



**NORGES
LUFTSPORTFORBUND**

INSTRUKS

Gjeldende for

**SEILFLYSEKSJONENS
RIKSANLEGG
OLE REISTAD SENTER
STARMOEN FLYPLASS (ENSM)
ELVERUM**



Versjon 1. april 2025

Instruks Ole Reistad Senter, 01.04.2025

**INSTRUKSER OG RETNINGSLINJER FOR OPERATIV BRUK AV
SEILFLYSEKSJONEN/NORGES LUFTSPORTSFORBUND (S/NLFs)
RIKSANLEGG FOR SEILFLYGING.**

1. GENERELT

1.1

Denne instruks er gitt av styret S/NLF mai 1988, og med siste revisjon i 1. april 2025. Den er gyldig inntil ny instruks blir gitt. Instruksen gjelder for samtlige brukere av senteret og innbefatter også *Lokale instrukser for bakketjenesten i henhold til BSL E 4-1 pkt 5.1.*

1.2

Enhver bruker skal ha lest og forstått denne instruks og driftshåndboken for Starmoen Flyplass før deltakelse i flyaktivitet ved senteret. Bruker(e) som bevisst bryter eller unnlater å rette seg etter instruksene eventuelt direktiver gitt av ansvarlig personell ved senteret, vil kunne bortvises fra anlegget.

1.3

Opplysninger om alt ansvarlig personell i henhold til denne instruks skal til enhver tid være tilgjengelig i form av oppslag på senterets infotavle. Likeledes skal avvik fra instruksene, uansett varighet, være publisert. Slike avvik kan være gitt av S/NLF sentralt, eller ansvarlig person lokalt.

1.4

I den grad denne instruks ikke er dekkende, gjelder de til enhver tid generelle instrukser/bestemmelser gitt av S/NLF og Luftfartstilsynet (LT).

1.5

Denne instruks, med vedlegg, skal til enhver tid være tilgjengelig ved senteret og i samlet trykket form for utlevering til brukerne, alternativt som dokument i elektronisk format. Alle seilflygere skal årlig signere for å ha lest instruksene. Dette foregår i protokoll utlagt i senterets resepsjon.

1.6

Det er utarbeidet egen risikovurdering for skoleflyging med seilfly underlagt DTO. Risikovurdering er like relevant for ordinær seilflyaktivitet og er tatt inn som vedlegg til denne instruks fra 1. april 2022.

2. FLYPLASSJEF

2. 1

Flyplassjef skal til enhver tid være oppnevnt. Personen skal utnevnes av S/NLF, ha bosted i nærheten av plassen og være lett tilgjengelig. Dette i henhold til forskrift om flyplasser til ikke allmenn bruk.

2.2

Flyplassjefen har ansvaret for at de sikkerhetsmessige og operative forhold ved flyplassen ivaretas. Herunder følger rutinemessig inspeksjon av flystripens beskaffenhet, hinderfrihet og oppmerking på og rundt banen. Videre tilsyn med installasjoner, utstyr og bygninger i tilknytning til anlegget. Det skal føres logg over alle iakttakelser minst en gang ukentlig. Dette skal foregå på et spesielt skjema utarbeidet av S/NLF. Loggene skal arkiveres i minimum 24 måneder.

I vintersesongen er flyplassjef ansvarlig for at snørydding blir foretatt under hensyn til den type flyvirksomhet som drives. Banens friksjonsforhold må også vurderes. Dersom forholdene ikke er tilfredsstillende skal plassen stenges. Dette rapporteres til S/NLFs daglige leder.

2.3

Ansvarsforholdet som flyplassjef er i hele kalenderåret lagt til fungerer daglig leder ved Ole Reistad Senter som sjef for plassen.

Der skal i henhold til BSL-E 4-1 pkt. 3.3 alltid være oppnevnt en stedfortreder for ansvarshavende ved flyplassen.

2.4

Dersom flyplassjef finner å måtte stenge flyplassen i en periode utover 7 dager, skal stengningen rapporteres til Luftfartstilsynet.

2.5

Flyplassjefen er ansvarlig for å rapportere vesentlige endringer ved flyplassen til Luftfartstilsynet.

2.6

Flyplassjefens navn adresse og telefonnummer(e) skal alltid finnes tilgjengelig som oppslag på senterets infotavle.

