



# **LOKALA FÖRESKRIFTER 2024-07-01**

ÖSTERSUNDS FLYGKLUBB



## Innehållsförteckning

<b>1. FLYGPLATS</b> .....	<b>3</b>
<b>2. LOKALER</b> .....	<b>3</b>
<b>3. FLYGPLAN</b> .....	<b>3</b>
<b>4. BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER</b> .....	<b>3</b>
<b>5. MEDDELANDE OCH INFORMATION</b> .....	<b>3</b>
<b>6. FLYGTJÄNST</b> .....	<b>4</b>
6.1. ALLMÄNT.....	4
6.2. ANVÄNDNING AV DE FLYGPLAN KLUBBEN DISPONERAR.....	4
6.3. BOKNING.....	4
6.3.1. UTÖKADE BOKNINGSREGLER.....	5
<b>7. PLANERING AV FLYGNING</b> .....	<b>5</b>
7.1. UPPFÖLJNING AV FLYGNING.....	6
7.2. FLYGNING PÅ OPTANDS FLYGPLATS.....	7
7.3. RESTRIKTIONSOMRÅDEN.....	7
7.4. RADIOTRAFIK.....	7
7.5. FLYGBESKEDSRUTINER/BETALNING.....	7
7.6. RESEDAGBOKSRUTINER.....	7
7.7. HJÄLPFLYGVERKSAMHET.....	7
7.8. FLYGSÄKERHETSBESTÄMMELSER.....	7
<b>8. TANKNINGSBESTÄMMELSER</b> .....	<b>8</b>
<b>9. ANSVARSBESTÄMMELSER</b> .....	<b>8</b>
9.2. SJÄLVRISKS KOSTNADER.....	8
<b>10. FLYGNING UTOMLANDS</b> .....	<b>8</b>
<b>11. UTBILDNING</b> .....	<b>8</b>
<b>12. EKONOMISKA BESTÄMMELSER</b> .....	<b>9</b>
12.1. FLYGKOSTNADER.....	9
12.2. MEDLEMSTYPER & AVGIFTER.....	9
<b>13. PILOTAGGIFT</b> .....	<b>10</b>
13.1. SJÄLVRISKFOND.....	10
13.2. ELEVAVGIFTER.....	10
<b>14. ORDNINGSFÖRESKRIFTER</b> .....	<b>11</b>
<b>BESTÄMMELSER FÖR FLYGVERKSAMHET</b> .....	<b>12</b>



## 1. FLYGPLATS

Flygning bedrivs på OPTANDS flygplats (ESNM) enligt de föreskrifter som anges i "Bestämmelser för flygverksamhet vid Optands flygfält". Dessa föreskrifter är gemensamma för samtliga som utnyttjar flygplatsen.

## 2. LOKALER

Klubblokalen är belägen på Optands flygplats och inrymmer bl a klubbрум, pentry, briefingrum med dator och flygradio.

Tillsynshangar för flygplan finns vid södra fältgränsen, bränsleanläggning och hangar vid den västra fältgränsen. En uthyrningsstuga med fyra bäddar finns på gräsplanen nordost om klubbhuset. Stugan finns tillgänglig för uthyrning till medlemmar och gästande flygare.

Priser för logi och biluthyrning finns i klubbstugan.

## 3. FLYGPLAN

Östersund flygklubb äger följande flygplan:

SE-LVA	Diamond DA40
SE-LRB	Flight Design CTLS
SE-CXI	Cessna C150
SE-GKD	Cessna 172 (Avställd pga haveri)

## 4. BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER

Det finns en dator i briefingrummet med Internet där det går att koppla upp sig mot webbaserade flygtjänster, bl a Transportstyrelsen och Luftfartsverkets briefingsystem AROWEB.

## 5. MEDDELANDEN OCH INFORMATION

Myweblog är primärt informationsforum för klubbens medlemmar. I myweblog går det att skicka meddelande till alla medlemmar via mail också vilket bör göras när det är viktiga utskick.

I Briefingrummet finns en pärm innehållande klubbens stadgar, en aktuell version av detta dokument, med bilagor, samt senaste årets årsmötesprotokoll.

På anslagstavlan i klubblokalen anslås information av allmän karaktär.



## 6. FLYGTJÄNST

### 6.1. ALLMÄNT

För flygning med klubbens flygplan, eller av klubben inhyrt flygplan, krävs medlemskap i Östersunds Flygklubb, och att medlemsavgift, samt avgift till självriskfonden för året är inbetalda. All flygning med Östersunds Flygklubbs flygplan skall ske enligt de bestämmelser som regleras av Transportstyrelsens operativa regelverk för privatflygare (EU) 800/2013.

Särskilt ska SERA-förordningen (Standardised European Rules of Air) beaktas vid flygning.

Elev ska vara medlem i klubben innan skolning får ske i klubbens flygplan. Innan medlemskap godkänns ska sökande kontrolleras mot flygskola och/eller tidigare flygklubb. Certifikat, behörigheter och flygtid ska kontrolleras av motorflygchef, skolchef eller utsedd flyglärare.

Ny medlem som är certifikatinnehavare skall kontrollflygas och få utbildning i klubbens rutiner innan bokning av flygplan får ske. Kontrollflygning skall göras av klubbens flyglärare.

Alla nya medlemmar skall skicka in en beskrivning av sig själv som skall godkännas av styrelsen innan de får bli fullvärdiga medlemmar.

### 6.2. ANVÄNDNING AV DE FLYGPLAN KLUBBEN DISPONERAR

SE-LVA får endast operera från Gräs och Asfaltbanor. Start & landning från grusbanor (eller grusig asfalt) är ej tillåtet.

När medlem flyger klubbens flygplan gör han/hon det i egenskap av privatperson. Flygning av klubbens flygplan görs inom ramen för klubbverksamheten eller i aktiviteter anordnade av FFK.

Klubbens flygplan får inte flygas i förvärvssyfte i enskild firma eller annan typ av företag med flygplanet som den primära produktionsresursen. Om så sker kan klubben anses bedriva uthyrningsverksamhet, med åtföljande skatte- och försäkringsproblematik. Om medlem är tveksam om det är ett otillåtet användande av klubbens flygplan skall frågan ställas till styrelsen innan flygningen genomförs.

