

Skövde Flygklubb

Flygplatsen, 541 91 Skövde

Råd och anvisningar

Rev 2020-12-09

Tel Skövde FK	0500 - 46 32 05
Bankgiro	699 – 0378
Organisationsnr	866601-1757
Webbsida.....	www.skovdeflygklubb.se
Facebook	Skövde Flygklubb
Klubbmail	skovde-segel@googlegroups.com info.skovde.flygklubb@gmail.com

Användbara Telefonnr :

SOS	112 (begär JRCC)
JRCC, räddningscentral via 112	(0771-40 90 00)
Tornet Knistad	0500 - 46 31 83
Skövde Motorflygklubb	0500 - 46 31 41
Segelflyget Ålleberg	0515 - 371 51/69
Karlsborg ATS	0505 – 451017
Segelflygchef (vid haveri)	073-1505367

Användbara Frekvenser

Skövde Info/TIA	122,330
Karlsborg TMA	132,050
Sweden (East)	131,130
Sweden (West)	128,630
Falköping flp	123,350
Lidköping flp	131,765
Såtenäs TMA	134,550
Jönköping TMA	118,255
Ålleberg	123,400

Innehållsförteckning

Policy	3
Allmänna regler för flygning i Skövde FK	3
Checklista för flygledare (dagtid).	5
Gästmedlemmar	7
Vård av flygplan	7
Tävlingsverksamhet	7
Handledning vid inträffat haveri	7
Inflygning på ny flygplantyp	8
Regler för sträckflygning	8
Luftrum	8
Lokala ordnings och säkerhetsföreskrifter för segelflygning vid Skövde flygplats	9
Självriskfond	10
Stråkets indelning och användning	10
Lokala föreskrifter för vinschstart vid Skövde flygplats	11
Åtgärder vid avbruten start	12
Linutläggning	12
Bogsering	13
Motorseglare	14

Denna skrift utgörs av lokala råd och bestämmelser för Skövde Flygklubb. I samtliga punkter gäller övergripande Segelflygets (SHB), Transportstyrelsens och EASA:s krav samt Svensk Lag. Vi uppmärksammar också på att det är ansvarig pilot som alltid är ansvarig för samtliga delar av en flygnings genomförande och att den sker enligt gällande bestämmelser både för förare och flygplan.

Policy

Skövde Flygklubb är en ideell förening som är ansluten till Riksidrottsförbundet (RF), Svenska Flygsportförbundet (FSF) och Segelflygförbundet (SEGELFLYGET).

Genom sitt medlemskap erhåller man möjlighet till fantastiska upplevelser i luften och en trevlig social samvaro på marken, allt till lägsta möjliga kostnad. Den ideella inriktningen kräver emellertid att var och en efter bästa förmåga hjälper till med underhåll av flygplan, byggnader och flygfält samt vid de punktinsatser klubben gör för att få in extra inkomster.

Klubbens verksamhet skall präglas av en genomgående positiv grundsyn.

Följande regler för klubbens verksamhet har hållits enkla och lättförståeliga. Det finns också en rad självklara oskrivna regler som t.ex att vi alltid hjälper nykomlingar, tar hand om besökare, håller ordning omkring oss och hanterar vår materiel med omdöme och försiktighet. Att vi sköter fallskärmar och inte lämnar våra flygplan obevakade eller med huven öppen ute på fältet är sådana exempel.

Man planerar sin flygdag så att man antingen kan vara med och dra ut på morgonen eller in på kvällen, helst båda delar.

Likaså är det självklart att flygsäkerheten ständigt beaktas!

Allmänna regler för flygning i Skövde FK

1. Medlemsavgift för huvudmedlem eller gästmedlem skall vara inbetald **före** flygning. Se aktuell prislista på hemsidan. Månadsvis betalning är möjlig om bindande avtal om helt kalenderår tecknats. Gästmedlem som önskar flyga med våra flygplan skall vara ansluten till Segelflygförbundet via oss eller annan förening.

Huvudmedlem i Skövde Motorflygklubb skall vara anmäld gästmedlem innan flygning får ske. För huvudmedlem i Skövde Motorflygklubb som flyger enbart motorseglare eller segelflygplan på segelflygcertifikat skall även förbundsavgift till Segelflygförbundet betalas.