3. ANSVARLIG SEILFLYLEDER ASL

3.1

ASL skal alltid være oppnevnt når det foregår skoling, og ved alle seilflyarrangementer utover enkeltflyginger. Ved seilflyvirksomhet i S/NLFs regi, er S/NLF selv ansvarlig for utnevning av ASL. Andre brukere (klubber) er ansvarlig for å utpeke en felles ASL.

Vedkommende fungerer i henhold til S/NLFs instruks, og kan godt være ansvarlig instruktør, konkurransleder eller annen sentral person.

3.2

ASL skal være godt inneforstått med gjeldende reglement for flyging fra Starmoen og erfaring fra operasjon på plassen er ønskelig.

3.3

Operative forhold, rutiner etc. som ikke fungerer tilfredsstillende ut fra et flysikkerhetsmessig synspunkt rapporteres snarest til ASL. Han/hun kan gripe inn med midlertidige tiltak inntil slike forhold blir korrigert mer permanent. ASL er ansvarlig for rapportering av uregelmessigheter til S/NLF

4. BAKKESJEF (BS)

4.1

Bakkesjef skal oppnevnes og fungere i henhold til gjeldende generell instruks for BS gitt av S/NLF.

4.2

BS er ansvarlig for organiseringen av all trafikk på bakken og utpeker den personen som skal betjene bakkestasjonen. Det skal kun fungere én (1) BS om gangen. Bakkesjefens plass skal være på et sted hvor han/hun har full oversikt over trafikk på bakken samt i landingsrunden. BS kan ikke forlate sin "base" så lenge seilflyaktivitet pågår, med mindre det oppnevnes en stedfortreder.

Dersom det opereres både flyslep og vinsj samtidig, er BS og startplassleder vinsj gjensidig ansvarlig for en god koordinering og samarbeid.

4.3

BS er ansvarlig for at flystripens sikkerhetssoner til enhver tid er fri for hindringer, samt informere fremmede om faren ved å bevege seg på/nær manøvreringsområdet.

4.4

BS skal være lett å identifisere, og skal følgelig bære vest evt. lue/armbind merket «bakkesjef». S/NLF er ansvarlig for at slikt utstyr finnes tilgjengelig. Det er viktig at BS innehar nødvendige kvalifikasjoner og er autoritær nok til å bli respektert for sine avgjørelser.

5. KOMMUNIKASJON/RADIOBRUK/LUFTROM

5.1

Frekvens for radiokommunikasjon ved Starmoen flyplass (ENSM) er **123,350 MHz**. All trafikk på bakken og i landingsrunden skal benytte denne frekvensen. Det er sterkt ønskelig at fly som opererer fra Starmoen skal kunne opprette tilfredsstillende toveis kommunikasjon over radio. Dersom frekvens 123,35MHz skulle bli blokkert, benyttes frekvens 123,50 MHz.

5.2

Bakkestasjon skal opprettes og være i drift så lenge lokal seilflyaktivitet pågår.

5.3

Til luftfartøy på bakken og i luften skal det kun gis informasjon. Slik informasjon skal gis uoppfordret og kortfattet vedrørende bane i bruk, værforhold og annen kjent lokal trafikk.

5.4

Det presiseres at ved stor trafikk på plassen skal irrelevant kommunikasjon ikke forekomme på Starmoen frekvens.

5.5

I umiddelbar nærhet til Starmoen flyplass finnes kontrollert luftrom (Oslo TMA) med tilhørende restriksjoner. Piloter som flyr ut fra Starmoen skal ha kunnskap om dette luftrommets begrensinger og kunne orientere seg i forhold til dette.

Det er etablert «fareområder for luftsport» som kan åpnes fra Starmoen Bakkestasjon ved kontakt mot lufttrafikktenesten på Røyken eller for enkeltflyginger pr. radio ved å kontakte Oslo Approach. Det vises til egen del i instruks med avtale, veileder samt telefon- og frekvensliste. Luftsportsområder skal IKKE benyttes av piloter som ikke har satt seg grundig inn i avtalen og forstått hvordan systemet fungerer.