När klubbmedlem använder klubbens flygplan för resor i sitt arbete, kan det liknas vid att använda egen bil. Det sker inte i förvärvssyfte och är därmed tillåtet inom ramen för klubbverksamheten.

### 6.3. BOKNING

All flygning av klubbens flygplan måste bokas innan start och ska göras på klubbens bokningssida Myweblog, ([www.myweblog.se](http://www.myweblog.se)). I klubbhusets briefingrum finns en dator för bokning av flygplan.

Bokning av flygplan får endast göras för flygning som avses att genomföras.

Att boka flera dagar avseende en flygning, för att gardera eventuellt dåligt väder, eller att boka flera flygplan där endast ett ska användas, för att gardera eventuell avställning för service får absolut ej göras!

Bokat flygplan som ej avses utnyttjas skall snarast avbokas. Visa hänsyn mot dina



klubbkamrater. Boka ej flygplanet för längre tid än du behöver för att genomföra din flygning.

Bokning förfaller om föraren ej anlänt vid bokningstidens början eller påbörjat flygningen 15 minuter efter bokningens början.

### 6.3.1. UTÖKADE BOKNINGSREGLER

- 6.3.1.1.** SE-LVA skall primärt användas för skolning och får ej långtidsbokas (mer än 3 dagar) utan skolchefens medgivande.

Individen får bokas maximalt 3 timmar vid förhandsbokning dagen innan.

Längre bokningar ska ske i samråd med skolchefen. Dock gäller att SE-LRB kan bokas till annan flygning än skolning påföljande dag under längre tid än 3 timmar, om den inte är fullbokad kl 18.00 kvällen innan.

- 6.3.1.2.** SE-LRB kan långtidsbokas och skall primärt ska vara disponibel för annan flygning än skolning. Dock gäller att SE-LVA kan bokas till skolning påföljande dag, om den inte är fullbokad kl 18.00 kvällen innan.

- 6.3.1.3.** Vid långtidsbokning längre än tre dagar/dygn krävs godkännande från styrelsen.

För långtidsbokning med basering utanför Optands flygplats skall den/de som bokar planet ansvara för flygplanet och flygsäkerheten vad avser baseringen, luftvärdighet och pilotens behörighet, samt att flygverksamheten sker enligt gällande bestämmelser och klubbens lokala föreskrifter.

Vid långtidsbokning utgår också en minsta debitering per dag under högsäsong (1/5–30/9) enligt följande tabell:

Invidid	Vardag	Lör, sön, helgdag
SE-LVA	1000:-/dag	1000:-/dag
SE-LRB	750:-/dag	750:-/dag
SE-CXI	500:-/dag	500:-/dag

- 6.3.1.4.** För skogsbrandbevakning ska i första hand SE-LVA bokas. I andra hand bokas SE-LRB. **Bokning för hjälpflygverksamhet går före och upphäver övrig bokning.**

## 7. PLANERING AV FLYGNING

Det åligger förare att inhämta väderinformation före flygning samt göra en bränsleplanering för sträckan enligt NCO Air operations. Väderinformation och NOTAM för sträckan ska inhämtas före flygning. Här kan AROWEB verktyget, briefing Arlanda 08-797 63 40 alternativt färdplaneringsprogram eller dylikt nyttjas.

Ändring av planerad flygning, som kan påverka bokningen, skall meddelas den som eventuellt bokat efterföljande tid. Tvingas förare, av väderleksskäl, sjukdom etc., att lämna flygplan på annan flygplats



än Optand, ansvarar denne för att flygplanet så snart som möjligt återförs. Om flygplanet av någon anledning inte kan flygas tillbaka till Optand inom bokad tid måste medlem snarast uppdatera bokningen i myweblog.se om möjligt, alternativt meddela någon annan klubbmedlem eller funktionär som kan hjälpa till med detta.

För flygning nödvändiga handlingar finns för varje flygplan i en portfölj placerad i skåpet längst in till vänster i briefingrummet. Portföljen med handlingarna skall medföras under flygning. Efter flygning placeras portföljen åter på sin plats i briefingrummet, **och nyckel hängs tillbaka på nyckeltavlan.**

### **Några punkter att tänka på vid planering och genomförande av en flygning (Transportstyrelsen)**

- Skaffa nödvändig information om väder och andra förhållanden som kan beröra den avsedda flygningen
- Gör dig förtrogen med de lagar och förfaranden som gäller i det land där man flyger och iaktta dessa.
- Planera flygningen med hänsyn till väderförhållanden och bränsle så att du har marginaler.
- Planera med alternativa åtgärder om vädret eller andra omständigheter gör att det inte är möjligt att flyga till destinationen.
- Kontrollera att flygplatser och utlandningsplatser är lämpliga för flygplanet så att prestandakraven och andra begränsningar i flyghandboken kan iakttas.
- Kontrollera att massa och balans ligger inom begränsningarna, att bagage och utrustning är säkrad.
- Om det föreligger tveksamheter, reducera antalet passagerare eller bagage.
- Se till att de handlingar som krävs är med ombord.
- Kontrollera att flygplanet är registrerat och luftvärdigt, att alla instrument som behövs för flygningen är installerade och fungerar.
- Tanka inte med passagerare ombord.
- Se till att ingen tar med farligt gods.
- Informera passagerarna om nödutrustning och nödförfaranden före starten och, om det behövs, igen under flygningen.
- Förbjud rökning ombord
- Elektronisk utrustning (PED) eller lös utrustning får bara användas om dessa inte påverkar flygplanets utrustning negativt, ens i händelse av felfunktion.
- Påbörja bara flygningen om du är övertygad om att den kan genomföras på ett säkert sätt.
- Se till att alla tillämpliga operativa procedurer och checklistor används.
- Minimera bullerstörningar utan att ge avkall på säkerheten.
- Genomför bara flygningen om du är i tillräcklig god fysisk och psykisk form.
- Följ upp vädret under flygningen, särskilt på längre flygningar eller om förhållandena är marginella.
- Följ regelbundet upp bränsleförbrukningen under flygningen.
- Avbryt flygningen och vänd tillbaka eller flyg till en annan lämplig flygplats/utlandningsplats som uppfyller kraven på godkända väderminima.
- Avbryt flygningen i händelse av syrgasbrist, trötthet eller fysiska problem.
- Rapportera snarast farliga väderfenomen eller flygförhållanden, is, turbulens, etc. till närmaste flygtrafikledning (PIREPS).
- Simulera inte nödsituationer och öva inte nödförfaranden med passagerare.
- Använd syrgas över 13 000 ft eller senast efter 30 minuter över 10 000 ft.
- Fyll i resedagboken (eller motsvarande) och din flygdagbok, helst direkt efter flygningen.
- Rapportera olyckor med personskador eller allvarliga skador på luftfartyget eller om det har varit nödvändigt att avvika från någon föreskrift i säkerhetens intresse.

