Århus Svæveflyveklub

True Svæveflyvebane, Bavnehøjvej 11, 8381 Tilst. www.aasvk.dk

Til nye elever i ASvK

Af Jens C. Jakobsen

Version: maj 2010

Velkommen i Århus Svæveflyveklub. Du vil nu komme til at stifte bekendtskab med en spændende og udfordrende sport, der vil stille nogle krav til dig som person i form af medvirken og engagement. Men som foruden det væsentlige, nemlig selve flyvningen, også giver dig mulighed for at tilbringe en del af din fritid sammen med gode kammerater i et venligt og afslappet miljø.

At være nyt medlem er ikke altid lige nemt, det ved vi alle, for vi har selv engang stået i samme situation. Som ny kender man ingen, og ved ikke noget om alt det, vi andre efterhånden tager som en selvfølge. Man vil gerne være med og vise sin gode vilje; men er måske samtidig også usikker og bange for at gøre noget forkert.

For at hjælpe dig over disse begyndelsesvanskeligheder, vil vi med denne skrivelse prøve at give dig en fornemmelse af den uddannelse, du nu starter på, af klublivet og de forventninger vi stiller til dig som pilot, klubmedlem og kammerat.

Når du har underskrevet din indmeldelsesblanket, er du fuldgyldigt, aktivt medlem af ASvK. Det betyder, at du:

- kan påbegynde din flyveuddannelse på klubbens tosædede fly (husk at medbringe logbog til første flyvning)
- kan færdes på True Svæveflyvebane, i hangarer og lokaler, samt deltage i alle ASvKs arrangementer
- er medlem af Dansk Svæveflyverunion (DSvU)
- er medlem af Kongelig Dansk Aeroklub (KDA)
- modtager KDA`s medlemsblad FLYV en gang om måneden.

PLADSEN:

ASvK flyver fra True Svæveflyvebane, som er en privat (men offentligt tilgængelig) plads godkendt af DSvU og Statens Luftfartsvæsen (SLV).

KLUBBEN:

Århus Svæveflyveklub er en sportsklub tilknyttet Dansk Idrætsforbund og DGI. Den er drevet udelukkende med frivillig arbejdskraft. Klubbens vedtægter fremgår af hjemmesiden.

BRIEFING, SKOLING:

Når du tager ud til pladsen på en flyvedag, så kom – så vidt det er dig muligt - fra morgenstunden. Der er briefing (gennemgang af vejr, markorganisation, etc.) kl. 9.30 på lørdage/søndage, helligdage, officielle fridage, samt perioder hvor klubben har længerevarende arrangementer som f.eks. sommerferielejr og træningsseminarer.

Ved hverdagsskoling (mandag, tirsdag og onsdag) er der briefing kl. 16. Det er dog en god ide at møde inden, så eleverne i fællesskab kan klargøre fly mm og forberede flyvedagen, så I kan komme i gang så hurtigt som muligt.

Der er obligatorisk tilmelding til skoling på www.aasvk.dk

INSTRUKTØRER:

Vagthavende instruktør for den pågældende dag er ansvarlig for briefing, markorganisation og flyvning. Vagtlisten for instruktører (og spilkørere/pladsvagter) kan også ses på klubbens hjemmeside. Dagens instruktør er også din flyvelærer den pågældende dag, og den person du i første omgang kan henvende dig til. Instruktøren vil kunne svare på de spørgsmål, du måtte have angående klubben og flyvningen, og hjælper dig gerne tilrette (vedr. instruktørvirksomhed, se side 8).

FLYVEDAGEN:

Inden flyvedagens start, og helst under briefingen, vil det være en hjælp for instruktøren (og dine klubkammerater), at du siger til, såfremt du af den ene eller anden grund bliver nødt til at forlade pladsen inden flyvedagen er slut. Flyvedagen slutter når flyene er sat i hangar og journalerne er ført. Se i øvrigt "Briefinglisten".

Det forventes at alle, som kommer/er på pladsen for at flyve den pågældende dag er rimeligt friske og udhvilede (flyvesikkerhed), og det er et krav, at der ikke drikkes nogen form for alkohol, før flyvedagen er slut.

Du vil sædvanligvis møde en broget flok af mennesker med de glæder og det besvær, det kan medføre. Fælles for dem alle er en levende interesse for svæveflyvning og klubben. De fleste er venlige og fornuftige mennesker, enkelte af os kan undtagelsesvis have en dårlig dag - men lad dig ikke gå på af det. Spørg dig for, hjælp hvor du kan, så går resten (næsten) af sig selv.

