

SEGELFLYG

Regler och råd

JÖNKÖPINGS SEGELFLYGKLUBB

Fastställd av styrelsen 1996-03-05

Rev. 2006-04-24/Peter Söderström

Rev. 2010-06-24/Peter Söderström

Rev. 2012-04-20/ Hans Lööf

Rev. 2016-01-01/ Fredrik Svanberg

REGLER OCH RÅD FÖR VERKSAMHETEN	3
ALLMÄNT	3
ATT VARA MEDLEM	3
FLYGLEDNING.....	4
FLYGLEDARENS UPPGIFTER	4
MARKTJÄNST	5
SJÄLVRISKER.....	5
HANDHAVANDE AV FLYGMATERIEL.....	6
TRANSPORT AV SEGELFLYGPLAN PÅ FÄLTET	6
PARKERING AV SEGELFLYGPLAN PÅ FÄLTET	6
KONTROLL AV SEGELFLYGPLAN.....	7
1. DAGLIG KONTROLL.....	7
2. MONTERINGSKONTROLL.....	7
3. PERIODISK TILLSYN	7
FLYGBOGSERLINA	7
ORDNING VID STARTPLATSEN	7
FLYGNING	8
TILLSTÅND FÖR FLYGNING.....	8
PERIODISK FLYGTRÄNING, PFT.....	8
KONTROLLFLYGNING I DK.....	9
STARTFÖRBEREDELSE	9
URKOPPLING	9
ORIENTERING.....	10
TERMIKFLYGNING.....	10
UPPSIKT	10
VÄDER.....	11
RADIO	11
LANDNINGSFÖRFARANDET.....	11
NEDFLYGNINGSSEKTOR	12
LANDNINGSVARV	12
EFTER LANDNING	14
PASSAGERARFLYGNINGAR	14
INFLYGNING PÅ NY TYP AV SEGELFLYGPLAN	15
TIDER.....	15
START OCH TURORDNING	16
STARTLISTA.....	16
PROBLEM VID TURORDNING	16
PRESTATIONSFLYGNING.....	16
PRIVATA SEGELFLYGPLAN	16
PRIORITERING MELLAN OLIKA FLYGVERKSAMHETER.....	17
SKOLFLYGNING	17
TIDSBEGRÄNSNING	17
FLYGNING UTAN STRYKNING PÅ STARTLISTAN.....	17
OMSTART	17
DISPONERING AV FLYGPLANEN FÖR PRESTATIONSFLYGNING	18
STRÄCKFLYGNING.....	18
UTELANDNING.....	19
ALLMÄNNA ORDNINGSGREGLER FÖR ÖDESTUGUANLÄGGNINGEN	19
KLUBBSTUGAN.....	20
ÖVERNATTNINGSSTUGA.....	20
VISTELSE OCH FÖRFLYTTNING PÅ FÄLTET	20
NATUR.....	21

REGLER OCH RÅD FÖR VERKSAMHETEN

ALLMÄNT

Denna utgåva av regler och råd för verksamheten i Jönköpings Segelflygklubb är en bearbetning av 1985 års utgåva.

Avsikten är att underlätta arbetet för både funktionärer och andra medlemmar så att verksamheten kan bedrivas på ett så säkert och effektivt sätt som möjligt samt att vi ska vårda materielen och visa omtanke och hänsyn mot både varandra och den fina omgivning vi har på Ödestugu.

Reglerna är dels lokala klubbregler och dels utdrag från bestämmelser i t.ex. segelflyghandboken, transportstyrelsens författningssamling och EASA FCL. Det är varje flygförarens skyldighet att känna till bestämmelserna i segelflyghandboken, transportstyrelsens författningssamling och EASA FCL. I den mån dessa ändras så att denna skrift inte längre överensstämmer med bestämmelserna är det förstås de senare som gäller.

ATT VARA MEDLEM

Medlemskap i en klubb innebär att man måste inordna sig efter vissa förutsättningar. Detta gäller speciellt för segelflygklubbar med dess ganska invecklade och arbetskrävande verksamhet.

Föreliggande "Regler och Råd" kan inte uppta alla de saker och omständigheter som styr en klubs verksamhet. **En mycket viktig del är dock medlemmarnas personliga engagemang och insatser.** Att alla som är på fältet i avsikt att flyga ska hjälpa till med verksamheten framstår väl naturligt och tillhör de elementära förutsättningarna. Här måste vi ibland offra lite av vår egen bekvämlighet för att det ska fungera. Lika viktiga och nödvändiga som andra medlemmars insatser är för att du ska få komma i luften, lika viktiga är dina insatser för att andra ska få flyga.

Till bilden av oss som klubbmedlemmar finns också det kamratskap och den solidaritet mot varandra som det är viktigt att vi alla eftersträvar. Folk som segelflyger är ofta individualister, men i klubbverksamheten måste vi fungera som ett lag med kollektivt ansvar för verksamheten. Hänsyn mot andra och ett glatt humör, trots att man inte alltid får det som man vill, det hjälper både dig och klubben.

Vi har också ett gemensamt ansvar för alla våra flygplan, tillhörande flygutrustning där flygplansvagnar, radio och fallskärmar tillhör de dyrbaraste utrustningarna, samt hangarer och byggnader. Allt detta måste skötas genom ideella insatser, i annat fall skulle kostnaderna för vår verksamhet bli alldeles för höga. Här är det nödvändigt att vi alla hjälps åt så att inte ett fåtal får bära bördan.

Och hjälpas åt kan vi! Det kan omfatta enkla åtgärder som att städa ett golv till de mest kvalificerade arbetena på våra flygplan. Någonstans och vid något tillfälle kan även Du göra en insats.

KLUBBEN BLIR VAD VI GEMENSAMT GÖR DEN TILL!

FLYGLEDNING

Segelflygverksamheten får endast bedrivas under ledning av ansvarig flygledare. Undantag från denna regel kan beviljas för enstaka starter av rutinerade piloter, men först efter godkännande från segelflygchefen i varje särskilt fall.

Flygledare utses av segelflygchefen och lyder under denne.

Vid enbart skolning tjänstgör segelflyglärare som flygledare.

Flygledningen är organiserad i grupper omfattande två ordinarie och två biträdande flygledare.

Avsteg från denna organisation kan göras vid lägerverksamhet och andra tillfällen.

FLYGLEDARENS UPPGIFTER

Flygledaren är ansvarig för den dagliga flygverksamheten. Hans uppgift är att leda och övervaka verksamheten så att den bedrivs på ett tillfredsställande sätt vad beträffar flygsäkerheten och i den anda och med den omsorg som Segelflyget, Luftfartsstyrelsen samt flygklubben fordrar.