2. Innan flygning får ske skall samtliga fakturor från flygklubben vara betalda. **Alla fakturor skall betalas inom 30 dagar efter fakturadatum.** Om skuld ej betalas går den vidare till inkasso.
3. Samtliga piloter, även gästmedlemmar är obligatoriskt anslutna till klubbens självriskfond. Debiteras särskilt (2021 200 kr). Gäller alla som flugit under året. Se särskilt stycke nedan.
4. För att kunna genomföra vår verksamhet och samtidigt tillhandahålla lägsta möjliga avgifter och flygkostnader i vår ideella förening förväntas varje medlem minst hjälpa

till med det vi kallar **normaluppdraget**. Givetvis kan sjukdom, boende/studier/arbete på annan ort, temporär jobb/familjesituation göra att man periodvis ej kan fullfölja normaluppdraget. Normaluppdraget för en klubbmedlem i vår ideella förening kan utgöras av och bestäms enligt styrelsebeslut:

- Flygledare eller vinschförare
- Städning av klubblokal
- Medhjälp i bygglokal
- Inneha funktionärspost
- Deltaga i insatser för externa inkomster t.ex tävlingar, flygdag, ungdomsflyg.
- Deltaga i PR/rekryteringskanpanj t.ex segelflygs dag.

Samtliga piloter ska uppvisa giltigt cert (nationellt, LAPL eller SPL), medical samt flygdagbok för segelflygchefen före årets första start. Segelflyget har kvar ett krav från de nationella reglerna och det är årlig kontrollstart. Gäller även de som enbart flyger motorseglare på segelflygcertifikat. Om säsongen inleds med kontrollstart med bogserstart bör kontrollflygning ändå göras med vinsch och vice versa. Undantag kan beviljas av segelflygchefen enligt lista. Dessutom skall du enligt EASA-reglerna senast 24 månader efter senaste flygträningstarterna eller PC eller utfärdandet av LAPL/SPL ha gjort två flygträningstarter med lärare. Man kan ju räkna kontrollstarten som en och göra en till året efter så är det klart. OBS skall signeras i flygdagbok. Särskilda regler gäller för motorseglare (TMG), bl.a obligatorisk flyglärartimme inom 24 månadersperiod, se lathunden.

Behörigheter gäller också från ett 24 månaders perspektiv. T.ex att få utföra bogserstart, molnflygning eller vinschstart.

För dig som ej uppfyller flygtidskraven så kan du antingen flyga den tid och de starter som fattas med en "vanlig" lärare (FI) i DK eller EK. Det funkar bra om det är lite tid eller få starter som fattas. Annars kan du göra en "uppflygning" (PC) för en Flight examiner FE. Kontrollflygning får utföras av segelflygchefen godkänd lärare, instruktör eller steg 2 tränare (den senare ej PC eller flygträningstart, enbart kontrollflygning). Varje förare måste dock själv hålla koll på när medical skall förnyas och giltighet/behörigheter går ut/skall förnyas.

Medlemmar med privata flygplan deltar i verksamheten under samma skyldigheter och villkor som övriga medlemmar. En särskild avgift möjliggör utnyttjande av bygglokal och hangarplats.

5. Lottning för val av klubbens flygplan sker kl 10. Endast huvudmedlemmar äger rätt att delta på helger. På vardagar deltar även gästmedlemmar. Piloterna väljer sedan i tur och ordning flygplan. De som väljer först på resp flygplan kan också välja starttid. Övriga väljer endast flygplan och placeras i turordning. Om en pilot ej önskar sträckflyga, alt. avbryter, ska han/hon på helger **vid köbildning** landa på flygfältet efter högst 1,5 timma, annars tills dess flygledaren kallar ner vederbörande.

5-timmars och längre sträckflygningar bör i första hand läggas på vardagar då "1,5 timmarsregeln" inte gäller.

Om en pilot som står på tur inte vill starta kan nästa man i listan erbjudas att starta. Efter landning (max 1.5 timma om kön kvarstår) återgår turordningen till piloten som stod över. Piloten som just flög förbrukade sin plats i listan och kan anteckna sig igen. Lottningen fastställer turordningen mellan samtliga deltagare.

