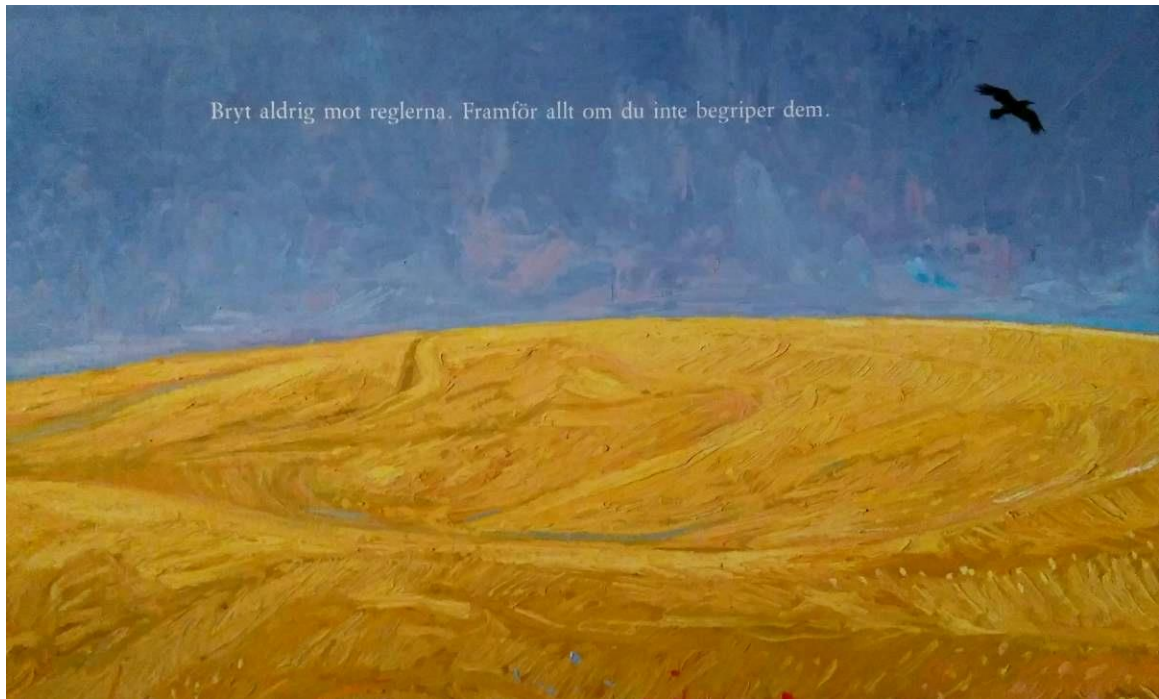


Stockholms Segelflygklubb (SSFK)

Klubbhandbok



Shaun Tan, boken "Sommarregler"

1 Gällande Regler

Stockholm segelflygklubb finns till för att möjliggöra säker och rolig flygning för dess medlemmar. För att säkerställa detta behövs vissa regler. Allmänna regler finns i EASA's regler (European Aviation Safety Agency), Bestämmelser för Civil Luftfart (BCL) och i Segelflyghandboken (SHB). I klubbhandboken (KHB) har SSFK sammanfattat klubbspecifika regler och praxis för flygverksamheten.

I varje situation är du som befälhavare skyldig att känna till aktuella bestämmelser i SHB, BCL och från EASA, som alltid gäller före detta dokument (gula lådor i Bild 1).

Myndighets- Regler

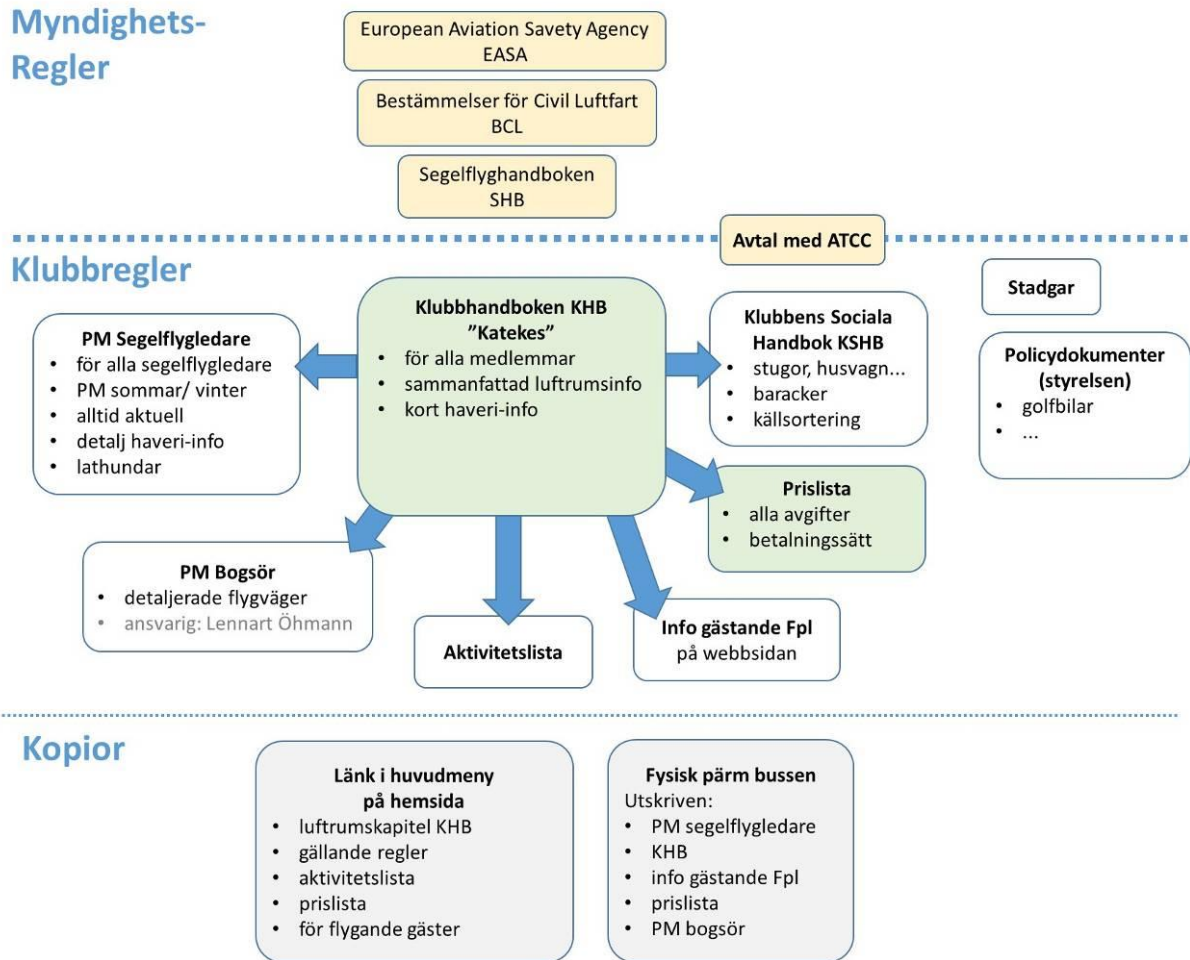


Bild 1. Gällande regler. Dokumentöversikt.

Bild 1 beskriver våra dokument, hur de hänger ihop, hur vi uppdaterar dem, och var de hittas. För att minimera administrationen, så har vi alltid ett masterdokument (vit eller grön), som uppdateras och därifrån kopieras de till övriga ställen där informationen behövs (grå).

Den ena grå lådan listar informationen som länkas direkt till från hemsidans huvudmeny. Den andra grå lådan listar informationen, som finns utskrivet i segelflygledarpärmen i bussen. De gröna och gula lådorna måste du ha koll på när du flyger med oss.

På hemsidan finns alla klubbdokument med gällande dokumentrevision.

2 Haveri

Om olyckan är framme:

1. Ta hand om eventuellt skadade personer. Utför omgående första hjälp enligt ABC-metoden.
2. Vid behov, larma ambulans på tel. 112, ange att det är en flygolycka.
3. Vid haveri med personskador eller med större materiella skador, undvik att flytta flygplanet om det inte utgör en direkt fara för andra.
4. Följ instruktionerna i **SHB 820**. Kopia finns i flygledarpärmen.
5. Kontakta Segelflygchefen som har det yttersta ansvaret att handlägga ärendet i klubben.
6. Vid personskada, informera anhöriga.
7. Håll nyfikna på avstånd och följ eventuell räddningspersonals direktiv.
8. Om pressen hör av sig; Hänvisa till Segelflygchefen. Om denne inte finns anträffbar, utse en person till kontaktperson mot massmedia. Denna person utses i samråd med flygledaren.
9. Rapport lämnas till segelflyget enligt **SHB 810** ”Underrättelse-och rapporteringsskyldighet”

Svarar inte segelflygchefen ring i ordning till: ordförande, skolchef, byggchef, friflygchef. Kan ingen av dessa nås, sök annan styrelseledamot, som i detta fall blir segelflygchefens ställföreträdare.

3 Luftrum

Långtora flygfält ligger under Stockholm TMA. För att kunna segelflyga har vi ett avtal med Arlanda ATCC. Det här kapitlet är en sammanfattning av avtal och regler som alla som flyger på Långtora måste kunna. Observera att du som befälhavare är ansvarig för att känna till AIP och NOTAM.