Flygledaren leder flygverksamheten på fältet och företräder klubben i dess egenskap av ägare respektive utnyttjare av segelflygplan, flygfält samt övrig flygmateriel.

Flygledaren skall på anmaning informera piloterna om de villkor, som gäller för dagen. Speciellt uppmärksamhet ägnas åt luftrumssektorer och de max flyghöjder som får tillämpas. Om kraftiga väderleksförhållanden väntas under dagen uppmärksammas piloterna på detta.

I de fall flygledaren anser nödvändigt skall han övertyga sig om, att piloterna har gällande certifikat och tillstånd samt är influgna på typen ifråga.

Flygledaren bör ägna speciell uppmärksamhet åt orutinerade piloter och informera dessa om stark turbulens, nedsvep eller andra svårigheter kan förväntas under start och landning.

Flygledaren skall vägra start för personer han misstänker inte har tillräcklig flygstatus med hänsyn till väder och övriga omständigheter. I stället rekommenderas DK-flygning med lärare eller steg två tränare.

Flygledaren har rätt att avbryta flygverksamheten om vädersituationen eller andra omständigheter så påkallar.

Flygledaren skall bl a:

- svara för att verksamheten organiseras så effektivt som möjligt, så att alla får tillfälle att flyga
- tillse att klubbens segelflygplan är luftvärdiga, när de ska flygas.
- Detta innebär bl.a.
 - a. Periodiskt underhåll enligt underhållsprogram utförd inom föreskriven tid
 - b. Monteringskontroll utförd
 - c. Daglig kontroll utförd
- Meddela gällande startplats, startriktning, landningsvarv etc.
- Övervaka ordning och disciplin vid start och landningsområdet
- Ansvara för kontakter med trafikledningen på Axamo beträffande luftrummet
- Ansvara för att markradiostationen tas ut och vid behov används
- Utdela flygförbud till piloter, som bryter mot bestämmelserna samt meddela segelflygchefen, vad som inträffat
- Tillse att osäkra piloter får order om DK kontroll före nästa EK start

- Tillse att onödig bilkörning inte förekommer på fältområdet och att nödvändiga bilar för flygverksamheten inte parkeras så, att de utgör ett hinder vid marktransport och parkering av segel- och bogserflygplan
- Föra startlista och övervaka startordningen
- Avdela personer för journalföring
- Tillse att endast personer med god kännedom om segelflygverksamheten tjänstgör som signalister och startmedhjälpare
- Avdela hjälp vid tankning av bogserflygplanet
- Ansvara för avveckling av verksamheten efter flygningens slut, innefattande bl.a.
 - a. Intransport och hangarering av alla flygplan
 - b. Iordningställande och intagning av all stationsutrustning
 - c. Tillse att alla starter förs in i resp. flygplansjournal
- Meddela flygtrafikledningen att flygningarna avslutats

Flygledarnas verksamhet är reglerad i en särskild flygledarinstruktion i segelflyghandboken. Dessutom finns en av klubben framtagen separat Checklista för flygledare som är avsedd som en hjälp att komma ihåg det mest väsentliga före flygdagen samt före, under och efter flygning.

MARKTJÄNST

Medlem som vistas på fältet i avsikt att flyga är skyldig att utan anmaning delta i den allmänna marktjänst, som krävs för att upprätthålla en välordnad och meningsfull segelflygverksamhet. Flygledarnas anvisningar skall alltid följas och medlemmarna ska alltid på bästa sätt hjälpa och stödja flygledningen i dess arbete för en säker och effektiv flygverksamhet.

Beakta vid marktjänst följande:

- Se till att inga obehöriga kopplar linan, varken i bogserflygplanet eller segelflygplanet. Samtliga startmedhjälpare bör vara klubbmedlemmar, som känner sin funktion vid starten
- Utför alla signaler korrekt och tydligt
- Var speciellt uppmärksam på ev. stopptecken
- Startmanskapet skall uppehålla sig till vänster om flygsläpet
- Signalisten vid bogserflygplanet skall alltid kontrollera att banan är fri innan starttecken ges
- Medhjälparen vid segelflygplanet skall springa med i starten tills styrfart erhållits. Undvik att hålla fast och bromsa vingen, utan stöd den enbart. Vingarna skall hållas horisontellt
- Vid marktransport av segelflygplan, håll i den vinge, som är närmast mot vinden
- Hjälp till att ta hand om besökare, även de som inte själva kommer ut till startplatsen. Informera gärna om vår verksamhet och hur förflyttning sker inom flygfältsområdet.

SJÄLVRISKER

Enligt styrelsebeslut 95-09-04 gäller:

Vid skada eller haveri med segelflygplan betalar medlemmen 1000 kr. För motorseglaren gäller den självrisk som aktuellt försäkringsbolag kräver.

Vid all skolflygning står klubben för självrisken.

HANDHAVANDE AV FLYGMATERIEL

TRANSPORT AV SEGELFLYGPLAN PÅ FÄLTET

Vid all hantering av flygplan måste största försiktighet förenat med gott omdöme tillämpas för att undvika onödiga skador och därmed sammanhängande arbete och kostnader. Tag det **mycket lugnt** när flygplan flyttas in i eller ut ur hangaren. Förutom erforderligt antal personer som lyfter eller skjuter på, bör en person vid vardera vingspetsen övervaka respektive vinge.

Vid transport efter bil bör höjdrodret vara låst samt vid behov även sidrodret. Huvar ska vara stängda och låsta även luftbromsarna skall vara låsta i infällt läge. Bilbogserlinan bör ha en längd av minst halva spännvidden på aktuellt flygplan. Iakttag största försiktighet, så att inte flygplanet rullar ifatt bilen. Detta gäller särskilt vid nedfarten till hangaren. Vid behov måste därför en extra medhjälpare bromsa planet.

Vid transport av flygplan som saknar svängbart sporrhjul ska en man gå där bak och lyfta bakkroppen i svängarna. Det är **absolut förbjudet** att enbart bromsa vingen i svängarna.

Den man, som håller i vingen, ska alltid befinna sig vid den vingspets, som är närmast mot vinden. Det är annars risk, att en vindby kan få segelflygplanet att slå runt. Vid stark vind, håll vingspetsen lågt!

Segelflygplanen får heller inte dras eller skjutas i vingspetsarna, ving- eller roderbakkanten etc. Håll särskild uppsikt på detta när ovana personer deltar i hanteringen.

PARKERING AV SEGELFLYGPLAN PÅ FÄLTET

Ödestugufältet är smalt och under pågående segelflygverksamhet måste därför flygplanen dras tillbaka och parkeras så långt från startbanan som möjligt. Detta gäller särskilt i norra änden av fältet.