6. Ansvarig flygledare skall alltid finnas då segelflygning pågår vid utbildning samt vid friflygning med mer än tre flygplan. Då tre eller färre flygplan önskar göra enstaka starter kan någon av de närvarande förarna vara flygledare även från luften. Flygledare på marken skall bära fluoricerande väst. I Skövde Flygklubb är alla med giltigt S-certifikat behöriga att vara flygledare. De som flyger ansvarar för att det alltid finns en flygledare i samband med start och landning. Namnet på den som är aktuell flygledare skall skrivas mulltoans Whiteboard.
7. Samtliga klubbflygplan är ansvarsförsäkrade samt har sittplatsförsäkring. Varje flygplan har också kaskoförsäkring med självrisk. Vid haveri under F-flygning står piloten själv för självrisken, se även under "Självriskfond" nedan. Vid skolning med lärare eller instruktör står klubben för självrisken.
8. Segelflyglärare eller tränare har rätt att disponera alla 2-sitsare för skolning om detta meddelas vid lottning. Segelflyglärare har även rätt att låta skolstarter gå före i startkön.
9. Vid s.k "bomstart" dvs kortare än 20 minuter får en ny start göras innan näste hen på turordningslistan tar över.
10. Den som är utsedd flygledare eller flyger först för dagen är alltid ytterst ansvarig för att innan ha kontrollerat om Karlsborg TMA och Skövde TIA/TIZ samt R75 är aktivt, samt om det finns andra utökade restriktionsområden. Om Karlsborg är aktivt kan segelflygsektor "Närsektor" eller "Greby" i TMA öppnas vid behov. Den som landar sist för dagen är ytterst ansvarig för att stänga segelflygsektorn. Notera att även om Karlsborg TMA eller Skövde TIA/TIZ är stängt måste du i alla fall ligga på respektive frekvens ifall dom skulle öppna. Sätt radion på "Dual". De närvarande som skall flyga informeras om aktuell luftrumssituation, även löpande under dagen om förutsättningarna ändras betr TIA/TIZ eller TMA.
11. Skövde Flygklubb är ansluten som satellitutbildningsplats inom Segelflygets DTO. Friflygning och skolning genomförs parallellt och de riskminimerande åtgärder som framgår i R&A gäller även skolningsverksamheten och skolning/friflygning i samverkan.

Ytterligare instruktioner om den dagliga verksamheten finns samlade i flygledarpärmen samt i Segelflygets handbok, SHB.

Flygledare

- Vid flygning med mer än tre flygplan och om det beräknas bli fler starter även om färre flygplan används skall det finnas flygledare på fältet.

- Flygledare skall bära fluorescerande väst.
- Ordna med lottning och upprätta turordningslista.
- Se till att daglig kontroll blir gjord före utdragning. Kontrollera om periodisk tillsyn behöver utföras, gäller endast vissa flygplan.
- Se till att vinsch, flygplan och fältkärra dras ut. Närvarande medlemmar fördelar uppgifter! Dvs ta initiativ och ”pusha på”. Bestäm startriktningen i samråd med vinschföraren.
- Kontrollera om Skövde TIA/TIZ, Karlsborg TMA och R75 är aktiva. Kolla särskilt Notam beträffande eventuellt utökade restriktionsområden. Om det är militär verksamhet på Skövde (oftast bara vardagar) skall kontakt om planerad flygning tas med tornet i Skövde. Öppna vid behov sektor i Karlsborg TMA. Vid civil fallskärmshoppning som även kan ske på helger gäller särskilt överenskommet förfaringssätt i luftrummet för oss resp fallskärmshopparna (skiss finns). Delge alla närvarande vad som gäller.
- Led och fördela uppgifterna vid startplatsen, håll koll och tillse att flygsäkerhetsaspekter beaktas, det är din huvuduppgift, inte att enbart föra flygtider.
Kontrollera i flygledarpärmen så att de som flyger är behöriga. Ha uppsyn över flygningen vid fältet och verksamheten på stråket, se till att alltid vara nära flygradion, ge kortfattad information via radion till segelflygare och informera vid behov ankommande eller avgående motorflygplan om segelflygverksamhet om tornet är stängt, **ge dock inga order eller tillstånd**.
- Efter avslutad verksamhet skall allt material samlas ihop och ställas in. Flygplanen skall tvättas samt förses med kapell. Kontrollera att batterier sätts på laddning etc.
 - Stäng sektorn om den varit öppnad.
 - Tillse så dagens flygningar blir införda i flygplansjournalerna (med uppgift om typ av flygning, kilometer sträckflygning etc.) samt antalet starter per trumma i vinschförarjournalen.
 - Om någon vill fortsätta flyga när de flesta landat så säkerställ att någon är kvar på fältet eller säkerställ via radiokontakt att de/den som flyger klarar sig själva innan siste hen åker hem. Lås inte klubbhus eller hangar men däremot grinden vid färsten. Kolla dock på telefon senare att de landat och är ok.
- Om du är sist, lås klubblokaler /klubbhus, verkstad och hangar samt grind eller få bekräftat att de som är kvar har nyckel och tar över ansvaret.
- Om du är osäker om något, fråga alltid om råd. En fullständig handledning för flygledare finns i pärmen, där också uppgifter om pilotstatus etc finns.

OBS! Om du gör ett byte av dag som vinschförare ska detta föras in på listan på anslagstavlan på klubben.