#### **7.1. UPPFÖLJNING AV FLYGNING**

Optands flygplats ligger inom fjällområdet och bestämmelserna enligt NCO.IDE.A.180 (LFS2007:20) skall följas.



Vid inlämnande av ATS-färdplan kan AROWEB eller BRIEFING Arlanda per telefon 08-797 63 40 nyttjas.

#### 7.2. FLYGNING PÅ OPTANDS FLYGPLATS

Se: Bestämmelser för flygverksamhet vid Optands flygfält alternativt Skydemon, Svenska flygfält eller kartan.

#### 7.3. RESTRIKTIONSOMRÅDEN

Se: Bestämmelser för flygverksamhet vid Optands flygfält.

#### 7.4. RADIOTRAFIK

Se: Bestämmelser för flygverksamhet vid Optands flygfält.

#### 7.5. FLYGBESKEDSRUTINER/BETALNING

Efter flygningen skall flygplanets resedagbok, både boken och på [www.myweblog.se](http://www.myweblog.se), fyllas i. Denna inmatning skall ske snarast efter flygning

#### 7.6. RESEDAGBOKSRUTINER

Resedagbok skall föras.

Anmärkningar antecknas i resedagboken. Anmärkningen skall därefter meddelas teknisk ansvarig. Med anmärkning avses utöver tekniska fel händelser av sådan art att de kan bedömas påverka flygsäkerheten under fortsatt flygning, t ex hård sättning, genomslag i stötdämpare, överskriden max tillåten fart m m.

Vid haveri eller haveritillbud och allvarigare tekniska störningar föreligger rapporteringsskyldighet. Avvikelse-/störningsrapport **ska** ifyllas, samt motorflygchef kontaktas.

När mindre än fem (5) timmar återstår till nästa tillsyn skall tekniskt ansvarig meddelas

#### 7.7. HJÄLPFLYGVERKSAMHET

Östersunds flygklubb är medlemmar i FFK (Frivilliga Flygkåren) och hjälper till med skogsbrandbevakning och målgång för försvarets räkning. Hjälpflygverksamhet kan administreras via FFK-Z.

Hjälpflygverksamheten regleras av motorflygchefen. För brandflygverksamheten utser styrelsen särskilt ansvarig.

#### 7.8. FLYGSÄKERHETSBESTÄMMELSER

Utöver i bilaga 2 angivna föreskrifter gäller följande:

Förare med mindre flygtid än 100 timmar skall vid längre uppehåll i flygning än 6 månader



kontrollflygas av flyglärare före nästa EK-flygning.

## 8. TANKNINGSBESTÄMMELSER

Tankning med passagerare i flygplanet är förbjudet NCO.Op.145. Tankad mängd bränsle och olja skall anges i flygplanets resedagbok.

Vid tankning på annan ort skall tankningsbesked, attesterat av föraren, och kopia läggas i därför avsedd låda i klubbhuset.

Vid försäljning av bränsle skall den som sköter försäljningen följa de föreskrifter som finns i pärmen "Bränsleförsäljning" som förvaras i kassaskåpet i briefingrummet. Vid tankning av extern besökare sker betalning främst med hjälp av betaldosa Izettle och avsedd Ipad som förvaras i ovan nämnda kassaskåp.

## 9. ANSVARSBESTÄMMELSER

### 9.1. ALLMÄNT

Klubbens flygplan är försäkrade enligt normen för flygning i hjälpflygverksamheten. Försäkringen täcker med viss självrisk skador på flygplan samt liv och egendom för tredje person.

### 9.2. SJÄLVRISKSKOSTNADER

För att täcka 80% av självriskkostnader i samband med eventuella haverier eller andra skador vid flygning med klubbens flygplan har klubben inrättat en självriskfond. Självriskfonden är ett obligatorium för medlem som flyger klubbens flygplan.

## 10. FLYGNING UTOMLANDS

Alla extra kostnader som uppstår vid flygning utanför Sverige såsom landnings- och parkeringsavgifter, ev tullkostnader och bränslekostnader till den del som är högre än priset i Sverige, debiteras extra.

## 11. UTBILDNING

Flygklubben bedriver flygskola med syftet att rekrytera nya medlemmar som kommer att flyga i klubben sedan flygutbildningen är genomförd.

Flygklubben bedriver flygskola för utbildning till PPL-/LAPL-certifikat och mörkerbevis. Flygskolans lärare utför förutom den utbildningen, även PC (Proficiency Check), Repetitionsflygning/"Brush- Up", typinflygning och kontrollflygning av nya medlemmar samt kontroll-flygning enligt pkt. 8.

Skolchefen planerar flygskolans verksamhet.

Innan medlem påbörjar utbildning för att återta ett förfallet, eller förlorat certifikat **ska** skolchefen kontaktas.





## 12. EKONOMISKA BESTÄMMELSER

### 12.1. FLYGKOSTNADER

Priset per timme för hyra av flygplan är fastställt av styrelsen. Aktuellt pris finns på myweblog.se. Ändringar av flygtimpriser redovisas på bokningssidan.

Kostnader för genomförd flygning debiteras enligt följande: SE-CXI debiteras efter tachometertid. SE-LVA och SE-LRB debiteras efter flygtid.

All flygning **ska** betalas i förskott. Normalt medges ej någon kredit på flygkontot. Undantag kan vara vid långflygning där slutliga kostnaden blir högre än beräknat. I sådana fall skall inbetalning för att täcka underskottet göras omgående eftersom skuld medför spärr att boka klubbens flygplan.

Underskott på flygkonto medför spärr att hyra och flyga klubbens flygmaskiner.

Medlem med kvarstående underskott på flygkontot påförs dröjsmålsränta med diskonto plus två procent.

### 12.2. MEDLEMSTYPER & AVGIFTER

Ordinarie medlem – Medlem med klubbnyckel och tillgång till klubbens faciliteter. Betalar full medlemsavgift och är skyldig att genomföra medlemstjänst (arbetsgrupper, jour, städdag, grilla hamburgare mm).

