

**Flik 5 Rutiner - Innehållsförteckning**

<b>0</b>	<b>Allmänt</b> .....	<b>3</b>
<b>1</b>	<b>Hangarering och de-hangarering, in- och utdragning</b> .....	<b>3</b>
1.1	Allmänt .....	3
1.2	Ledare .....	4
1.3	De-hangarering .....	4
1.4	Tvättning och daglig tillsyn .....	5
1.5	Ut- och indragning .....	6
1.6	Hangarering .....	6
<b>2</b>	<b>Bogserflygplanet</b> .....	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>Motorsegelflygplan</b> .....	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>Startförfarande</b> .....	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>Skolning</b> .....	<b>8</b>
5.1	Grundskolning .....	8
5.2	Övrig skolning.....	9
<b>6</b>	<b>AFT-flygning</b> .....	<b>9</b>
6.1	Lottning och turordning.....	9
6.2	Tidsbegränsning.....	9
6.2.1	Lördagar, söndagar och helgdagar .....	9
6.2.2	Vardagar .....	10
<b>7</b>	<b>Träning</b> .....	<b>10</b>
<b>8</b>	<b>Tävlingsflygning och annan prestationsflygning</b> .....	<b>10</b>
<b>9</b>	<b>PR-flygning</b> .....	<b>10</b>
9.1	PR-flygning ad-hoc .....	11
9.2	PR-dagar.....	11
9.3	Företagsflygning .....	11
<b>10</b>	<b>Utrustning</b> .....	<b>11</b>
<b>11</b>	<b>Dokument</b> .....	<b>11</b>
11.1.1	Startjournal.....	12
11.1.2	Journal för Segelflygplan .....	12
11.1.3	Resedagbok .....	12

**BILAGA 5:1: INSTRUKTIONER FÖR BOKNING AV -TME**

Avsiktligt blank

## Rutiner

### 0 Allmänt

---

Under denna flik, Flik 5, finns beskrivna de rutiner som under åren har utvecklats i Västerås Segelflygklubb. Rutinerna bör följas om inte omständigheterna är sådana att avsteg är motiverbara.

### 1 Hangarering och de-hangarering, in- och utdragning

---

**Varning** Hangarportarna är tunga och har därför stor levande kraft när de är i rörelse. Det är risk för allvarliga skador på den som kommer i kläm när portarna är i rörelse.

#### 1.1 Allmänt

---

För att undvika skador skall, innan hangarportarna sätts i rörelse, kontrolleras att det är fritt och varningsropet "Se upp för porten" ges.

Portarna skall bromsas innan de når stopp så att den levande kraften i portarna inte överförs till hangarens stomme.

Portarna skall alltid öppnas helt utom då bara bogserflygplanet skall tas ut då må porten öppnas så mycket som behövs.

Stuvningsplanen skall följas vid hangarering, den finns för att göra arbetet till rutin och därmed minska risken för skador på materiel och människor. Står flygplanen enligt stuvningsplan är det minst överlappning. Om någon vid hangarering har börjat fel är det bäst ur säkerhetsynpunkt och även ut tidssynpunkt att dra ut flygplanen igen och börja om än att ur det uppkomna läget konstruera en ny stuvningsplan. Vid nästa de-hangarering är det inte samma flygare som skall dra ut.

Den eller de som går i vingspetsen(arna) vid rangering av flygplan får aldrig under några omständigheter dra eller bromsa, utan endast hålla upp så mycket som arbetsledaren anger. Det är de som går vid flygkroppen som styr, drar och bromsar flygplanet under rangeringen.

All rangering in- och ut ur hangaren skall ske med stor försiktighet. Stor försiktighet innebär också ett lugnt tempo.

Inget segelflygplan får dras med bil från hangarplattan. Segelflygplanen skall skjutas för hand ner till gräset söder om taxivägen.

Alla huvar på segelflygplan och motorseglare skall alltid vara stängda och låsta (LS4 räcker med stängd) om flygplanet lämnas.

Draglina skall vara minst halva spännvidden lång. Om sådan inte finns skall det vara en flygare i varje vingspets under all bogsering med bil.