Gästmedlemmar

Ansökan om gästmedlemskap på en vecka görs på särskild blankett som finns vid anslagstavlan i klubbhuset. Medlemsavgiften (undantag, se nedan) inbetalas via bankgiro 699-0378. Skriv din fullständiga adress och telefonnummer på inbetalningsblanketten.

Huvudmedlem i Skövde Motorflygklubb skall vara anmäld gästmedlem innan flygning får ske med våra flygplan. För huvudmedlem i Skövde Motorflygklubb som flyger enbart motorseglare eller segelflygplan på segelflygcertifikat skall även förbundsavgift till Segelflygförbundet betalas.

För flygare som är tillfälliga gästmedlemmar i SFK gäller gästmedlemskapsavgiften i en vecka.

För samtliga kategorier gäller:

1. Gällande S-cert och flygdagbok ska uppvisas för segelflygchef eller segelflyglärare före flygning. Vid tveksamhet kontrolleras med gästens hemmaklubb.
2. Gästmedlem ska kontrollflygas av segelflyglärare eller instruktör, undantag kan beviljas av segelflygchef.

Vård av flygplan

Efter flygning ska flygplanen tvättas och förses med kapell. Batterier sätts på laddning. Den som flugit sist ansvarar för att detta blir utfört, men kollegial samverkan förutsätts. Fallskärmar förvaras i flygplanen under säsongen utom vid parkering utomhus.

Varje elevgrupp tvättar sitt flygplan efter varje flygtillfälle. Lärare eller instruktör ansvarar för att arbetet blir utfört, samt fungerar som arbetsledare. Fel eller brister skall omedelbart anmälas till tekniker.

Var rädd om vår materiel. Speciellt vid in och utdragning ur hangar.

Tävlingsverksamhet

Varje huvudmedlem med gällande S-cert och med av klubben underskriven sportlicens kan till styrelsen anmäla intresse att låna flygplan till tävling.

Handledning vid inträffat haveri eller saknat flygplan

Vid inträffat haveri skall i första hand skadade omhändertas (112). Begär trepartsamtal med JRCC (räddningscentalen). Därefter skall flygledare, segelflygchef och flygplatsen (chef och AFIS även om den är stängd) snarast meddelas. Finns inte Segelflygchefen tillgänglig skall segelflyglärare kontaktas.

Vid större haveri eller saknat flygplan:

Innan hämtning av det skadade flygplanet skall tillstånd inhämtas av segelflygchef och i förekommande fall Polis/Haverikommission. Om möjligt bör segelflygchef eller segelflyglärare medfölja, Dokumentera med kamera.

Haverirapport skall skrivas snarast. Till denna ska bifogas yttrande eller eventuell utredning av segelflygchefen. Beträffande självrisk, se kapitel om självriskfond. Vid mindre incidenter skall rapport skrivas i Svarta boken.

Vid incident som kunde slutat som haveri skall störningsrapport skrivas till Segelflyget. Skriv även i vår interna "svarta bok" om flygsäkerhetsmässiga händelser och erfarenheter.

Inflygning på ny flygplantyp

Inflygning på ensitsare ingår numera i utbildningsplanen till S-cert.

1. Inflygning på ny flygplantyp sker enligt fastställd utbildningsplan i SHB. Dessutom krävs godkännande av någon av klubbens aktiva lärare även om hen har tillräcklig erfarenhet att utföra densamma själv.
2. Föraren skall vara i tillräckligt god flygtrim för en typinflygning.

Regler för sträckflygning

Varje pilot som ämnar sträckflyga skall också äga kännedom om handhavande av flygplan och vagn i händelse av utelandning. Den pilot som sträckflyger måste själv svara för att det finns folk som kan hämta. Det är också pilotens skyldighet att sätta sig in i de regler som gäller för de olika luftrum han kan tänkas beröra under flygningen.

1. Orutinerade sträckflygare skall före start fråga sakkunnet person om råd. Vidare skall flygledaren alltid informeras om bansträckningen. (Def: Sträckflygning = att avsiktligt flyga utanför "tratten")
2. Inför varje säsong gäller att "erfarna" piloter (minst 5 sträckor och 30 timmar föregående säsong) får sträckflyga efter 5 starter för säsongen. Övriga efter 10 starter och 5 timmar.

Luftrum

De senaste åren har luftrummet genomgått omfattande förändringar. Detta ställer högre krav på vårt uppträdande, och det är varje pilots skyldighet att sätta sig in i de regler som gäller. Överträdelser drabbar inte bara den enskilde, utan riskerar att drabba hela segelflyget. Det är därför mycket viktigt att gällande regler beaktas och följs till punkt och pricka. Detta gäller även Dig som flyger motorseglare till andra platser.

