



SM Segelflyg 2023

18m-, 20m- och Öppen klass

Stockholms Segelflygklubb

LOKALA BESTÄMMELSER

Versionshistorik

Utgåva	Datum	Uppdaterad av	Kommentar
0.1	2022-12-30	Olof Karlström	Preliminär utgåva.
1.0	2023-05-01	Olof Karlström	Anpassning till nya ver av SHB730, Pilot Event Procedur med mer etc. Nytt stycke 10-3 om radiofrekvenser.
1.1	2023-07-06	Olof Karlström	Ändrat olyckligt format på fotnot efter ”700m” i stycke 13-2 om avstängning motor vid självstart. (Fotnoten hade nr 2 så det såg ut som kvadratmeter)

1 Inledning

- 1-1 Tävligen grundas på gällande regler i **SHB 730**.

2 Utrustning

- 2-1 Endast IGC godkänd GNSS *Flight recorder* (FR) får användas. Beträffande kalibrering tillämpas anvisningarna i SHB 710^a. Primär FR skall klara av att registrera en *Pilot Event* (PEV), händelsemarkering.
- 2-2 Tävlende ansvarar för att på marken ha **egen mobil internetuppkoppling (”surf” via egen smartphone eller motsvarande lösning)**. Tävlingsarrangören kan ej tillhandahålla delad wifi-uppkoppling till internet.
- 2-3 Tävlende ansvarar för att IGC-filen kommer tävlingsexpeditionen tillhanda så fort som möjligt efter landning eller ankomst efter hämtning vid utelandning, dock senast 45 min efter ankomst till Långtora.
- Tävlingsexpeditionen tar emot IGC-filer som mejlas in till scoringkontoret. Mejladress meddelas på första briefing.
 - Då tävlingen bygger på egen internetförbindelse (deltagares smartphone) uppskattas om filen mejlas från utelandningsplatsen.
 - Som reservlösning (vid driftavbrott) tas filer emot på USB-minne eller minneskort typ SD.

^a Specifikt för 2023 så skiljer sig kravet på kalibrering för att delta i tävlingen från kravet på kalibrering för att registrera rekord eller märkesflygning. Se [SHB 710](#).



- SSKF tar inget ansvar för inlämnad utrustning i samband med utvärderingen.

3 Tävlingsexpedition

- 3-1 Tävlingsexpeditionen är placerad i den med Tullingehangaren (Se bilaga C) sammanbyggda baracken.

4 Incheckning

- 4-1 Utöver kontroll av dokument enligt SHB 730, skall tävlande lämna in kopior av kalibreringsprotokoll för aktuella IGC-godkända FR om dessa inte redan finns tillgängliga på RST-online.
- 4-2 Vi uppskattar om du som vill nyttja tjänsten **Hämtningshjälp** uppvisar bevis på betald fordonsskatt och giltig besiktning vid incheckningen.

5 Briefing

- 5-1 Briefing under hela tävlingen hålls i SSKF:s hangar ("Tullingehangaren") vid flygfältet. Se bilaga C.
- 5-2 Briefing första tävlingsdagen 2023-07-08:
08:30-09:45 invigningsbriefing + tävlingsuppgift.
Vid behov: 11:00-11:15 Uppdaterad tävlingsbriefing.
- 5-3 Briefing övriga dagar börjar klockan 10:00 om ej annat meddelats enligt nedan.
- 5-4 **Ändring av briefingtid** meddelas senast kl. 21:00 kvällen före på tävlingens Whatsappgrupp och anslagstavla.

6 Anslagstavlor

- 6-1 Det finns en officiell anslagstavla: Whatsapp-grupp för tävlande.
I briefinglokalen i Tullingehangaren hålls en konventionell anslagstavla för tider.
- 6-2 Det finns en serviceanslagstavla med i största möjliga mån uppdaterad information:
Utanför kontoret i klubbhuset.
- 6-3 Tävlingsledningen kommer att distribuera information till tävlande via IT/telekomlösningar: Webbaserad anslagstavla på tävlingens hemsida, sociala medier. Ev. SMS grupper (endast svenska mobilnummer). Denna service lämnas i möjligaste mån, och den tävlande är själv ansvarig för risken att sådan information inte är komplett eller skiljer från officiell anslagstavla i Whatsapp och vid briefinglokalen.

7 Resultatservice

- 7-1 Dagsresultat redovisas normalt på Internet (Soaring spot) allt eftersom loggar utvärderas. När alla loggar är inlämnade och utvärderingen är klar, meddelas det på Whatsapp. Utskrifter av preliminära resultat anslås i möjligaste mån.

8 Luftrum

- 8-1 Långtoras luftrum ligger inom Stockholms, Uppsalas och Västerås TMA. Ett antal segelflygsektorer inom detta område finns upprättade och aktiveras vid behov av



tävlingsledningen. Dessutom kan segelflygsektorer i Borlänge och Örebro TMA komma att användas.

- 8-2 Varje pilot ansvarar för att inneha karta med korrekt luftrum. Bilaga A visar en schematisk skiss av "Aktuella segelflygsektorer nära Långtora" vid tiden för denna utgåva av Lokala bestämmelser.
- 8-3 Vid briefing ges skriftlig information om aktiverade segelflygsektorer med respektive höjdbegränsningar.
- 8-4 Aktuella luftrumsfiler finns för nedladdning på Segelflygets hemsida.
- 8-5 Utvärdering sker med SeeYou.