Tabell 1. Viktiga telefonnummer och radiofrekvenser

Markstation	Radiofrekvens (MHz)	Telefon
Långtora Radio	123.525	070 - 668 50 11
ATCC Stockholm/Arlanda	123.755	08 - 585 547 02
Borlänge ATS	127.305	0243 - 645 20
Västerås ATS	130.605	021 - 800 033 eller 021 - 800 020
Uppsala ATS	119.200	018 - 196 072

3.1 Öppna och Stänga Sektorer, Telefon- och Radiopassning

Samtliga sektorer öppnas och stängs via telefonkontakt med Arlanda ATCC (dvs. vi får ett blockfärdtillstånd). Sektor ”Dragman” är ett undantag, där ges endast enskilt färdtillstånd (anropa Västerås ATS).

Aktivering av sektorer ska ske senast 30 min före flygning påbörjas.

I vårt avtal med Arlanda ATCC ingår att de kan ändra vårt nyttjande (vårt blockfärdtillstånd) med 30 minuters varsel. Vi ska alltså kunna tömma sektorerna inom 30 minuter från deras första försök att nå oss.

Arlanda ATCC ska alltid ett telefonnummer de kan nå oss på men ange gärna även ett privat nummer för ökad tillgänglighet. Vid öppning av sektorerna måste passning ske både av radion samt de telefoner vars nummer uppgetts för Arlanda ATCC.

Slarva inte! Denna passning är oerhört viktig, eftersom vi är helt beroende av vårt avtal med Arlanda ATCC och deras goda vilja!

När verksamheten upphör ska vi lämna tillbaka sektorerna genom telefonkontakt.

Vi får enbart flyga i R77 Skogstibble om vi har kontrollerat att det inte används (fråga Arlanda ATCC, eller kolla AROWeb - där NOTAM ligger - kolla ”Daily use plan” på aro.lfv.se).

Generellt ska vi inte öppna mer luft än vi behöver, men det innebär också merarbete för Arlanda ATCC när vi ringer flera gånger. Därför kan man gärna fråga artig om de föredrar att vi direkt begär mer luft, eller om de vill att vi börjar med mindre och utökar under dagen.

3.2 Radiotrafik

Radiotrafiken från Långtora radio leds av segelflygledaren och vid skolning av läraren/instruktören. Den får aldrig vara av naturen flygledning; vi informerar endast om de förutsättningar vi har.

Alla som flyger från Långtora och i sektorer öppnade av Långtora ska stanna alltid på Långtora radiofrekvens, eftersom Arlanda kan sänka höjden i några sektorer.

Flygplan som flyger på Långtora ska:

- anmäla **medvinden** för landning på Långtora
"Sigurd-Gustav på medvinden, stället ute och låst."
- om en **helikopter** eller ett **motorflygplan** ropar på frekvensen och vill flyga genom vårt luftrum och om du befinner dig i närheten, meddela din position och höjd.
"Kalle-Helge, position 2 km norr om Långtora 850 meter."
- när man varit på en **annan frekvens**, fråga Långtora radio om luftrummet har ändrats i mellantiden, innan man flyger in i Långtora sektorerna.
"Långtora, Martin-Filip, ändringar i luftrummet frågas?"
- vid **hemkomst** från sträckflygning, anmäla avsikt 10 km från Långtora
"Långtora, Ludvig-Bertil, avstånd 10 km"

Om du ser en **skogsbrand** från luften, anmäl den till en markstation (t.ex. Långtora Radio, Borlänge ATS). Gör en bedömning och kontakta 112 vid behov.

3.3 Flygregler i Långtoras sektorer

Segelflygning inom sektorerna sker enligt VFR Flygregler. Separation mellan segelflygplan inbördes inom sektor ansvarar segelflygarna för själva.

Inom sektorn kan även förekomma trafik av andra luftfartyg, som passerar enligt visuelflygreglerna VFR. Dessutom förekommer att militär trafik passerar på IFR-flygning men under förhållanden som innebär att VFR upprätthålls.

Håll utkik efter andra flygare, som flyger utan FLARM, till exempel skärm, hängglidare, havsörn och helikoptrar (Bild 2).

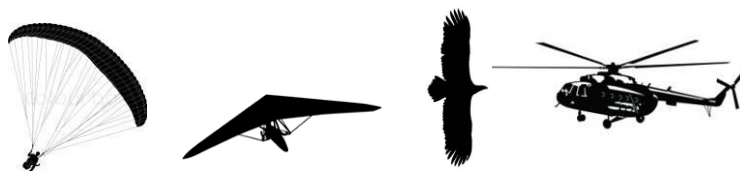


Bild 2. (höger till vänster:) Skärm, hängglidare, havsörn, helikopter.

Molnflygning är ej tillåten inom sektorerna.

3.4 Långtoras Sektorer

Tabell 2. Segelflygsektorer som kan öppnas av SSFK och deras max höjder.

Sektor	max höjd
Långtora Syd	1.850 m STD
Långtora Nord	2.450 m STD
Enköping Nord	1.850 m STD
Sundbro 1	2.450 m STD
Sundbro 2	1.850 m STD
Björklinge	1.850 m STD
Dragman	enskilt färdtillstånd, anropa Västerås tornet

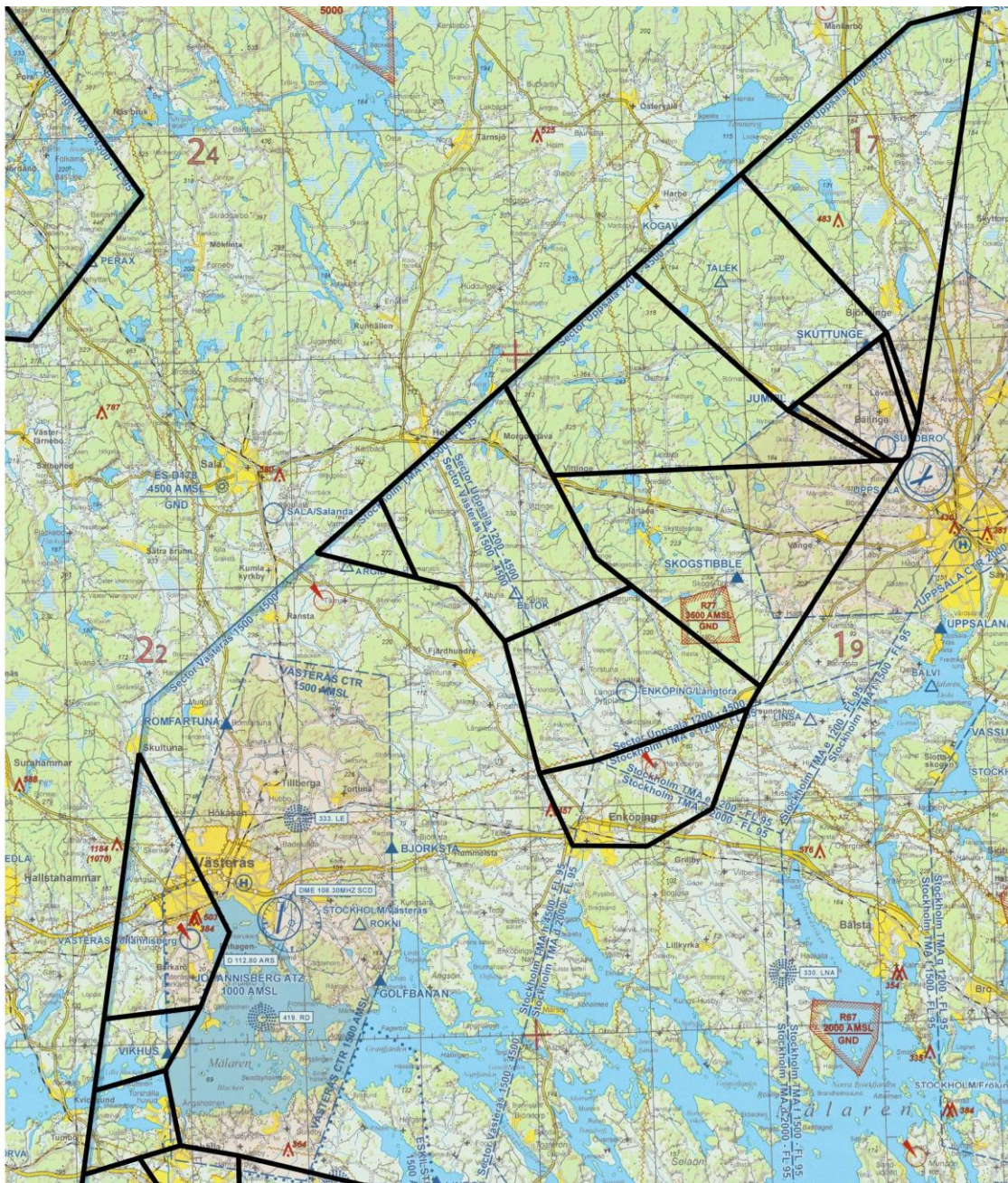


Bild 3. Segelflygsektorer

4 Segelflygledare

Segelflygledaren leder och övervakar den dagliga flygverksamheten.

Segelflygledaren ska läsa PM för segelflygledare inför varje flygledardag (finns i bussen och på hemsidan) - dels som uppfärskning dels för att det kan finnas ändringar.