Flygande – Flygande medlem med klubbnyckel och tillgång till alla flygplan och klubbens faciliteter. Betalar full medlemsavgift, årlig pilotavgift och är skyldig att genomföra medlemstjänst.

Gästande medlem – Flygande medlem med klubbnyckel och tillgång till alla flygplan och klubbens faciliteter. Betalar en något lägre medlemsavgift då flygklubben inte behöver betala KSAK-avgift för denna medlem. Skyldig att genomföra medlemstjänst. En gästande medlem måste vara huvudmedlem i någon annan KSAK-ansluten motorflygklubb.

Hedersmedlem – Blir den som utfört särskilt hedervärda insatser för klubben. Gäller på livstid och är avgifts- och arbetspliktsbefriat.

Medlemsavgift i Östersunds flygklubb är för närvarande enligt följande:

Hel medlem: Medlemsavgift plus en avgift till KSAK, KSAK-M och FSF (för närvarande 470 kronor och 50 kronor i självriskfond (100 kronor om det är första året som medlem i klubben) totalt 1120 kronor.

Gästmedlem: 600 kronor till Östersunds flygklubb.

Veteranmedlem: 250 kronor till Östersunds flygklubb/ regler nedan.

Veteranmedlem är en medlem som inte längre flyger, men i övrigt är fullvärdig medlem. Veteranmedlem betalar halv medlemsavgift. För att vara veteranmedlem ska följande två kriterier vara uppfyllda:

\* Medlem i klubben (fullt betalande) i minst tio år.

\* Medlemmens flygcertifikat är förfallet.



*För NY medlem som betalar in medlemsavgift och förstaårsavgift självriskfond under hösten (efter 31/8), gäller inbetalningarna även för följande år.*

### 13. PILOTAVGIFT

Alla piloter som flyger i klubben ("flygande medlem") skall betala en pilotavgift. Tanken är att pilotavgifterna totalt ska täcka klubbens fasta kostnader. Därefter gäller för respektive flygmaskin ett baspris per flygtimme, som ska täcka den rörliga kostnaden för det aktuella flygplanet. Pilotavgiften debiteras från flygkontot månadsvis.

Pilotavgiften är en årsavgift löpande på kalenderår (från den 1/1 till och med den 31/12). För att inte det ska bli en kännbar kostnad med en inbetalning per år så delas den upp på tolv månadsinbetalningar. Vid en förändring av flygplansparken eller höjningar av något slag som flygklubben inte kan råda över kommer månadsavgiften att förändras. Styrelsen ser över detta vid varje styrelsemöte och meddelar i god tid på Myweblog (bokningssidan).

**Nyanslutning under året:** Medlemmen börjar att betala månadsavgiften den månad han/hon blir medlem i klubben, och betalar så året ut.

**Ansluten medlem: Pilotavgiften är en årsavgift.** Medlemmen betalar alltså sin månadsavgift för årets alla tolv månader. Det gäller även för den som vill avsluta sitt medlemskap. Alternativen är då fortsatt månadsbetalningar året ut, eller en engångsbetalning omfattande årets resterande månader. Flygande medlem som drabbas av extraordinära omständigheter som hindrar medlemmens fortsatta flygande i klubben befrias från återstående månadsavgifter. Detta prövas av styrelsen individuellt i varje fall som uppkommer.

**Återanslutning: Medlemmen betalar för hela året.** Detta gäller för medlem som återansluter inom två år efter tidigare anslutningen. Oavsett när återanslutningen sker under året så betalas månadsavgiften för tidigare månader retroaktivt.

För att reglerna för nyanslutning ska gälla för medlem som tidigare varit ansluten skall minst två år gått under vilka medlemmen inte varit ansluten till systemet med pilotavgift.

#### 13.1. SJÄLVRISKFOND

Inbetalning till självriskfonden görs samtidigt med inbetalning av medlemsavgift. Förstaårs-/anslutningsavgift är 100 kronor. Årsavgift följande år bestäms löpande vid klubbens årsmöten, och är för närvarande satt till 50 kronor.

Stadgar för självriskfonden finns separat i bilaga.

#### 13.2. ELEVAVGIFTER

Elev i klubbens flygskola ska erlägga avgift för påbörjande av kursen. För närvarande är det 12.000 kronor. För det får eleven medlemsavgift i två år och inlogg på flygcert.com samt en Svenska flygfält när eleven har flugit EK. Vid avbruten utbildning återbetalas ej medlemsavgift och teoriavgift. Betalas avgiften efter första juli får eleven medlemsavgift detta år samt två år till.



#### 14. ORDNINGSFÖRESKRIFTER

Utöver i vad som regleras i "Bestämmelser för flygverksamhet vid Östersunds flygfält" gäller följande: Klubbens flygplan skall efter genomförd flygning ställas i hangar. Vid kortare uppehåll i flygning får flygplanet parkeras på asfaltsplattan norr om taxibanan.

Gästande flygplan skall för parkering hänvisas till parkeringsplats på gräsytan öster om tankanläggningen. **Parkeringsförbud** gäller för flygplan utanför plåthangaren.

Parkerade flygplan orsakar rangeringsproblem. För parkering hänvisas till gräsplanen.



# **BESTÄMMELSER FÖR FLYGVERKSAMHET**

OPTANDS FLYGFÄLT

**Reviderade: 2024-07-01**

Östersunds Flygklubb ansvarar som ägare för drift och underhåll av Optands flygplats. Alla som nyttjar flygplatsen skall följa dessa bestämmelser.

Optands flygplats är belägen under Östersund TMA, och söder om Dagsådalens skjutfält R08. Tider när skjutning äger rum hanteras av Östersunds TWR 135,655 (och Sweden 132.155).

Information går också att hitta under AROWeb > AIS > ASM > Planerade verksamheter.

Trafik på fältet får endast ske med luftfartyg. Flyglärare får dock trafikera fältet med bil i samband med skolning. Fältbil med tydlig markering används vid segelflygverksamhet. Övriga avsteg får göras efter tillstånd av flygplatschefen

Större tävlingar och evenemang ska i god tid anmälas till flygplatschefen eller ordförande alternativt sekreterare.

Tillfällig information om flygplatsen, t.ex. stängd bana, tävling m.m. meddelas i Myweblog och meddelas i NOTAM.