Skövde Flygplats är beläget under kontrollerad luft i Karlsborg TMA då detta har öppnat. Vi har i denna två sektorer, "Greby" och "närssektor". Vi flyger alltid på vår flygplats frekvens (122,330) så länge vi är i dess närhet utanför eller under TMA:t eller om vi är i öppnad segelflygsektor. Om TMA:t är stängt ligger vi alltid på Karlsborgs frekvens (132,050) om vi ligger inom TMA:ts sidogränser ifall dom skulle öppna. Om TMA:t är

öppnat kan man endast få färdtillstånd om man har transponder (krävs ej inom öppnad sektor). Använd radions ”Dual” möjlighet att lyssna på två frekvenser samtidigt där en dock har prioritet.

Runt Skövde flygplats finns också ett stort TIA/TIZ där krav på dubbelriktad radioförbindelse med Skövdetornet (AFIS) finns när det är upprättat. Normalt endast kortare perioder vid ankommande eller avgående trafik. Inom TIA/TIZ ligger du alltid på Skövde Flygplats frekvens 122,330 oavsett om det är öppet eller ej. Gäller även i dess södra del norr om Falköping.

I vårt närområde finns två R-områden, R22 och R75.

R75 är det som berör oss mest, beläget vid skjutfältet en bit söder om flygplatsen. Under flygning kolla med Skövde AFIS eller Sweden (West 128,625 alt East 131,125) om det är aktivt. Då får du inte flyga i det området på angivna höjder som kan variera. Om man inte kan få någon uppgift, betraktas det som aktivt. Numera är det dessutom ganska ofta utökat vilket publiceras i Notam (AROWeb) och oftast i MyWeblog och via vår maillista.

R22, skjutområde i flera delar A-D över och runt Vättern. Karlsborg eller Sweden lämnar uppgift om hela eller delar är aktivt. OBS går t.ex ända fram till Fagersanna vid Örlen.

För sträckflygare finns sektorer inom Göteborg TMA och Såtenäs TMA. Bäst ser man dessa i SeeYou i fast eller mobil flygplansdator eller smartphone. Sektorerna finns numera inte tryckta på flygplanskartor utan de får man rita in själv. Enskilda färdtillstånd är möjliga i alla TMA med transponder. Viktigt att du är förtrogen med hur de används.

Lokala ordnings och säkerhetsföreskrifter för segelflygning vid Skövde flygplats – ESGR

Utöver vad som uppges ovan och vad som stadgas i BCL gäller följande:

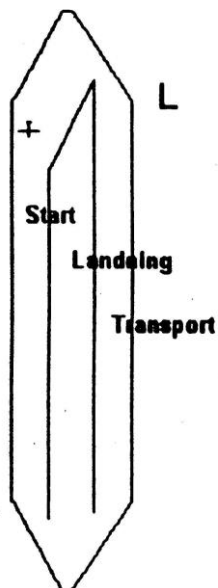
1. I första hand skall segelflygstråket användas. Även asfaltbanan kan användas (efter samråd med AFIS om det är öppet). Använd alltid radio och informera om Dina avsikter.
2. Vid förflyttning av segelflygplan och materiel skall östra stråkkanten användas. Observera att alla landningsvarv för segelflygplan ligger öster om asfaltbanan, utanför normala riskområden för vinschlinan. Improvisera vid behov.
3. Man får aldrig dra ett vinschsläp samtidigt som någon ligger på kort final för att landa på asfaltbanan eller stråket. Samma gäller om start pågår från asfaltbanan.
4. Termikflygning ska vara avslutad och får inte förekomma i samma luft som det normala landningsvarvet, dvs under 200 meter inom medvind, metkrok och final.
5. Vid landning utgör utlagt landnings-T alltid första sättningspunkt. 100 m in från bankanten.

6. Landning som innebär överflygning av uppställda flygplan ska undvikas. Om piloten pga omständigheterna anser det nödvändigt ska överflygning göras med god marginal i höjddled (>20m).
7. Iakttag god radiodisciplin under flygning och anmäl på radio ”nedflygningssektorn” och ”medvinden” då du lämnat nedflygningssektorn för landning. I förekommande fall även ”ställ ute och låst”.
Används vinsch och flygsläp samtidigt är det förbjudet att starta bogsersläp via radio. Flaggor måste användas vid bogsering– det finns risk för förväxling.
8. Vid all RST flygning bör mållinjen ligga i södra eller norra stråkändan. Asfaltbanan bör ej korsas. Extra viktigt att hålla kontakt med AFIS om det är öppet, samt lyssna noga på radion under finalglidningen för att ha kontroll på vad som rör sig i flygplatsens närhet, t.ex om vinschstart är på gång. Mållinjepassagen skall planeras så den kan ske med direktinlandning eller mållinjeöverflygning. I det senare fallet skall piloten se till att ha nog med höjd för att kunna göra ett **normalt landningsvarv**. Se SHB art. 438.

