

# Råd och anvisningar För segelflygning i Falköping

Skövde Flygklubb-Falbygdens Flygklubb

Rev 2023-03-20

Webbsida.....	<a href="http://www.skovdeflygklubb.se">www.skovdeflygklubb.se</a> <a href="http://www.falbygdensfk.se">www.falbygdensfk.se</a>
Facebook	Skövde Flygklubb
Klubbmail	<a href="mailto:skovde-segel@googlegroups.com">skovde-segel@googlegroups.com</a> <a href="mailto:kontakt@skovdeflygklubb.se">kontakt@skovdeflygklubb.se</a> <a href="mailto:info@falbygdensfk.se">info@falbygdensfk.se</a>
Bokning flygplan	MyWeblog (personlig inlogg)

## Användbara Telefonnr :

SOS (vid haveri)	112 (begär JRCC)
JRCC, räddningscentral via 112	(0771-40 90 00)
Falköpings FK fältet	0515 - 16390
Skövde FK	
Segelflyget Ålleberg	0515 - 37163/69
Karlsborg ATS	0505 – 451050
Segelflygchef Skövde (vid haveri)	070-5413674
Segelflygchef Falbygden (vid haveri)	070-5162412

## Användbara Frekvenser

Skövde flygfält	123,055
Karlsborg TMA	132,050
Sweden (Mid)	131,130
Sweden (West)	128,630
Falköping flp	123,350
Lidköping flp	131,765
Såtenäs TMA	134,550
Jönköping TMA	118,255
Göteborg TMA	124,680
Ålleberg	123,400

## Innehållsförteckning

Policy	3
Allmänna regler för flygning i Flygklubbarna Falköping och Skövde	3
Checklista för flygledare (dagtid).	4
Gästmedlemmar	4
Vård av flygplan	5
Tävlingsverksamhet	5
Handledning vid inträffat haveri	6
Inflygning på ny flygplantyp	6
Regler för sträckflygning	7
Luftrum	7
Lokala ordnings och säkerhetsföreskrifter för segelflygning vid Falköpings flygplats	8
Bogsering	9
Motorseglare	9

Denna skrift utgörs av lokala råd och bestämmelser. 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 och Falbygdens Flygklubbar är ideella föreningar som är anslutna till Riksidrottsförbundet (RF), Svenska Flygsportförbundet (FSF) och Segelflygförbundet (SEGELFLYGET).

Skövde Flygklubb är en ren segeflygklubb och Falbygdens Flygklubb har en segelflygsektion och en motorflygsektion som båda ingår i huvudsektionen.

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 och kommentarer om verksamheten har hållits enkel och lättförståelig. Det finns också en rad självklara oskrivna regler som t.ex att vi alltid är hjälpsamma över klubbgränserna, 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! Alla har ett ansvar.

### Allmänna regler för flygning i Skövde FK och Falbygdens FK

1. Medlemsavgift för huvudmedlem eller gästmedlem skall vara inbetald **före** flygning i någon av de båda Flygklubbarna. 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 den ena flygklubben innebär med automatik att man också är gästmedlem i den andra flygklubben utan ytterligare kostnad.

2. Samtliga klubbflygplan är ansvarsförsäkrade samt har sittplatsförsäkring. Varje flygplan har också kaskoförsäkring med självrisk. I Skövde FK är samtliga piloter som är huvudmedlemmar, obligatoriskt anslutna till klubbens självriskfond. Denna träder in och betalar självrisken vid haveri. Årsavgiften debiteras i slutet av året till de som flugit som huvudmedlemmar. I Falbygdens FK står klubben för självrisken. I båda fallen gäller att vid haveri som uppstått pga att man brutit mot regler eller lagar så kan man efter beslut av rep klubbs styrelse få betala självrisken själv. Självriskfonderna träder in även vid haveri av huvud- eller gästmedlemmar med privata eller inlånade

segelflygplan som flygs i resp klubbs regi. Vid haveri/skada under flygning med lärare eller tränare står klubben som genomför flygningen/skolningen för självriskan.