## Flygning

- Huvudbana är bana 18/36 (asfalt). För bland annat segelflygverksamhet finns stråk 18/36 (gräs) och stråk 15/33. Ett icke officiellt grässtråk är 10/28, på fältets sydöstra del används för segelflyg och reserv vid landning med motorflyg när svår sidvind bedöms råda. Detta stråk får användas endast i samråd med modellflygklubben eftersom banan ligger inom deras område.
- Trafikvarv i **vänstervarv gäller för bana 18, stråk 18 och stråk 15.**
- Trafikvarv i **högervarv gäller för bana 36, stråk 36 och stråk 33.**
- Trafikvarvshöjd vid Optands flygfält är 2000 fot QNH (700 fot GND).
- Start från bana och stråk får endast påbörjas om/när föregående startande har påbörjat sväng eller utflygning enligt meddelad avsikt.
- Har föregående startande inte anmält avsikt skall start fördröjas minst 2 minuter för ökad separation.
- Taxning av flygplan ska genomföras med noggrann uppsikt på annan verksamhet. Motorcheck ska genomföras innan uttaxning sker på aktuell bana.
- Start och landning ska ske mot vinden och med noggrann uppsikt på annan verksamhet. Företräde till annan trafik lämnas i enlighet med SERA-förordningen (Standardised European Rules of Air) Sväng efter start sker på lägst 300 fot GND.
- Om vind medger skall start bana 36 prioriteras för att minska buller söder flygfältet. Stråk 33 kan övervägas om övrig verksamhet medger detta. Vid start bana 18 skall vänstersväng påbörjas efter passage av fältgräns för att minska buller söder om fältet. Sväng mot Grytanlägret och fortsatt stigningen. Stigning till utgångsläge bedömning bana 18 sker öster om fältet.
- Landning bana 36 sker från/över Grytanlägret. Sväng mot Brattåsmasten på baslinjen. Masten finns på andra sidan Brunfloviken. Håll till höger/norr om vägen från Grytanlägret. Sjunk till mellan 1600 och 1700 fot innan sväng in mot finalen bana 36.



- Radioanmälningar i luften (Optand Radio) skall göras i trafikvarvet (medvind, bas, final) samt vid inpasseringspunkter.

Radioanmälningar på backen skall ske innan taxi och start med avsikt.

- Flygplan som avser landa ska angöra via inpasseringspunkt och därefter ansluta trafikvarvet senast på baslinjen. Trafikvarvshöjden 2000 fot QNH (ESNZ:s) ska vara intagen vid inpasseringspunkt, med strålkastare tänd. Direktinflygning för landning är **icke** tillåten. Avsteg från fastställt trafikvarv får endast ske under skolning och i händelse av nödsituation.
- Start eller landning får ej ske då annat luftfartyg befinner sig på banan/stråket.

## Samordning

- I trafikvarvet har segelflygplan företräde framför motorflygplan. Fallskärms hoppare har företräde före all annan verksamhet. Elevhoppare kan antagas förekomma vid varje hopptillfälle. Övriga manövrer från hoppare kan därför förväntas, håll god separation, minst 500 meter, till varje hoppare. Som jämförelse gäller inom TMA fri luft med en radie av 10 km runt hopparna.
- Elev (EK eller DK) har företräde framför andra flygplan av samma kategori (segel eller motorflygplan).
- Förekommer EK-skolning samtidigt med andra verksamhetsgrenar (segel, motor eller fallskärm).
- Förekommer EK-skolning samtidigt med andra verksamhetsgrenar (segel, motor eller fallskärm) ska detta informeras på Optand radio, Östersunds flygklubbs frekvens 123,550 MHz. Lärare ansvarar för att information sker, alternativt sker direktkontakt med övrig verksamhet.
- Pågår EK-skolning när någon av övriga verksamhetsgrenar startar upp, har ansvarig EK-lärare befogenhet att styra samordningen till dess EK-passet är avslutat. Största möjliga hänsyn skall tas till skolflygningen så att utbildningen ej störs på grund av samordningsproblem med övriga verksamheter.
- **Fastställda trafikvarv och rutiner ska eftersträvas vid all verksamhet.**
- Starter eller flygning mot anflygande eller landande trafik inom trafikvarvet får inte utföras oavsett bana i användning.

**Exempel:** Start från stråk 33 får ej utföras när landning eller start sker på bana 36 alternativt stråk 36 på grund av kollisionsrisk. Start från bana 18, alternativt stråk 18 får ej utföras när landning sker på stråk 15. Samordning ska ske via radio.

Fällning av fallskärms hoppare ska samordnas så att fällning sker när luftrummet är fritt från startande eller landande flygplan.

Radioanrop på Östersunds flygklubb frekvens 123,550 MHz, med information om läge och höjd ska föregå varje fällning av fallskärms hoppare.



## Radiotrafik

Alla luftfartyg baserade på flygplatsen ska vara utrustade med radio för dubbelriktad radioförbindelse. Anropsstation för all radiotrafik är ”**Optand radio**”. Radiofrekvensen 123,550 MHz ska passas av alla som flyger på eller i närheten av Optands flygplats och under Östersund TMA.

Radiotrafiken får endast innehålla kortfattad information för säker samordning av flygtrafiken, samt meddelande mellan lärare och elev vid skolning.

### Följande rörelser ska anmälas på radio:

- Taxning från parkeringsplats till väntplats före start, uppställning före start, start med angivelse av avsikt efter start.
- Före inträde i trafikvarv med angivande av inpasseringspunkt (”trafik i varvet frågas?”), sedan på medvindslinje, sedan på bas och slutligen på final. Segelflygplan anmäler nedflygningssektor och medvindslinje.
- Luftfartyg som avser fälla bogserlina, anmäler riktning för angöring och stråk för fällning.
- Luftfartyg som avser fälla fallskärmshoppare.
- Luftfartyg som avviker från fastställt trafikvarv vid skolning.
- All EK-flygning med tillägget ”EK” till anropssignalen. Segelflyglärare kan även anropa EK-elev vid namn.
- Alla övriga förekommande rörelser av luftfartyg som kan inverka på flygverksamheten.