Självriskfond

Alla med S-certifikat som flyger segelflygplan eller motorseglare som disponeras av klubben är automatiskt med i Skövde Flygklubbs självriskfond. Detta gäller även huvudmedlemmar som flyger med privatägda flygplan. Självriskfonden täcker med sina medel hela eller delar av självrisken vid ett haveri eller skada. Självriskfonden träder ej in om oaksamhet skett eller brott mot klubbens Råd och Anvisningar begåtts. Vid tvist träder Självriskfondens styrelse in och avgör. Fonden debiterar fastställd årsavgift till alla medlemmar som flugit under året.

Stråkets indelning och användning



Fältet är indelat i tre områden. **Startområdet** för vinschstart är beläget närmast diket i västra kanten. **Startområde för bogsersläp och TMG/UL** är beläget i mitten av stråket. **Landningsområdet** är också beläget i mitten av stråket. **Transportområdet** och TMG/UL taxibana är beläget längs stråkets östra kant. Detta gäller oavsett vilken startriktning som används. I varje ända finns en tröskelmarkering bestående av två koner på vardera sidan om stråket.

I transportområdet ska all transport av flygplan ske. Det innebär att när ett flygplan landat, ska det dras ut i transportområdet, där det sedan dras tillbaka för hand eller med fältbil. Fältbilen ska vara utrustad med radio och avlyssna gällande flygplatsfrekvens. Det är ej tillåtet att transportera flygplan i landningsområdet när segelflygning pågår.

Startområdet skall ej användas för annan verksamhet än start med vinsch. Undantag om många segelflygplan landar samtidigt.

Flygplanen ska ställas upp max ett i bredd med saxning bakåt för den som startar som 2:a. Hur många som kan ställas upp i djupled får avgöras av flygledaren som har till uppgift att se till att detta startförfarande fungerar utan strul. Det är förbjudet att starta om det finns flygplan, fordon eller människor inom 180 graders sektorn framför det startande flygplanet. Flygplan som flyttas i transportområdet dras undan mot stråkkanten vid vinschstart eller landningar. Vid behov kan startplatsen flyttas fram om utrymmet bakom inte räcker till.

Det är ej tillåtet att framföra andra fordon än fältbil, linbil eller vinschen under ordinarie verksamhet på fältet. Egna fordon för att dra flygplan eller transportera folk med är inte tillåtet. Undantag för utdragning av privata flygplan före verksamheten startat för dagen varefter dessa fordon skall avlägsnas från fältområdet.

Lokala föreskrifter för vinschstart vid Skövde flygplats

Förfarande vid vinschstart:

Piloten kontrollerar sittställning och drar eventuellt tillbaka pedalerna för att säkert kunna nå dem under starten. Viktigt att fastbindningsremmar verkligen är låsta samt att **midjeremmar och axelremmar är ordentligt åtdragna**. Om vattenbarlast används skall flygledaren/vinschföraren underrättas.

1. Piloten kontrollerar vindriktning och styrka samt förbereder sig mentalt för åtgärder vid avbruten start.
2. När piloten är klar med checklistan och är redo för start kopplas linan i flygplanets vinschkoppling.
3. Piloten ger signal till vinghållaren (som vid bogsering) att linan ska sträckas.
4. Piloten håller handen på/vid urkopplingshandtaget.
5. Vinghållaren ger tecken till flygledaren (armen höjs rakt upp) att linan ska sträckas.
6. När flygledaren får tecknet från vinghållaren kontrollerar han startområdet, både i luften och på marken innan han ger order till vinschen att sträcka linan. Obs, även flygplantyp: ”Vinschen, sträck östra linan för LS-6 (med barlast).
7. Vinschen kvitterar med: ”Skövde, vinschstart kommer stråk 01/19”.
8. Därefter sträcker vinschföraren upp linan.
9. När linan sträckts, fäller vinghållaren armen **framåt** efter att ha kontrollerat att linan ej snott sig i hjulet, att startområdet är fritt, etc.
10. Flygledaren meddelar vinschen: ”Linan sträckt” när den verkligen är sträckt, varpå vinschföraren drar starten utan ytterligare signaler. **Flygledaren får inte meddela ”linan sträckt” om inte vinghållaren fäller armen framåt och vinschföraren får ej dra starten om det ligger flygplan på final till stråket eller asfaltsbanan alternativt om start sker från asfaltbanan.**

11. Vid start i sidvind skall piloten hålla upp mot vinden, framförallt vid västlig vind, annars kan linan vid evt linbrott hamna över klubbstuga, bilar eller kraftledning öster om stråket.
12. Om föraren av segelflygplanet vill avbryta startförloppet är första åtgärden att koppla ur linan, därefter meddelas vinschen via radio att starten är avbruten

Om piloten eller vinschföraren uppfattar den minsta tveksamhet avbryter vederbörande startförloppet.