Parkering mitt för fältets smalaste del bör undvikas. Flygplanen parkeras företrädesvis söder om respektive startplats.

Efter landning flyttas segelflygplanen snarast till parkeringsplatserna vid startområdet. Vid tillfällig parkering, mellan olika starter, kan de betongfyllda gummidäcken användas som förankring. Den vinge, som är riktad mot vinden, ska förankras. Vid stark eller byig vind används jordspik.

Flygplan som lämnas obevakade på fältet ska förankras enligt ovan. Detta gäller även flygplan som parkeras utanför hangaren. Luftbromsarna ska vara utfällda, huven stängd och låst. Vid risk för regn ska samtliga ventilationsluckor vara stängda.

Vid hård eller byig vind parkeras segelflygplanet så, att vinden kommer in snett bakifrån. Förankring sker med jordspik i så väl vinge som stjärtparti. Se till att jordspikarna drivs ner snett i marken på sådant sätt att de inte kan ryckas upp när flygplanet sliter i förtöjningarna.

Är det risk för vindkantring eller om segelflygplanet parkeras över natten, förankras båda vingarna i horisontellt läge.

KONTROLL AV SEGELFLYGPLAN

1. DAGLIG KONTROLL

Vid skolflygning är segelflygläraren, i andra fall **föraren**, ytterst ansvarig för att det flygplan han flyger är luftvärdigt. Före första start för dagen skall detta kontrolleras genom s.k. daglig kontroll. Kontrollistan för daglig kontroll skall följas. ev. fel eller brister anmäls till flygledaren eller segelflygtekniker. Fel som påverkar flygplanets luftvärdighet skall åtgärdas före flygning. Observera att flygplanet inte är luftvärdigt om inte ackar/batterier är monterade. Efter daglig kontroll skall detta antecknas i startjournalen och signeras av den som utfört kontrollen.

2. MONTERINGSKONTROLL

Segelflygplan som, helt eller delvis, varit nedmonterade skall före flygning genomgå monteringskontroll. Den skall utföras av segelflygtekniker, -lärare eller förare som är väl förtrogen med flygplantypen. Kontrollen utförs helst av annan än den som svarat för monteringen.

3. ÖVRIGA TILLSYNER

Övriga tillsyner som periodisk tillsyn, tillverkarspecifika kontroller etc. skall utföras i enlighet med SHB eller gällande instruktioner om tillsynen är inskriven i underhållsprogrammet för flygplanet. Underhållsprogrammet för klubbens flygplan finns i respektive flygplans flygplanspärm.

Tillsyn skall utföras av segelflygtekniker med gällande bevis eller av denne utsedd medlem.

Tillsyn dokumenteras genom anteckning i modifierings- och reparationsjournal samt flygplanjournal.

FLYGBOGSERLINA

Flygbogserlinan ska dagligen kontrolleras m a p skador och schacklarnas låsning. Om knutar uppstår ska de, om möjligt, lösas upp eftersom de försvagar linan. När linan kopplas mellan bogser- och segelflygplan får den inte på någon del ligga i härvor eller rullar utan sträcks ut i lämpliga bukter för att förhindra att knutar uppstår.

ORDNING VID STARTPLATSEN

All utrustning och alla tillhörigheter ska, när de inte används, vara samlade i stationsvagnen. Varje sak läggs på avsedd plats och i god ordning.

Sittkuddarna är i första hand avsedda att användas i flygplanen och bör därför inte i allt för stor utsträckning användas som sittunderlag vid fikapauser o dyl.

Fallskärmar skyddas mot fukt och väta. De får inte ligga på marken eller användas som tyngd på vingspetsen vid parkering av flygplanen. Så snart de tas ur flygplanen ska de placeras i sina fack i stationsvagnen. Lyft aldrig i de yttre remmarna som är förbundna med kalotten. Den dras i så fall ut och vi tvingas göra en ompackning av fallskärmen. **Fallskärmar bör inte förvaras i flygplanet om det inte är nödvändigt på grund av UV-ljusets negativa inverkan på materialet.**

De betongfyllda **förankringsdäcken** ska alltid dras in ordentligt till fältkanten och får inte ligga utspridda på uppställningsplatsen. Var extra noga med detta vid bogserplanets plats.

Generellt gäller kör -och parkeringsförbud för bilar på hela fältområdet i samband med startbana och uppställningsplatser. Bilar får dock framföras till startplatsen under förutsättning att de behövs för verksamheten, d v s transport av flygplan och utrustning eller som skydd åt flygledning och startmanskaper vid dålig väderlek. Andra undantag kan vara familjer med småbarn. Bilarna får inte parkeras så att de hindrar verksamheten. Flygledningen har rätt att avvisa parkering som anses obefogad. **All parkering omkring startplatserna sker helt på eget ansvar och risk beträffande försäkringsfrågor etc.**

FLYGNING

TILLSTÅND FÖR FLYGNING

För **F-flygning** krävs följande:

- a. Giltigt segelflygcertifikat/medical och antingen uppfyllda krav på flygtid/antal starter samt eller godkänd PC under de närmast föregående 24 månaderna.
- b. 2 träningsflygningar/kontrollstarter med lärare de senaste 24 månaderna, för TMG gäller även att 1h träningsflygning med lärare i TMG skall vara genomförd.
- c. Medlemsavgift och övriga avgifter till klubben betalda.

På anmaning skall certifikat och flygdagbok kunna uppvisas för flygledaren.

Observera vid förnyelse av medical att ny behörighetshandling måste ha erhållits från transportstyrelsen för att medical skall vara giltigt. Det räcker inte med att handlingarna insänts.

Om certifikatet/medical varit ogiltigt i mer än 12 månader skall sökanden genomgå kompletterande utbildning vid godkänd flygskola och därefter avlägga förnyat flygprov.

Om certifikatet/medical varit ogiltigt i mer än 36 månader skall även förnyat teoretiskt prov avläggas.

Skolflygning sker enligt särskilda villkor och bestämmelser för varje utbildningsetapp. All skolflygning skall ledas av segelflyglärare. För utbildning i sträckflygning och i molnflygning krävs giltigt certifikat/medical.

I.o.m. övergången till EASA FCL-certifikat gäller fr.o.m. 2016-01-01 att alla medlemmar senast första månaden efter säsongsstart alternativt innan medlemmens första start för året skall ha genomfört en kontrollflygning med lärare i segelflygplan och 30min träningsflygning med lärare i TMG för de som har den behörigheten och fått detta signerat i sin segelflygdagbok. Detta är på grund av att ingen medlem skall glömma bort eller missa sina kontrollstarter/träningsstimme i TMG så man blir tvungen att göra en PC efter 24 månader.