## 1.2 Ledare

---

Det skall finnas en (1) arbetsledare vid de-hangarering och hangarering. Normalt är det:

- segelflygledaren under dag då segelflygledare finns enligt flygledarlista
- utsedd flygare under vardagsflygning
- lärarassistent vid skolkväll
- enskild flygare vid flygning med bogserflygplanet eller motorseglareren

men uppgiften kan delegeras.

## 1.3 De-hangarering

---

Det är egalt vilken halva av hangaren som öppnas först. Här beskrivs de i ordning först norra och sedan södra. Om inte alla flygplan skall ut kan man självfallet bryta proceduren när man är nöjd.

**Hangarportarna** Öppna upp hangarporten helt.

**Kapell** Ta av huvkapellen från de segelflygplan som skall dras ut, vik dem och lägg dem i sitsen så att det kommer med ut till startplatsen.

**Laddningskablar** Lossa laddningskablarna till de segelflygplan som skall dras ut och sätt i el-kabeln i batteriet. Lossa laddningskabeln från markradion och lägg markradion i kupan. Lägg undan laddningskablarna så att inte de blir överkörda under rangeringen.

**Bergfalken** Öppna huven på Bergfalken och drag i antingen huvsargen eller i fastbindningsremmarna.

När bergfalken skall vridas skall stjärtpartiet lyftas i de handtag som finns för ändamålet.

*OBS! Lyft inte stjärtpartiet innan hela fena och sidroderet är fritt ifrån Twin Astirens vinge.*

Ställ undan Bergfalken på gräset.

**-GFE** Montera dragstången på bogserflygplanets noshjul. Det är risk att propellern skadas om dragstången slår emot propellerbladen, varför försiktighet skall iakttas när -GFE rangeras med dragstången kopplad. Man kan dra (eller skjuta) i (på) propellern, men då endart längst in vid propellernavet.

Dra ut -GFE och ställ upp den på gräsytan vid klubbhusets gavel eller dra ned den till VFK hangarplatta.

Lossa dragstången och lägg den på marken. Dragstången skall bara vara kopplad till noshjulet när rangering pågår.

**Twin Astir** Öppna framhuven på Twin Astir och drag i antingen huvsargen eller i fastbindningsremmarna.

När Twinnen skall vridas och eller saxas måste nosen tryckas ner så mycket att sporrhjulet lättar från marken men noshjulet inte går i marken. Det bör finnas en medhjälpare vid varje vingpets.

*OBS! Tryck på Twin Astirens nos skall anbringas långt fram, alltså så nära noskopplingen som möjligt. Där finns ett spant som klarar att ta upp lasten.*

Om bara Twinnen och Bergfalken skall ut räcker det att rulla fram Twinnen annars skall den ställas upp på gräset.

**Hangarportarna** Flytta över hangarportarna så att södra halvan är helt öppen.

**-TME**

Om flera händer finns tillgängliga skall en avdelas för att lyfta vingen på -TME under rangeringen, då blir det inga snedbelastningar på vingstöd hjulen.

Rulla fram -TME någon meter så att stjärtpartiet går fritt från segelflygplanen.

Lyft bakändan i därför avsedd handtag och vrid ut bakändan ur hangaren i en framåt vänstersväng. Var försiktig när huvudhjulet går över porträlsen så att höger vingframkant inte stöter mot hangarporten.

Man kan dra (eller skjuta) i (på) propellern, men då endart längst in vid propellernavet.

Backa ut -TME på gräset och lås hjulbromsen och huven.

**Ensitsarna**

Ensitsarna rangeras ut med hjälp av tordvagnarna enligt stuvningsplan och arbetsledarens instruktion.

*OBS! Försiktighet påbjudes när tordvagnen anbringas, det finns risk att repa kroppssidan eller lanställsluckurna.*

Transporthjulen skall vara monterade under rangering.

Det går att skjuta på kroppssidorna, vingbak- och framkant, skjut inte på huven.

Om flera händer finns skall det avdelas en till varje vingspets.

Tordvagnarna går inte över porträlsen varför ensitsarna skall rullas på eget hjul över rälsen.

Ställ undan segelflygplanen efterhand så att de är ur vägen.