9 Brytpunkter

- 9-1 Aktuella brytpunkter definieras i filen lngc1_nm.cup. Denna master-fil på tävlingens hemsida motsvarar https://soaringweb.org/TP/Langtora_comp/lngc1_nm.cup
- 9-2 Tävlände kan (på egen risk) ladda ned brytpunktfiler för olika program/datorer från http://soaringweb.org/TP/Langtora_comp

10 Radiofrekvenser

- 10-1 All tävlingsinformation från tävlingsledningen, radiotrafik i samband med start och landning samt kommunikation med bogserflygplan sker på frekvensen 123,525 MHz. Ute på tävlingsuppgiften norr om segelflygsektorer i Stockholm TMA skall frekvensen 123.500 MHz användas. Vid flygning nära sportflygfält med fallskärmshoppning eller annan verksamhet, t.ex. Grytjom, rekommenderas skifte till resp. klubbfrekvens.
- 10-2 Alla piloter skall rapportera passage av brytpunkt, utelandning eller annan information som är av flygsäkerhetskaraktär på 123.500 MHz. P.g.a. räckviddsproblem kan tävlingsledningen inte garantera bekräftelse av sådana meddelanden.
- 10-3 Ingen hänsyn tas vid banläggning till deltagare som inte bytt till 8.33 kHz radio. Uppstår situation efter t.ex. teknisk utelandning, där deltagare behöver kontakta flygtrafikledning om klarering för att ta sig undan exempelvis åskfront, så förutsätts flygplanet vara rätt utrustat för att tala med ATS.

11 Uppställning för start

- 11-1 Uppställning för start sker alltid på den södra sidan på aktuell bana och klassvis i ett antal led. Inom varje led sker uppställning från markering nära bankanten och utåt allt eftersom flygplanen kommer till startplatsen.
- 11-2 Inom respektive klass ställer tävlände upp i den ordning tävlingsledningen anvisar.

12 Linbrott över 100 m

- 12-1 Vid linbrott >100 m då piloten väljer att landa tillbaks på fältet så tillåts tävlände välja, beroende på vindförhållanden, antingen att landa i medvind på norra halvan av stråket eller på korsande bana. Denna lokala bestämmelse skrivs in för att upphäva bestraffningen "Landning på fel



bana” i SHB 792 vid linbrott; då landning på korsande bana ofta är ett säkrare alternativ på ESVL Långtora.

13 Urkoppling

- 13-1 Urkopplingshöjd är, om inget annat meddelas, 700 m (2300 ft) och bogserflygplanet visar detta genom vingtippning. Segelflygpiloten skall då utan uppmaning koppla ur och svänga vänster.
- 13-2 Urkopplingspunkter kommer att meddelas vid varje tävlingsbriefing och piloter med självstartande flygplan skall vara på höjd 700 m* i närheten av detta område.
- 13-3 Av bullerhänsyn till flygfältets grannar kan tävlingsledaren välja att använda flera urkopplingszoner (Ref: SHB 730, §9.2) för samma klass. När byte av urkopplingszon sker så meddelas det på radio, på flygfältets frekvens 123.525 MHz.

14 Omstart

- 14-1 Normalt sker detta genom en ny bogsering till urkopplingsområdet. SSG och SLG skall starta om från marken.

15 Startlinje och startprocedurer

- 15-1 Som startpunkt (SP) används någon av punkterna i brytpunktssfilen.
- 15-2 Startlinjens längd anges i SHB 730.
- 15-3 Tävlingsledningen meddelar öppningstider på 123.525 MHz.
- 15-4 Tidtagningalternativ individuell start används.
- 15-5 Startprocedurer enligt SHB 730 (*Pilot Event* procedur, Höjdbegränsning, Hastighetsbegränsning) anges vid briefing och skrivs ut på tävlingsuppgiften.

16 Körning av motor – SSG och SLG

- 16-1 SSG/SLG skall köra motor enligt vad som anges i SHB 730.

17 Anmälan om starttid

- 17-1 Varje tävlingspilot är skyldig att ur flygsäkerhetssynpunkt meddela sin starttid till tävlingsledningen på radiofrekvensen 123,525 MHz senast 30 minuter efter start.

18 Målanflygning

(Avstånden nedan räknade från MP, inte från målcirkeln)

- 18-1 Då avtalet med flygtrafikledningen på Arlanda innebär att alla segelflygplan skall ligga på Långtoras frekvens 123.525 under hela tiden de är i öppnade segelflygsektorer så anger tävlande på 123.500 att de skiftar frekvens vid passage in i Långtora nord eller Sundbro 2 på finalglidning.
- 18-2 Målanflygning anmäls på avstånd 15 km på frekvensen 123.525

* Eller för dagen angiven annan urkopplingshöjd.



- 18-3 Ny rapportering sker på avstånd 5 km på frekvensen 123.525. Flygledaren meddelar aktuell landningsriktning.
- 18-4 Efter målcirkelpassage gör piloten anmälan ”målgång” och meddelar sin landningsavsikt.
- 18-5 Exempel: ”A1 Långtora Nord, skiftar” (123.500)
 ”Långtora, A1 15 km” (123.525)
 ”Långtora A1 5 km” (123,525MHz)
 ”A1 Långtora – bana 07 i användning” (123,525MHz)
 ”Långtora A1 målgång, avser landa rakt in bana 12” (123,525MHz)
 eller
 ”Långtora A1 målgång, avser normalt varv bana 12” (123,525MHz)

19 Målcirkel

- 19-1 Målcirkel enligt SHB 730 avsnitt 10.6 tillämpas. Målcirkeln har en radie av 3 km, dess mittpunkt (MP) är en punkt ur brytpunktsevenen, oftast används punkten 001ESVL Långtora.
- 19-2 Målcirkeln skall passeras på en minsta höjd som, med QNH, meddelas skriftligt på briefing. Efter passage av mållinjen skall konstant höjd eller kontinuerligt sjunkande attityd hållas fram till landning om landningsplatsen ligger inom målcirkeln^b.

