

Rapport nr. 20/2020

Fakta:

Dato: 23.07.2020
Type hendelse: Luftromskrenkelse Starmoen H
Fly: DG1000, LN-GCN
Sted: Starmoen
Pilot: Fartøysjef
Vær: IA
Antall om bord: 1
Personskader: Nei
Skader på fly: Nei

Hendelse:

Var på vei nordover etter å ha snudd øst for Flisa. Dukkete opp ett fly bak meg, som jeg så på flarmen. Prøvde å sirkle ett par bobler, uten noe særlig gevinst. Ble nå tatt igjen av flyet, en ASK21. Jeg hang meg nå bak han, slik han lå bak meg en stund. Blir til slutt liggende nord for Gjesåsjøen. Termikken foran oss hadde klappet sammen. Eneste mulighet var en cumulus nede ved Glomma. ASK21'en, som jeg ikke hadde oppnådd radiokontakt med, svingte ned mot Glomma til denne skyen. Jeg fulgte etter. Denne hadde klappet sammen da vi nådde den. Forlot nå ASK21'en og dro sørover mot Vålerbanen. Her var det store jorder og en liten skydott som ga håp om en ny sjanse. Planla utelanding på turen bort til skydotten, på ett stort jorde like under den. Eneste jeg ikke likte med jordet, og alternativene rundt, var at det var høyt korn. Var redd for groundloop og skader på flyet. Fikk tak i bobla i litt over 600m. Den løftet godt.

Innså ikke langt fra skybas på 1700m at jeg nå var i Starmoen H, som var stengt for dagen. Valgte å fortsette til skybas, for så å jobbe meg bort fra området. Alternativet var å bremse meg ned og lande. ASK21'en slet fortsatt i lav høyde ved Glomma, ett stykke nord for der jeg var, da jeg passerte over.

Jeg vet ikke om han i det hele tatt har vært inne i Starmoen H, eller om han holdt seg på utsiden. Føler på ingen måte at han dro meg inn i Starmoen H. Jeg har selv det fulle ansvaret for min egen flyging. Fant ut senere på dagen om havariet under utelandingen hans. Mulig denne hendelsen også kan være av interesse for etterforskning av utlandingshavariet.

Hva kunne hindret hendelsen:

Som fartøysjef kunne jeg ha planlagt flyturen mye bedre. Hadde ingen bestemt rute, annet enn å holde meg innenfor melkeruta fra Flisa til Rena. Hadde da ikke gjort tabben med å fly sør for Starmoen på nordavind. - Kunne også avbrutt flyturen tidligere ved utelanding nordøst for Gjesåsjøen, om jeg hadde innsett hvor flyturen endte opp. Måtte da ha bremset meg ned fra ca 1100m. - Kunne også funnet frekvensen til Gardermoen TMA, via mobilen, kontaktet dem og brukt transponder. Dette er noe jeg ikke har noen praktisk erfaring med, og skal innrømme at det er en barriere å begynne med slikt for første gang i en allerede stresset situasjon.

Sikkerhet og utdanning utvalget (SU) kommentar:

En god rapport som viser en vanlig flytur med de mange valgene vi må ta underveis, spesielt hvis forholdene er litt vanskelige.

Det er fartøysjefens ansvar til enhver tid å vite hvor han er og fly lovlig, det vil si å spørre om lov før han entrer et kontrollert luftrom.

Men det er lett å komme inn i feil luftromsboks og SU er enig med fartøysjefen i at hans valgmuligheter var:

1. Utelände, ikke fly inn i området, hvis det ikke blir gitt klarering på forhånd
2. Kalle opp Starmoen og be de åpne luftsportsboks H
3. Kalle opp Oslo TMA 118.475 og få tillatelse

Fakta:

Luftsportsboks Starmoen H GND – 6000 FT AMSL

Gardermoen TMA i dette området går fra: 3500 FT AMSL – FL 215

Oslo TMA 118.475

Klasse C luftrom

Det vil si at all flyging over 3500 FT AMSL må klareres på forhånd.

3500 FT = 1067 meter over havet.

6000 FT = 1829 meter over havet.

Bildet under viser flygingen i luftsportsboks H hvor piloten har vært inne i to ganger.

Begge gangene over 3500 FT AMSL