4.1 Vem får vara segelflygledare?

Som nybliven certifikatinnehavare blir du automatiskt godkänd som segelflygledare i SSFK när du:

- deltagit i vår verksamhet det år du tog certifikatet plus minst ett år,
- varit assisterande segelflygledare minst 2 dagar, samt
- har god kunskap om reglerna i:
 - SHB 406 ”Instruktion för segelflygledare”
 - PM för segelflygledare

Segelflygchefen beslutar om undantag.

För de som kommer in i vår verksamhet från andra klubbar gäller motsvarande erfarenhetsnivå, plus god kännedom om den dagliga segelflygverksamheten på Långtora.

4.2 Planerad segelflygledare (vanligen helger)

För att vår verksamhet ska fungera måste alla hjälpas åt och vara planerad segelflygledare minst två dagar per år.

För nya certifikatinnehavare gäller att man måste vara planerad segelflygledare senast 2:a året efter att man tagit sitt certifikat.

Exempel: Jag tog mitt certifikat 2020

Under 2021 är jag assisterande segelflygledare 2 dagar

För 2022 sätter jag upp mig som segelflygledare 2 dagar

Endast lärare är undantagna från kravet att vara flygledare.

Segelflygchefen distribuerar och organiserar ett planeringschema (på webbsidan) i början av säsongen.

Det är många som förlitar sig på att segelflygledaren kommer, om du får förhinder måste du ordna ersättare!

Om det ges tillfälle, uppmuntrar vi segelflygledaren att lämna över sitt ansvar för att också själv flyga en tur. ☺

4.3 Oplanerad segelflygledare (typiskt vardagar)

När det inte finns någon planerad segelflygledare, måste de som vill flyga hitta en lösning. Då kan diagrammet nedan vara till hjälp (

Bild 4).

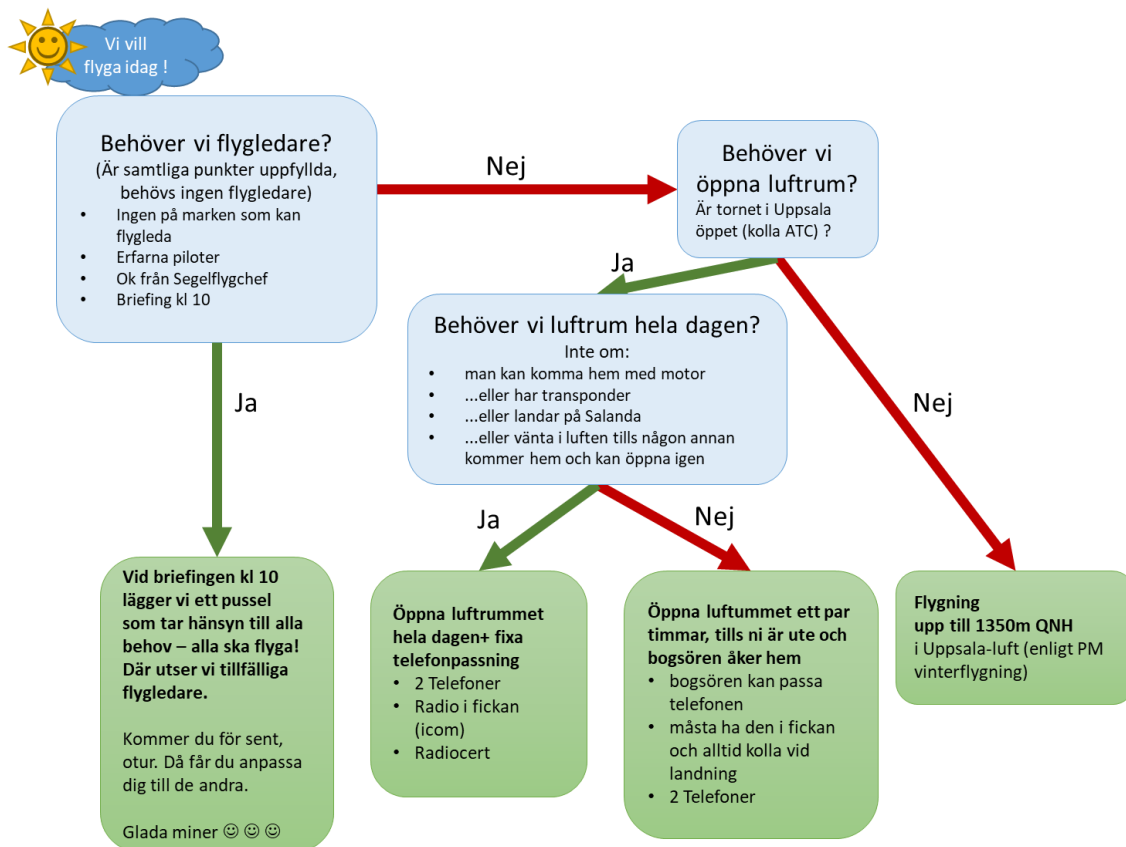


Bild 4. Beslutsträd för dagar utan planerad segelflygledare (t.ex. vardagar eller vinterdagar)

4.4 Ingen segelflygledare

Under vissa förutsättningar får segelflygning ske utan segelflygledare enligt regel om enstaka flygning, i SSFK tolkar vi det som: (alla punkter är uppfyllda)

1. Det är ingen kvar på fältet som annars kan fungera som segelflygledare
2. Samtliga segelflygare har god erfarenhet, som riktlinje:
 - Mer än 300 timmar flygtid
 - Mer än 500 mil sträckflygning (eller motsvarande vid AVA)
3. Samtliga segelflygare har demonstrerat gott omdöme senaste 24 månaderna
4. Samtliga segelflygare har mycket god kunskap om rutiner för flygning på Långtora
5. Segelflygchefen är informerad

Segelflygchefen beslutar om undantag.

4.5 Telefon- och Radiopassning

Telefon- och radiopassning måste alltid finnas så länge vi har sektorer öppna, oavsett om vi har segelflygledare eller inte. Lämna gärna privat telefonnummer utöver fälttelefonnumret till Arlanda

Telefonerna och radion får aldrig lämnas obevakade!

När det är lugnt på fältet kan telefonpassaren/segelflygledaren med fördel bära telefoner och handradion på sig för att vara mer rörlig.

Undantagsvis kan bogserpiloten sköta passningen när han bogserar siste man, men då måste han kolla telefonerna direkt efter landning och vid behov ringa tillbaka till Arlanda.

I vårt avtal står att vi ska kunna tömma sektorerna inom 30 minuter (tolkas som från första försöket att nå oss). Den som sköter telefonpassning ska vara informerad om och vara kapabel att genomföra proceduren för förändrat luftrum:

1. Meddela alla flygplan över stora antennen på bussen
2. Lyssna efter hemkommande flygplan över stora antennen på bussen, tills alla flygplan är informerade

Förbered genom att koppla fältradion till stora antennen på bussen vid början på dagen, då handradioapparaterna i vissa lägen har för liten räckvidd.

5 Daglig tillsyn och monteringskontroll

Daglig tillsyn ska alltid genomföras före första start för dagen (se detaljer i **SHB 532 "Daglig kontroll och monteringskontroll"**). Alla fel och brister anmäls till segelflygledaren och i MyWebLog till byggchefen.

Montering av klubbens flygplan skall ledas av en van pilot/tekniker. Efter montering skall en ordentlig monteringskontroll utföras av behörig/kompetent person och helst av en annan än den som utfört monteringen.

