

**1. Väder och flygrutin** måste vägas mot varandra. Fråga dig själv, före flygning, om du har rutin och är i så god flygtrim att du klarar exempelvis rådande turbulens, sidvind eller andra försvårande faktorer. Om du är tveksam så avstå och flyg istället när vädret är bättre. Max sidvindkomponent 20 km/tim (11 knop) enligt SHB artikel 440. Angående källor för väderinformation, se även Svenska Flygfält.

**2. Flygtidskravet för flygning med motorseglare** är att man under de närmast föregående 24 mån skall ha en flygtid av minst 12 h och gjort 1 h flygträning med lärare. **Dessutom kräver klubben** att du alltid har gjort **minst 5 starter och landningar de senaste 60 dagarna, varav minst 3 med motorseglare**. Om inte, måste du flyga med lärare så många flygningar som läraren bedömer nödvändigt.

**3. Proficiency check (PC)** måste du utföra om flygtidskraven enligt ovan inte är uppfyllda. Den utförs i DK med segelflyglärare/examinator. Träningen omfattar förutom normal flygning och landningar även flygning till trafikflygplats samt träning i navigation. Även skriftligt prov ingår. Godkänd PC skall införas i flygdagboken.

Du är själv ansvarig för att tillse att läraren har samma eller högre typ av certifikat som du själv se lokala reglerna under kontrollflygningar för att läsa vad som gäller.

**4. Träning och kontinuitet** är viktigt och nödvändigt i all mänsklig verksamhet och speciellt för flygning. Planera därför din flygning och se till att det inte blir långa avbrott mellan flygningarna. Bygg genom systematisk och ofta förekommande flygning, upp din rutin och flygstatus. Då blir det lätt, roligt, intressant och säkert. Det är du skyldig både dig själv, dina klubbkamrater och eventuella passagerare.

**5. Kontakta segelflyglärare/instruktör** om du inte flugit på länge eller känner dig osäker eller tveksam av andra skäl. Dra dig inte för det. Tänk dock på att en segelflyglärare endast kan hjälpa dig över en tillfällig tröskel. Ansvar för att upprätthålla flygträningen och rutinen ligger helt på dig själv.

**6. Bokning sker på Myweblog** Bokade tider måste utnyttjas så effektivt som möjligt. Boka därför inte mer tid än du anser nödvändigt. Står flygplanet still på grund av överbokning av tid kan detta betyda minskad gångtid och på sikt högre kostnader för oss alla. Avbeställ bokad tid, som du inte kan utnyttja. Detta gäller även om du inte kan utnyttja flygplanet på grund av väderlekssituationen. Saknar du inloggning till Myweblog så kontakta Robert Klasson så ordnar han en till dig.

**7. Regler för bokning över en dag, veckoslut etc.** Enligt styrelsebeslut 90-04-16 gäller ingen speciell tidsbegränsning för bokning. Styrelsen förutsätter dock att ingen hyr flygplanet exempelvis en hel dag bara för att åka till Visingsö och bada.

**8. Flygplanet har begränsad tillsatsvikt.** Tänk på detta vid flygning med tunga personer. Som regel skall flygplanet endast tankas till 3/4 tank vid flygning med två personer av normalvikt.

**9. Kontrollera oljenivån** i motorn men fyll inte på olja i onödan. Oljestickan har en speciell markering för oljenivån när flygplanet står uppställt på plant underlag. För hög oljenivå anstränger packningarna i motorn samt gör att motorn kastar ut överflödiga olja som kletar fast på flygplanet. Normalt ska olja inte behöva fyllas på under tiden mellan motortillsynerna. Om du behöver fylla på olja så informera ansvarig tekniker Fredrik Svanberg 0702-887644, 036-4400952.

**10. Isbildning i förgasaren** kan uppstå under vissa väderleksförhållanden. Det märks under flygning genom varvtalsminskning eller att motorn går ojämt. Även vid flygning på tomgång, inför landning etc. kan is bildas liksom vid utkörning till start, när vädret är fuktigt och kyligt. Använd varmluften för att ta bort eller förhindra isbildning. Lär dig rätta handhavandet av varmluftsreglaget.

**11. Starta aldrig med regnvåta vingar.** Tag bort vattnet på vingar och stjärtytor med gummiskrapa eller sämskskinn. Starta aldrig i regn. Se SHB artikel 470

**12. Starta aldrig med frost eller is på vingarna.** Även en tunn frostbeläggning har förödande inverkan på flygegenskaperna. Frost kan bildas på flygplan som står ute under olika temperatur- och

fuktighetsförhållanden, men också speciellt vintertid på flygplan som stått i hangar och sedan tas ut utomhus. Se SHB artikel 470

**13. Mjuk fältyta och högt gräs förlänger startsträckan** och kan i ogynnsamma fall omöjliggöra start. Kontrollera därför alltid tillståndet på små obemannade fält genom telefonkontakt med ansvarig person, innan du flyger dit. Se i Svenska Flygfält.

**14. Håll rätt startläge vid lättning.** Flygplanet ska inte hållas kvar på marken längre än nödvändigt för att uppnå lättningfart. Med rätt trimning lättar flygplanet nästan utan hjälp av höjdrodret. Försök aldrig tvinga upp flygplanet med sporrhjulet i marken. Det förlänger startsträckan och kan resultera i genomsjunkning efter lättning.

**15. Håll rätt stigning.** Påbörja inte stigning direkt efter lättning utan låt flygplanet öka farten i planflykt under några sekunder innan stigning påbörjas.

**16. Landa inte i regn.** Om du trots allt måste landa under regnväder så öka farten avsevärt under landningsvarv och speciellt final. Se SHB artikel 470

**17. Landa helst med avslagen motor.** Beslut om detta tas innan landningsvarvet påbörjas. Flygplanet är lättare att landa med avslagen motor. Man behöver inte heller oroa sig över att propellern tar i marken vid en eventuell studs. Även vid landning på andra flygfält, där man inte känner markförhållandena är det fördelaktigt att landa med stoppad motor.

**18. "Studs och gå" får endast utföras med lärare,** se SHB artikel 440. Stor försiktighet måste iakttas vid gaspådrag. På asfaltbana bör utrullningen avslutas helt före gaspådrag, s k full stop.

**19. Håll flygplan och propeller rena.** Insekter eller andra föroreningar försämrar flygegenskaperna märkbart och förlänger startsträckan. Tag för vana att tvätta vingframkanter, propeller, huvuglas, framkant på fena och stabilisator etc. efter varje flygning.

**20. Endast etablerade flygfält** får användas som landningsplats. För landning på andra fält, sjöisar etc krävs segelflygchefens tillstånd i varje särskilt fall.