20 Farlig flygning

- 20-1 Farlig flygning enligt SHB 730 och 792 i samband med, och efter, målcirkelpassage bedöms av tävlingsledningen. Speciellt förtydligas följande:
- Trycklandning och ”tryckare” över fältet efter målgång, eller avbruten tävlingsuppgift, är farlig flygning som bestraffas.
 - Avancerad flygning får ej utföras under flygning som påbörjats som tävlingsstart och bestraffas som farlig flygning.
- 20-2 Avancerad flygning i övrigt vid Långtora under tävlingsperioden får endast utföras efter tillstånd från tävlingsledningen.

21 Trafikvarv

- 21-1 Se bilaga B.
- 21-2 När pilot meddelar 5 km bekräftar Långtora med att ange vilken bana som är i användning.
- 21-3 När pilot meddelar målgång (dvs har passerat målcirkeln på 3 km) skall piloten ha tagit beslut om landningsförfarande enligt trafikvarv eller landning rakt in och meddela detta på radion. Efter målcirkelpassage skall minskning av hastigheten ske under plané eller horisontell flygbana mot Långtora – inga upptagningar.
- 21-4 Genom användning av målcirkel kan Långtora normala trafikvarv norr om fältet användas. Se bilaga B. Detta innebär omväxlande vänster- och högervarv beroende på bana i användning

^b Det vanligaste fallet, dvs målcirkel med centrum I BP 001 ESVL Långtora



- 21-5 För att separera flygplan i trafikvarv till bana 30 från sådana som landar rakt in, skall flygplan i trafikvarv landa på banans norra sida (dvs som normalt på Långtora) och flygplan som landar rakt in skall använda banans södra del.

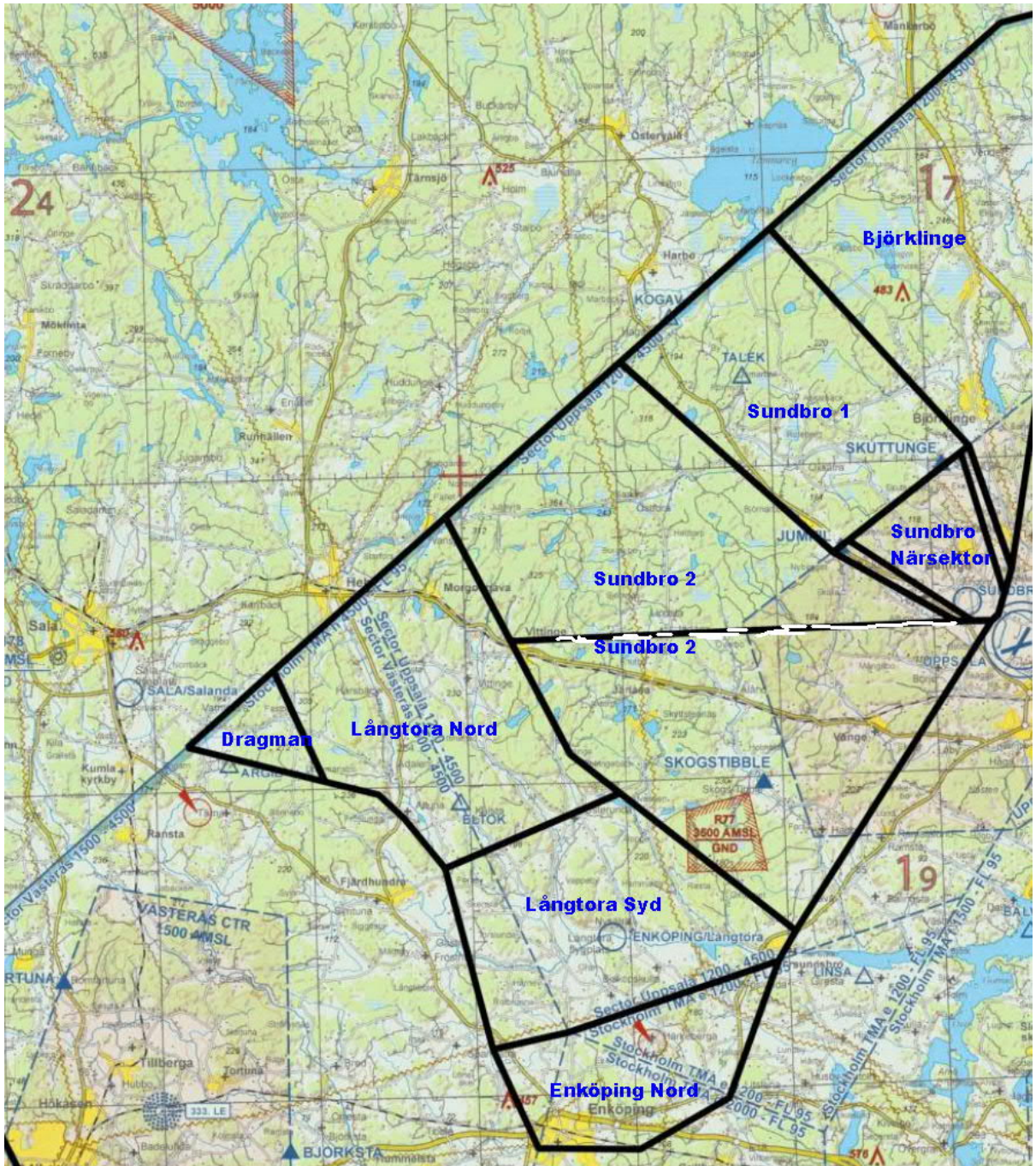
22 Flyginformation

- 22-1 Segelflygledaren lämnar vid behov information om aktuell trafik och bana i användning samt övrig information av flygsäkerhetskaraktär. Piloten väljer själv alltid lämplig bana för landning med hänsyn tagen till rådande omständigheter.

