Eskilstuna Flygklubb

Modellflygning på Ekeby flygfält
2021

2021

Modellflygning på Ekeby flygfält, ESSC.

Segelflygare och modellflygare har i flygklubbens historia länge flugit tillsammans på Ekeby. Det är vårt gemensamma ansvar att se till att det alltid är separation mellan luftfarkoster.

För att upprätthålla en god flygsäkerhet vill vi förtydliga följande:

- Segelflygare skall inte göra målanflygning "tryckare" genom modellflygområdet.
- Segelflygare skall, om möjligt, planera sitt landningsvarv med hänsyn till modellflygområdet.
- Modellflyg får endast flygas inom nedan angivet modellflygområde, upp till en höjd av 150 m över marken. Modellflygare som önska flyga på högre höjder hänvisas till andra modellflygfält bortom Ekeby flygfält.
- Lägsta flyghöjd över bebyggt område för segel- och motorflygare är 300 m enligt SERA.5005-förordningen, förutom i samband med start och landning. Detta innebär att de i närheten av och över Ekeby flygfält flyger på lägre höjder.
- **Modellflygplan (alla obemannade luftfartyg) har alltid väjningsplikt för all annan luftfart !!!**
- Motorljud från modellflyg skall enligt vår miljöpolicy vara likvärdig eller lägre än de modellflyg som har elmotorer. Vänligen visa hänsyn till våra grannar.
- Transporter inom flygfältsområdet ska till och från modellflygfältet framföras med stor försiktighet i max 10 km/h samt med hänsyn till startande och landande trafik.
- Modellflygning skall omedelbart upphöra om ordförande, segelflygchef eller flygledare för flygklubben beordrar det.
- Vid tävlingar och evenemang gäller särskilda regler som bestäms av styrelsen i flygklubben.
- Du som modellflyger på modellflygfältet skall vara medlem i modellflygsektionen eller i sällskap med medlem, samt följa gällande föreskrifter.
- Eventuella störningar skall snarast meddelas segelflygchefen som därefter informerar styrelsen. Rapport skall upprättas enligt gällande bestämmelser.

Styrelsen i Eskilstuna Flygklubb äger genom arrendeavtal med Eskilstuna Kommun ansvaret för Ekeby flygfält och har beslutsrätt gällande alla förändringar i dessa procedurer, kontaktperson är ordförande i Eskilstuna Flygklubb.

"Se till att ha kul och använd sunt förnuft, utöva din flygsport så att ingen kommer till skada!"

Modellflygområde: **2021**

Grönt område = Normalt flygområde.
Orange område = Tillåtet flygområde men bör undvikas, 50m bred.
Röd gräns = Flygning ej tillåten.
Gult område = Buffertzon, 50m bred.
Blå gräns = Segelflygverksamhet.

Modellflygfältets koordinat:

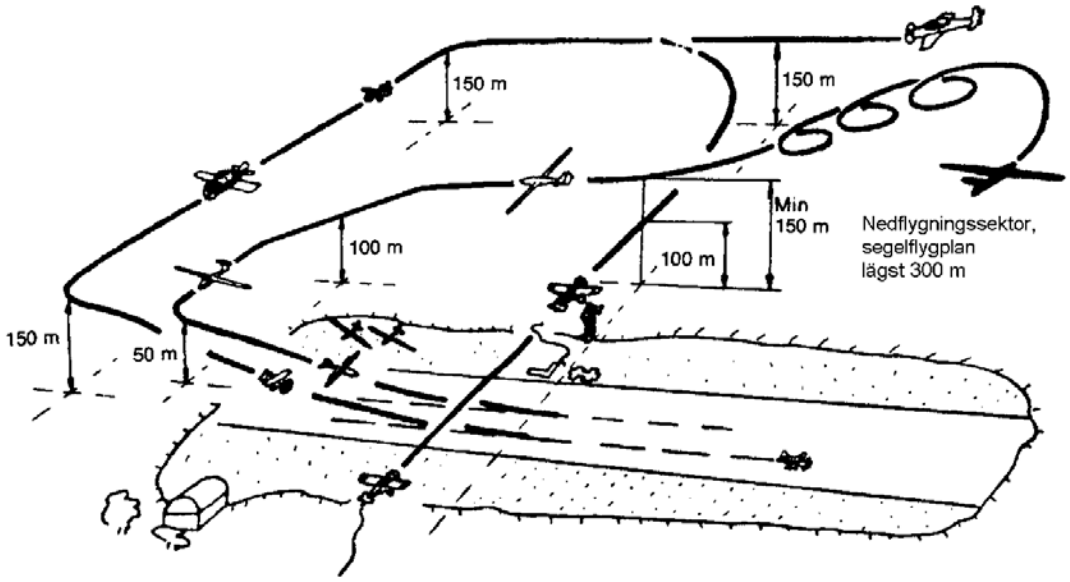
"Koordinater i WGS84 decimal"