5.6

Det gjøres oppmerksom på fareområde EN D105 som ligger rundt Rena Flyplass, frekvens 135,30 MHz, (Radius 4 NM = 7,4 km). Det foregår militær fallskjermhopping, droneflyging og aktivitet med militære luftfartøy fra plassen (se også 5.9). Som vedlegg til denne instruks ligger hele samarbeidsavtalen som ble signert 26. juni 2015 og erstatter tidligere hovedavtale av 16. desember 2008. Det er i hovedsak Prosedyre C og Prosedyre D som er viktighet for seilflyoperasjonene i nærheten av Rena Flyplass og hvordan seilflygere skal opptre ved behov for nødlanding på plassen. Ved øvelser som militær fallskjermhopping fra store høyder og avstander (HAHO), droneflyging etc opprettes eget fareområde publisert i NOTAM.

5.7

Det gjøres også oppmerksom på fareområdene rundt Østre Aera Flyplass (fallskjerm-rikssenteret), frekvens 121,350 MHz. Det skal opprettes radiokontakt før flyging inn i området.

5.8

Det gjøres også oppmerksom på fareområder Regionfelt Østlandet 1-4 (EN D110, EN D157, EN D158 og EN D167) og rundt Terningmoen (EN D106) ved Elverum.

5.9

Det er i perioder betydelig militær aktivitet i Østerdalen med både jagerfly, transportfly, helikopter og UAV/UAS. Dette både innenfor fareområdene og i luftrom klasse G. Ved flyving nordover i Østerdalen fra Starmoen skal det søkes informasjon om forsvarets aktiviteter i henhold til samarbeidsavtalens prosedyre C

6. SEILFLYGING

6. 1

Riksanlegget er i prinsippet åpent for all seilflyging organisert gjennom S/NLF. Tilfeldig besøkende som ønsker å fly kontakter ASL eller ansvarlig person ved senteret. Det presiseres at det skal signeres i egen protokoll for lest og forstått instruks. Piloten tildeles automatisk "slepenummer" ved signeringen i protokollen for det enkelte år.

6.2

Seilflygere, klubber og andre som ønsker å benytte senteret til kurs og samlinger eller annen seilflyvirkksomhet som vil belaste senteret utover enkeltflyginger, bes melde fra om dette god til på forhånd for å unngå brukskollisjoner.

6.3

Hver dag det planlegges organisert seilflyging, holdes det briefing i S/NLFs administrasjonsbygg kl. 10:00 om ikke annet er kunngjort ved oppslag. Representant for klubber/grupper som skal drive aktivitet den enkelte dag skal delta på briefing. Piloter som verken har deltatt på "hovedbriefingen" eller på klubb/gruppebriefing, skal innhente relevant informasjon fra ASL, instruktør, bakkesjef, slepeflyger eller annet relevant personell før flyging.

6.4

Enhver som driver seilflyaktivitet plikter å ha med seg loggbok og personlige sertifikater. Disse skal kunne fremvises for ansvarlig personell på oppfordring.

6.5

Følgende aktivitet krever særskilt avtale og godkjenning fra senterets ansvarlige personell og avtales på den daglige briefing:

- All akrobatikkflyging i lokalområdet.

6.6

Seilfly skal ikke parkeres/hensettes på en slik måte at taksebanen blir blokkert. Dette gjelder også for hengere og annet utstyr.

6.7

Det er modellflyplass øst for taksebanen. Ved avgang (slep, motorseilfly, motorfly og mikrofly), skal det stiges rett frem minimum til hele flyplassanlegget er passert. Ikke under noen omstendigheter skal taksebanens østre begrensnings brytes i forbindelse med avgang eller siste del av landing (finale / finaleglide).



Bilde: Starmoen modellflyområde, skal ikke overflys

6.8

Alle landingsrunder med seilfly skal skje på vestsiden av flyplassen (over golfbanen). Det skal IKKE flys crosswind-leg. Seilfly skal holde seg høyere enn 300 mtr. QFE øst for rullebanens senterlinje. Når det utføres vinsjing av seilfly skal ingen fly befinne seg lavere enn 700 meter over selve flyplassområdet

6.8

I nordenden av flyplassen ligger det en vei for tilkomst til travbane og golfbane. Veien trafikkeres av motorkjøretøyer, syklistar og gående. Parallelt med veien går en sti som benyttes av hester. Det skal holdes god høyde over veien og stien (min 10m).

6.9

Standard inn- og utflygingsflygingsprosedyrer til Starmoen Flyplass for motorfly, sportsfly, TMG og helikopter er beskrevet i Jeppesen VFR Manual (siste rev. 24.OCT2014 - se vedlegg).