6 Flygfält

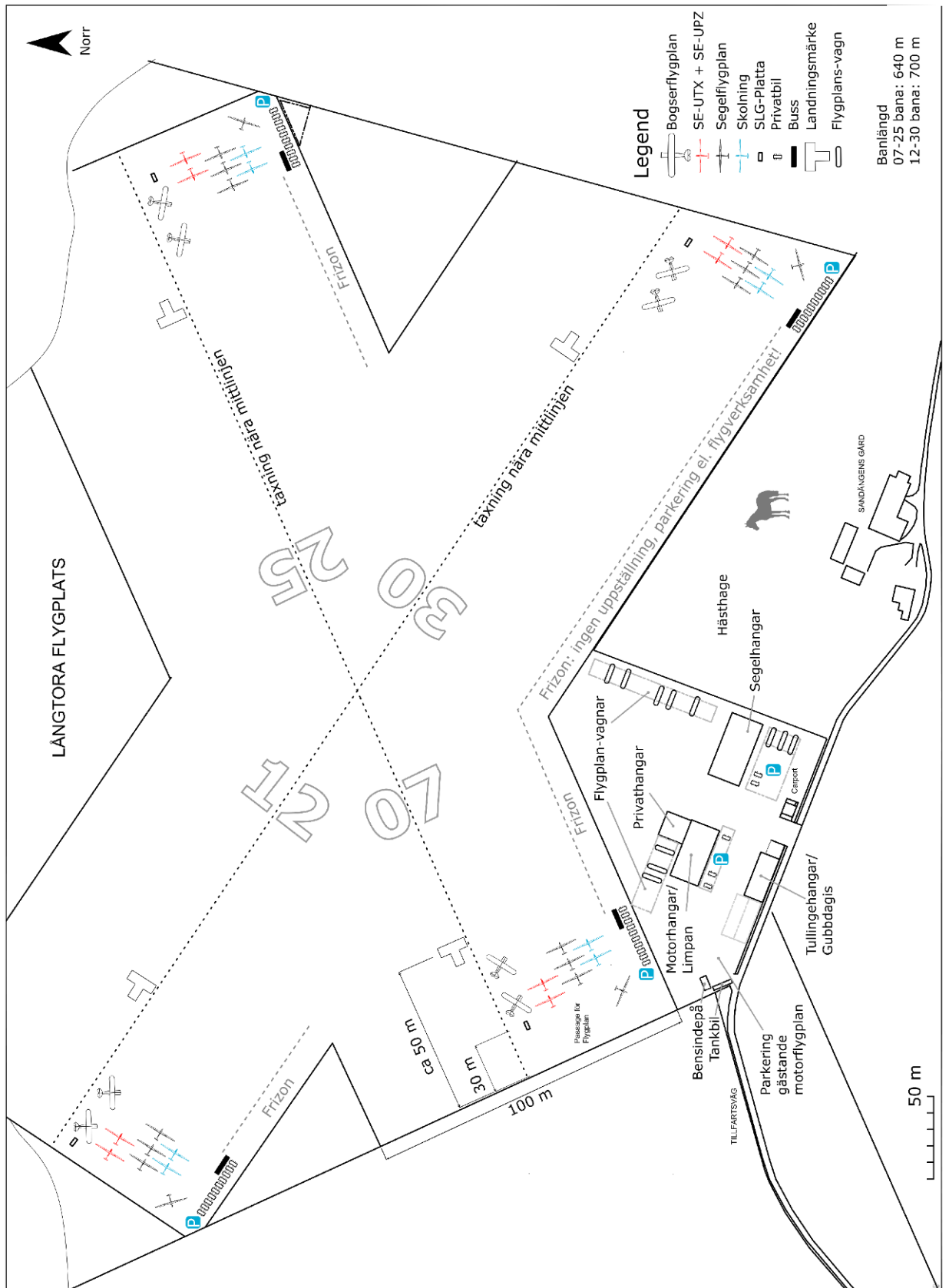


Bild 5. Långtora flygfält.

6.1 Beteende på flygfältet

Håll alltid utkik på startande och landande flygplan och på eventuell linfällning från bogserflygplanet när du rör dig på fältet (till fots eller med fordon)!

Alla transporter på start- och landningsbanorna ska ske snabbast möjligt.

Alla rörelser på fältet (utdragning av segelflygplan, bilkörning, etc) ska ske helst i friområdet (södra änden av bankanterna).

Montering och demontering av segelflygplan sker uppe vid hangarerna (Bild 5).

Hundar ska alltid vara kopplade på sådant sätt så de inte stör verksamheten.

Hjälp till att hålla gästande personer borta från riskområde, uppträd trevligt och hjälpsamt i goodwill-syfte.

6.2 Hangarer

I anslutning till fältet finns fyra hangarer:

1. Segelflyghangaren: förvaring av klubbens segelflygplan, veteranflygplan, privata flygplan (i den prioriteringsordningen)
2. Tullingehangaren/Gubbdagis: reparationer och tillsyn av segel- och motorflygplan, hangaren är larmad med särskild nyckel
3. Limpan: används primärt för motorflygplan och delas av SSFK och EFS (Enköpings flygklubb)
4. Privat hangar: vinkel mot limpan; privatflygplan

6.3 Bilkörning

Bilkörning på flygfältet bör minimeras.

Försäkring: körning på fältet räknas som terrängkörning (din bil är troligen oförsäkrad, särskilda regler gäller)

Parkering: endast på de markerade platserna (Bild 5).

6.4 Start

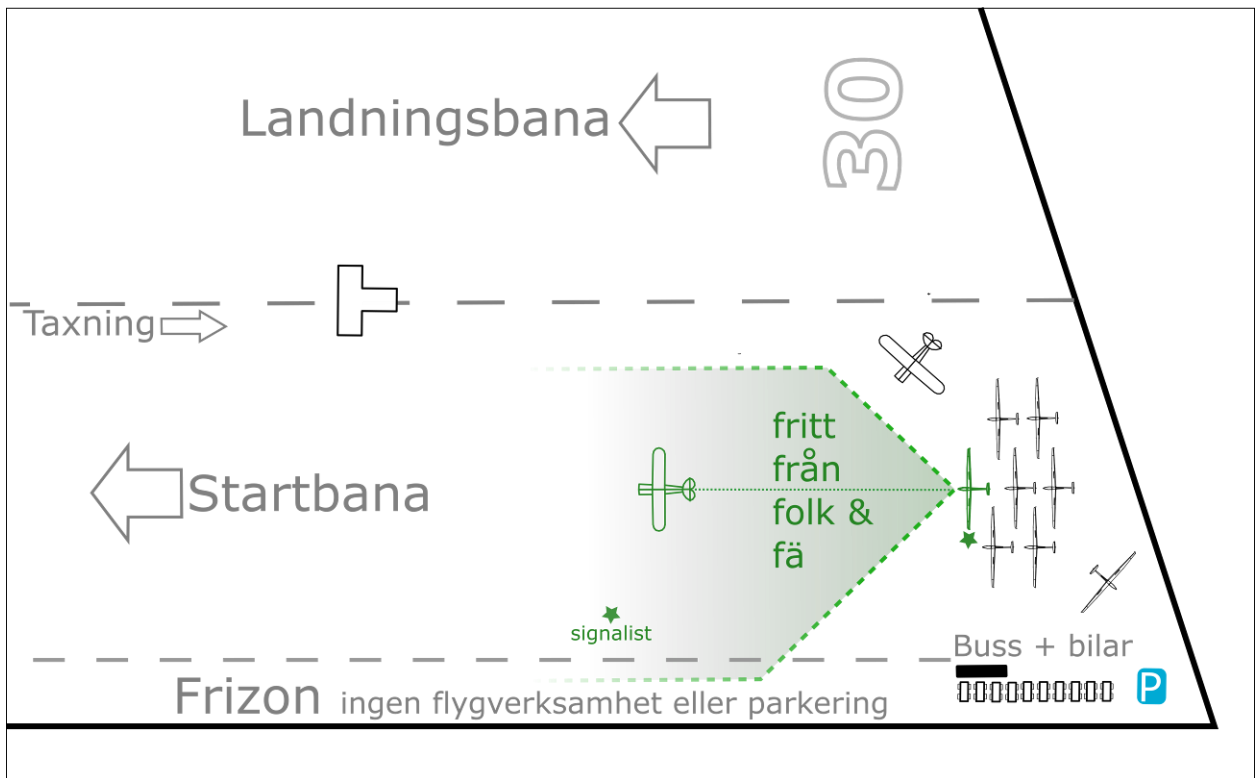


Bild 6. Startplatsen.

Gridda tajt (Bild 6) för att blockera så lite plats som möjligt.

Dra fram flygplanet som ska starta. Lämna 90° fritt område framför planet för att minimera skador vid en eventuell groundloop (Bild 6).

För att hinna många bogseringar, ska den som ska flyga sätta sig i segelflygplanet, göra sig klar och gå genom checklisten innan bogserflygplanet anländer.

Vid start ska det finnas en signalist vid segelflygplanet och en vid bogserflygplanet. Signalisterna står på den sida som är mot segelflygledarplatsen (bussen). Signalisten för bogserföraren ska stå väl framför den plats som bogserflygplanet befinner sig när linan är sträckt.

Om ingen signalist är tillgänglig, så gäller radiokommunikation mellan bogsören och segelflygpiloten.

I övrigt gäller **SHB 421 "Signaler för flygverksamhet"**.

6.5 Flygvägar

För att undvika bullerklagomål ska motorflygning ske över obebyggt område enligt SSFK:s fasta flygvägssystem (Bild 7).

Flyg inte lägre än 300 meter över gårdarna.

Bogsering får endast ske mellan kl 9:00 och kl 19:00 av hänsyn till våra grannar.

Detaljerade instruktioner och kartor för bogsörer finns i **PM Bogsör**.

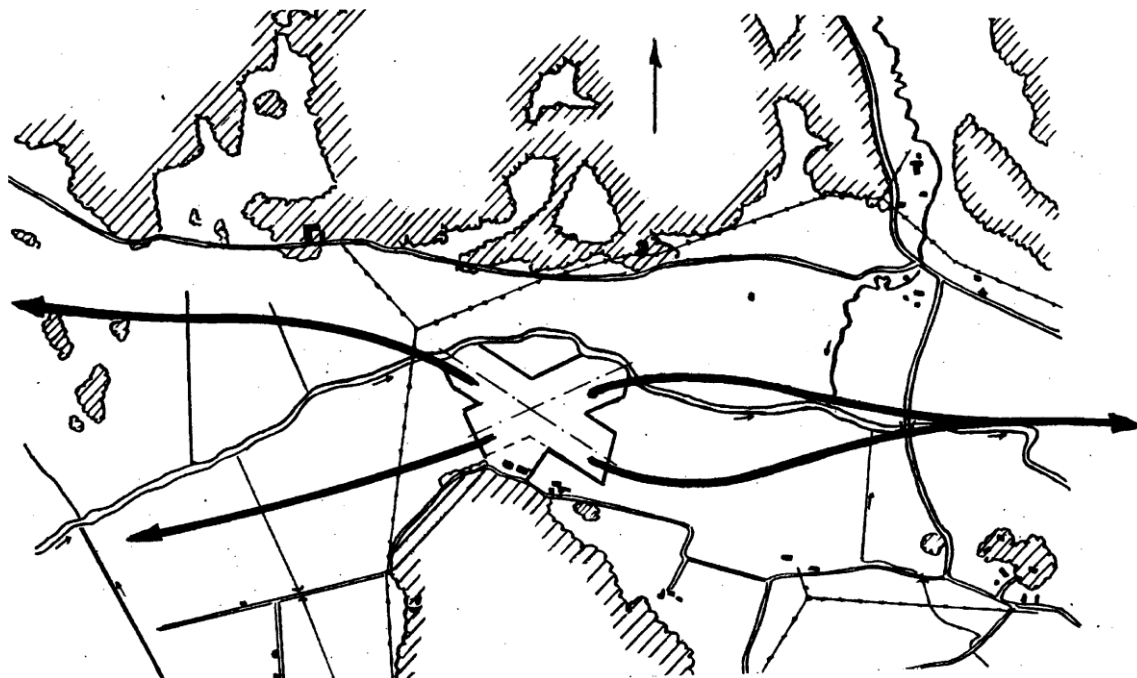


Bild 7. Utflygningsvägar.