PROFICIENCY CHECK (PC)

PC skall utföras när kravet på aktuell flygerfarenhet ej är uppfyllt. Vid PC skall certifikatet/medical vara gällande. PC genomförs i DK med examinator FE(s), segelflyglärare med FI(s) har ej behörighet att utföra PC.

PC omfattar både flygning och teoriprov. Godkänd PC dokumenteras i förarens flygdagbok och är gällande i 24månader efter genomförandet.

KONTROLLFLYGNING/TRÄNINGSFLYGNING I DK

För att behålla sitt certifikat/rätt att flyga krävs att man de närmast föregående 24 månaderna utfört 5h/15 starter flygning samt minst 2 kontrollstarter/träningsflygningar med lärare FI(s) eller examinator FE(s) i segelflygplan.

För fortsatt behörighet att framföra motorseglare krävs att man de senast föregående 24 månaderna utfört 12h flygning samt minst 1 timmes träningsflygning med lärare FI(s) eller examinator FE(s) med TMG-behörighet i motorseglare (TMG).

Observera att kontrollstarter i segelflyg och träningstimme i TMG ej går att kombinera. Skall man behålla sin behörighet för TMG måste man ha gjort både kontrollstarterna i segelflygplan samt träningstimme i TMG med lärare FI(s) eller examinator FE(s)

Flygare skall själva tillse att aktuell lärare eller examinator innehar samma certifikatstyp som flygaren själv eller högre nivå.

Följande nivåer är tillämpade:

Flygarens certifikatstyp	Lärarens/examinators certifikatstyp
LAPL	LAPL eller SPL
SPL	SPL

Lärare och flygledare kan fordra kontrollflygning även om ovan angivna tider är uppfyllda. Kontrollflygning bör utföras med gästande flygare vars flygstatus är okänd.

Utöver detta rekommenderas de medlemmar som har problem med flygningen i form av osäkerhet, svårigheter med termikflygning eller landning, att be en lärare eller steg två tränare följa med för att analysera och rätta till eventuella felaktigheter. Samma sak gäller när vädret är hårt och någon är tveksam om han/hon klarar ut flygningen. Det är inget fel att vara orutinerad och därför lite försiktig, men det är fel att inställa en tilltänkt flygning och därmed bli ännu mer orutinerad bara för att man inte vill be en lärare eller steg två tränare att följa med. Det ingår i lärarnas och steg två tränarnas uppgifter att utföra sådana flygningar och de gör det gärna.

STARTFÖRBEREDELSE

Föraren **skall** före start informera sig om de specifika villkor som gäller för dagen genom kontakt med flygledaren. Ingen tvekan får råda om vilka luftrumssektorer, som får användas och vilka max flyghöjder inom dessa, som är tillåtna. Föraren skall också känna till ev. tidsbegränsningar för flygningarna, rapportering via radio etc.

Förare som önskar utföra prestationsflygning, detta gäller både tids-, höjd-, och sträckflygningar ska samråda med flygledarna och övriga närvarande, så att alla parter är överens. För sträckflygning finns särskilda regler.

Gör dig i ordning i god tid före start genom att samla ihop den utrustning du önskar medföra. Undvik jäkt och stress i sista minuten. Sitt om möjligt färdig i segelflygplanet innan detta drags ut till start.

Läs igenom checklisten noga och ta den tid, som behövs för att göra alla kontrollerna. Meddela alltid bogserföraren om du har vattenbarlast.

Flyg aldrig utan huvudbonad.

URKOPPLING

Enligt Segelflygets rekommendation är lägsta urkopplingshöjd 300 meter. För förare som inte innehar sträckflygningstillstånd bör lägsta urkopplingshöjd vara 500 meter.

Urkoppling bör ske i lovart om fältet. I de fall urkoppling sker i lä om fältet, vilket ibland kan vara motiverat ur termiksynpunkt eller andra orsaker, måste urkoppling ske på så hög höjd, att återflygning till fältet kan göras på ett betryggande sätt från urkopplingshöjden om stigområdet skulle missas.

Tänk på att det praktiska glidtalet vid flygning i motvind, kombinerat med sjunkområden, kan vara mycket dåligt. Chansa därför aldrig utan bogsera till god höjd.

Vid skolning och inflygning på ny flygplantyp meddelar läraren urkopplingshöjd och urkopplingsplats.

ORIENTERING

Ödestugufältet ligger lågt och kan därför vara svårt att se från sidorna, speciellt från östra sidan. Den som är obekant med omgivningen måste därför ägna extra uppmärksamhet åt sin position i förhållande till fältet. Du måste också kunna bestämma ditt läge i förhållande till luftleden och de luftrumssektorer vi disponerar. Lär dig därför de olika orienteringspunkterna.

Varje flygplan är försett med en karta visande luftled och luftrumssektorerna. Kartan är vidare försedd med avståndscirklar och höjdangivelser som visar den lägsta rekommenderade flyghöjden i förhållande till fältet. Om du använder dessa höjder bör du rimligtvis nå hem, men för extremt svåra förhållanden finns inga garantier. Här, liksom i andra situationer, måste omdöme och sunt förnuft råda. För **luftrummet** finns särskilda föreskrifter.

TERMIKFLYGNING

En höjdseparation av **minst 50 meter** skall hållas mellan segelflygplan i samma termikområde. Den som anländer sist skall anpassa sin flygning så att övriga ej blir störda. Du får inte skrämja bort en orutinerad pilot från en termikblåsa som han/hon kanske med stor möda fått kontroll på.

Två eller flera flygplan i samma blåsa skall kurva åt samma håll. Den som först anländer bestämmer varvet och de som anländer senare skall kurva i samma riktning.

Tänk på avdriften vid termikkurvning. Hård vind i kombination med dålig stighastighet kan, om du inte är uppmärksam, leda till att du driver ner i lä om fältet med stora svårigheter att ta dig tillbaka. Motvind och sjunk kan ge **mycket dåliga glidtal**. Flygningen skall alltid planeras så att du kan nå nedflygningssektorn på lägst 300 meters höjd.

Avancerad flygning

Avancerad flygning får utföras av förare som har sådan behörighet. Flygningen ska då vara planerad och meddelas via radio. Flygplanet ska vara godkänt för AVA och flygningen bör lämpligen utföras strax öster om fältet.

UPPSIKT

Den allvarligaste faran med segelflygning är kollisionsrisken och då speciellt i närheten av fältet eller i termikområden där många flygplan är i rörelse samtidigt. Håll därför alltid skärpt uppmärksamhet. Lär dig flyga på känsla för att kunna ägna mindre tid åt instrumenten och mer tid för uppmärksamhet utåt. Ulltåten är ett utmärkt hjälpmedel för att lära sig flyga rent.