Standard rapporteringspunkter i denne prosedyren er Jømna, Grundset og Bergsjø hvor de melder seg inn og ut av det lokale luftrommet i definerte høyder.

Alle piloter, også seilflygere, bør kjenne til denne prosedyren. Motorfly, sportsfly og helikopter flyr videre sine landingsrunder på østsiden av plassen og skal ta seg over på østsiden av senterlinjen godt nord h.h.v. syd for flyplassen slik innflygingsprosedyren angir.

6.10

Det benyttes følgende startmetoder for seilfly: Flyslep, vinsjstart, selvsstart (SLG) og motorglider (TMG). Ved bruk av flere startmetoder samtidig, er ASL ansvarlig for å koordinere og eventuelt prioritere.

6.11

Målpassering skal ikke forekomme lavere enn 50 meter over banen.

6.12

Low-pass er generelt ikke tillatt uten at det er en del av trening til air display, gjennomføring av air display og etter tillatelse fra flyplassledelsen.

6.13

Ved linebrudd og avbrutt start er følgende alternativer å foretrekke i umiddelbar nærhet til flyplassen.

Avgang bane 15: Rett etter rullebanen er det skog. Sving slakt til venstre. Jorde er omkranset av høy skog og det kan være kuer her.

Avgang bane 33: Jordet ligger i forlengelsen av banen og det må krysses en vei og sti. Jordet er noe kupert og bølger.

Avgang bane 1.5



Avgang bane 33



7. STREKKFLYGING

7.1

Strekflyging utenom organiserte samlinger, kurs o.l, skal det informeres om på oppslagstavle; inneholdende kort informasjon om fly, fartøysjef og valg av oppgave / aktuelt område for flygingen. Dette av hensyn til sikkerheten. Skjema finnes i resepsjonen.

7.2

Ved utelanding skal det snarest mulige gis tilbakemelding til ansvarlig personell ved senteret pr. telefon. Opplysning gitt over radio betraktes ikke som endelig avgitt melding.

7.3

Seilflygere som planlegger strekkflyging plikter å merke seg hvilke telefonnummer som skal benyttes. Ved strekkflyginger som ikke er i et organisert kurs, en samling eller konkurranse skal det spesifikt gjøres avtale med en enkeltperson som kan kontaktes pr. telefon ved eventuell utelanding. Det er ikke senterets plikt å organisere hentemannskaper.

7.4

Ved ankomst etter fullført strekkflyging skal fartsøysjef/deltaker melde 10 km. og kaller opp Startplass Vinsj og ber om stopp av vinsjaktivitet. Ved bekreftelse av stopp i aktivitet fra Startplass Vinsj fortsetter strekkpiloten finaleglidning og kan enten lande rett inn eller trekke opp og fly normal landingsrunde. Dersom Startplass Vinsj ikke bekrefter skal strekkflygeren forholde seg som om vinsjaktiviteten pågår.

8. KONKURRANSEFLYGING

8.1

Under konkurranser skal det alltid finnes en stevneledelse. Videre skal det i form av "task sheet" og/eller oppslag finnes tilgjengelig informasjon om følgende:

- Hvilke personer som utgjør stevneledelsen.
- Hvem som er ASL. (Kan være stevneleder).
- Hva som er dagens oppgave.
- Mulige alternative radiofrekvenser som kan benyttes.

8.2

Stevneledelsen er ansvarlig for daglig å informere ATC og eventuelt Forsvaret før og etter konkurransevirkksomhet dersom dette er relevant i forhold til det luftrom som benyttes.

8.3

Ved ankomst etter fullført konkurranseflyging skal deltaker melde 10 km. Konkurranseledelse kvitterer på radio "velkommen hjem".

Vinsjaktiviteten skal da stoppe, og konkurranseleder skal passe på at dette overholdes. Piloten fullfører målpassering og lander enten rett inn eller trekker opp og flyr ordinær landingsrunde.

9. SLEPEFLYGING

9. 1.

Enhver slepeflyger som skal tjenestegjøre ved Starmoen Flyplass skal inneha gyldige sertifikater og bevis. Disse skal på forespørsel kunne forevises senterets ansvarlige personell.