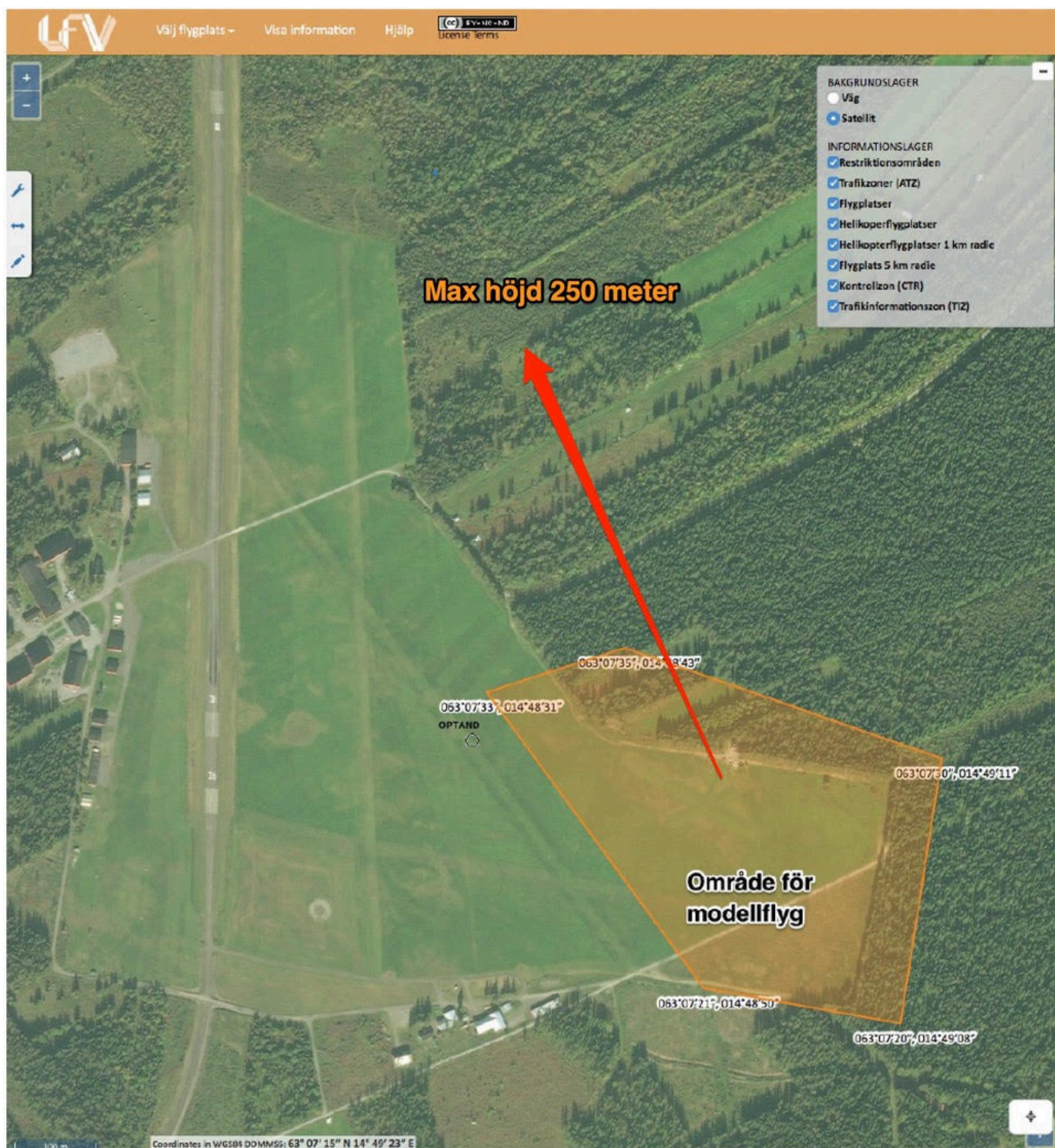




## Modellflygverksamhet

För modellflygverksamhet gäller högsta tillåtna höjd 400 fot GND, och minsta avstånd 50 meter mot stråk 15/33 när detta är i bruk. Modellflygplan ska hålla undan för all annan verksamhet.

Vid flygning över 120 meter används "spotter" med radiokontakt.







## Fältavgift

Alla flygplan- och hangarägare (privata, företagsägda eller föreningsägda) som är stationerade fast på Optands flygfält skall betala en årlig fältavgift till Östersunds flygklubb.

Fältavgiften är ett bidrag till flygklubben för all fälthållning som sker året runt. Avgiften används för att täcka del av kostnader för snöskottning av vägar och bansystem, gräsklippning av stråk och parkeringsytor, banreparation inkl belysning, vindstrutar etc.

Fältavgiften faktureras enskilda flygplans- och hangarägare inför kommande verksamhetsår av flygklubben. Utebliven fältavgift innebär att fältunderhåll kopplat till enskild hangar och särskilt ansluten taxiväg inte genomförs.

## Övrigt

Dessa bestämmelser ersätter alla tidigare utgivna versioner.

Det åligger varje enskild pilot, eller annan nyttjare av Optands flygfält, att vara väl förtrogen med, samt, följa dessa bestämmelser.

Östersund 2024-07-01  
Styrelsen för Östersunds Flygklubb



## Östersunds Flygklubb samt övriga motorflygplan

Alla motorflygplan passerar i första hand via rapporteringspunkterna Marieby, Bringåsen, Lundkälen och Hälle (inflygning i varvet öster om Brunflo) vid in och utpassering till trafikvarvet. Överflygning av bebyggelse söder asfaltbana 18/36 ska om möjligt undvikas, beaktande av NCO.Op.120.

För att minska kollisionsrisken **skall utpassering ej göras via inpasseringspunkterna** utan i valfri riktning med hänsyn till gällande restriktioner kring fältet.

Vid bedömningslandning start bana 18 skall du efter passage av skogen svänga till 90° grader och stiga till 2000 fot GND, därefter svänga vänster och stiga till 2200 fot ground. Sväng vidare till utgångsläget för bana 18.

Vid start bana 36 stig rakt fram till 1800 fot GND och sväng höger stigande till 2200 fot GND till utgångsläget bana 36.

Flyghöjden i trafikvarvet, samt vid inpasseringspunkt, är 2000 fot QNH, (700 fot GND), 200 meter över marken. Normalt skall landningsstrålkastare vara tänd under flygning i samband med start och landning, för att underlätta upptäckt och därmed minska kollisionsrisk.