Latitud
59.385555

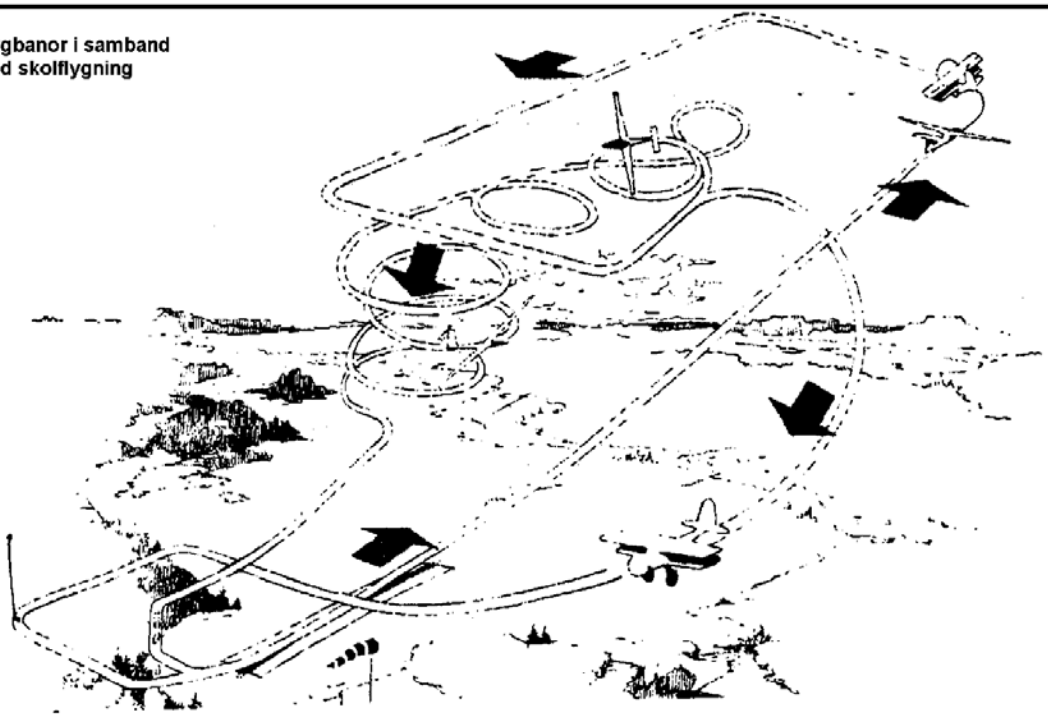
Longitud
16.443955

På bilderna för trafikvarv är linfällningshöjden angiven till 100 meter. Den skall du hålla hela tiden. Höjden är till för att få höjdseparation vid korsning av banan likaså får du bättre uppsikt framåt och uppåt och åt sidorna enär du är lägre än de segelflygplan som befinner sig på medvindslinjen. Du bör likaså kontrollera att signalistens placering är sådan att du ser signalerna på din vänstra sida.