6.6 Linfällning

Vid bogsering med lös lina som kräver linfällning ska segelflygledaren briefa samtliga om förfarandet. Information finns i PM Bogsör.

6.7 Landning

Landningsvarv:

- för segelflygplan norr om fältet (Bild 8, Bild 9, Bild 10, Bild 11)
- för motorflygplan söder om fältet

På Långtora används vänstersväng i samtliga nedflygningssektorer.

Motorsegelflygplan (TMG) med motorn igång använder motorvarvet.

Kommunicera på radio

- när du är på medvinden och att landningsstället är ute, e.g. ”(SE-U)GI på medvinden. Stället ute och låst.”
- med andra tätt flygande plan i nedflygningssektorn och i varvet

Lämna plats till efterkommande flygplan (t.ex. kan en erfaren pilot landa långt fram och/eller svänga kontrollerat åt sidan efter sättning)

Tar dig snabbt ur planet när du landat och dra det av banan.

Hämtning av landat flygplan koordineras av segelflygledaren.

Återdragning av segelflygplan och taxning av motorflygplan ska ske snabbast möjligt och nära mittlinjen med hänsyn till start och landning (Bild 5, Bild 6).

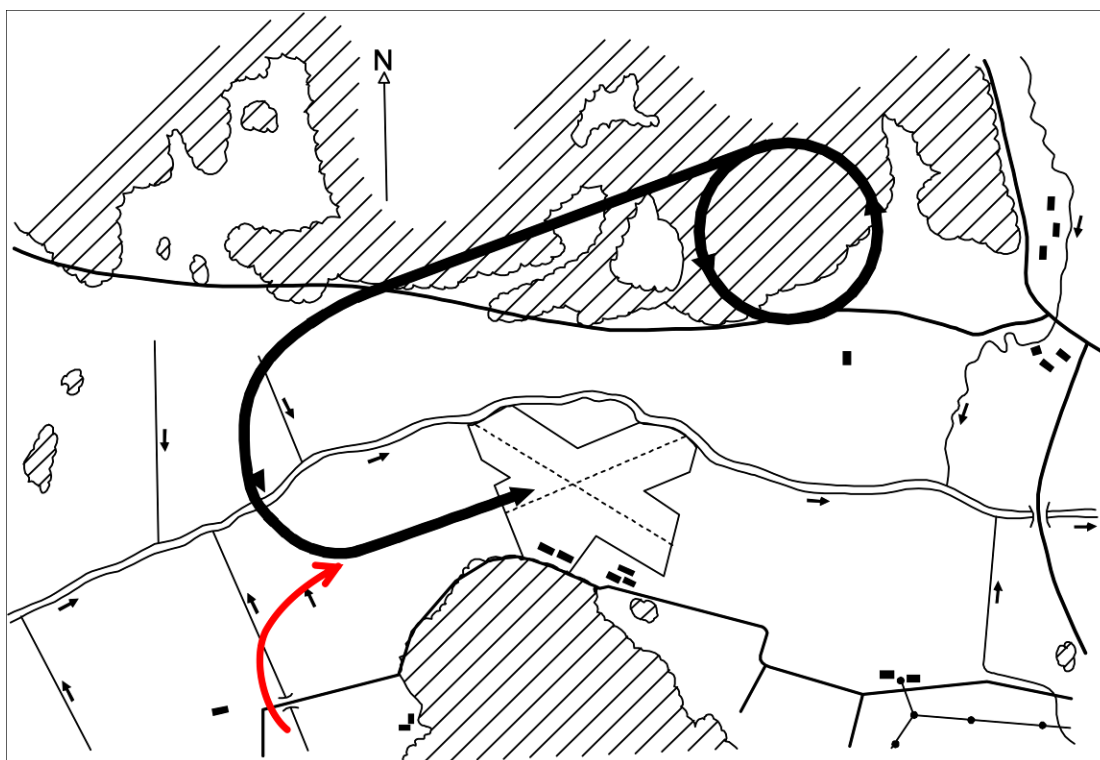


Bild 8. Landningsvarv segelflygplan, bana 07. Röd linje: inflygning motorflygplan.

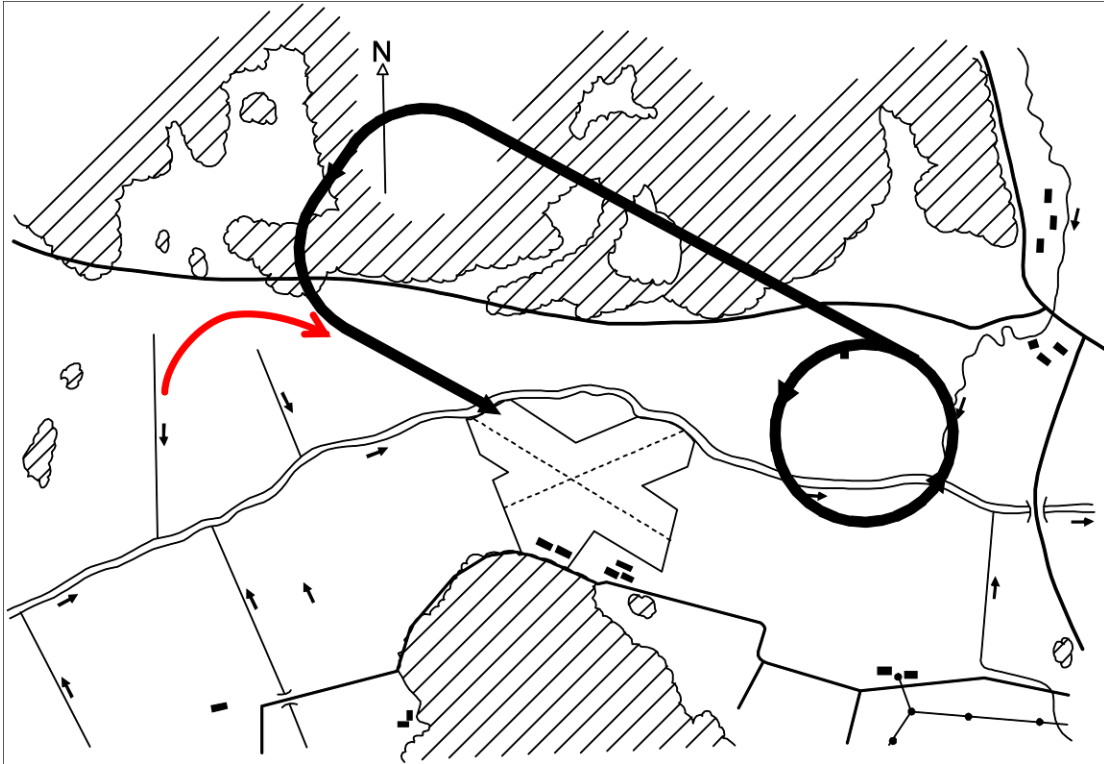


Bild 9. Landningsvarv segelflygplan, bana 12. Röd linje: inflygning motorflygplan.

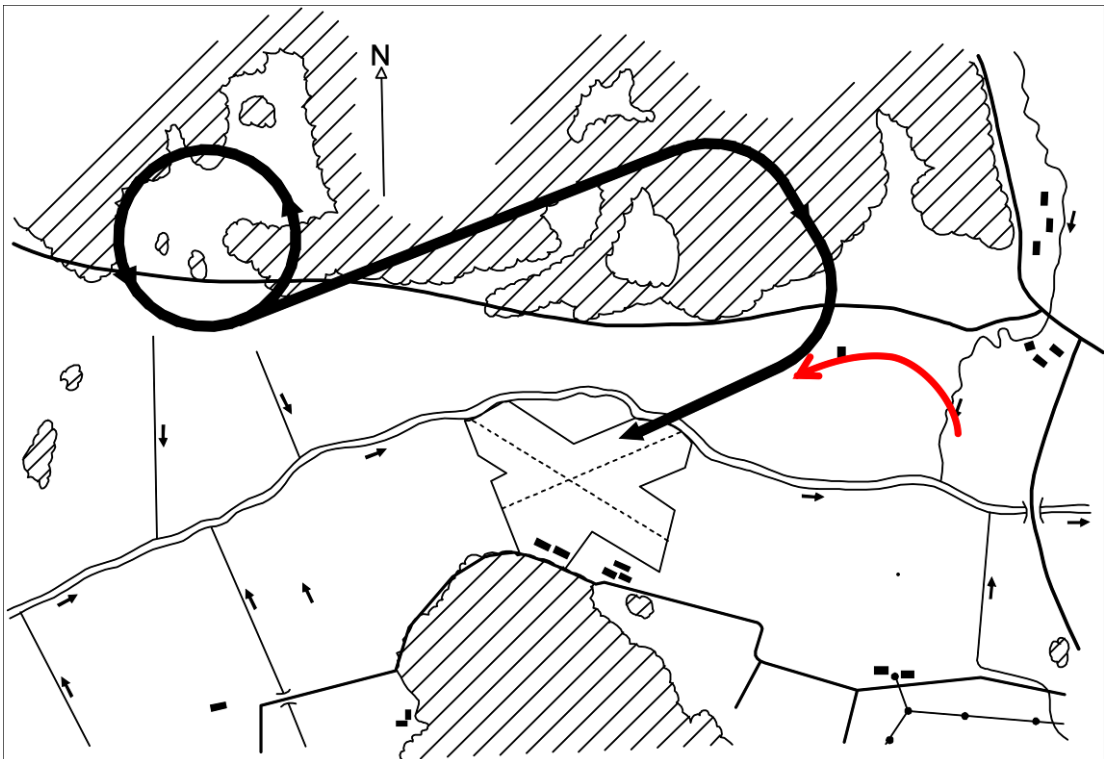


Bild 10. Landningsvarv segelflygplan, bana 25. Röd linje: inflygning motorflygplan.