Flygplan som inte skall användas skall ställas in i hangaren igen.

**Hangarportarna** Stäng hangarportarna.

## 1.4 Tvättning och daglig tillsyn

Segelflygplan som skall flygas skall göras fria från damm och smuts. Till tvättning används normalt rent vatten, vid grövre smuts kan lite diskmedel blandas i tvättvattnet. Tvättmaterial finns i hangaren och vatten vid gaveln på VFK klubbhus. Observera att -GFE har "egen" tvättmaterial som bara skall användas till -GFE.

Plastdelar tvättas med en mjuk svamp och torkas med sämskskinn. Myggsvamp skall inte användas.

Om huven måste tvättas skall rikligt med rent vatten ur en ursköljd hink och en väl ursköljd mjuk svamp användas. Det renaste sämskskinnet skall användas vid torkning varvid huven torkas i raka drag med utbrett skinn från nosen mot bakkanten. Inga roterande rörelser. Allt detta för att inte repa huven.

Daglig tillsyn utföres enligt checklista. När daglig tillsyn är utförd skall anteckning härom göras i startjournalen (gula blad).

Lämnas segelflygplan kvar vid hangarområdet skall de ankras eller ställas in i hangaren.

## 1.5 Ut- och indragning

---

Bogsering till och från startplatserna skall göras längs fastställda färdvägar. Farten skall vara bekvämt gångtempo. Vingmannen får inte cykla.

Dras segelflygplan ut efter traktor och kupa skall det vara en flygare i varje vingpets gående till fots. Anledningen till det är att det inte går att hålla kontakt med traktorföraren.

Dras segelflygplanet med bil med tillräckligt lång lina räcker det med en flygare i vänster vingpets. Då skall föraren ha fönstret eller dörren öppen och hålla kontakt med vingmannen.

Ensitsarna skall ha stjärthjulet monterat vid bogsering.

## 1.6 Hangarering

---

Proceduren för hangarering är i stort sett omvänd mot dehangareringen. Flygplanen skall ställas upp enligt fastställd stuvningsplan, se "Stuvningsplan", bilaga 4.5

Det är egalt vilken halva av hangaren som stuvar först. Här beskrivs de i ordning först södra och sedan norra.

### Tvätt

Tvätta bort insekter från framkanterna på vinge, fena och stabilisator. Det kan göras med sämskskinn och rent vatten. Det är lättare att få bort dom nu än nästa dag då de torkat helt.

### Hangarportarna

Öppna hangarportarna helt.

### Ensitsarna

Den första ensitsaren, företrädesvis Astir CS, kan om hangaren är tom, rullas in på plats rakt fram med nosen mot bakväggen utan att använda tordvagnen. Om ett segelflygplan står med nosen mot gaveln, måste tordvagnen användas för att komma runt. Övriga ensitsare skall rangeras på plats med hjälp av tordvagnarna.

Flygplanen skall sänkas ner och stå på eget huvudhjul och stjärthjulen skall tas av och läggas jämte bakkroppen.

*OBS! Twin Astiren kan saxas in på sin plats genom såväl södra som norra hangarporten. Skall den in genom södra porten så skall den in före -TME.*

### -TME

Motorseglaren ställs på plats gärna med en som håller upp vingen.

### Hangarportarna

Flytta över portarna till andra sidan.

### Twin Astiren

om inte Twin Astiren redan är på plats rullas den in på eget hjul, det bör finnas en medhjälpare vid varje vingpets, och saxas in så att den hamnar på sina "märken".

### -GFE

Koppla dragstången till noshjulet. -GFE skall backas in i hangaren, vilket på grund av noshjulets konstruktion är en trixig manöver. Bästa sättet är att den som har dragstången bara styr och inte lägger kraft på

stängan. Två man skjuter på propellern (inne vid navet eller på spin-  
nern).

När huvudhjulen går över porträlsen är det enklast om de går samtidigt  
och väl inne vrids kroppen så att -GFE hamnar på sina ”märken”. En  
medhjälpare måste hålla ner vänster vinge så att den passerar under  
och inte skrapar Twinnens vinge. Koppla loss dragstängan och lägg  
den på golvet.

Huven skall vara stängd då -GFE står i hangaren.