Flyg aldrig nära eller i molnbasen eller genom molnslöjor som skymmer sikten. Det är en farlig lek med säkerheten, någon annan kan ha fått samma idé.

Se dig för innan du svänger, det kan ligga ett flygplan bredvid.

I nedflygningssektorn och vid ingång för landning fordras mycket skärpt uppmärksamhet.

VÄDER

Granska under hela flygningen kritiskt vädersituationen. Iakttag vindriktning och styrka, om det kommer in snö eller regnområden eller bildas by- och åskmoln. Åska med tillhörande hårda vindar och häftiga ibland stora nederbördsområden kan vid vissa väderlekssituationer utvecklas snabbt. Väg hela tiden vädersituationen mot syftet med din flygning, din rutin och erfarenhet. Chansa aldrig, landa i tid.

RADIO

Radiopassning skall ske på frekvens 123,45 MHz. Strikt radiodisciplin skall iakttagas med korrekta anropssignaler. Radion ska i första hand användas i flygsäkerhetsfrämjande syfte t ex vid landningsprocedurer, skolning, molnflygning eller meddelanden mellan segel- och bogserflygplan.

I andra hand ska radion användas för samordning av verksamheten såsom nedkallande av flygplan vid förarbyte, information vid tävlingsverksamhet etc. "Privata meddelanden" bör undvikas, tänk på att låta andra avsluta sina sändningar innan du trycker in knappen. Avlyssna radiotrafiken så att du inte börjar sända samtidigt som någon annan väntar på svar från en annan station.

Radiotrafiken på marken leds av flygledaren eller vid skolning, segelflygläraren. Vid sändning från marken tänk på att flygplan i luften kan vara störda av sändare som inte hörs i markstationen. Flygplanen kan därför ha svårt att uppfatta alla meddelanden.

Flygplan i luften som får radioavbrott kan först prova med reservacken. Om detta inte hjälper skall landning ske.

Flygplan som inte kan uppehålla radiosamband skall inte tillåtas starta.

Vid skolning i EK eller inflygning på ny typ är radio obligatorisk.

Molnflygning får ej utföras utan radiosamband. Anmälan skall göras till berört ACC.

LANDNINGSFÖRFARANDET

Ödestugufältet ligger i en dalsänka med hög terräng på båda sidor. Förutsättningarna för termik är mycket goda, men då även riskerna för kraftiga sjunkområden.

Vid sidvind på banan kan kraftiga nedsvep förekomma och när vinden är hård kan kraftig turbulens uppstå. Dessa faktorer gör att flygförhållandena ibland måste betecknas som svårare än vid många andra flygfält. Svårigheterna kan dock elimineras med en välplanerad och rätt utförd landningsprocedur.

NEDFLYGNINGSSEKTOR

Vid landning med segelflygplan är det alltid viktigt att landningsproceduren startar i rätt utgångsläge och på rätt höjd. Planera därför flygningen så, att du når nedflygningssektorn på lägst 300 meters höjd.

Håll noggrann uppsikt efter andra flygplan och anpassa din flygning i förhållande till dessa. Låt segelflygplan på lägre höjd landa först. Vid risk för samtidig landning med annat segelflygplan skall flygningen anpassas eller överenskommelse ske via radio, så att samtidig landning undviks. Beakta även de flygplan, som ligger högre och stanna inte kvar i nedflygningssektorn och "snålflyg", så att dessa har svårt att ta ut tillräcklig separation för säker landning efter dig.

Det är absolut förbjudet att termikflyga i nedflygningssektorn, eller i någon del av landningsvarvet, så att andra flygplans landningsprocedur försvåras.

LANDNINGSVARV

Segelflygplanens landningsvarv skall vara på västra sidan om fältet, vilket innebär vänstervarv vid landning söder ifrån och högervarv vid landning norr ifrån. Avsteg från detta kan ske vid enstaka tillfällen under skolning i DK i träningssyfte.

Vid landning skall grundregeln 2 x 90° eller s.k. "metkrok" användas. I vissa situationer måste man dock av flygsäkerhetsskäl göra avsteg från denna regel.

Utgångshöjd för landning d v s när du lämnar nedflygningssektorn och går in på medvinden rekommenderas till minst 250 meter. **Du bör ha minst 180 meters höjd på medvindslinjen i höjd med sättningspunkten.** Om du har för låg höjd här eller råkar ut för kraftiga sjunkområden under landningsvarvet, får du inte vara låst vid att fullfölja ett normalt varv. Om nödvändigt måste du lägga baslinjen närmare fältet eller "snedda" in mot landningsområdet. Håll ett öga på variometern även under landningsvarvet och kolla så att det inte sjunker onormalt. Om flera flygplan befinner sig i nedflygningssektorn skall du anmäla per radio när du går in på baslinjen.

Vid hård västlig vind måste medvindslinjen läggas tillräckligt långt ut från fältet, så att inte baslinjen avverkas för fort, vilket försvårar bedömningen och även bidrar till att svängen in på finalen påbörjas för sent med s.k. "päronsväng" som följd. Detta kan föra flygplanet i farlig närhet till den höga skogen på östra sidan om fältet.

Vid stark motvind skall du lägga baslinjen närmare fältet än vanligt.

Vid stilla väder kan man frestas att göra låga och stora landningsvarv. Detta skall absolut undvikas, nedsvep kan även förekomma vid till synes lugnt väder.

Normalt skall landningen genomföras med så god höjdmarginal, att luftbromsarna behöver användas under större delen av finalen.

Om vingarna är svårt nedsmutsade eller våta, måste hastigheten ökas med 10-15 km/h över den normala under landningsvarvet. Vid hård vind och turbulens kan hastigheten behöva ökas ytterligare.

Landning skall ske inom banmarkerat område. Landning i banans förlängningar får således inte förekomma. Den ojämna markbeskaffenheten kan skada flygplanen.

Marksvängar efter landning bör normalt inte förekomma. Marksvängar kan lätt övergå i mer eller mindre utpräglad ground-loop med skador på både eget och andra flygplan och i värsta fall personskador som följd.

Marksväng och samtidigt användning av hjulbromsen är en farlig kombination. Om du vill svänga av banan för att lämna plats för bakomvarande flygplan, tag det försiktigt. Låt flygplanet rulla ut och gör en lätt kursförändring in mot fältkanten.

Ett annat sätt att lämna plats för bakomvarande flygplan är att landa längre fram på banan och då på banans östra sida.

Skeva inte mot när vingen lägger sig ned. Det kan skada skevrodren, på flygplan där skevrodren går ända ut i vingpetsen.

Vid hård sidvind ska du sträva efter att lägga ner den vinge, som är riktad mot vinden.

EFTER LANDNING

Efter landning skall flygplanet omedelbart dras av banan och därefter förflyttas till uppställningsplatsen.