23 Bilkörning på fältet, parkering mm.

- 23-1 Banorna skall korsas vinkelrätt under uppsikt med bil. Tillbakadragningsstråk och indelning av fältet framgår av bilaga C.
- 23-2 Uppställningsplatser för flygplanvagnar, bilparkering, körvägar med bil+släp till/från Långtora, och annan praktisk information som vattentag mm anges i separat information som erhålles efter anmälan samt vid incheckning.

Bilaga A Segelflygsektorer nära Långtora



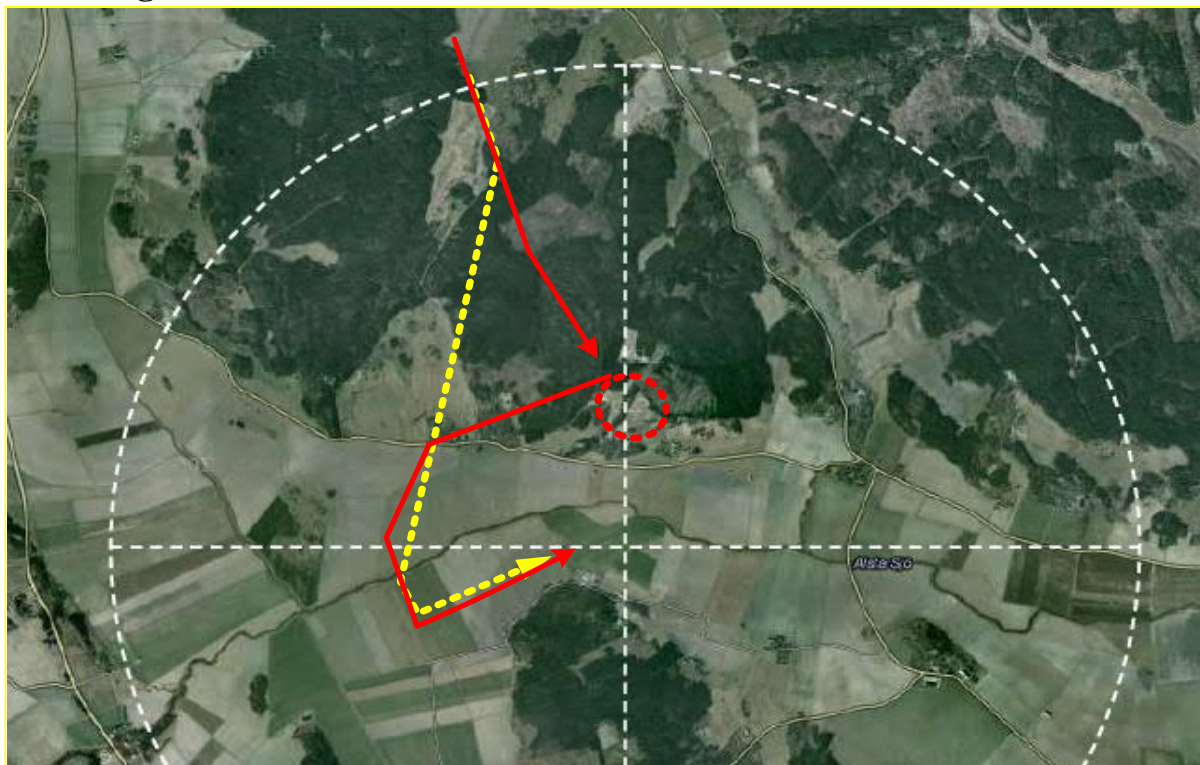
Sektorer nära Långtora.

Obs: Vid flygning på Långtora används ej indelningen i Sundbro 2N och Sundbro 2S som förekommer i SSF luftrumfiler. Endast hel Sundbro 2 sektor används (när vi kan få den).