**Bergfalken** Rulla och vrid in Bergfalken till sin plats. Stjärtpartiet skall lyftas runt  
i de härför avsedda handtagen på bakkroppen.

*OBS! Frigången mellan fenan och Twin Astirens vinge är liten.*

**Sitsarna** Städa ur alla sitsar, dvs. ta ur eventuell kvarglömd personlig utrustning  
och skräp och lägg fastbindningsremmarna till rätta.

**Fallskärmar** Låt fallskärmarna ligga kvar i sitsarna.

**Laddningskablar** Koppla loss el-kablarna och koppla in laddningskablarna i samtliga  
segelflygplan. Lägg ner huvarna. Lägg markradion under laddningsti-  
mern och anslut en laddningskabel. Ställ tiduret på 14 timmar.

**Kapell** Sätt på huvkapell.

**Hangarporten** Stäng hangarportarna, lås mittdelarna med schackeln och regla ytter-  
ändarna till hangaren. Släck i hangaren och se till att dörren går i lås.

**Kupan** Städa ur kupan och töm skräp i soptunnan vid gaveln på VFK klubb-  
hus. Ställ iordning kupan. Fläta lös bogserlina och häng den på avsedd  
krok.

## 2 Bogserflygplanet

---

Bogserflygplanet kan utnyttjas av medlem i Västerås Segelflygklubb  
för AFT- flygning. Bokning kan inte göras.

Bogsering har alltid företräde framför AFT-flygning och skolning.

Turordning för bogsering och jour framgår av bogserförarlistan. Bog-  
serförarlistan upprättas av motorflygansvarig flygare och gällande lista  
finns anslagen på anslagstavlan i lektionssalen.

## 3 Motorsegelflygplan

---

Motorsegelflygplan kan bokas av medlem i Västerås Segelflygklubb.  
Bokningen görs i VFK bokningsdator. Bokning som inte avses utnytt-  
jas skall avbokas i rimlig tid före bokningstiden. Handhavande av  
bokningsdatorn framgår av ”Instruktion för bokning av -TME”, bilaga  
5:1.

Om flygaren som bokats inte har infunnit sig på Johannisbergs flygplats  
senast 15 min efter tiden för bokning kan denne inte hävda sin bok-  
ning längre.

## 4 Startförfarande

---

<b>Startordning</b>	Vid skolning bestämmer segelflygläraren startordningen. Vid övrig flygning bestäms startordningen av lottningen. Startklart segelflygplan har dock företräde framför segelflygplan som, då bogserflygplanet är berett, ännu inte är startklart.
<b>Medhjälpare</b>	Två startmedhjälpare skall normalt finnas, en vid vingpetsen och en vid bogserflygplanet. Den som står vid vingpetsen vidareförmedlar flygarens klarsignal. Den som står vid bogserflygplanet avgör när släpet skall vinkas av.

## 5 Skolning

---

För utlysta skolveckor, internat av olika slag eller sträckflygläger, gäller för dessa tillfällen särskilt fastställda rutiner.

### 5.1 Grundskolning

---

Grundskolning sker under fastställda skoltillfällen, måndag och onsdag kväll 1700 - 2100 samt lördag förmiddag 0900 - 1300.

Vid varje grundskolningstillfälle är minst en segelflyglärare/instruktör och en lärarassistent schemalagd. Bogserföraren är beredd att dra första släp kl. 1700 resp. kl. 0900.

Vid dessa skoltillfällen gäller följande turordning för tillgång till flygplan, bogsering och lärare:

- (1) grundskolning
- (2) enstaka PR-flygningar
- (3) övrig skolning
- (4) AFT.

För att skolningen skall komma igång vid angiven tid bör lärarassistent och elever samlas 45 - 60 min före för att förbereda skolningen. De-hangarerering, övriga förberedelser och utdragning leds av lärarassistenten.

Segelflygläraren skall vara på plats för att påbörja genomgång av dagens flygövningar i så god tid så att skolning kan påbörjas vid fastställd tid.

Lärarassistenten leder marktjänsten, det ingår i lärarassistentens uppgifter att se till att startjournal (gula blad) och Journaler för Segelflygplan förs.