9.2

Generelt plikter slepeflygere å utvise stor aktsomhet og spesielt å passe på at det ikke overflyes tettbebyggelse, kirker eller institusjoner i høyder under 1.000 fot QFE. Det skal legges stor vekt på hensynet til naboer. Flyging som kan oppfattes som brå skal unngås, og slepeflygerne skal mest mulig variere i fht hvor flygingen og støybelastningen finner sted.

9.3

Ved avgang med slep skal det ikke under noen omstendigheter svinges østover før hele baneanlegget er overfløyet, det samme gjelder ved innflyging østfra da rett finale skal være etablert i forlengelsen av rullebanen h.h.v. markert syd eller nord av flyplassområdet.

9.4

Normalt opereres slepefly med linevinsj og problematikken med linedropp er da uaktuell.

MERK: Dersom slepefly uten linevinsj benyttes, skal linedropp skje på "short finale" om ikke annet er avtalt. Unntak fra dette kan være under konkurranser med flere slepefly i drift

9.5

Dersom linedropp/landing skjer samtidig som fly er linet opp på rullebanen skal passering skje markert på siden. Det skal ALDRI flys finale rett over andre luftfartøy på rullebane eller seilflyslette.

10. VINSJ

10.1

Det henvises til egen instruks for bruk av vinsj som startmetode. Instruksen skal leses og forstås av alle seilflygere. De som ikke selv flyr vinsj skal vite hvordan vinsjoperasjonene gjennomføres.

11. MOTORFLYGING

11.1

For motorflyging fra Starmoen Flyplass, plikter fartøysjef før oppstart å undersøke eventuell seilflyaktivitet. All flyging skal planlegges med hensyn til slik aktivitet og informasjon om spesiell seilflyvirksomhet skal finnes som oppslag ved senteret. Det gjøres oppmerksom på at Starmoen Flyplass er en flyplass til ikke allmenn bruk, og fly som ønsker å besøke plassen skal forholde seg til regler og retningslinjer for denne kategori flyplass. For fly som ikke er stasjonert på plassen, eller som har inngått spesiell avtale med flyplassledelsen, skal innhente tillatelse hver gang man ønsker å komme til Starmoen (PPR). Midlertidig stenging av plassen, innenfor 7 dager, gjøres kun ved bruk av bakkesignaler.

11.2

Om seilflyaktivitet pågår skal spesiell aktsomhet vises m.h.t. følgende:

- Oppstart varmkjøring ("run-up") og taksing til avgangsposisjon.
- Valg av ut- og innflygingsruter. Disse skal legges til de ruter og via de meldepunkter som er angitt i Jeppesen VFR Manual.
- Skjerpet utkikk etter seilfly ved flyging i landingsrunden og ellers i nærheten av plassen.

11.3

For taksing, flyging i landingsrunden og i lokalområdet innenfor obligatoriske meldepunkter og opp til 3.000 fot QNH, foregår all kommunikasjon på **123.350 MHz**.

12. ANNEN BRUK AV SENTERET

12.1

For annen bruk av senteret som fallskjermhopping, hanggliding, ballongflyging og modellflyging fra hovedbanen, kan dette også tillates når aktivitetsnivået tilsier dette, men da kun etter avtale med flyplassjef. Dersom man av ansvarlig personell blir bedt om å stanse slik aktivitet, skal dette respekteres fullt ut.

12.2

All modellflyging skal, om ikke annet særskilt er avtalt med S/NLF, skje i regi av Elverum Flyklubb Modellgruppen. Modellflyging på Starmoen er beskrevet i egen instruks. Modellflygerne plikter å rette seg etter denne under utøvelse av sin virksomhet. Enhver som skal fly modellfly skal ha signert i egen protokoll for lest og forstått regler for modellflyging på Starmoen Flyplass.

13. PARKERING OG BILKJØRING

13.1

Parkering av biler, hengere, monterte seilfly og motorfly skal foregå i henhold til etablerte mønstre for parkering og være i overensstemmelse med oppmerking/skilting på området. Ved større arrangementer som konkurranser og stevner skal det utarbeides egne planer for parkering og oppstilling.

13.2

Bilkjøring på selve flyplassområdet er forbudt!