Bilaga B Landningsvarv

Röd: Hög energi. **Gul:** Låg energi

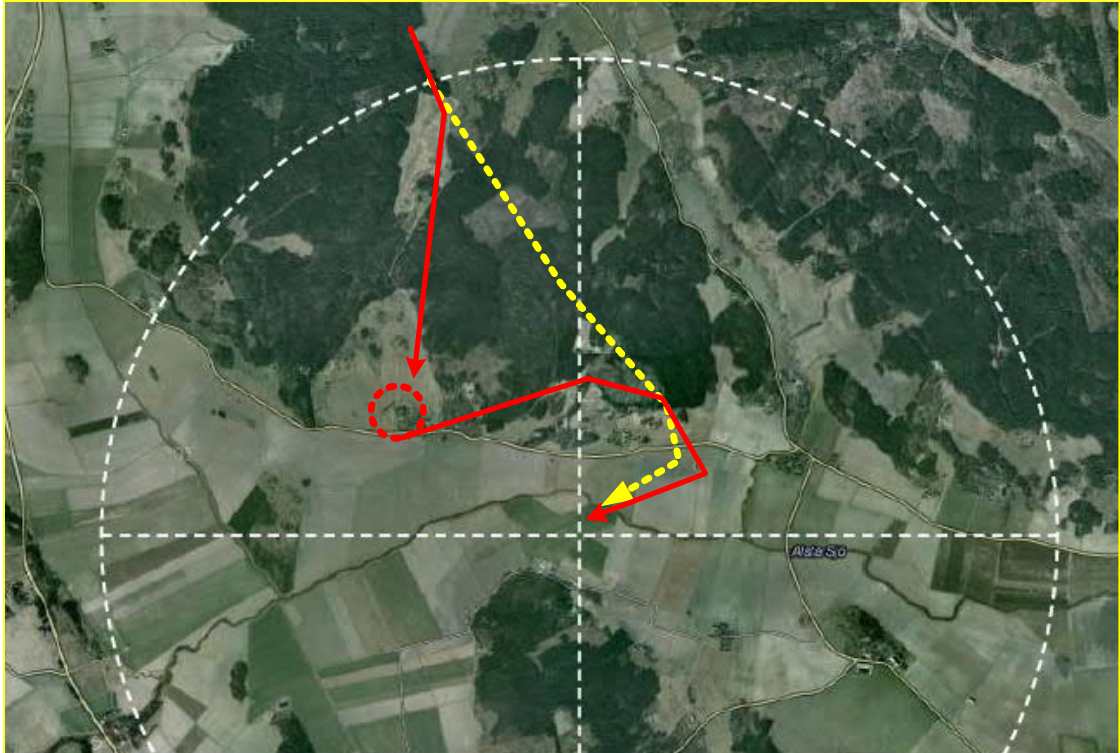
Landningsvarv för BANA 07



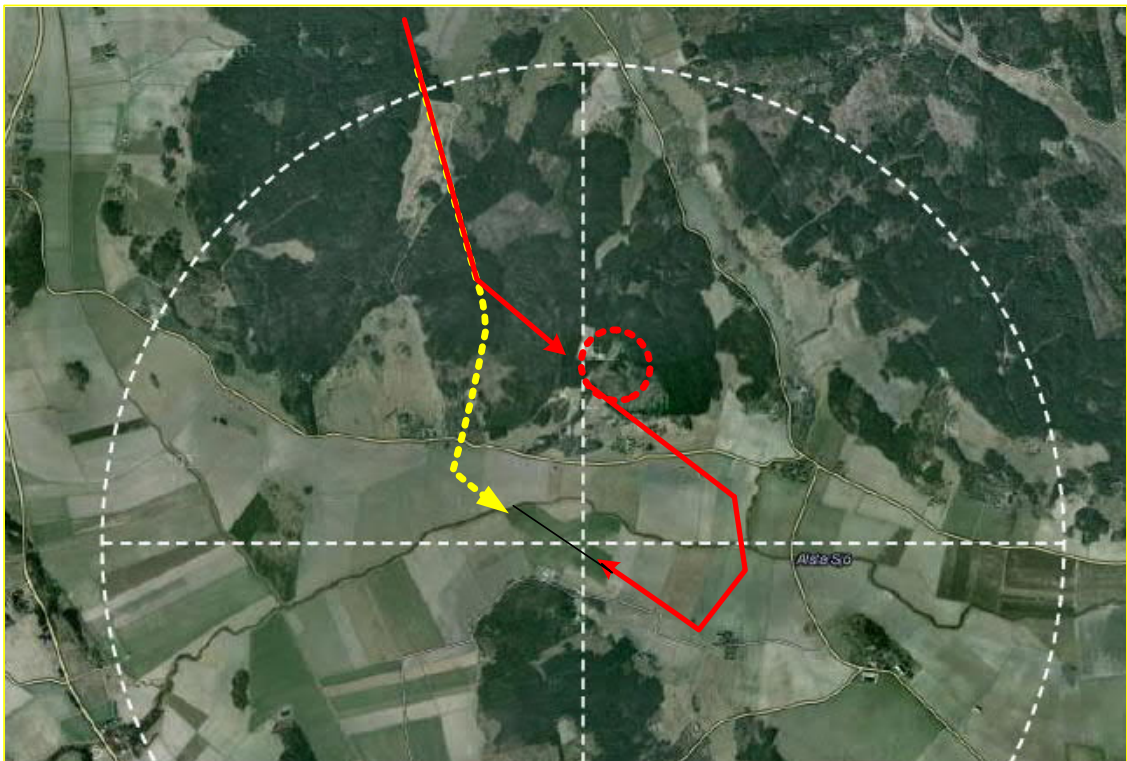
Landningsvarv för BANA 12

Landningsvarv för BANA 25

Observera att om nedflygningssektor används så gäller kurvning vänster i alla nedflygningssektorer på Långtora.



