

Luftfartstilsynets (LT) besøk på Fagernes Modellflyshow

Først og fremst: Gratulerer med vel blåst show!

To representanter, Morten Raustein (Allmennfly, operativ) og Jack Farstad (Allmennfly, teknisk) tok turen 19-21. mars i år for å overvære og tidvis delta i årets modellflyshow. Årsaken var todelt:

1. **Oppdatering av LT's kompetanse** på den tekniske utviklingen i modellflyverdenen. Det er i likhet med full-size-verden, mye nytt som stadig kommer ut i markedet, samt at modellflyenes fysiske størrelse og ytelser har økt betraktelig de siste årene.
2. **Observasjon av gjennomføringen** som sådan. Selv om oppvisning med modellfly alene ikke omfattes av dagens regelverk, har LT opparbeidet seg en del erfaring med full-size luftfartøy, samt modellflyging på stevner sammen med disse. Denne erfaringen ønsker LT at også skal komme arrangører av modellflystevner til gode, spesielt med tanke på å ivareta sikkerheten til publikum og øvrige deltakere, samt eventuell annen lufttrafikk.

Med få unntak må vi si at vi er tilfredse med gjennomføringen av stevnet. Spesielt observerte vi at det var lagt stor vekt på sikre startprosedyrer, flysone, trafikkavvikling og overvåking av den "varme" sonen, dvs. der ting rørte seg. Selv om vi observerte glipper, virket fleste piloter sikre og med godt innarbeidede rutiner. Dette er en gledelig observasjon, noe som også ble bekreftet med de meget få uhell som oppstod i løpet av disse dagene.

Det er dog noen få punkter LT's inspektører ønsker å formidle slik at stevnet kan utvikle seg og at sikkerheten kan bli ytterligere styrket i framtiden:

1. Ved offentlig tilgjengelig arrangement, påhviler det arrangøren et objektivt ansvar for at publikums og deltakers sikkerhet blir ivaretatt på en best mulig måte. Det er derfor svært viktig at dette faktum ligger til grunn for de tiltak og forberedelser som gjøres. Enhver hendelse eller ulykke som oppstår, vil bli knyttet til arrangementet selv om det ikke var direkte knyttet til aktiviteten. Gjennomtenkte og gode forberedelser kan derfor føre til positiv omtale fremfor å bli satt i et dårlig lys! En huskeliste, eller som vi er vant med, sjekklister, for nødvendige gjøremål er et godt verktøy. En gjennomgang etter arrangementet der sjekklister blir evaluert og justert, sparer mye arbeid til neste år.
2. Morgenbriefing bør gjennomføres alle dager det flys, der regler for operasjonsområder og begrensninger, planer, vær, praktiske ting etc. blir formidlet. Alle som skal fly bør ha fått denne briefing eksmpelvis før de får tildelt startnummer. Kommer det "etterslengere" bør disse også få disse opplysningene før de får startnummer. Det er viktig at **det som blir briefet også blir overholdt av alle** under oppvisningen. Viser det seg at ikke alle eventualiteter var gjennomtenkt, kan stevneledelsen enten vurdere å forandre på prosedyrer og opplyse alle om dette (for eksempel ifm. neste morgenbrief), eller ta det som en erfaring og gjøre noe med det til neste stevne.
3. Sørg for at pilotene i løpet av oppvisningsrutinen sin **aldri peker flynesa mot publikum, spesielt** med stor fart, og/ eller høy G-belastning. Den sikkerhetsansvarlige har ansvaret for å påtale dette, og gjentakelse bør føre til øyeblikkelig landing. Skrekkscenarioet vil naturligvis være dersom strukturell svikt, radiofeil, midair eller noe annet uforutsatt gjør at et fly styrter blant publikum eller i depot. Dette er noe som også er spesielt innskjerpet i full-size verden etter ulykker, blant annet Frecce Tricolori-ulykken i Ramstein, Tyskland i 1988. Vi observerte noen tilfeller som minnet oss om dette.

