDA (m)	Strength	Lights
15	660 x 8 Asphalt	660	660	2.4 MTOW	—
33					

with additional 21 m grass strip on both sides of asphalt strip.

Inbound/outbound routings via **BERGSJØ**, **GRUNDSET** and **JØMNA** are obligatory.
 Traffic circuits for aeroplanes: RWY 15 left hand at 700' SFC; RWY 33 right hand at 700' SFC, follow the routes depicted overleaf.
 Traffic circuits for gliders: RWY 15 right hand; RWY 33 left hand.
 Look out for gliders! They could be all over the area. Be especially aware when joining the traffic circuit.
 After touch-down vacate RWY as soon as possible and use TWY to the parking area.
 Avoid military training area 4 NM West of AD.

INTENTIONALLY LEFT BLANK

LEERSEITE

PAGE SANS TEXTE