Bedömningslandningar sker från 2200 fot GNH, (1000 fot GND, 300 meter över marken). Höjden intages senast på medvindslinjen och gasavdrag sker tvärs bantröskel för gällande bana. Flygningen utförs i glidflykt till sättning på banan. Övningen tränas frekvent för att upprätthålla färdighet i händelse av motorstopp.

Stigning till utgångsläge bedömning bana 18 sker öster om fältet.

Radioanmälan skall ske på backen, i trafikvarvet och vid inpasseringspunkter.

Se nästa sida för **inpasseringspunkter**.



Inpasseringspunkter är markerade som **blå runda cirklar**.





## Östersunds Segelflygklubb

Vanligast sker starter från stråk 33 med landning stråk 33. Segelflygstråket 18/36 används då vinden ligger i stråkets riktning. Stråk 15 används sällan av segelflygplan, däremot används stråk 15 vid stark sydostlig vind när motorseglare finns.

Alla segelflygplan angör trafikvarv via nedflygningssektorer. Angöring sker på ca 300 meter (1000 fot GND) och därefter ut på medvindslinjen där höjden sjunker till 200 m (600 fot GND). Insväng från medvind till final utförs som två gånger nittio graders sväng.

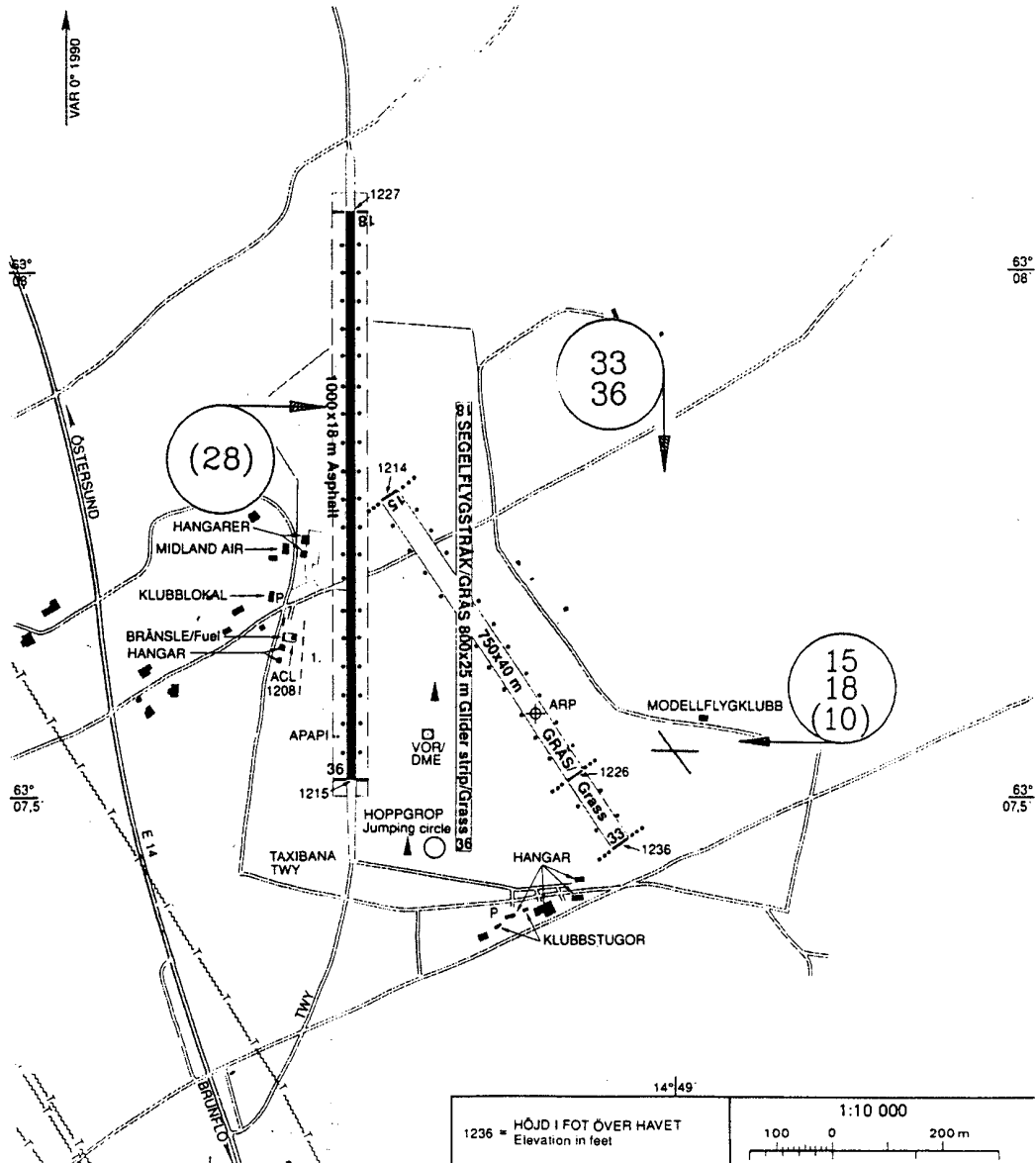
Nedflygningssektorerna ligger relativt nära fältet. Se karta på nästa sida.

Segelflygplan som angör nedflygningssektorer på östra sidan om fältet utgör kollisionsrisk för motorflygplan i respektive trafikvarv.

Speciella segelflygsektorer med benämning "Tore1", "Tore2" och "Tore3" upprättas och samordnas med ATS på Frösön vid segelflygning. Sektor "Tore1" upprättas i huvudsak vid skolflygning och sektor "Tore2" och "Tore3" vid termik och övrig flygning, se karta på sidan 20.