Trafikvarv på flygfält och flygstråk



Flygbanor i samband med skolflygning



Anvisningar angående så kallad "trycklandning"

Trycklandning får endast utföras när det finns ett motiv för detta landningsförfarande. Exempel på tillfällen är följande:

- Avslutning av program i avancerad flygning i samband med utbildning till full Ava-behörighet.
- Vid avslutning av uppvisningsflygning vid flygdagar.
- Vid avslutning av träning för uppvisningsflygning.
- I samband med finalglidning efter fullbordad sträckflygning eller vid sträckflygutbildning

Trycklandning får inte utföras med passagerare.

Flygplanets prestanda skall medgiva att det efter "tryckaren" över marken skall finnas energi kvar att stiga till minst 150 meter. Detta skall kunna ske utan att flygplanets fartbegränsningar överskrids vid rådande vindförhållande.

"Tryckaren" skall planeras så att flygplanet efter upptagning och återtagande av normal flygfart befinner sig i ett vanligt landningsvarv som tillämpas vid respektive flygplats.

Flyghöjden får inte understiga 50 meter under "tryckaren". Vid tävling anges lägsta höjd av lokala regler.

Trycklandning får aldrig ske utan att segelflygledare är informerad. Förare skall också se till att fara eller störning för annat flygplan inte uppkommer vid trycklandning.

Befälhavare som skall utföra trycklandning skall ha minst 100 timmars segelflygtid, och erhållit utbildning om detta landningsförfarande samt vilka regler som gäller.

Svenskt modellflyg – nya regler från 2021-01-01

Är du medlem i RCFF/SMFF antingen direkt eller via ansluten klubb?

JA

NEJ

Detta gäller:

1) Registrera dig som operatör på Transportstyrelsens webbsida. Det kostar 50 kr och därefter en årlig registerhållningsavgift på 50 kr. Du får ett eget operatörs-ID som dina modeller ska märkas med.

2) Utbilda dig till fjärrpilot på Transportstyrelsens webbsida och ta drönarkort för kategori öppen A1/A3.

3) Du ska följa de av TS publicerade drönarreglerna och får flyga på lämlig plats med modeller som väger max 25 kg upp till 120 m höjd över marken (öppna kategorin A1-3).

Flyger du från ett godkänt modellflygfält?

JA

NEJ

Om din modell väger mindre än 250 g och inte har kamera får du flyga upp till 120 m höjd över mark på lämplig plats utan operatörsregistrering och du behöver inte drönarkort. Din modell får inte flyga fortare än 19 m/s.

Är du 18 år eller äldre?

JA

NEJ

Registrera dig som operatör på Transportstyrelsens webbplats. Det kostar 50 kr och därefter en årlig registerhållningsavgift på 50 kr. Du får ett eget operatörs-ID som dina modeller ska märkas med. Du behöver inte ta drönarkort.

Det finns 2 alternativ:

1) En godkänd modellflygklubb kan registrera sig som operatör och dela sitt operatörs-ID med dig.

2) En person över 18 år som är medlem i RCFF/SMFF direkt eller via ansluten klubb kan bli din operatör och dela sitt operatörs-ID med dig.

Operatören och du kommer överens om hur din flygning får ske.

Du är klar för att flyga på godkända modellflygfält upp till den höjd som fältet är godkänt för. Du flyger enligt det så kallade Artikel16-godkännandet för RCFF och SMFF vilket innebär att du följer dessa organisationers gemensamma säkerhetsregler.

Säkerhetsreglerna som finns på organisationernas webbplatser kommer att uppdateras i samband med att drönarlagstiftningen träder i kraft den 1 januari 2021.

Webbplatser med ytterligare information:
Transportstyrelsen: https://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Luftfartyg-och-luftvardighet/dronare/
Fältregistret med godkända modellflygfält: https://www.faltregister.se
RCFF: http://www.rcflyg.se http://rcff-register.se
SMFF: https://www.modellflygforbund.se

SÄKERHETSREGLER FÖR MODELLFLYG UTOMHUS

Gemensamt fastställda av Sveriges Modellflygförbund (SMFF) och Svenska RC-flygförbundet (RCFF) den 10/12 2020. Version 1.4.2
Reglerna gäller fr.o.m. den 1 januari 2021.