Sista släp under skolkväll måste påbörjas före kl. 2100 medan grundskolningen under lördag avslutas vid lämplig tidpunkt.

Varje skoltillfälle skall avslutas med en genomgång efter flygning. Genomgången är till för att utbyta erfarenheter av flygdagen och ge allmänna tips och råd till eleverna.

Vid genomgången skall segelflygläraren förvissa sig om

- att elevprotokoll är ifyllda
- att eleverna fyllt i sina flygdagböcker och



- att övriga åtgärder enligt ”Instruktion för segelflygledare”, bilaga 4:1, är utförda

## 5.2 Övrig skolning

---

Övrig skolning sker när segelflyglärare/instruktör finns på plats under vardagar, sön- och helgdagar. Vid dessa skoltillfällen följer skolningen de rutiner som gäller för AFT-flygningen, se nedan. dvs. segelflyglärare och elever inordnar sig under segelflygledarens ledarskap. Häri ingår också lottning och turordning. Viss förtur kan erhållas för speciella övningar, se nedan.

## 6 AFT-flygning

---

AFT-flygning är en viktig del av klubbens verksamhet. Det är under AFT-flygning som klubbens medlemmar bereds tillfälle att utöva sin hobby.

### 6.1 Lottning och turordning

---

Lottning av turordning sker på lördagar, sön- och helgdagar kl. 0900 och på vardagar kl. 1000.

Turordning innebär att flygare sätts upp på bogserlistan i ordning som lotterna utfallit. Flygare som inte har deltagit i lottningen placeras i bogserordningen efterhand som de anmäler sig till segelflygledaren.

Flygare kan avstå att flyga och överlåta sin tur neråt i bogserordningen varvid han/hon bibehåller sin plats i kön.

Efter utnyttjad köplats placeras flygare sist i kön.

Segelflygledaren har rätt att bryta kölistan för enstaka korta flygningar såsom, PR-flygning, PFT och kontrollstart.

### 6.2 Tidsbegränsning

---

#### 6.2.1 Lördagar, söndagar och helgdagar

En tidsbegränsning på 90 min gäller normalt förutsatt att det är kö till flygplanen. Tiden räknas från start från marken dock tidigast från kl. 1200. Under 90 min perioden kan flera starter göras.

Segelflygledaren avgör när flygare skall ropas ner, härvid bör följande beaktas:

- finns det annat segelflygplan som kan utnyttjas i stället.
- finns bogsering när flygplanet är startklart igen.
- kan något resultat noteras om inte flygaren landar (höjdvinst, 5-timmars)

Flygare som har dragit en bra lott kan få segelflygledarens sanktion att planera och utföra sträckflygning med ett bestämt flygplan, härvid får också 90-minuters regeln åsidosättas. Vid planering av sådan prestationsflygning kan flygaren också bestämma starttiden. Det valda flygplanet skall ingå i den normala verksamheten men kan ropas ner så att det blir tillgänglig för slutliga förberedelser, kameramontage, baro-

grafkontroll och tankning, ca. 30 minuter före aviserad starttid från marken.

Segelflygledare må också besluta att märkesprov (5-timmarsförsök) må påbörjas och/eller fortsättas oavsett tidsbegränsningen även om det är kö på flygplanen.

Denna rätt att göra avsteg från 90-minuters regeln skall utövas med förnuft och endast om det finns en uppenbar chans att flygningen blir lyckad. Bara ett av klubbens flygplan bör ges den rätten.

## 6.2.2 Vardagar

Om det finns flera flygare än tillgängliga flygplan gäller flygtidsbegränsning på 120 min för de som termikflyger.

Två flygplan lottas ut bland de flygare som avser sträckflyga, dvs. de som har förberett en tävlingsflygning eller en annan prestationsflygning. De som vinner lottningen om sträckflygplanen bestämmer starttid från marken. Flygplanet ingår därefter i lottningen men skall vara tillgänglig för slutliga förberedelser, kameramontage, barografkontroll och tankning, senast 30 minuter före aviserad starttid från marken.

Vid vardagsflygning före skolkväll skall Bergfalken finnas tillgänglig på marken när grundskolningen börjar. Twin Astiren bör finnas i närheten av fältet så att den kan ropas ner om den behövs i grundskolningen.