Som förare är du ansvarig för flygplanet tills nästa förare övertar det.

Om ingen ska flyga omedelbart, parkeras flygplanet och förtöjs med hänsyn till vindförhållandena. Se parkeringsinstruktionerna.

Huven ska vara stängd och låst. Alla elförbrukare stängs av. Vissa flygplan är förberedda med huvudströmbrytare och då räcker det med att denna stängs av. Avlägsna din personliga utrustning.

Var särskilt noga med att flytta tillbaka blyvikter till stationsvagnen.

Kontrollera att start- och landningstider och vid behov speciella anvisningar för debitering är korrekt införda i startjournalen.

PASSAGERARFLYGNINGAR

För flygning med passagerare i segelflygplan fordras passagerartillstånd samt att föraren under de senaste 90 dagarna utfört minst 5 starter och landningar i segelflygplan med aktuell startmetod.

Om två certifikatinnehavare flyger tillsammans räknas alltid den som sitter i framsits som förare, oavsett om den, som sitter i baksits har större erfarenhet och mer flygtid. Den som sitter i framsits skall då uppfylla ovanstående krav och har också det fulla befälhavaransvaret. Han skall vidare sköta flygplanets manövrering vid start upp till 150 meters höjd och vid landning från 150 meters höjd. Om steg två tränare sitter i baksits för kontrollflygning och liknande är steg två tränaren befälhavare men det ska före start klargöras att så är fallet.

Vid flygning med passagerare - tänk på att en del personer har lätt att bli luftsjuka. Flyg därför inte i för hårt väder och var försiktig med manövrerna. Se till att passageraren har "påse" i beredskap. Du får själv svara för rengöringen av planet, om din passagerare kräks.

INFLYGNING PÅ NY TYP AV SEGELFLYGPLAN

Förare skall ha gällande segelflygcertifikat och före inflygningen ha utfört minst 5 flygningar under den senaste 2-månadersperioden.

Inflygning omfattar minst 3 flygningar med en sammanlagd flygtid på minst 1 timma. För inflygning på klaffat flygplan tillhörande kategori 5 eller 6 (se segelflyghandboken angående flygplankategorier) krävs minst 5 flygningar resp. 2 timmar.

Före flygning skall du genom att studera flygplanets handbok och övriga handlingar skaffa dig god kännedom om flygplanstypen, dess egenskaper och begränsningar. För vikter och farter gäller flygplanets dataskylt.

Alt 1. Förare med mindre än 300 tim flygtid.

Inflygningen genomförs under ledning av segelflyglärare/instruktör som är väl influgen på typen.

Före flygning skall du fylla i blankett "Inflygning på ny flygplanstyp". Uppgifterna skall godkännas av segelflygläraren.

Alt 2. Förare med mer än 300 tim flygtid samt segelflyglärare och instruktörer.

Föraren kan själv utföra inflygning. Krav på flygtid och antal starter är samma som för alt 1.

För att få utföra egen inflygning gäller dock att föraren skall ha flugit annat flygplan av samma kategori (se segelflyghandboken angående flygplankategorier).

Vid all inflygning gäller min 500 meters urkopplingshöjd.

Ovanstående villkor är ett minimikrav. Det åvilar alltid inflygningsläraren att bedöma om piloten är mogen att flyga en ny typ. Läraren skall i tveksamma fall genomföra det antal kontrollflygningar i DK, som erfordras för en tillfredsställande bedömning av pilotens flygstatus.

Före första flygning med vattenbarlast fordras minst 5 timmar segelflygtid på typen samt instruktioner av lärare eller annan, väl influgen person.

TIDER

Organiserad segelflygning, med flygledare i tjänst, pågår varje lördag-söndag samt allmänna helgdagar och vissa s.k. håldagar under säsongen. Under semesterperioden förekommer lägerverksamhet med organiserad flygning varje dag. Under högsäsong förekommer s.k. vardagsflygning enligt särskilda jourlistor. Tider för lägerverksamheten samt vardagsflygning delgivs i klubbmeddelanden.

Normalt tar förberedelserna på morgonen minst en timma innan starterna kan börja. **För att alla ska ha en rimlig chans att flyga krävs, att tillräckligt många segelflygare finns på fältet kl 08.30.**

Det finns två tillfällen på dagen då extra stor arbetsinsats krävs. Det är vid utdragning och klargöring av flygmaterielen på morgonen och vid avveckling av verksamheten på kvällen. Det är inte rimligt, att detta arbete överlastas på ett fåtal "trogna". När du kommer ut för att flyga bör du därför deltaga i verksamheten hela förmiddagen eller hela eftermiddagen eller bådadera. **Det blir mycket roligare om alla hjälper till och - framför allt - ingen behöver slita ut sig och ingen behöver arbeta övertid på kvällen.**

Om du är tvingad att gå tidigare, så meddela det till flygledaren i god tid. Lämna inte fältet utan att först fråga flygledaren, om det finns något mer, du kan hjälpa till med.

START OCH TURORDNING

STARTLISTA

Flygledaren upprättar, före första start, en startlista över de, som varit närvarande vid utdragning och klargöring av flygmaterialen. Vid behov kan lottdragning tillämpas. De, som kommer senare än denna tidpunkt, får själva anteckna sig på startlistan.

Startlistan är uppdelad i två kolumner, en för tvåsitsare och en för ensitsare. Du får bara anteckna dig i en kolumn.

På startlistan ska du också ange vilket flygplan du vill flyga, om du har speciellt önskemål, samt om du önskar tävlingsflyga och längden på eventuella banor.

Turordningen på startlistan innebär att man i ordning uppifrån tillfrågar de antecknande om de vill flyga när ett segelflygplan blir tillgängligt. Föraren har själv att bevaka sin plats i turordningen och flygledaren har ingen skyldighet att meddela någon som inte är närvarande vid startplatsen.

Turordningen till start gäller även privata och besökande flygplan, d v s även dessa ska antecknas på startlistan.

Flygledaren sköter startlistan och endast han/hon har befogenhet att stryka namn på listan.

För att verksamheten ska fungera smidigt bör det vara klart vem som ska flyga ett flygplan nästa gång, innan aktuellt flygplan landar.

Efter att ha flugit är det tillåtet att åter ställa sig i kön genom att anteckna sig på listan.

Lämnar du fältet innan du flugit ska flygledaren meddelas, så att ditt namn kan strykas från listan.

PROBLEM VID TURORDNING

Tvister beträffande turordning och disponering av flygplanen löses på bästa sätt genom flygledarens försorg. Flygledaren har alltid det slutgiltiga avgörandet.