Allmänt

- Dessa säkerhetsregler gäller för modellflygare anslutna till RCFF eller SMFF, endera direkt eller indirekt genom medlemskap i en modellflygklubb. Även gästande modellflygare från annat land kan bedriva modellflyg enligt dessa regler under förutsättning att det föreligger ett medlemskap i en erkänd modellflygorganisation i hemlandet, att den gästande modellflygaren innehar en ansvarsförsäkring för modellflygverksamhet och är registrerad som operatör i enlighet med gällande lagstiftning (EU 2019/947).

- Säkerhetsreglerna gäller för modellflygverksamhet med radiokontrollerat luftfartyg (nedan benämnd *modell*) som bedrivs vid modellflygfält som godkänts av Transportstyrelsen. Om lokala fältregler finns ska även dessa följas. Säkerhetsreglerna är dock alltid överordnade de lokala fältreglerna.

- För flygning med modell på plats som inte godkänts av Transportstyrelsen gäller att flygning får ske enligt Transportstyrelsens föreskrifter för obemannade luftfartyg. (referens: https://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Luftfartyg-och-luftvardighet/dronare/ och EU 2019/947).

- För friflygande modeller gäller dessa säkerhetsregler med undantag för de punkter som avser pilotens manövrering av modellen genom radiostyrning samt radioutrustningens utformning.

Ansvarsförsäkring

- Modellflygare anslutna till SMFF eller RCFF samt elever under skolning eller prova-på flygning omfattas av respektive organisations ansvarsförsäkring för modellflyg om flygningen sker från av Transportstyrelsen godkända modellflygfält i enlighet med dessa säkerhetsregler och lokala säkerhetsregler om sådana finns. Försäkringen gäller även vid modellflygning från andra platser än godkända modellflygfält om flygningen sker i enlighet med dessa säkerhetsregler och Transportstyrelsens föreskrifter för obemannade luftfartyg enligt ovanstående referens.

Operatörsregistrering och märkning av modellen

- Medlemmar 18 år eller äldre ska registrera sig som operatör hos Transportstyrelsen för erhållande av personligt operatörs-ID. Detta ska anbringas väl synligt på modellen.
- För medlemmar yngre än 18 år gäller att en klubb kan påta sig operatörsansvaret för dessa medlemmar genom att klubben registreras som operatör hos Transportstyrelsen. Klubbens operatörs-ID delas med de medlemmar som är yngre än 18 år och deras modeller ska då vara märkta med klubbens operatörs-ID samt den enskilde medlemmens namn och telefonnummer.

KÅS AJ

- För de fall där klubben inte har möjlighet att registrera sig som operatör finns möjlighet för en medlem äldre än 18 år att fungera som fadder för medlem yngre än 18 år. Den som tar på sig fadderskap upplåter i sitt operatörs-ID att användas även på adeptens modeller som då också ska vara märkta med pilotens namn och telefonnummer.

Syftet med märkningen är att möjliggöra spårning i händelse av aktivitet i strid med Transportstyrelsens godkännande enligt Artikel 16.

Personligt ansvar

- Det är var och ens personliga ansvar att inhämta kunskap om gällande bestämmelser, inklusive lokala säkerhetsregler och begränsningar innan modellflygning äger rum. Det är även var och ens personliga ansvar att modellflygutrustningen är i ett sådant skick och används på ett sådant sätt att risken för skador på människor, djur och egendom minimeras så långt som rimligen är möjligt.

- All modellflygning ska bedrivas med iakttagande av sunt förnuft avseende säkerhet med hänsyn tagen till bland annat modellens typ, vikt och hastighet. Om någon form av flygsäkerhetsmässig tveksamhet föreligger, avstå från att flyga.

- För medlemmar under 18 års ålder ligger det i klubbens, alternativt fadderns, operatörsansvar att svara för adekvat utbildning och upplärning fram till att medlemmen kan tillåtas flyga självständigt och att klubben, alternativt faddern, därefter tillhandahåller mentorskap intill den tidpunkt då medlemmen kan erhålla ett eget operatörs-ID.