## 7 Träning

Träning följer de rutiner som gäller för AFT-flygningen, se ovan. dvs. träningsflygning inordnar sig under segelflygledarens ledarskap. Häri ingår också lottning och turordning. Viss förtur kan erhållas för speciella övningar, se ovan.

## 8 Tävlingsflygning och annan prestationsflygning

Segelflygledaren i samråd med klubbtränare och flygare väljer daguppgift för sträckflygning. Daguppgiften skall anpassas till väder och flygarnas erfarenhet.

## 9 PR-flygning

PR-flygningar kan genomföras:

- som enstaka starter medan annan verksamhet pågår
- vid utlysta PR-dagar såsom Johannisbergsdagen eller Segelflygets Dag.
- som företagsflygning.

Intrycket av flygningen förstärks om gästen är briefad på vad som kommer att hända under flygningen. Därför bör segelflygledaren utse en flygare att hjälpa segelflygläraren/instruktören vid förberedelserna för start. Information som denne kan förmedla till gästen är:

- hur man skall sitta avslappnad i flygplanet.
- att man kan prata med varandra i vanlig samtalston.

- att man bör se ut mot horisonten och inte se in eller ner.
- hur starten och bogseringen går till
- att det kommer att höras radiotrafik i högtalaren
- att det kommer att höras vindbrus som avtar markant vid urkoppling.
- att flygplanet kommer att luta när det svänger.
- vad man kan förvänta sig att se av tydliga landmärken.
- hur landningen kommer att ansättas.
- att det kommer att brusa mera och bromsa då luftbromsarna kommer ut på finalen.

## 9.1 PR-flygning ad-hoc

---

Gäster och åskådare som kommer till startplatsen bör beredas tillfälle att göra en provlektion. Segelflygledaren eller segelflygläroren/instruktören avgör när PR-starten skall passas in i den övriga verksamheten.

## 9.2 PR-dagar

---

Vid utannonserade PR-dagar är PR-verksamheten som är klubbens huvuduppgift. Det bör finnas en organisation för att ta hand om gästerna och sköta marktjänsten.

Förutom att organisationen skall innehålla segelflyglärare/instruktörer och bogserförare tillräckligt för den planerade flygverksamheten bör det finnas en markorganisation bestående av:

- journalförare
  - en som tar betalt och för kölistan
  - en medhjälpare vid varje tvåsitsare
  - två fältmedhjälpare som sköter flaggning och hämtning
- alltså, förutom segelflygledare, fem till sex flygare i varje skift som medhjälpare.

## 9.3 Företagsflygning

---

Företagsflygning är en PR-dag med ett känt antal gäster.

Beroende på vilken övrig verksamhet som ingår i företagspaketet bör erforderligt antal flygare delta. Organisationen för att driva flygverksamheten bör vara lika som vid PR-dag, se ovan.

## 10 Utrustning

---

Trimvikter skall alltid förvaras i kupan när de inte är monterade i segelflygplan.

## 11 Dokument

---

Exempel på hur dokument skall föras finns i DHB, Flik 9.

## ***11.1.1 Startjournal***

Startjournal ”gula blad” skall föras vid all segelflygning. Startjournalen har flera funktioner:

- Besättningslista
- Statistikunderlag
- Debiteringsunderlag
- Bogserflygplanets flygtid

Segelflygledaren eller segelflygläraren vid grundskolning ansvarar för att startjournalen blir korrekt förd.

## ***11.1.2 Journal för Segelflygplan***

Journal för Segelflygplan är en del av segelflygplanets luftvärdighetshandlingar och skall därför föras korrekt. Varje enskild flygare ansvarar för att den egna flygningen blir införd i Journal för Segelflygplan.

## ***11.1.3 Resedagbok***

Resedagbok är en del av motor- och motorsegelflygplans luftvärdighetshandlingar och skall därför föras korrekt. De utgör även grund för debitering och statistik. Varje enskild flygare ansvarar för att den egna flygningen blir införd i Resedagboken.

Instruktion för bokning av –TME

Utges senare

Avsiktligt blank