PRESTATIONSFLYGNING

Alla önskemål om sträckflygning eller annan prestationsflygning viss dag, ska så tidigt som möjligt anmälas till flygledaren, som tillsammans med de anmälda och övriga närvarande avgör hur flygplanen disponeras under dagen på bästa sätt för klubben. Vid tvister avgör flygledaren. Förare som ändrar sig ska anmäla detta till flygledaren.

PRIVATA SEGELFLYGPLAN

Ägaren eller annan förare av privat flygplan har samma rättigheter och skyldigheter vad gäller start- och turordning som varje annan klubbmedlem. Då privat flygplan i mån av utrymme förvaras i klubbens lokaler sker detta på flygplanägarens egen risk vad gäller t.ex. stuvningsskador.

PRIORITERING MELLAN OLIKA FLYGVERKSAMHETER

Vid icke prestationsväder gäller turordningen:

1. Skolflygning
2. Övningsflygning
3. Passagerarflygning. För s.k. gratulationsflygning som är beställd till en viss tidpunkt planerar flygledaren så att aktuellt flygplan är tillgängligt.

Vid prestationsväder gäller:

1. Vid långdistansväder bör förarens önskemål om starttid tillgodoses.
2. Vid markant väderförändring t ex snabb, kraftig cumulusutveckling eller annalkande front kan starttiden för höjd- eller hastighetsflygning vara kritisk. I sådana fall bör förarens önskemål om starttid tillgodoses.

SKOLFLYGNING

Lärarna har förtur på segelflygplan för kursbunden skolning såsom certifikatutbildning, sträck- och molnkolning. Elever på dessa utbildningar ska sätta upp sig på startlistan och strykas enligt samma grunder som övriga flygare.

TIDSBEGRÄNSNING

För segelflygplan som flyger runt hemmafältet vid köbildning normalt tidsbegränsning omkring en timma. Tiden avgörs av flygledaren med hänsyn till antalet köande, efterfrågan på just den flygplanstypen eller det enskilda flygplanet. Vid behov kan flygledaren således bestämma om kortare flygtid för att ge alla köande tillfälle till flygning. Men också tillåta längre flygtid, om omständigheterna medger.

Endast flygledaren har rätt att avgöra när ett segelflygplan ska kallas ned.

FLYGNING UTAN STRYKNING PÅ STARTLISTAN

Då termiksituationen är osäker och ingen vill avstå sin plats på startlistan, ska flygledaren erbjuda flygning enligt följande:

1. Kortare starter (30-40 min) ger ingen strykning.
2. Om flygningen varar mer än 45 minuter kontaktar flygledaren piloten och erbjuder följande val:
 - a. Kom ner snarast = ingen strykning.
 - b. Stanna uppe till max 1,5 tim = strykning från listan.

OMSTART

Om flygningen varat i mindre än 15 minuter under normal termiksituation, men då föraren tvingats landa utan att avse detta, kan flygledaren bevilja omstart. Detta berättigar inte till omedelbar start utan hänsyn till dem som redan står färdiga för start.

DISPONERING AV FLYGPLANEN FÖR PRESTATIONSFLYGNING

Tvåsitsarna får normalt användas för sträckflygning endast i samband med DK-utbildning med segelflyglärare.

Under lördagar, söndagar och helgdagar eller annars när det råder köbildning bör normalt ett av klubbens två ensitsiga flygplan utnyttjas för flygning runt fältet medan ett flygplan används för olika typer av tidskrävande prestationsflygningar, såsom 5-timmars, 30-milabanor och liknande. Tio mils triangel räknas inte som tidskrävande, men flygledarna uppmanas, att se till att inte allt för många flygplan "fastnar" ute på banorna, om vädret kanske blir besvärligare än väntat, utan endast släppa iväg nästa flygplan, när föregående är på hemväg.

STRÄCKFLYGNING

För sträckflygning fordras sträckflygningstillstånd. Sträckflygning får endast utföras av förare i god flygtrim och som är väl influgen på aktuellt flygplan. Följande fordringar skall dessutom uppfyllas:

- a. Förare med totalt mindre än 150 timmar segelflygtid eller som flög mindre än 10 timmar föregående år skall under de tre sista månaderna ha utfört minst 8 flygningar med segelflygplan, varav minst 5 på typen.
- b. Förare med över 150 timmar segelflygtid och som flög mer än 10 timmar föregående år skall under de tre sista månaderna ha utfört minst tre flygningar på typen.

All sträckflygning anmäls och behandlas i enlighet med regler under START- OCH TURORDNING.

Tillstånd för sträckflygning inhämtas vid varje tillfälle från flygledaren.

Färdplan skall alltid inlämnas till flygledaren innan start, t.ex. genom bandeklaration på RST-brädan.

Pilot som inte tidigare utfört sträckflygning skall ha godkännande från segelflyglärare, som även skall vara med och planera flygningen.

Piloten svarar för att hämtningsmanskap är vidtalat samt att flygplanvagn och dragbil finns tillgängliga.

Hämtning med bogserflygplan får endast ske från godkända flygfält, Övrig flygverksamhet går före hämtningar och hembogsering kan alltså dröja till sent på dagen.

Mållinjepassage efter hastighetsflygning bör ske på lägst 150 meters höjd. Om en rutinerad pilot genomför mållinjepassage som s.k. trycklandning skall segelflyghandbokens anvisningar för detta följas. Det innebär bl.a. att flygplanet efter upptagning befinner sig på minst 150 m höjd med normal fart i det normala landningsvarvet. Flygledaren skall alltid meddelas per radio i god tid att mållinjepassage är förestående. Passage får ej ske på sådant sätt att det stör andra flygplans landningsmanövrar.

Rapportering per radio skall ske vid passage av brytpunkter eller andra i förväg avtalade rapportpunkter.

Vid svårigheter att få kontakt med markstationen skall andra flygplan i luften anropas och uppmanas att vidarebefordra meddelandet.

Pilot som ändrar färdväg under flygning skall rapportera detta via radio.

Vid förestående utelandning skall detta meddelas per radio och tilltänkt landningsområde angivas.

UTELANDNING

Du ska alltid försöka tillämpa samma mönster vid utelandning som vid landning på hemmafältet. Se till vid all flygning, att du alltid har ett par acceptabla landningsområden inom räckhåll. När höjden krympt till 400-500 meter **över marken** måste du definitivt bestämma landningsplats. Vänta inte för länge. Då blir tiden för kort och du hinner inte rekognosera området och planera ditt landningsvarv.

Håll noga reda på vindriktningen, en sista kontroll kan du få genom att studera avdriften under några svängar i nedflygningssektorn.