Övriga signaler:

1. Under starten kan piloten använda radion om det går för fort eller för sakta. Använd kommandona ”Öka, öka” eller ”Minska, minska”. Säg orden minst två gånger för att de säkert ska uppfattas.
2. Om flygledaren önskar avbryta starten skall följande användas: ”**Avbryt, avbryt, avbryt**” Detta sägs på den vanliga flygradion. Piloten kopplar genast ur och vinschen reducerar effekten..
3. När 2-sitsare med noshjul används skall linan kopplas så att den ej kan haka i noshjulet när linan sträcks. Med nostungt flygplan kan resultatet bli en mycket kraftig gir och evt groundlopp. Om flygplanet vill stå på noshjulet kan det vara nödvändigt att stjärten hållas ned av medhjälpare vid start.

Åtgärder vid avbruten start

Start bana 19: Under 100 meter, landa rakt fram. Om planet har dåliga bromsar eller är tungt lastat, kan man svänga höger och landa i medvind på eller bredvid asfaltbanan. Var extremt noga med attityd och farthållning.

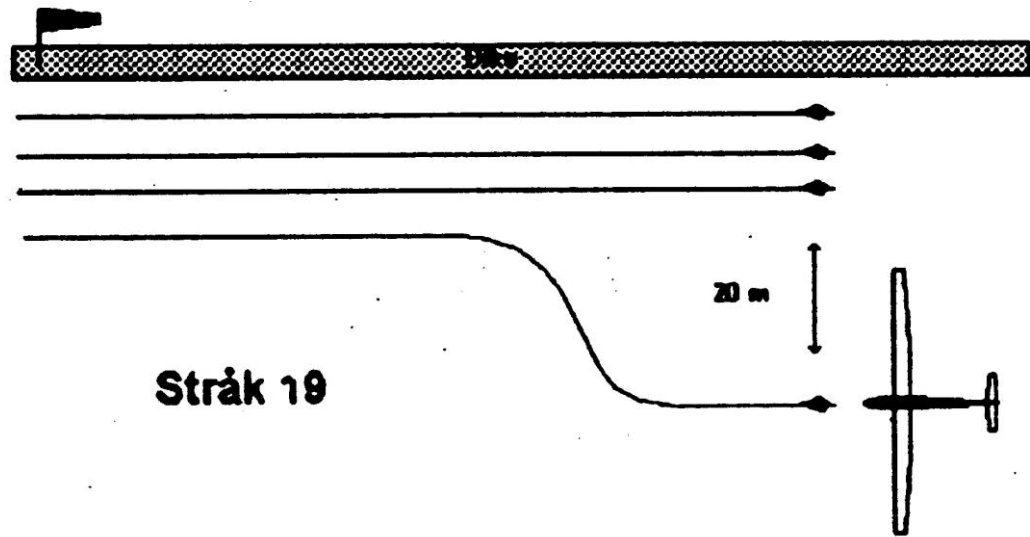
Om du har över 100 meter, gör ett förkortat varv. Överväg landning på asfalt eller bredvid asfalten. Tänk på att svänga ut i medvind så kommer man mer rätt när man svänger in på final. Var extremt noga med attityd och farthållning.

Start bana 01: Under 100 meter, landa rakt fram. I den här riktningen finns dessutom möjligheten att vinkla av åt vänster och landa på eller utmed asfaltbanan eller de gården som finns rakt fram. Var extremt noga med attityd och farthållning.