4. Flyging utenfor det definerte flyområdet må ikke aksepteres, Vi observerte tilfeller av flyging fra- og over depot og parkeringsplass, seilflyging i åsen bak, samt flyging godt over publisert høydebegrensning. Slike brudd på opplyste prosedyrer må av funksjonærer eller ledelse påtales umiddelbart og gjentakelse må resultere i øyeblikkelig landing. Gjentas overtredelsen bør det medføre flyforbud.
5. Flyaktiviteten bør behørig varsles i god tid til Lufttrafikkjenesten (LTT). Stevneleder bør ha telefonisk kontakt med LTT minimum morgen og kveld på stevnedagene. LTT bør også ha fått et kontaktnummer, slik at de kan få kontakt med sikkerhetsansvarlig eller stevneledelsen ved behov. På Fagernes kan det eksempelvis komme ambulanshelikopter på vei til sykehuset, eller andre småfly på vei til en av de andre stripene på isen. Alle disse vil kunne ha innflyging over modellflystripa. Før oppvisningen med jet-seilfly, burde LTT vært informert om at det skulle opereres over det publiserte området. Da vil LTT kunne informere tilbake om kjent trafikk i området, og varsle andre om aktiviteten. Dette er med på å øke flysikkerhet, samt at det vil bedre modellflygingens omdømme.
6. NOTAM (NOTice To AirMen) bør utstedes for et modellflystevne. Selv om modellflyging er unntatt fra luftfartsloven, vil § 14-1 i straffeloven benyttes dersom lufttrafikk blir forstyrret, eller KAN bli forstyrret... Ved å utstede et NOTAM for aktiviteten, vil arrangøren ha gjort sitt for å varsle andre brukere av luftrummet og aktiviteten. LTT kan gjøre dette på vegne av arrangøren, samtidig med at dem selv informeres om stevnet. Å informere de lokale flymiljøene er et meget godt tiltak, men er ikke godt nok alene.
7. Forsikring av stevnet som sådan eller for hver enkelt pilot må være på plass (nå har ikke LT etterspurt status for dette, men forsikring er et must i alle tilfeller). NLF's forsikring gjelder jo ikke automatisk for alle som måtte komme til stevnet. Vær sikker på at forsikringen gjelder for flyoppvisning!
8. En generell teknisk sjekk for alle fly som skal delta bør innføres. Dette er ikke noe søm behøver å ta mye tid og ressurser, poenget er å luke ut de mest åpenbare feil med beskjed om å rette det som måtte oppdages av inspektøren. Også batteristatus bør etterspørres. Modeller som blir "dømt ut" må ha ny inspeksjon innen flytillatelse gis. (Ref pkt 1 og 3.)
9. Med mer avanserte fly, spesielt turbojetmaskiner, bensinfly, elektrofly med LiPo-celler, øker også brannfaren. Selv om flere har med eget brannslukningsapparat, mener LT det vil være en god praksis å plassere apparater godt synlig med passende avstander i depotet og i oppstartsområdet/ ready box'en. Kanskje bør det vurderes å ha en som har ansvaret for brannsikkerhet ifm. oppstart av jet og lignende? I tillegg bør det innføres forbud mot røyking i depotet og oppstartsområdet, samt at fly og depot skjermes noe bedre mot røykende publikum. Et designert røykeområde blir mer og mer vanlig, også ved arrangement der det ikke finnes "operative" grunner for å begrense røyking.

Det er hyggelig å observere at de aller fleste oppriktig ønsket å vite om vi var fornøyde og om det eventuelt var ting vi ønsket endret. Alle vi snakket med innså viktigheten av å følge smarte levere regler for sporten, og innså også farepotensialet samt behovet for å minimalisere dette i alle sammenhenger. Dette finner vi meget tilfredsstillende.

Med den rivende utviklingen som finner sted i RC-sporten, er det for LT også innlysende at formaliserte lover og regler presser seg frem. Dette vil være regler som fokuserer på sikkerhet, og som omhandler alle, inkludert piloter som ikke er tilsluttet noen organisasjon. Dette er noe LT vil jobbe med fremover, i samarbeid med utøvere av sporten og organisasjonene. Vi tar derfor gjerne imot tilbakemeldinger og deres meninger om det vi har skrevet.

Med dette takker vi for den gode mottakelsen, og takker for oss!

Med vennlig hilsen

Jack Farstad
Flyteknisk inspektør allmennfly
Teknisk avdeling

Morten Raustein
Flyoperativ inspektør allmennfly
Operativ avdeling