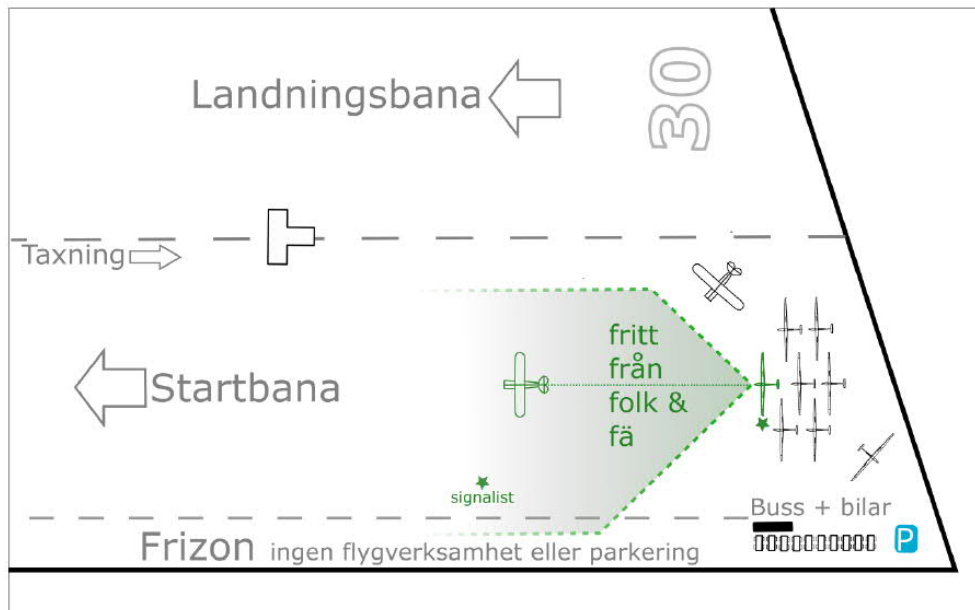
Landningsvarv för BANA 30



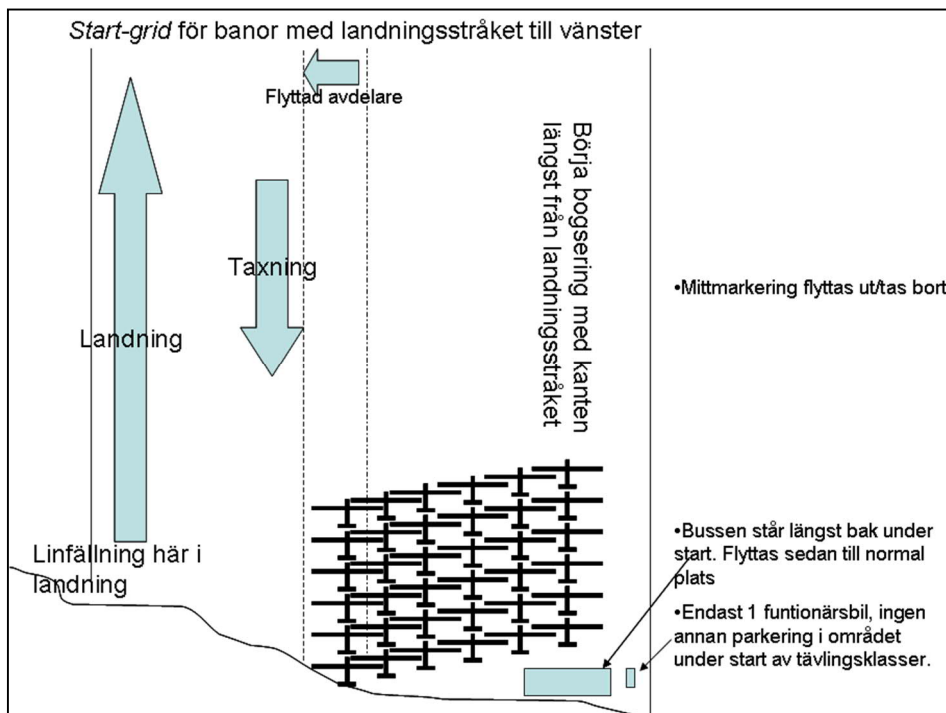
Observera att direktlandande landar på södra halvan av 12/30 och landande med varv till 30 på norra delen. Detta följer väjningsregeln i trafikreglerna för luftfart.

BILAGA C

Fältindelning, trafik på marken.

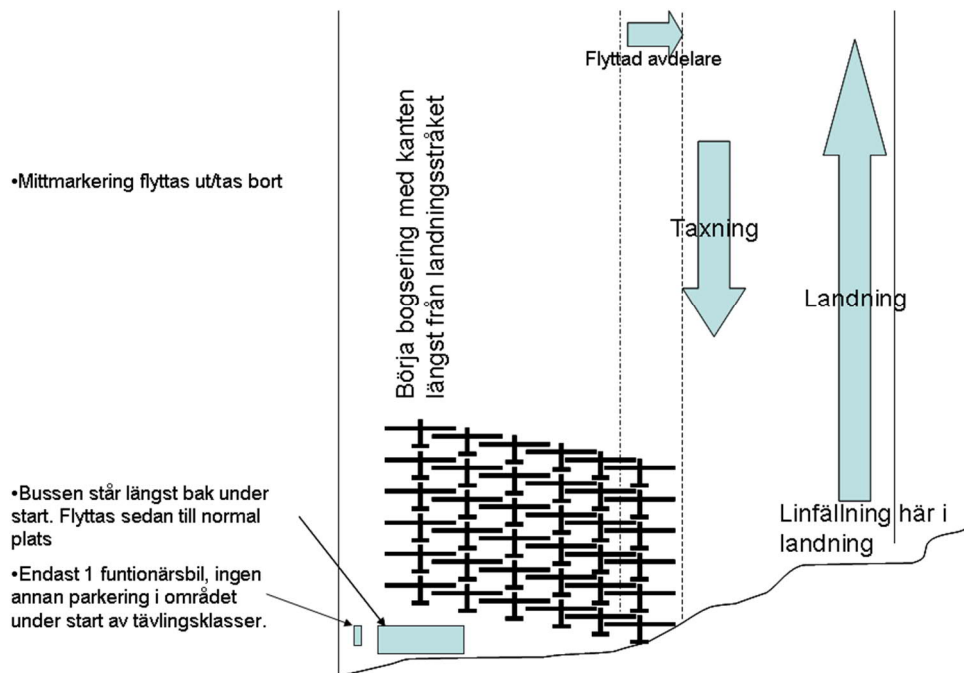


Figur 1 Fältindelning, parkering bilar mm vid normal verksamhet
(Bilden ej skalenlig)