I forbindelse med seilflykonkurranser vil det innenfor visse tidsperioder kunne gis dispensasjon for fremtrekk og henting av seilfly med bil. Det samme kan gjelde ved operasjoner av seilfly hvor det ikke er tilstrekkelig med mannskaper til at forflytninger kun kan skje ved håndkraft.

Operasjon av kjøretøy som inngår som del av vinsjoperasjonen er beskrevet i instruks for vinsj

Det presiseres at bilkjøring på manøvreringsområdet skal begrenses til et minimum, og at stor aktsomhet skal utvises. Fartsgrense for

motorkjøretøy på manøvreringsområdet er 20 km/t. Ved bilkjøring på manøvreringsområdet skal nødblinklys benyttes.

Alle kjøretøy som benyttes på plassen skal betjenes av person med gyldig sertifikat for kjøretøyet. Kjøretøyet skal være teknisk godkjent, registret og inneha nødvendige ansvarsforsikringer. Innenfor flyplassens områder gjelder for øvrig de alminnelige regler for vegtrafikk så langt de ikke er i strid med bestemmelser i annen forskrift for flyplassen.

14. HAVARI- OG REDNINGSTJENESTE

14.1

Det henvises til egen instruks for havari og redningstjeneste.

14.2

Ved havari eller uhell er ASL, BS eller annen ansvarlig person ved senteret ansvarlig for koordinering av nødvendig personell. Oppgaver er beskrevet i «Instruks for havari og redningstjeneste».

Kontakt med media overlates til ansvarlig person ved senteret (ASL eller flyplassjef).

15. ANNEN INFORMASJON

15.1

S/NLF står som ansvarlig eier og bruker av seilflyrikssenteret.

Delegering av ansvar og myndighet reguleres gjennom disse instruks, retningslinjer og avtaler. For annen bruk av flyplassområdet (som faller utenfor disse instruks) skal det foreligge skriftlige avtaler mellom bruker og S/NLF.

15.2

Dersom ikke særskilt styre for rikssenteret er oppnevnt/valgt, fungerer styret i S/NLF som ansvarlig styrende organ.

Styret i S/NLF fungerer som klageinstans/tvisteorgan.

Styret i S/NLF kan i den grad det finner det nødvendig, delegerer angitt myndighet og ansvar til klubber eller annet særskilt personell for en nærmere angitt tid.

15.3

Særskilt oppnevnt personell fra Elverum Flyklubb er på helårsbasis ansvarlig for at spesielle regler/ bestemmelser eller tiltak som påhviler klubben i forbindelse med dennes virksomhet på plassen, blir fulgt opp. Herunder menes virksomhet som ikke naturlig sorterer inn under seilflysenterets primære interesser og virke.

16. VEDLEGG

Følgende dokumenter er til enhver tid å anse som vedlegg til denne instruks:

1. Lokal forskrift for vinsjstart på Starmoen Flyplass.
2. «Samarbeidsavtalen» mellom FST og NLF
3. Avtale om luftsportsområder i Oslo og Farris TMA
4. Veileder for bruk av luftsportsområder.
5. Jeppes VFR Manual – Starmoen Flyplass
6. Telefon og frekvensliste bakkestasjoner.
7. Driftshåndbok for Starmoen Flyplass
8. Risikovurdering av seilflyaktivitet i DTO på Starmoen Flyplass

Elverum, 1. april 2025

Steinar Øksenholt (sign)
Flyplassjef Starmoen Flp.

Vedlegg 1

Lokal forskrift for vinsjstart på Starmoen Flyplass

Vedlegg til instruks Ole Reistad Senter,
Versjon 10. mars 2016

Ansvarsforhold:

- All vinsjaktivitet på Starmoen er underlagt daglig oppnevnt ASL.
- Startplassleder har det operasjonelle ansvaret for vinsjaktiviteten.
- Når det parallelt opereres med både flyslep og vinsj som startmetode, er startplassleder vinsj overordnet bakkesjef flyslep. Startplassen skal ha flyradio og betjene spørsmål fra nærtrafikken.

Operasjonsområde på bakken:

- Vinsjaktiviteten skal foregå på jordet vest for den asfalterte delen av flystripa.
- Om lag halve bredden av gressområdet mot golfbanen (vestre del) i hele gresslettas lengde avsettes til vinsjaktivitet.
- Markeringskoner settes ut i om lag 100 meters lengde fra startplass for tydelig å vise grensen mellom flyslep og vinsjeområde når vinsj benyttes.