3. För att kunna genomföra vår verksamhet och samtidigt tillhandahålla lägsta möjliga avgifter och flygkostnader i våra ideella föreningar 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 våra ideella föreningar kan utgöras av och bestäms enligt styrelsebeslut:
  - Flygledare och vinschförare
  - Städning av klubblokal
  - Medhjälp i bygglokal
  - Inneha funktionärspost
  - Delta i insatser för externa inkomster t.ex tävlingar, flygdag, ungdomsflyg.
  - Delta i PR/rekryteringskanpanj t.ex segelflygs dag.
4. Som ett led i att hjälpa dig att ha koll på dina papper, cert (LAPL eller SPL), medical och behörigheter skall du uppvisa flygdagbok för segelflygchefen eller av honom utsedd person före årets första start. **Varje förare är dock alltid själv ansvarig för att ha giltigt medical och de behörigheter som krävs för varje flygning.**

Övergripande gäller EASA kraven för behörighet enligt lathunden. Dessutom har Segelflyget kvar ett krav från de nationella reglerna och det är kontrollstart.

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. Huvudmedlemmar i resp flygklubb har prioritet (företräde) före gästmedlemmar t.ex från den andra flygklubben till den egna klubbens flygplan. Man kan genom extra avgift få prioriterad status även till den andra klubbens flygplan. Några av flygplanen kan på vardagar bokas i MyWeblog av prioriterade medlemmar. Piloterna väljer vid lottning 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 hen 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.
6. Ansvarig flygledare skall alltid finnas då segelflygning pågår vid utbildning samt vid friflygning. Då det enbart planeras för enstaka start(er) kan någon av de närvarande vinschförare eller medhjälpare vara flygledare så länge de är kvar. Förarna kan sedan vara flygledare även från luften i dessa fall och utöva uppföljning och tillämpliga delar

av flygledarens uppgifter. Alla med relevant kompetens är behöriga att vara flygledare. Namnet på den som är aktuell flygledare skall skrivas i startjournalen.

7. 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.
8. Vid s.k ”bomstart” dvs kortare än 20 minuter får en ny start göras innan näste hen på turordningslistan tar över. Dock gäller sammanlagda flygtidsbegränsningen 1,5 h
9. Notera att även om ett TMA är stängt måste du i alla fall ligga på respektive frekvens om du är inom sidogränserna för resp TMA detta ifall dom skulle öppna. Sätt radion på ”Dual” så kan du lyssna på två frekvenser. Vi uppmärksammar även på R22 och R75 som alltid är upprättade. Tillstånd till genomflygning fås av Karlsborg ATS eller Sweden West alt Sweden Mid om du avser flyga inom dess sidogränser.
10. Flygklubbarna är ansluten som satellitutbildningsplats inom Segelflygets DTO (skolningsorganisation). 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 eller startjournallådan samt i Segelflygets handbok, SHB.

## Flygledare

- Det skall finnas flygledare på fältet vid flygning med segelflygplan. Särskilda regler gäller vid enstaka start(er), se ovan.
- Flygledare skall bära fluorescerande väst.
- Ordna med lottning och upprätta turordningslista.
- Se till att daglig kontroll på flygplan 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! Bestäm startriktningen i samråd med vinschföraren. Led verksamheten!
- Kolla särskilt Notam och AIP Sup beträffande tillfälliga och eventuellt utökade restriktionsområden. Delge alla närvarande vad som gäller.
- Led och fördela uppgifterna vid startplatsen, håll koll och tillse att flygsäkerhetsaspekter beaktas, det är din huvuduppgift. Se till så någon annan för flygtider om du själv ej hinner.

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, **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.

- Tillse så dagens flygningar blir införda i flygplansjournalerna (med uppgift om typ av flygning, kilometer sträckflygning etc.) samt antalet starter per trumma i vinschförarjournalen. Se till så förare registrerar flygningar i RST.
  - 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 i så fall inte klubbhus eller hangar. Kolla dock på telefon eller OGN senare att de landat och är ok.
- Om du är sist, lås klubblokaler /klubbhus, verkstad och hangar samt stäng grind. Säkerställ så att de som är kvar har nyckel och tar över ansvaret. Gäller även den andra klubbens lokaler. Om du är osäker om något, fråga alltid om råd.
- OBS! Om du gör ett byte av dag som vinschförare ska detta föras in på listan på anslagstavlan i resp klubb.

### **Gästmedlemmar**

Ansökan om gästmedlemskap för utomstående, gäller en månad, görs på särskild blankett som finns vid anslagstavlan i klubbhuset. Gästmedlemskapet gäller sedan i båda flygklubbarna. Medlemsavgiften (undantag, se nedan) inbetalas via bankgiro till den klubb du önskar tillhöra primärt. Skriv fullständig adress och telefonnummer på inbetalningsblanketten.

För huvudmedlem i Falbygdens Motorflygsektion som flyger motorseglare eller segelflygplan på segelflygcertifikat skall även förbundsavgift till Segelflygförbundet betalas.