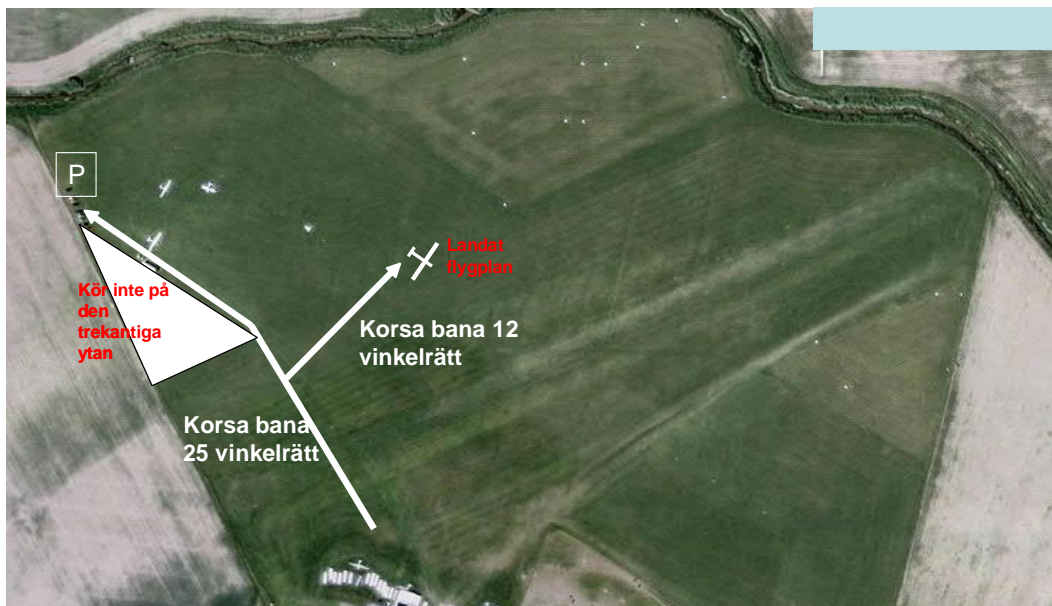
Figur 2 Indelning av fältet och uppställning av tävlingsklasser. (Gäller bana 07 och 12) Efter uppbogsering av tävlingsklasserna återgår verksamheten till att fungera enligt Figur 1.

Start-grid för banor med landningsstråket till höger

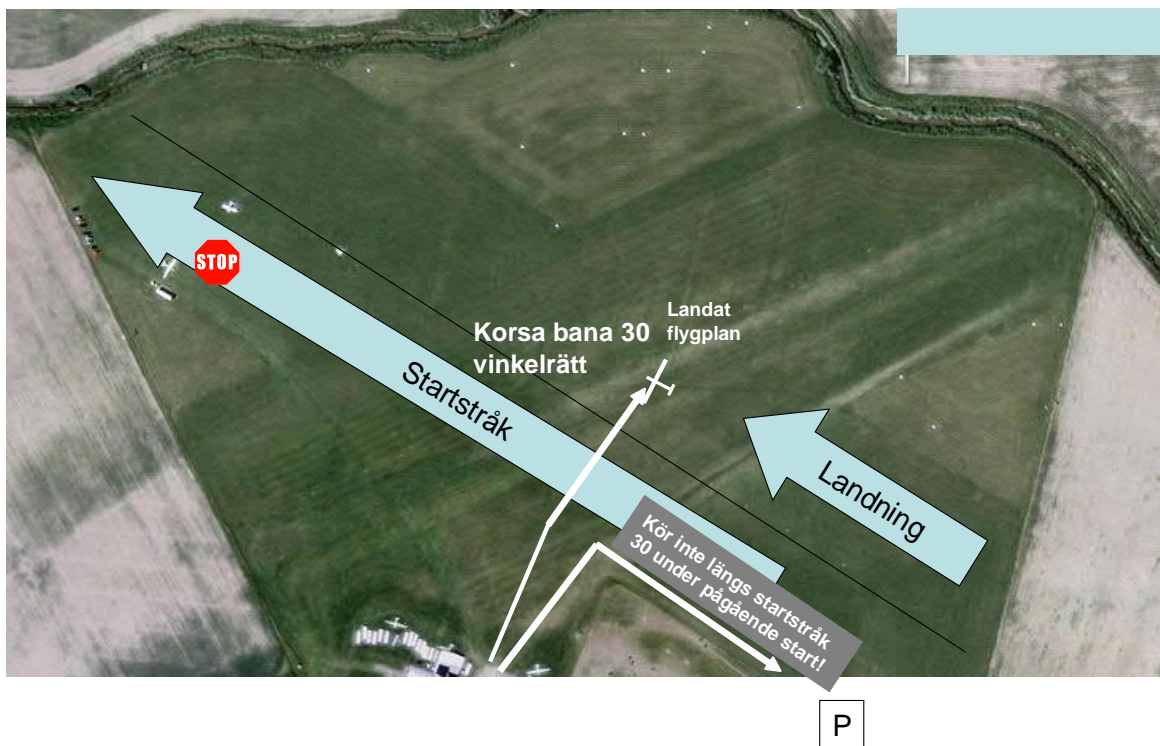


Figur 3 Indelning av fältet och uppställning av tävlingsklasser. (Gäller bana 25 och 30) Efter uppbogsering av tävlingsklasserna återgår verksamheten till att fungera enligt Figur 1.