Plassering av startplass og vinsj:

- Vinsjen er normalt plassert øst på vinsjområdet, men kan sideforflyttes vestover mot vestre langside av området. Dette gjøres når vinden kommer fra vest fordi en ønsker mest mulig fritt område for å ta ned lineskjermen uten å komme i konflikt med de som opererer med flyslep på asfalten.

Operasjonsområde i luften:

- Luftrommet over flyplassen betegnes som en "Sikkerhetsboks." Denne vil strekke seg i hele flyplassens lengde på 1200 m, fra taxebanen i øst til flyplassgrense vest. Høyde opp til 700 QFE. Ingen fly skal bevege seg i denne "sikkerhetsboksen" med mindre de skal lande eller ta av. "Crosswind" skal ikke flys på Starmoen.
- Landingsprosedyrer ved avbrutte starter kan innebære bruk av et bredere luftrom (øst/vest) enn nevnt over.

Alternative landingsområder ved eventuelle linebrudd:

- Et linebrudd i kritisk høyde, under 120 meter, vil skje innen 10 sekunder etter at seilflyet har startet.
- På Starmoen hvor det er ca 1200 m banelengde, vil det derfor fortsatt være igjen ca 1000 m, og vi lander rett fram på jordet.
- Over 120m høyde, velger piloten selv om han vil gå en forkortet landingsrunde eller lande rett fram.
- **Merk :** Et seilfly som går et forkortet landingsrunde vil ved sidevind alltid svinge med vinden og komme inn igjen mot vinden ved landing.

Begrensninger for vinsjing i sidevind:

- For sesongen 2010 settes følgende begrensninger for vinsjing i sidevind: Vinsjing unngås når vindstyrken er 6 meter per sekund eller mer ved vindgradient på 30 grader eller mer i forhold til startretningen.

Avgangsprioriteringer:

- Når en vinsjstart er annonsert, (Øvrige regler pkt.4), venter andre med flyavganger til vinsjstarten er avviklet og vinsjskjermen er på bakken.
- Når en flyavgang (med eller uten slep) påbegynnes, skal vinsjstarten ikke igangsettes før flyavgangen har oppnådd god høyde og forlatt "sikkerhetsboksen".

Øvrige regler:

1. En orientering om dagens vinsjaktivitet skal om mulig inngå i den daglige fellesbriefingen.
2. Kun godkjente vinsjførere har tillatelse til å operere vinsjmateriellet.
3. Både startplassleder og vinsjfører skal føre logg over alle opptrekk.
4. Alle vinsjstarter skal minimum annonseres slik:
"Elverum trafikk LN-G.. er koblet for vinsjstart bane 15 (33)."
Ved avbrutt start, annonseres dette slik:
"Vinsjstart kansellert – området fritt."
5. Gult, blinkende lys på vinsjen betyr: Liner (vinsjvaier) i bevegelse.
6. Inn- og utkjøring samt plassering av vinsjmateriellet skal skje uten å hindre annen trafikk på flyplassen. Kryssing av banen skal skje helt i enden og med stor varsomhet.
7. Flyhenterbil skal operere forutsigbart langs vestre kant av jordet. Ved kryssing av banen skal dette skje helt i enden og med stor varsomhet. Flyhenterbil med retur av fly, skal om nødvendig stanse når landende fly er på finale. Flyhenterbil skal være utstyrt med flyradio. Fører av flyhenterbil skal være godkjent av startplassleder.
8. Linebil skal returnere til vinsjen langs vestre kant av jordet. Utkjøring av line skal skje i rett linje fra startplassen til vinsjen. Ved kryssing av banen skal dette skje helt i enden og med stor varsomhet. Fører av linebil skal være godkjent av vinsjfører. MERK: Linebil som drar ut liner, stopper IKKE underveis. Land alltid til høyre eller venstre for utkjørende linebil. ALDRI foran eller bak! Linebil skal være utstyrt med flyradio.
9. Normal landingsplass for seilfly med utgangspunkt fra en vinsjstart, vil være helt nordvest/sydvest på jordet.
10. Ved linebrudd som nødvendiggjør kjøring og leting etter linedeler, skal alle kjøretøy som deltar i operasjonen være utstyrt med toveis radio. Startplassleder koordinerer slike operasjoner.