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. Utomstående gästmedlem ska kontrollflygas av segelflyglärare eller steg tränare, 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 över natt utomhus.

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

### **Tävlingsverksamhet och läger mm**

Varje huvudmedlem med gällande S-cert och god erfarenhet kan till styrelsen anmäla intresse att låna flygplan till tävling eller läger.

### **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 och segelflygchef meddelas.

Finns inte Segelflygchefen tillgänglig skall segelflyglärare och/eller ordförande 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 ovan. **Vid mindre incidenter, fel eller skador skall rapport skrivas i Svarta boken som skall finnas i startjournalådan. Gemensam för båda klubbarna.**

Vid incident som kunde slutat som haveri skall störningsrapport skrivas till Segelflyget.

### **Inflygning på ny flygplantyp**

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.

Orutinerade sträckflygare skall före start fråga sakkunnet person om råd. Vidare skall flygledaren alltid informeras om bansträckningen. (Def: Sträckflygning = att avsiktligt flyga utanför "tratten")

1. Inför varje säsong gäller att de som ej sträckflugit föregående år skall ha flugit 10 starter/5 h innevarande säsong innan sträckflygning. Generellt gäller att man skall vara i god flygtrim på typen.

### **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.

Om TMA är öppnade kan man normalt endast få färdtillstånd om man har transponder. Använd radions "Dual" möjlighet att lyssna på två frekvenser samtidigt där en har prioritet. I några TMA, Såtenäs och Göteborg t.ex finns segelflygsektorer som dock bara kan öppnas av de klubbar som ansvarar för resp sektor. Bäst ser man dessa i SeeYou inför

flygningen eller i fast eller mobil flygplansdator eller smartphone. Ritats numera inte ut på kartor.

I vårt närområde finns två R-områden, R22 och R75 som alltid är upprättade från mark och uppåt..

**R75** är det som berör oss mest, beläget vid skjutfältet en bit söder om Skövde. Under flygning kolla med Sweden om du kan passera. Annars får du inte flyga i det området. 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 ATS eller Sweden lämnar uppgift om hela eller delar är aktivt. OBS börjar redan vid Fagersanna/Örlen.

## **Lokala ordnings och säkerhetsföreskrifter för segelflygning vid Falköpings flygplats – ESGK**

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

1. Segelflygplan har normalt sitt landningsvarv på den sida aktuellt stråk ”väster” eller ”öster” som är i användning. Motorflygplan har alltid landningsvarv öster om flygplatsen oavsett vind.
2. I första hand skall segelflygstråken ”västra” eller ”östra” användas beroende av vindriktning. Även asfaltbanan kan användas. Använd alltid radio och informera om Dina avsikter ”nedflygningssektor västra” och ”medvinden västra”. Skärpt uppmärksamhet i landningsvarvet då det tidvis kan vara intensiv flygverksamhet med segel, motor, UL och skärmar.
3. Vid förflyttning av segelflygplan och materiel skall normalt yttre stråkkanten användas. Om asfaltbanan används för förflyttning anmäls det på flygradio.
4. 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.
5. Termikflygning ska vara avslutad och får inte förekomma i samma luft som det normala landningsvarvet på medvind, metkrok och final.
6. Vid landning utgör utlagt landnings-T alltid första sättningspunkt.
7. 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).
8. Iakttag god radiodisciplin under flygning . Anmäl i förekommande fall ”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.

9. Vid all RST flygning bör mållinjepassagen planeras så den kan ske med direktinlandning eller mållinjeöverflygning parallellt med stråket med uppsikt över evt vinschstarter. I det senare fallet skall piloten se till att ha nog med höjd för att kunna göra ett **normalt landningsvarv**. Se SHB art. 438.
10. Det kan förekomma intensiv flygning med skärmar i området runt Falköping vid enstaka tillfällen även med vinschstart från Falköpings Flygplats. Även i perioder omfattande segelflygning från Ålleberg. Det är inte alla av dessa som har FLARM.

### **Vinschning**

Se separat dokument

### **Bogsering**

1. 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.

### **Motorseglare**

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

#### **Före flygning med motorseglare skall Du:**

1. Ha bokat flygningen på nätet i 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. Du skall även upprätta driftfärdplan.
2. Vintertid ( $<+5^{\circ}$ ) skall Du ha kopplat på motorvärmaren minst en timma före start. Kan startas via SMS. När Du startat motorn se till att få upp tempen till grönt innan Du drar på fullvarv!
5. När Du taxar på marken se vintertid upp för snövallar och snökäppar, sommartid för banljus och markeringskäppar samt diken. 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 följd. 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.