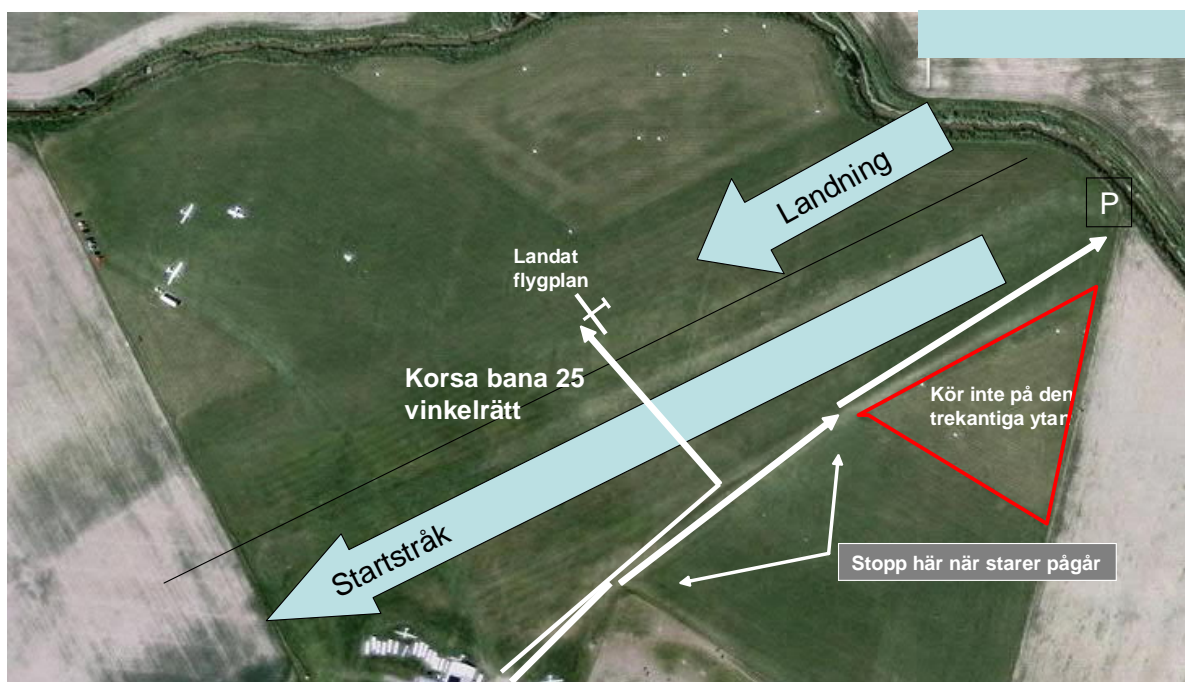
Bilkörning bana 12



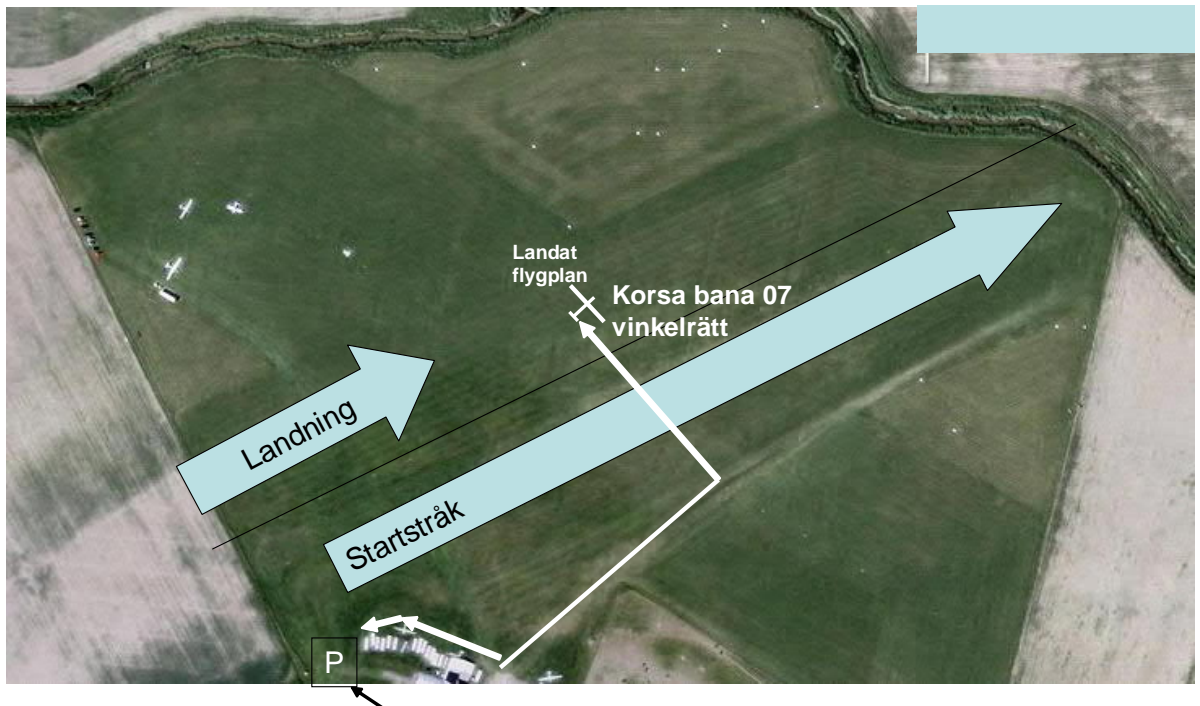
Bilkörning bana 30



Bilkörning bana 25



Bilkörning bana 07



Övrig infrastruktur på fältet