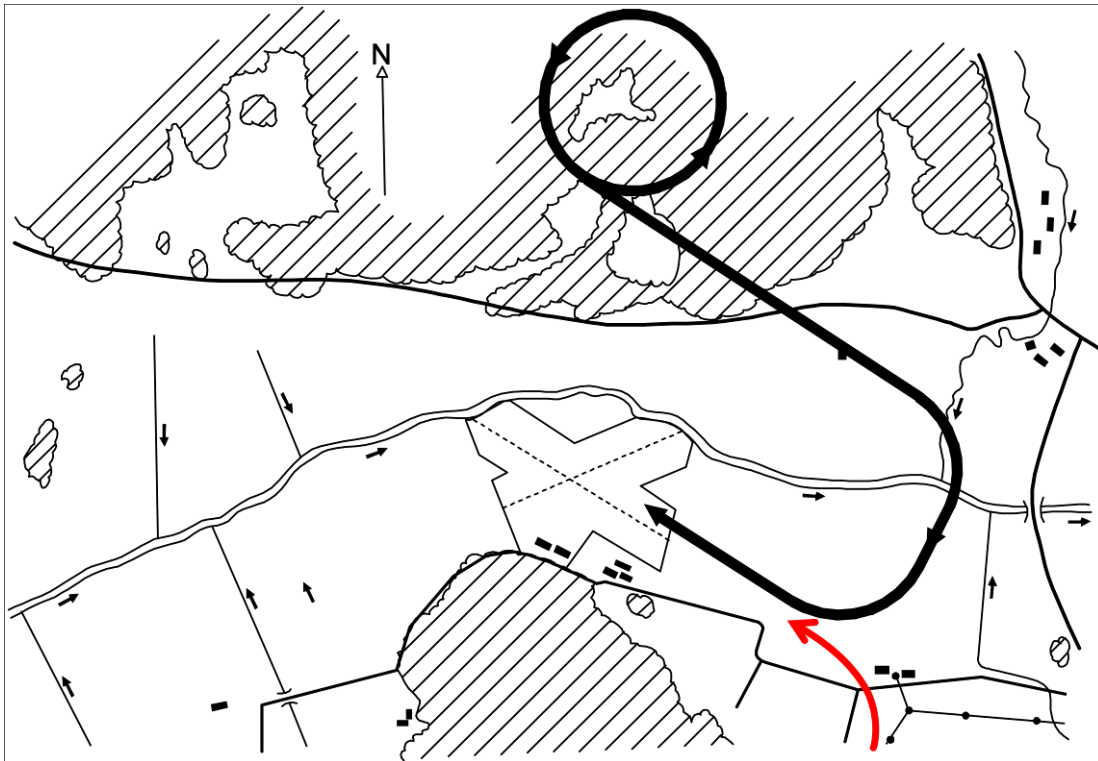


Bild 11. Landningsvarv segelflygplan, bana 30. Röd linje: inflygning motorflygplan.

6.7.1 Trycklandning

Inför en planerad trycklandning ska piloten kommunicera på radio i god tid och hålla skärpt uppsikt. Gästande piloter avråds från trycklandning utom i samband med sanktionerad tävling.

I övrigt gäller **SHB 450 "Anvisningar angående så kallad trycklandning"**.

6.8 Flygmaterielens in- och utdragning

Om någon skada uppstår, anmäl det omgående för segelflygledaren, även om skadan verkar obetydlig.

Ta alltid av sporrhjulet på parkerade flygplan (utanför hangaren, på fältet).

Se till att huven alltid är stängd och låst.

Vid byig vind förankra obevakade segelflygplan med jordspik (Bild 12) och vrid segelflygplanet, med dess luftbroms om möjligt utfälld, så vinden kommer in snett bakifrån

När flygplanet står stilla länge på fältet, använd huvkapell för att skydda huv och instrument mot UV-strålning respektive värme.

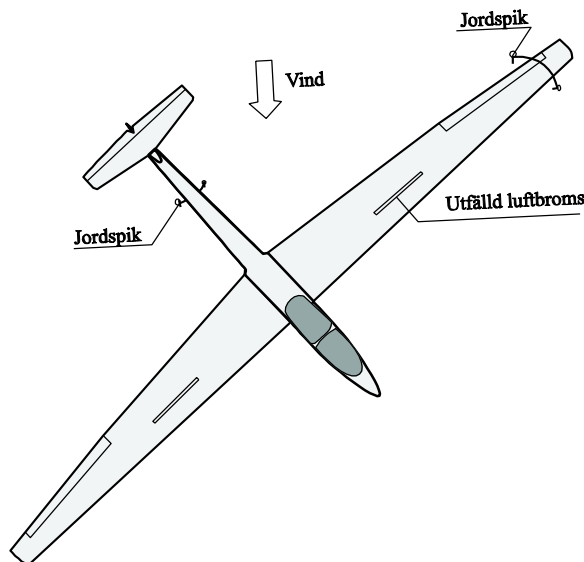


Bild 12. Förankring av segelflygplan vid byig vind.

6.9 Fallskärmantering

Fallskärmen är en livförsäkring om något händer och ska behandlas därefter.

Hantera skärmen varsamt.

Bär fallskärmen på ryggen, i famnen eller i bärremmarna.

Vid daglig tillsyn och vid osäkerhet, kontrollera att fallskärmen godkänd att användas (kontrollera att sprintar sitter i, ompackningsdatum och besiktningdatum).

Skärmen ska förvaras skyddat, torrt och svalt när den inte används. Lägg aldrig fallskärmen varken på flygplansvingen, i gräset, i solen eller överhuvud taget ute.

Låt fallskärmen i första hand ligga kvar i flygplanet, i andra hand lägg den på fallskämshyllorna i bussen.

Vid fuktigt väder (främst höst/vår) ska fallskärmarna förvaras i Tullingehangaren nattetid. Detta gäller även vintertid.

6.10 Golf-/elbilar

Klubbens golfbilar ska betraktas som terränghjuling och föraren ska vara utbildad i hur bilarna fungerar och till vad de får användas. För att köra terränghjuling (terrängskoter) krävs B-körkort eller förarbevis för terränghjuling,

Golfbilarna får endast användas i flygverksamheten dvs hämtning av plan och övriga flygrelaterade aktiviteter. All övrig användning (t.ex. hämta personer och privata grejor) får endast ske efter tillstånd från flygledaren. Golfbilarna får endast användas på flygfältsområdet och får därmed inte köras till klubbbacken.

6.11 Bussen

Bussen är avsedd i första hand för förvaring av det materiel som används i den dagliga verksamheten (t ex fallskärmar, bogserlinor, signalmateriel, journaler, flygdagböcker, tillsatsvikter) och är utrustad med fast utrustning för radiokommunikation.

Bussen får endast framföras på flygfältet av person som innehar körkort samt är ”influgen” på den.

Bussen ska parkeras på startplatsen vid markeringen parallellt med startbanan och med framvagnen åt väster (så att dörrarna öppnas mot startbanan).

6.12 Traktor

Klubbens traktor får endast köras av medlem som innehar körkort för personbil eller traktor samt har tillstånd av materialförvaltaren och är ”inflygen” på traktorn. Vid flygverksamhet ska traktorkörning koordineras med segelflygledaren.

6.13 Transportvagnar

Alla medlemmar med körkort och vana med släpvagnar har tillstånd att köra klubbens transportvagnar. Tänk på att kontrollera att tågvikten (dvs bil plus släp) faller inom aktuell körkortklass, Ett hjälpmedel är släpvagnskalkylatorn på Transportstyrelsens hemsida.

Kör extra varsamt med klubbens transportvagnar, särskilt när vagnen är lastad med flygplan. Respektera maxhastighet för släpvagn (80 km/h) och kör mjukt utan hård kurvtagning och bromsning. Detta för att minska risken för skador, på flygplan i första hand. De flesta skador på våra flygplan inträffar just vid transporter.

6.14 Tankanläggningen för bensin

Tankanläggningen är placerad i fältets sydvästra hörn. En tank på 5 m³ är avsedd för tankning av såväl SSFK:s bogserplan som motorsegelflygplan.