- Incidenter som orsakat skada eller risk för skada på tredje person ska rapporteras i Transportstyrelsens system för "drönar"-incidenter samt dokumenteras lokalt.

Modell och utrustning

- Modellflygning får normalt bedrivas med modeller som väger maximalt 25 kg.

- Vid modellflygfält som i ansökan till TS bedömts vara lämpligt och godkänts för flygning med modeller som väger mer än 25 kg får flygning ske även med tyngre modeller.

  - Modeller tyngre än 25 kg ska ha dubblerade primära system. Detta omfattar bland annat dubbla mottagare, dubbla batterisystem, minst två servon per primärroder etc

  - Modeller tyngre än 25 kg ska ha gåtts igenom och tekniskt granskats av ytterligare en erfaren modellbyggare. Detta ska göras före provflygning och efter större reparationer eller modifieringar. Inspektionen ska dokumenteras på enklaste vis och dokumentationen medföras till modellflygfältet när modellen flygs.

- Flygning ska ske med radioutrustning som är lämpad för ändamålet och på frekvensband som av Post- och Telestyrelsen tillåts för modellflyg, bl.a. 35 MHz- och 2,4 GHz-banden. Radiosändares uteffekt får ej överstiga den som medges av Post- och Telestyrelsen.

- Modeller som väger mer än 7 kg ska vara försedda med "fail-safe" som i händelse av förlorad radiokontakt i förekommande fall stoppar eller drar av motorn till tomgång och ställer

KÅS AJ

roderytor så att modellen bringas att landa. Även för lättare modeller rekommenderas användning av "fail-safe".

- Räckviddsprov ska om möjligt genomföras före den första flygningen för dagen.

- Före varje flygning ska modellen kontrolleras så att den är flygsäker vilket bland annat innebär att modellen inte uppvisar skador av betydelse för flygsäkerheten och att inga detaljer kan lossna under flygning. Kontrollera att radioutrustningens batterier har tillräcklig laddning för flygning och att rätt modellminne är valt i sändaren.

- Friflygande modeller som väger mer än 250 g ska vara försedda med teknik som gör det möjligt att avbryta flygningen vid valfri tidpunkt manuellt, eller automatiskt efter maximalt 180 sekunder. Vid sanktionerade tävlingar kan andra maxtider förekomma.

- Vid all verksamhet med turbindrivna modeller ska en brandsläckare med minst klassning 34B, exempelvis 2 kg kolsyresläckare, finnas tillgänglig.

Flygning

- Flygning får endast ske inom det flygområde som finns angivet i Transportstyrelsens tillstånd för modellflygfältet.

- Flygning ska ske inom synhåll, vilket innebär att avståndet mellan pilot och modell aldrig ska vara större än att piloten på ett säkert sätt kan kontrollera och manövrera modellen utan andra synhjälpmedel än glasögon/kontaktlinser.

- För de fall flygning sker med autonoma styrsystem ska dessa vara utformade så att piloten när som helst kan återta manuell kontroll av modellen.

- Vid flygning i mörker ska modellen vara utrustad med belysning anordnad på sett sådant sätt att modellens position och färdriktning tydligt kan uppfattas.

- Maximal flyghöjd är 120 meter över mark/vatten om inte tillstånd från Transportstyrelsen eller lokal flygtrafikledning medger högre flyghöjd. För modellflygfält belägna inom kontroll- och flyginformationszoner kan andra höjdbegränsningar råda.

- Modellflyg ska väja för alla bemannade luftfartyg som kan komma in i flygområdet.

- Om flygning, med tillstånd från Transportstyrelsen eller lokal flygtrafikledning, sker på höjd över 120 m, rekommenderas att en observatör som övervakar det omgivande luftrummet biträder piloten. Flygningen ska planeras så att flyghöjden utan dröjsmål kan ändras så att en säker höjdseparation uppnås till bemannade luftfartyg som kan komma in i flygområdet.

- FPV-flygning är tillåten inom flygområdet. För de fall piloten inte direkt kan observera modellen, exempelvis beroende på att videoglasögon/goggles används, ska en observatör som hela tiden kan se modellen och övervaka det omgivande luftrummet finnas närvarande. Observatören ska vid behov uppmärksamma piloten på relevanta omvärldsfaktorer.