Kalhyggen kan vara frestande att använda i trängda situationer när man har svårt att hitta godtagbara utelandningsfält. All erfarenhet talar dock för att landning på kalhyggen är mycket riskfylld. Landning på vatten i en sjö bedöms som mindre riskfyllt, finns inte en sjö är det bättre och mindre riskfyllt med att landa i trädtopparna i tätare skog. Det fordrar dock simkunnighet och/eller goda nerver.

Försätt dig inte i en sådan situation. Flyg med omdöme.

ALLMÄNNA ORDNINGSGREGLER FÖR ÖDESTUGUANLÄGGNINGEN

Bilkörning inom området bör ske med största återhållsamhet och begränsas till enbart "nyttotrafik".

Parkering framför hangar, verkstadslokal, bensintank och stuga är inte tillåten annat än i samband med in- och urlastning. I övrigt parkeras bilarna på parkeringsplatsen.

Bilkörning på landningsbanan är ej tillåten annat än i samband med in- och utdragning av segelflygplan. Bilar som behövs för flygverksamheten, och endast de som behövs, skall framföras väl utanför banan och på östra sidan när de förflyttas till resp. uppställningsplats.

Husvagnar får uppställas på området efter styrelsens godkännande.

Innehavare av permanent uppställd husvagn förutsätts delta i städning av toaletter och klubbstuga enligt uppgjord städlista.

Området kring husvagnarna ska hållas rent och snyggt.

Ett säkerhetsavstånd på minst 4 meter skall, med tanke på brandfaran, hållas mellan husvagnarna.

Bilparkering runt husvagnarna ska undvikas.

Visa hänsyn så att grannarna inte störs av buller, hög radiomusik eller matos från grillar etc.

Husvagnsplatser upplåts endast till medlemmar. Undantag gäller vid tävlingar eller för tillfälliga gäster till medlemmar.

Vinterförvaring av husvagn kan ske i hangaren efter överrensommelse med hangarmästaren och till fastställd avgift.

Försök att lägga så lite avfall som möjligt i klubbens sopsäckar så att de inte blir överfulla. Du kanske rent av kan ta med lite hem.

Permanent uppställning av tält får ske på samma grunder som gäller för husvagnar. Samma regler gäller.

Tillfällig tältning är tillåtet för medlemmar eller deras gäster.

KLUBBSTUGAN

Köket är fritt att använda för medlemmarnas matlagning. Undantag är de tillfällen då klubben arrangerar allmänna sammankomster.

Största hänsyn måste tas till den allmänna trevnaden och ordningen. Alla köksredskap, bestick, glas o s v diskas och ställs in på sina platser snarast efter användandet. Spisar och diskbänkar ska torkas av och vid behov tvättas.

Varmvatten används med måtta. Undvik sköljning under rinnande vatten.

Alla matvaror som läggs in i kyl- eller frysutrymmen eller skåp ska vara märkta med namn och datum. Matvaror får inte lämnas så länge att lukt- eller mögelproblem uppstår. Uppmärksamma detta speciellt vid förvaring av mjölk.

Köket får inte användas för personliga toalettbestyr, tvättning av kläder eller dyl.

I det allmänna **klubbrummet** är rökning ej tillåten.

Beträffande djur bör allergiproblemet beaktas. Djur bör inte vara i klubbstugan. Vatten- och matskålar får inte stå kvar utanför klubbstugan.

Eldfaran. Se till att inga eldfängda föremål kommer i kontakt med elradiatorerna.

Telefonen får användas för privata samtal.

Nycklar. Det finns två typer av nycklar

- A som enbart passar till klubbstuga och toalettutrymmen kan, på begäran, tilldelas medlemmar som är i behov av nycklar för övernattnig.

- B som passar till alla låsta utrymmen i Ödestuguanläggningen tilldelas flygledare och klubbfunktionärer som är i behov av nycklar för sin funktionärsutövning.

Nycklarna är belagda med depositionsavgift och kvitteras ut.

Innehavare av nyckel ansvarar för att den inte kommer i orätta händer eller kopieras samt att anläggningen är låst när han/hon lämnar området.

ÖVERNATTNINGSSTUGA

Regler och avgift enligt anslag i övernattningsstugan.

VISTELSE OCH FÖRFLYTTNING PÅ FÄLTET

All vistelse och förflyttning på fältet måste ske under mycket skärpt uppmärksamhet på landande och startande flygplan. Observera att flygplan kan passera på låg höjd från båda ändarna av fältet. Gå inte med ryggen mot landande flygplan (ett segelflygplan hörs inte).

Om du ser någon som vistas i farozonen för landande eller startande flygplan, ska du varna vederbörande i tid. Upptred korrekt och bestämt och förklara att ett segelflygplan har små möjligheter att väja för hinder på landningsbanan. Barn får inte lämnas utan uppsikt vid startbanor eller hangar. Hundar ska vara kopplade på sådant sätt att de inte stör flygverksamheten.

När den **södra startplatsen** används måste du tänka på risken att komma i vägen för linfällning, när du passerar startbanan. Kontrollera var bogserflygplanet befinner sig och korsar banan snabbt och vinkelrätt.

Förflyttning till och från **norra startplatsen** bör ske på vägen öster om fältet eller i varje fall så långt ut mot östra fältkanten som möjligt. Startbanan ska korsas mitt för klubbstugan men först efter att du övertygat dig om att inget flygplan står uppställt för start eller befinner sig i landningsvarvet.

Banan ska korsas snabbt och vinkelrätt.

Det är således inte tillåtet att förflytta sig längs med startbanan. Vistelse i detta område utgör en säkerhetsrisk med tanke på att landande och startande flygplan kan råka ur kurs och komma utanför banan. Instruera barn samt besökande och publik att alltid använda vägen öster om fältet så undviks dessa risker.

Det är förbjudet att korsa startbanan från infartsvägen väster om fältet för att nå norra startplatsen. Detta har förekommit men är en stor säkerhetsrisk. Här måste alla hjälpas åt för att undvika olyckor orsakade av att folk kommit ut på landningsbanan. Visa disciplin och använd inte denna väg. Upplys besökande om riskerna.

Flygledarna bör med kraft ingripa om de uppmärksammar överträdelser mot förbudet.

NATUR

Vår vistelse på Ödestugufältet innebär en belastning på naturen både på och omkring fältet. Var därför hänsynsfull, skräpa inte ner, bryt inte buskar eller kvistar i onödan och var aktsam om blommorna. Kullen mellan klubbstuga och bygglokal är klassificerad som fornminne.

Var speciellt rädd om backsipporna i norra delen av fältområdet samt om de stora blåklockorna. Dessa blommor bör du inte plocka. Tänk på att en liten bukett blommor i allmänhet är vackrare än en stor.

Måttfullhet i vårt umgänge med naturen gör att vi får njuta av den även i framtiden.