Vid tankning är det viktigt att alltid ansluta jordkabeln till flygplanet innan munstycket sätts till flygplanets påfyllningshål.

Kom ihåg att kontrollera mätarställning innan tankning påbörjas.

Efter tankning ska alltid notering göras i liggaren som finns i tankens manöverutrymme, avseende datum, flygplansbeteckning, tankad mängd, mätarställning samt signatur.

6.15 Modellflyg på fältet

Flygning på fältet med modellflygplan (endast segel- och el-modeller) får bara ske när ingen annan flygverksamhet pågår eller efter överenskommelse med flygledare om modellflygning kan ske utan att inkräkta på pågående segelflygverksamheten. Om modellflygning pågår och annat flygplan bedöms vara på väg att landa skall all modellflygning omedelbart upphöra.

7 Besökande motorflygplan/motorseglare

Långtora är en så kallad PPR (Prior Permission Required) flygplats. Det innebär att landning, touch-and-go och överflygning på låg höjd kräver tillstånd per telefon i förväg. Segelflygledaren informeras om eventuella tillstånd som lämnats aktuell dag.

Flygplan som anropar per radio *utan* att ha PPR tillstånd upplyses av segelflygledaren om att Långtora är en PPR-flygplats och informerar om de regler som gäller/alternativt uppger var sådan information finns. Radiokommunikationen får inte ges karaktär av flygledning.

Flygplan får inte hindras från att landa. Flygplan som avviker från PPR-bestämmelserna skall dock rapporteras till segelflygchefen (registrering och tidpunkt).

Aktuell information för besökande motorflygplan, inkl. gällande luftrum och telefonnummer, finns på klubbens webbsida (under "För flygande besökare").

8 Tillstånd att F-flyga

Piloten har eget ansvar att endast utföra behörig flygning och att i varje tillfälle ha koll på vilka regler som gäller.

8.1 Kontrollflygning och PC

Klubben tillämpar de krav på kontrollstart som beskrivs i **SHB 607**. "Kontrollflygning av certifikatinnehavare". I **SHB 607** beskrivs även kraven för flygträningsstart "Flygträning och PC enligt SFCL"Inflygning på ny typ

För att flyga in sig på ny typ ska pilot med gällande certifikat vara "väl influgnen" på föregående typ. För SSFKs plan innebär detta 8 starter och 5 timmars flygtid på föregående typ.

8.2 Passagerarflygning

Regler för flygning med passagerare beskrivs i **SHB 445 "Flygning med passagerare"**

8.3 Provlektioner

SSFK kan ha olika typer av provlektioner. Dessa beskrivs i prislistan och separata anvisningar på startplatsen. Genomförande av provlektioner görs enligt **SHB 606 "Provlektioner med icke certifikatinnehavare"**

8.4 Avancerad flygning

Avancerad flygning inom Långtorafältets omedelbara närhet får inte utföras utan segelflygledarens medgivande. Ava-boxar för träning av avancerad flygning benämns KLUBBHUSET respektive SANDÄNGEN och placeras enligt bild 13.

Avancerad flygning med klubbens DG1000 får enbart utföras med 18 meters spännvidd. Kontrollstart med AVA-lärare ska utföras innan första AVA-flygning i EK med SSFK DG1000.¹

AVA-boxarna är inte luftrum, och AVA-piloterna ska hålla uppsikt som vanligt. Respektera AVA-piloternas träning genom att inte flyga för nära AVA-boxarna.

¹ Begränsningen till 18 meter och krav på kontrollstart är ett krav från klubben som ägare. Notera att träning av spinn/spinnurgång givetvis är tillåtet med långa vingar.



Bild 13 Ava-box KLUBBHUSET (vänster) och SANDÄNGEN (höger).

9 Turordning för flygning

Flygplanen ska vara i luften och folk ska kunna flyga så mycket som möjligt. För att realisera detta har vi ett lottningssystem. Därutöver ska alla hjälpa till så att det flygs så mycket som möjligt. Respektera andras flygning.

9.1 Lottning

För att uppnå rättvisa för alla de piloter som är på Långtora tidigt på morgonen tillämpas ett lottningsförfarande.

Lottning sker med alla fysiskt närvarande piloter vid bussen klockan 09:30 varje morgon och har till syfte att utgöra grunden för dagens kölista.

Lottning sker med kortlek, där ess är i topp och valörordning är hjärter, spader, ruter och sist klöver.

Enligt lottdragningen uppförs var och en på kölistan med sina önskemål om flygplan och eventuell sträckflygning.

Kölistan gäller både "tillfälle till flygplan" och "tillfälle till start" och omfattar samtliga piloter, således även de medlemmar som har egna segelflygplan och gästande piloter.

9.2 Tur- och startordning – efter lottning

Allt eftersom nya piloter anländer skriver de upp sig på kölistan. När en pilot startat stryks denne från kölistan. Efter att ha flugit är det tillåtet att åter ställa sig i kö igen genom att skriva upp sig sist på listan.

Turordningen på kölistan innebär att man i ordning uppifrån och ner tillfrågar de som är uppskrivna utan att vara strukna, om de vill flyga när ett segelflygplan finns tillgängligt. Den

pilot som står högt på listan kan på detta sätt bestämma när under dagen han/hon vill starta och med vilket flygplan. Fram till dess är det fritt fram för andra att använda flygplanen.

Den fysiska startkön kan dock brytas av skolflygningar och provlektioner som alltid har företräde.

Segelflygledaren kan också tillåta att en pilot ställs direkt i startkön igen vid s k bomstart (flygtid mindre än 15-20 min och avsikten var att flyga längre).

Det är inte tillåtet att blockera ett flygplan för flygning genom att t ex tanka det med vatten och sedan vänta orimligt lång tid med att starta. Någon annan skall i så fall ges möjlighet att flyga under väntetiden.

9.3 Indragning

Segelflygledaren ser till att det vid slutet på dagen finns tillräckligt med personer närvarande för att dra in alla plan. Innan du som pilot kan lämna fältet ska du se till att ditt plan är vaxat/tvättat och indraget (eller vara klart att dra in om det ska stå ytterst), alternativt att det är övertaget av annan pilot. Fråga också segelflygledaren om det behövs någon mer hjälp. Kontrollera att batterierna är laddade alternativt satta på laddning.

9.4 Bokning av klubbens flygplan

Normalt är det möjligt för en pilot att boka ett flygplan. För att boka ett flygplan, använd den befintliga ”Åka till Fältet”-listan på hemsidan. Där finns också aktuella bokningsregler, som bestäms av styrelsen.

9.5 Turordning vid sträckflygning

Varje flygdag ska minst ett flygplan (flygledaren får enligt ovan bestämma om fler än ett) ställas till förfogande om någon vill flyga en längre sträcka (mer än 10 mil). Detta allokeras genom att den som anmäler sträckflygning och har högst kort får välja vilket flygplan han/hon vill flyga med. Under lördagar, söndagar och helgdagar avgör segelflygledaren vilka segelflygplan som kan användas för olika sträckflygningar.

Förutsättningarna är:

1. Du måste deklarerar ungefär när på dagen du avser starta. Planet är fram till 30 minuter innan dess (tid för tankning, inläggning av bana osv) tillgängligt för övriga medlemmar.
2. Dagar med lite folk på fältet kan ytterligare flygplan allokeras för sträckflygning över 10 mil om segelflygledaren bedömer att detta inte nämnvärt påverkar möjligheten för andra att flyga.

9.6 Tidsbegränsning

För segelflygplan som inte har fått tillåtelse till längre sträckflygning tillämpas normal tidsbegränsning. Det är pilotens ansvar att fråga på radion om det är kö på planet och anpassa flygningen så att landning sker inom två timmar, om det inte finns någon kö går det bra att flyga längre.

9.7 Startordning F-flygning – Skolning – Provlektioner

Provlektionsflygningar går före all annan flygning. Även kursbunden skolning har rätt att kräva förtur vid bogsering. Organiserade kontrollstarter går vanligtvis före F-flygning.

10 Privata Flygplan

Medlemmar som har egna segelflygplan deltar i segelflygverksamheten med samma rättigheter och skyldigheter som klubbens övriga medlemmar.

Uthyrning av privata segelflygplan i större omfattning får inte ske utan styrelsens medgivande.

Privata segelflygplan kan ansöka om säsongplats i klubbens hangarer. Ansökan insändes till klubbens styrelse som i mån av plats och till av årsmötet fastställd avgift beviljar eventuell säsongplats.

Om det finns fler intressenter till dessa platser avgörs tilldelningen utifrån följande kriterier:

- positivt saldo på medlemskonto
- arbetsplikt från föregående år utförd
- engagemang i klubben.

Tillfällig nattparkering i klubbens hangarer kan också ske i mån av plats till en avgift.

11 Sträckflygning

Allt flygning utanför ”tratten” räknas som sträckflygning. Ta hänsyn till din flygtrim och utbildningsnivå. Rådgör gärna med mer erfarna piloter före, under och efter flygningen.