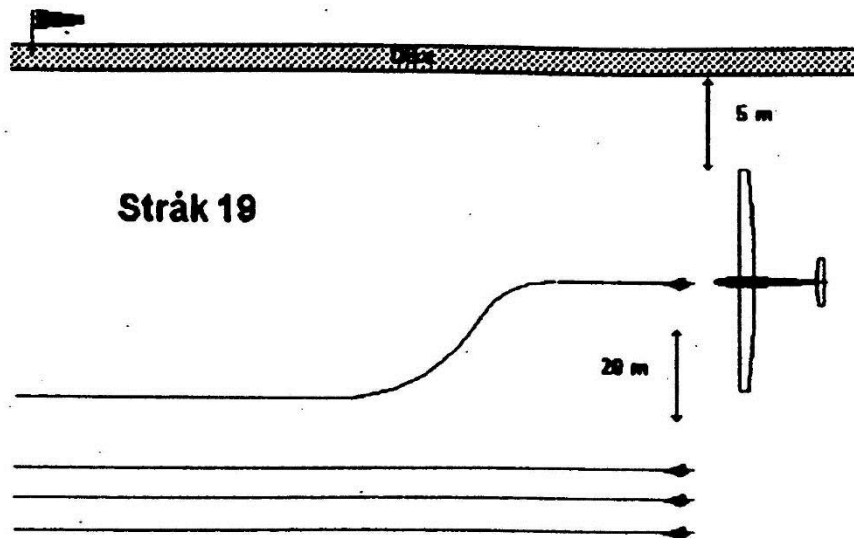
Högre höjd än 100 meter, gör ett förkortat varv, eller vinkla av som ovan.

Linutläggning

Exempel på utläggning av linor vid start **stråk 19**, vind från väst-sektor. Vid linbrott eller avdrift i starten skall aktuell lina ej hamna över utlagda linor.



Exempel på linutläggning vid start **stråk 19**, östlig vind. Segelflygplanets vinge skall vara ca 5 meter från dikeskanten. Anledningen till detta är att segelflygplanets vinge närmast diket inte skall ta i högt gräs om man får dålig acceleration i början av startförloppet.



Vid landning med flygplan uppställt för start skall tidigaste sättningspunkt vara efter uppställt flygplan.

Bogsering

1. Tachotid för flygtidsuppgifter enligt särskilda lokala anvisningar tillämpas vid all bogsering. Vid enskilda starter då flygledare ej är närvarande är Bogserföraren ansvarig för att motorflygtiden förs för varje enskild start samt med vilket segelflygplan. Det är viktigt för att debitering till segelflygaren skall bli korrekt.
2. Bogserkostnad faktureras till Skövde Flygklubb som debiterar segelflygföraren.

3. Bogserförare är ansvarig att tillse så antalet starter överensstämmer med startjournalen och att det tydligt framgår vilka piloter som skall debiteras bogseringen.

Motorseglare

Intresserade av TMG-behörighet, PC samt typinflygning på motorseglare SF 25C bokar tid med lärare.

Före flygning med motorseglare skall Du:

1. Ha bokat flygningen på nätet i Skövde Motorflygklubbs MyWeblog. Om Du endast flyger i fältets omedelbara närhet med ständig radiopassning räcker det med att Du kontrollerar så flygplanet ej är bokat av någon annan. Om Du avser flyga utanför området (25 NM) och eventuellt landa på annan flygplats skall även intern färdplan lämnas med angivande av rutt och beräknad återkomst. Du skriver färdplanen på Whiteboarden i klubblokalen. Glöm ej att suddas bort när du är åter. Du skall även upprätta driftfärdplan.
2. Vintertid (<+5°) skall Du ha kopplat på motorvärmaren minst en timma före start. Lägg ett täcke över motorkåpan. Du kan prova att ringa ut till Motorflygklubben 0500-463141 och be någon ansluta åt dig. När Du startat motorn se till att få upp tempen till grönt innan Du drar på fullvarv!
3. Vid startproblem (i t.ex stark kyla eller dålig batterikapacitet) med SF 25:an rekommenderas användning av startbatteriet som finns i den lilla kärnan vid hangarväggen. Kontakten sitter under instrumentbrädan till höger. Är Du osäker fråga om råd.
4. Tankning. Journal för AVGAS 91/96 (lilla tankanläggningen vid Skövde Motorflygklubb) jämte nyckel finns i skåp på motorflygklubbens kontor.
5. När Du taxar på marken se vintertid upp för snövallar och snökäppar, sommartid för banljus och markeringskäppar samt diken. Använd helst inte taxibana ”Bertil”. Tänk också på att bromsverkan för hjulet kan var begränsad på grund av is vintertid.
6. Givetvis stänger vi aldrig av motorn i luften under vintertid. Chockavkyllning med sprickbildningar i cylindrarna blir följden. Sommartid måste motorn gå på tomgång ett antal minuter innan avstängning får ske. Flyg alltid på ett sådant sätt att Du har landningsalternativ om motorn ej skulle starta.
7. Vid sträckflygning, planera noga och förvissa Dig om vilket luftrum som gäller och att Du vet vilka frekvenser och radioprocedurer som tillämpas.

Gå igenom med lärare vilka rutiner som gäller för rutiner för vinterflygning.

Motorseglare står för de största skadekostnaderna – vanligast är landningsskador. Flyg med eftertanke och förstånd.