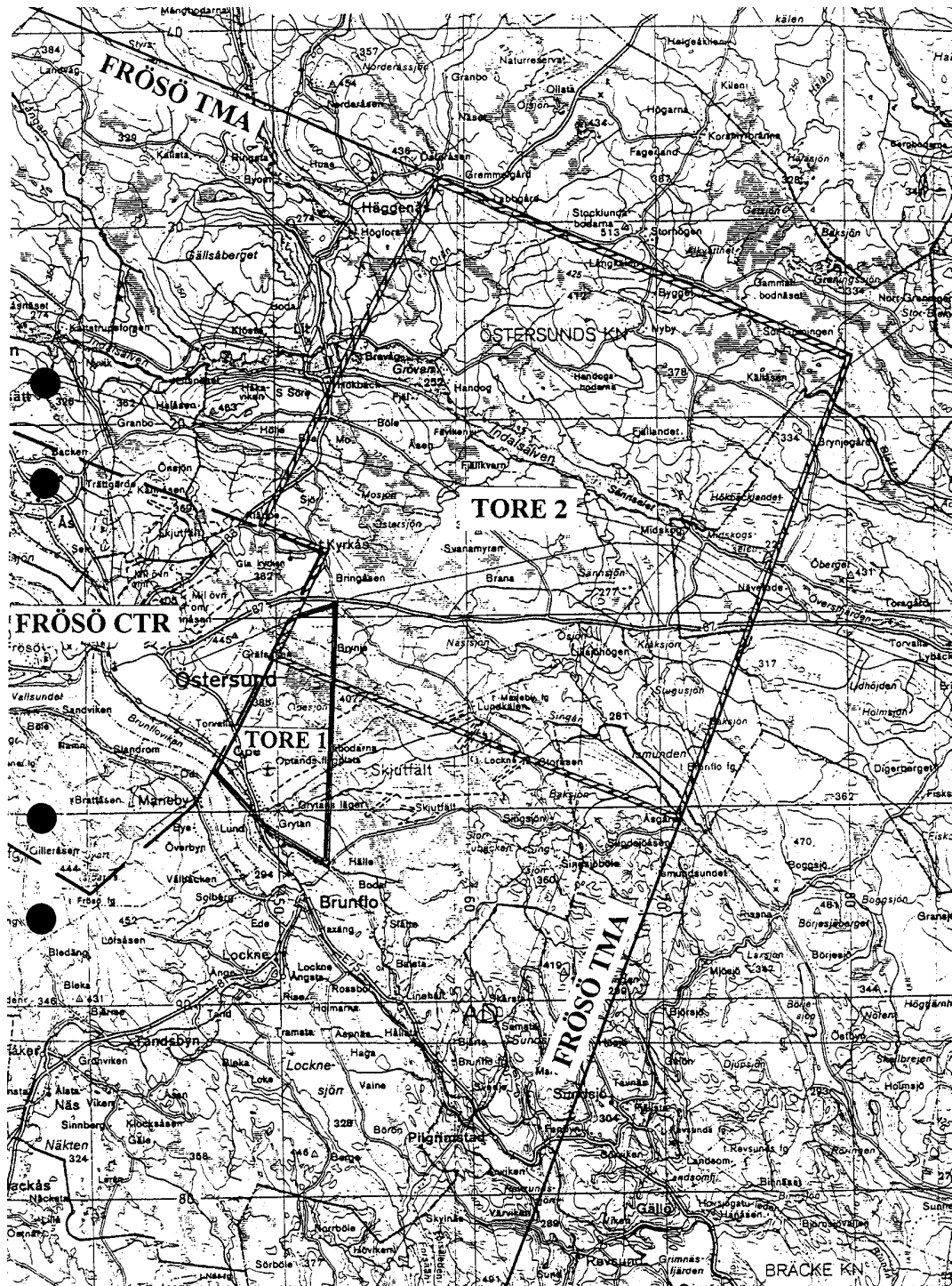
### Nedflygningssektorer







## Segelflygsektorer





## Östersunds Fallskärmsklubb

Vid start på bana 36 skall flygplanet stiga rakt fram till 1000 fot GND (2200 fot QNH) innan högersväng kan ske mot trafikvarv. Förare måste förvissa sig om att ingen trafik kan komma i konflikt och meddela avsikt på 123,55 MHz före pådrag. Om vind medger skall start bana 36 prioriteras för att minska buller söder flygfältet. Bana 33 kan övervägas om övrig verksamhet medger detta. Vid start bana 18 skall vänstersväng företas på 1600 fot QNH, efter passage av fältgräns för att minska buller söder om fältet. Av bullerskäl bör vidare stigning i TMA ske öster om Opesjön–Opefältet. Bullerminskande förfarande enligt NCO.Op.120.

Fällning av hoppare sker i huvudsak från två höjder, 1000 meter och 3000 meter. Vid fällning på 1000 meter kan elever med automatisk fallskärmsutlösning förekomma. Eftersom deras skärma är stora och mycket bärande kommer de att befinna sig i luften ca 4–5 minuter. Förstagångselever kan ha svårt att orientera sig rätt för landning. Instruktionen är dock att de ska gå mot landningsplats benämnd "Gropen".

Från 1000 meter fälls även hoppare som tränar precision. De har mellan 1 och 10 sekunders fritt fall innan de utlöser sin fallskärm. Under sådan träning/tävling hoppar oftast 5 hoppare med 5–10 sekunders intervall, varefter den första hopparen utlöser sin skärm på 600 meter, och den sista på 1000 meter. Spridningen mellan första och sista hopparen i flygplanets fällriktning är normalt mellan 300 till 600 meter. Exempel: Första hopparen kliver av över infarten från E14 till Optands flygfält och den sista över Opevägen, gamla E75.

Från 3000 meter är det normalt att flera hoppare lämnar planet samtidigt. Under 50 sekunder befinner de sig i fritt fall innan de utlöser sina fallskärmar. Vid dessa höghöjdshopp väljs uthoppsspunkt efter höjdvindarnas inverkan. Ett normalfall är att hopparna går av mitt över flygrakan på E14, varefter de under frifallet driver till en punkt över Östersunds flygklubbs klubbstuga och utlöser sina fallskärmar på 700 meters höjd. Dessa höghöjdshoppare har ofta extremt snabba fallskärmar. Egendrivningen framåt är 55 km/tim men kan genom s.k. dyksväng komma upp i hastigheter över 100 km/tim framåt–nedåt.

Kartbilden över flygfältet är graderad med kompassriktningar med Gropen som centrum. Fälls hoppare rakt norrut med hänsyn till nordostlig vind, benämns fällriktning 36, precis som start- och landningsriktning för flygplan. Eftersom fallskärms hoppare alltid hoppar av i lovart om Gropen och alltid landar rakt mot vinden, används alla fällriktningar. Exempel är 16, 22 och så vidare.

Om annan pilot vill få aktuell information om fallskärms fällriktning, anropas antingen flygplanet som fällt hoppare eller hoppledaren, som alltid är utrustad med bärbar radio (123,550 MHz). man kan också ringa Fallskärmsklubben på telefon 063-353 61 och fråga efter hoppledaren.