- Flyg inte över eller i närheten av bebyggelse, gator, vägar, gång- och cykelvägar. Säkerställ att all flygning sker så att risken för skada på människor, djur och egendom minimeras så långt som rimligen är möjligt.

- Om flera modeller flygs samtidigt vid samma flightline ska piloterna placera sig så att de kan meddela sig med varandra. Flera flightlines med åtskilda flygområden kan upprättas. Start och landning ska alltid aviseras genom att piloten ropar "jag startar" eller "jag landar".

K-ÅS AJ

- Landande modeller har företräde framför annat modellflyg. Landande segelflygmodeller har företräde framför motordrivna modeller.

- Hovring med modeller får inte ske nära åskådare eller andra piloter.

- Flygning över depåområde/parkering/åskådare är förbjuden.

- Vid flygning är det förbjudet att beträda aktiv start/landningsbana om inte tillåtelse inhämtats från de flygande piloterna.

- På marken ska modeller taxas på ett sådant sätt att risken för skador på omgivningen minimeras så långt som rimligen är möjligt.

Depåområde

- Inom depåområdet är taxning förbjuden.
- Vid all motorkörning i depå ska modellen vara förankrad.

Övrigt

- Flyg aldrig under påverkan av alkohol, droger eller mediciner som kan inverka menligt på uppmärksamhet och reaktionsförmåga.

- Dessa regler är en del av underlaget för godkännande av RCFF och SMFF och ingående lokala klubbar enligt Artikel 16.

- För modell med vikt under 250 gram och som inte är utrustad med kamera behövs inget operatörs-ID eller drönarkort. Maximal flyghöjd är 120 meter om inte särskilda begränsningar gäller på aktuell plats. Modellen får inte flyga fortare än 19 m/s.

Referenser

Transportstyrelsen
https://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Luftfartyg-och-luftvardighet/dronare/nya-regler-fran-1-juli-2020/

Post- och telestyrelsen
http://www.pts.se/sv/bransch/radio/frekvensplanen/

SMFF
http://www.modellflygforbund.se/

RCFF
http://www.rcflyg.se

Fältregistret:
https://www.faltregister.se

För SMFF

Anders Jonsson, ordförande

För RCFF

Kjell-Åke Skoog, ordförande

Underrättelse- och rapporteringsskyldighet

1. Allmänt

Tillbud

Ett tillbud ska rapporteras till Transportstyrelsen. Värt att beakta är att en händelse kan medföra rapporteringsskyldighet även utan att ha inneburit en direkt risk för drift- eller flygsäkerheten. Det gäller till exempel när händelsen i fråga under andra omständigheter skulle kunna utgöra en direkt risk eller om en viss situation skulle kunna utvecklas till en riskfaktor om den tillåts fortsätta utan korrigering.

Rapportering av tillbud

Vad som ska rapporteras framgår av EU förordning nr 376/2014. Den som har tillgång till rapporteringssystem inom bolag eller organisation där personen är anställd kan rapportera genom detta.

Av förordningen framgår bland annat vilka händelser som är obligatoriska att rapportera och vilken information om varje händelse som är obligatorisk.

Förordningen ställer krav på rapportörer (olika kategorier av personal som arbetar inom luftfarten) och organisationer (flygbolag, flygplatser, flygtrafiktjänst, tillverkare och så vidare) samt på de nationella myndigheterna inom EU.

Skyddet för den enskilde rapportören och personer som omnämns i rapporterna stärks också för att ytterligare uppmuntra till rapportering.

2. Olycka (haveri) och allvarligt tillbud

En olycka (ett haveri) kan kortfattat beskrivas som en händelse med ett luftfartyg, som används i avsikt att flyga, där

- någon person skadas med dödlig utgång eller skadas allvarligt genom händelsen
- luftfartyget utsätts för skada eller strukturella fel
- luftfartyget saknas eller är helt onåbart.