Av flygsäkerhetsskäl ska du:

- Före flygning: informera segelflygledaren om din planerade bana.
- Under flygning: med jämna mellanrum om möjligt meddela din position. Om Långtora radio inte nås, kan oftast flygplan över Långtora vidaresända. Exempel: *”Långtora, PZ har rundat första brytpunkten”*
- Under flygning: meddela om du ändrar dina planer.
- Innan hemkomsten: meddela vid 10 km avstånd från Långtora din position, avstånd och varifrån du kommer in över fältet, samt landningsförfarande. Exempel: *”Långtora PZ, avstånd 10 km, kommer in från NV över Kungsgården för mållinjepassage.”*

11.1 Regler för Duo Discus

För användning av motorn skall piloten ha SSG behörighet och vara väl förtrogen med råden i **SHB 625 ” Några råd vid operation av SSG och SLG”**. Motorn får bara användas över landningsbart område.

Under 600 m: Fäll ut stället. Välj specifikt fält som du med marginal når med motorn delvis ute. Därefter får motorn fällas ut och användas.

11.2 Utelandning

Avbryt i tid, det är bättre att komma hem med ett helt flygplan i vagn än att ha presterat ett par km längre sträcka – men havererat.

Vi ser gärna att du har koll på det här materialet, innan du börjar sträckflyga:

- ”utelandningar_tips-och-rad_lara-av-misstag_pres_he.pdf”
 - ”utelandning.pdf”
 - ”utelandning2.pdf”
- (alla hittas här: <http://www.segelflyget.se/Siktahogre/>)

Meddela på radion god i tid, att och var du ska utelanda. Om du flyger inom Långtoras sektorer eller i G-luft, upprätta kontakt med Långtora radio, alternativt med ett annat flygplan i luften.

Om du har haft dubbelriktad radiokontakt med flygtrafikledning (t.ex. Borlänge tornet), får du inte lämna frekvensen utan att meddela detta. Om du inte fick kontakt, ring tornet efter landningen för att avsluta. Annars utlöses en helikoptersökning efter dig.

Ring Långtora (segelflygledaren) när du har utelandat, även om du har egen upphämtning.

Försök att hitta bonden/ägaren av fältet, där du landade och kom överens om betalning av ev. skördeskador. Var artig, snäll och positiv. Vi är beroende av deras åkrar och goda vilja.

Om du blir hämtad med annan bil än din egen, erbjud hämtlaget milersättning.

Förbereda gärna om möjlig din upphämtning:

- kolla eventuella utfartsvägar
- ta av TEK/Pitot-rören
- städa i cockpit
- ta bort tejp och insekter

12 Tävlingsverksamhet

Vi uppmuntrar deltagande i Rikssegelflygtävlingen, RST. Vid deltagande skall man ha kännedom om reglerna enligt **SHB 720 ”Tävlingsregler för RST...”**. Erfarna piloter hjälper gärna nybörjare.

Alla klubbens flygplan har godkända och kalibrerade IGC-loggar. Dessa är godkända för RST och IGC-märken som silver-C, Svenska rekord etc.

Under tävlingar med särskild organisation till exempel DM och SM på Långtora kan andra regler gälla.

13 Utflyttad verksamhet och uthyrning av klubbens flygplan

Klubbens flygplan kan användas/hyras ut för:

- Klubbläger på annan ort

- Flygning från annat fält
- Tävlingar i klubbens, distriktets eller nationens namn

Klubbens flygplan kan också uthyras till en annan klubb eller till en person som inte är medlem i klubben.

Vill man hyra klubbens flygplan, krävs det alltid tillstånd från segelflygchefen och styrelsen. Styrelsen använder följande kriterier:

- Tryggad flygsäkerhet
- Nyttan för klubben
- Positivt saldo på medlemskonto och inga förfallna fakturor
- Arbetsplikt från föregående år utförd
- Engagemang i klubben

För tävlingar gäller därutöver följande ranking-kriterier:

- Placering från föregående år
- Resultat från RST

Förankra båda vingarna med jordspik vid parkering utomhus över natten.

13.1 Fjällflygläger

Till varje läger (utflyttad verksamhet) ska en klubbledare finnas, utsedd av segelflygchefen som dennes ställföreträdare. Klubbledaren ska se till att flygverksamheten under lägret bedrivs enligt SHB. Klubbledaren ska skaffa sig god information om deltagande medlemmars flygstatus och erfarenhet.

Inflygning i fjällområde ska göras av alla, oavsett tidigare erfarenhet och med en lärare/instruktör med fjällflygerfarenhet. Lärare/instruktör avgör när inflygning anses vara klar.

Läraren/instruktören ska under inflygning orientera medlemmen om området, landningsvarv, övriga landningsbara områden, nödförfaranden, platser för kända väderfenomen, trattens utformning vid olika vädersituationer, hantering av flygplanets syrgasanläggning osv.

Tillstånd till varje flygning ska inhämtas från klubbledaren, oavsett om EK eller DK-flygning avses göras.

Tillståndet ges med hänsyn till:

- Medlemmens aktuella flygtrim.
- Medlemmens totala antal timmar i typen som flygning avses göras i.
- Medlemmens totala flygtid.
- Medlemmens erfarenhet från tidigare flygning i fjällområde.
- Medlemmens copilots aktuella flygstatus, antal timmar i typen, totala flygtid och erfarenhet, i de fall DK-flygning avses göras.
- Vädersituation och väderutsikter.

14 Allmänna regler

14.1 SSFKs system för medlemsregister samt debitering av flygningar

SSFK använder det webbaserade systemet MyWebLog, myweblog.se (nedan kallat MWL), för att hantera medlemsuppgifter, loggning/debitering av flygningar, registrering av arbetstimmar samt hantering av varje medlems skuld/tillgodohavande gentemot SSFK.

Varje flygning som företas med SSFKs flygplan (segelflygplan och bogserflygplan), samt privata flygplan till medlemmar i SSFK, ska registreras i MWL. Detta för att debitera flygkostnader men också för att kunna föra statistik på utförda flygningar.

Segelflygledaren ansvarar för att varje flygning registreras i MWL, denne behöver dock inte personligen utföra detta utan kan med fördel delegera denna uppgift. Vid flygning på annan ort, vid tävlingar eller liknande, är det aktuell pilot som ansvarar för att flygningen blir registrerad i MWL. Se ”PM för segelflygledare” för detaljerad information hur flygningar registreras i MWL.

Varje SSFK-medlem är ansvarig att i MWL:

- Övervaka saldot på sitt personliga konto och till BG 5537-2783 betala in varje uppkommen skuld. Det förväntas att varje medlem är förutseende och alltid håller ett positivt saldo på sitt konto. (För OCR-nummer, se under ”Mitt Konto” i MWL)
- Underhålla sina kontaktuppgifter så att de alltid är aktuella (Klicka på ”Profil” uppe till höger i MWL)
- Mata in de arbetstimmar som denne utfört åt klubben och som denne önskar tillgodoräkna som arbetsplikt (Görs genom att logga en ”flygning” av typ ARBETSPLIKT, med flygplanet ”ARBETSPLIKT”, ange arbetade timmar i fältet ”block”, lämna fälten ”block on/off” tomma, ange antal flygningar: 0)

För att logga in i MWL första gången:

- Gå till myweblog.se
- Klicka ”Logga in”
- Klicka på ”Glömt ditt lösenord”
- Ange användarnamn: 217-<ditt medlemsnummer>
 - exempel: 217-9999
- Ett tillfälligt lösenord skickas nu till din e-post
- Logga in med ditt användarnamn och erhållet tillfälligt lösenord
- Välj ett nytt bra och unikt lösenord som du inte använder någon annanstans.

Användarhandbok för MWL: <https://www.myweblog.se/docs.php>

14.2 Arbetsplikt

Arbetsplikten är obligatorisk för samtliga som flugit under innevarande säsong och är ej beroende av giltigt certifikat. Antalet arbetstimmar som ingår i arbetsplikten räknas under

verksamhetsåret, dvs. från och med januari till och med 15 december. Arbeten som ingår i den dagliga flygverksamheten räknas inte som arbetsplikt.

Observera att det är du själv som svarar för att du utfört och redovisat din arbetsplikt. Detta görs i MWL, logga en ”flygning” med flygplan ARBETSPLIKT, flygtyp ARBETSPLIKT. Ange arbetade timmar i fältet ”block” (lämna fälten ”block on/off” tomma) samt arbetsledare i fältet ”Spanare”. Ange 0, som antal flygningar. All redovisning skall vara SSFK tillhanda senast 15 december det år redovisningen avser. För icke redovisad arbetsplikt debiteras en kostnad specificerad i prislistan.

14.2.1 Riktlinjer för beräkning av arbetstimmar

Planerad flygledare och jourlärare:

- Från kl 9 (när man är på plats) tills slutet av flygverksamhet (all bokföring gjord), utan restid
- Om man kommer överens över dela flyglederiet över dagen, så kan man välja att dela på tiden
- Om man är planerad flygledare, åker ut till fältet och ingen är där som vill flyga, då får man 4 timmar

Tillfällig jourlärare:

- Arbetstimmar = effektiv marktid + flygtid

Vinterunderhåll:

- Arbetstimmar inklusive resetid, var ärlig med längre pauser

Övrigt:

- Arbetstimmar utan resetid

14.3 Försäkringar

Klubben luftvärdiga flygplan har den obligatoriska ansvarsförsäkringen och de är dessutom kaskoförsäkrade. Försäkringsbesked förvaras i flygplanspärmen.

Under flygning är förare och eventuell passagerare försäkrade vid personskador genom sittplatsförsäkring. I den övriga verksamheten är medlemmarna inte försäkrade genom klubben. Normal bilförsäkring gäller inte vid körning på fältet.