Ett allvarligt tillbud är ett tillbud där omständigheterna pekar på att det förelåg en hög sannolikhet för att en olycka skulle inträffa. Exempel på allvarliga tillbud finns i bilagan till EU-förordning 996/2010.

3. Underrättelse om olycka och allvarligt tillbud

Alla inblandade personer som har kännedom om att en olycka eller ett allvarligt tillbud har inträffat ska utan dröjsmål underrätta den behöriga myndigheten för säkerhetsutredning i den medlemsstat på vars territorium olyckan eller det allvarliga tillbudet inträffade. Detta regleras enligt EU-förordning 996/2010.

Om en olycka har inträffat på svenskt territorium är det Statens haverikommission (SHK) som ska underrättas. Detta kan ske genom att

- vid nödläge ringa 112 (SOS) och begära Flygräddningen
- ringa Sjö- och flygräddningscentralen (JRCC, Joint Rescue Coordination Centre) på telefon 010-49 27 830
- kontakta SHK direkt på tfn 08-508 862 99.

SHK lämnar tillstånd att förflytta flygplanet/vraket. Det är SHK som har ansvaret att från säkerhetssynpunkt utreda olyckor och allvarliga tillbud som sker i Sverige.

Utredningsskyldigheten omfattar inte luftfartyg som anges i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2018/1139.

Detta innebär att olyckor med t.ex. ultralätta flygplan, hängglidare och flygskärmar inte behöver utredas men SHK kan även när det gäller dessa luftfartyg besluta om utredning.

4. Rapportering av olycka och allvarligt tillbud

Befälhavaren ansvarar för rapporteringen vid en olycka eller ett allvarligt tillbud. Om befälhavaren inte kan fullgöra denna skyldighet är det ägaren eller, om luftfartyget inte används av ägaren, den som brukar luftfartyget som ska rapportera.

Du hittar blankett för rapportering både på SHK:s och Transportstyrelsens webbplats.

För övriga inblandade personer vid en olycka eller ett allvarligt tillbud (exempelvis den som är inblandad i tillhandahållandet av flygtrafikledning, flyginformation eller flygplatstjänster) finns krav på rapportering i regler för respektive verksamhetsområde.

Störningar och materielfel

I syfte att förbättra flygsäkerheten skall händelser inom civil luftfart rapporteras till behörig myndighet.

Med händelse inom civil luftfart avses driftsavbrott, defekt, fel eller annan onormal omständighet som har inverkat eller kan inverka på flygsäkerheten, även om händelsen inte lett till sådana luftfartsolyckor eller tillbud som avses i lagen om undersökning av olyckor.

Händelser inom segelflygverksamhet ska rapporteras till Svenska Segelflygförbundet genom Störningsrapport på Segelflygets hemsida.

http://www.segelflyget.se/Verksamhet/flygsakerhet/Haveri-storningsrapporter/blankettasraviationsafetyreport/

Det är synnerligen betydelsefullt att en rapport insändes när något onormalt inträffat. Händelsen är det intressanta, det som alla kan lära sig något av, inte vem det var som eventuellt råkade illa ut. Även anonyma rapporter godtages alltså.

Segelflyget förväntar sig att alla klubbar samvetsgrant och snarast möjligt rapporterar alla störningar, materielfel och andra små eller stora felfunktioner.

Tänk på detta också vid tillsynsarbetet i verkstadslokalen.

Det är mängden av rapporter som i grunden bestämmer vidtagandet av åtgärder, varför även rapporteringen av till synes banala uppgifter kan visa sig vara viktig.

Fyll i störningsrapporten så här.

- Fyll i rapporten så fullständigt som möjligt. En ofullständigt ifylld rapport ger ett osäkert underlag för bearbetning.
- Det finns möjlighet att bifoga en fil, tex. IGC-fil eller en bild.
- Försök att beskriva händelsen så klart och kortfattat som möjligt.

Det är viktigt att uppgifterna är så fullständiga som möjligt och finns i angivna kolumner. Informationen kommer att databehandlas tillsammans med information från andra länder. På så vis skapas förutsättningar för en snabb och fullständig återmatning till marknaden.