Det er vigtigt at du indstillet på at hjælpe og gøre dig nyttig under hele flyvedagen. Flyvning fra en svæveflyveplads kan kun fungere ved at alle påtager sig de praktiske opgaver, der er forbundet med flyvningen. På den måde er vi alle afhængige af hinanden og hinandens hjælp. Tænk på, at når du sidder i skoleflyet og skal starte, så kan det kun lade sig gøre pga. en masse andre personers frivillige indsats!

På den anden, side så undlad at gøre noget, før du er blevet grundigt instrueret i den konkrete opgave. Logistikken omkring svæveflyveafvikling er en forholdsvis sammensat proces, der – ikke mindst af sikkerhedsmæssige årsager - kræver at tingene gøres korrekt hele tiden. (Se også afsnittet ”Flyvesikkerhed” side 5.)

FLYVE-OG TEORIUDDANNELSEN:

Der vil være mulighed for at flyve både i weekends og på hverdage.

Den uddannelse du skal gennemgå for at blive svæveflyverpilot er fastsat af SLV i et regelsæt benævnt BL (Bestemmelser for Luftfart). En mere detaljeret oversigt vedrørende uddannelsen er

fastsat af DSvU i den såkaldte Unionshåndbog. Denne håndbog forefindes i briefingrummet, samt på Unionens hjemmeside (www.dsvu.dk).

Den teoretiske del af uddannelsen kan afvikles enten ved, inden du går solo, at bestå en "miniprøve" (A-3 prøven), eller ved i vinterens løb at deltage i S-teorien (start medio november med officiel prøve omkring 1. april). Oplysninger om teori kan du få hos klubbens flyvechef. For at få S-certifikat skal du have bestået S-teoriprøven. Du skal have en gyldig ”Medical” før du kan gå solo (helbredsattest, udstedes af en godkendt flyvelæge).

I forbindelse med afvikling af flyvning er der nogle generelle ”Retningslinjer for flyvning på True”, som findes på klubbens hjemmeside. Disse retningslinjer omhandler pladsorganisation, trafikforhold, organisering af flyvning mm. Det er vigtigt, at du sætter dig grundigt ind i disse retningslinjer, idet flyvesikkerheden i forbindelse med start og landing er afhængig af effektive og ensartede procedurer.

Med det vi har fortalt dig indtil nu, håber vi, at have hjulpet dig tilrette i den første tid på True. Vi vil dog også benytte lejligheden til mere generelt at fortælle om hverdagen på flyvepladsen.

KLUBHUSET:

Klubhuset er tilgængeligt alle årets dage. Du kan købe en nøgle, så du kan komme ind, når du ønsker det. Aflåsning af klubhus, hangar, værksted, containere, samt lukning af vinduer og slukning af varmeveksler (klubstuen) er naturligvis dit ansvar, såfremt du som den sidste forlader området. Der er installeret tyverialarm med vagtudrykning. Bed om instruktion i til- og frakobling. Hvis en fejlbetjening medfører vagtudrykning betales udrykningen (ca. 500 kr.) af medlemmet.

I klubhusets køkken kan du købe kaffe, øl, vand, sandwich m.m. I køkkenet er der mulighed for at tilberede maden, og specielt i sommersæsonen er der ofte fællesspisning i klubhuset eller grill på terrassen.

Alle hjælper hinanden, og oprydning og rengøring efter spisning og dagens (og nattens) aktiviteter er en selvfølge.

VINTERSÆSONEN:

Fra november til marts er der ingen flyvning, men klubben ligger ikke stille af den grund. Vi bruger tiden til at klargøre alt vort materiel til den kommende sæson.

Klubbens aktive medlemmer opdeles i grupper, som hver har deres bestemte opgaver i forbindelse med reparation og vedligeholdelse af materiellet. Derudover vil der være opgaver på pladsen, og på bygninger, for så vidt denne vedligeholdelse ikke, af vejrmæssige årsager, henlægges til sommerperioden.

De elever, som deltager i S-teoriundervisningen er normalt ikke på arbejdshold; men må selvfølgelig meget gerne deltage i vedligeholdelsesarbejdet.

Der vil normalt blive arrangeret medlemsaftener i løbet af vinteren, samt diverse spontane arrangementer.
Endvidere vil det, ved henvendelse til bestyrelsen, være muligt, i begrænset omfang, at låne klubhuset til private arrangementer.

KLUBBENS LOVE

er samlet i et lovsæt, "Vedtægter for Aarhus Svæveflyveklub", som kan findes på klubbens hjemmeside www.aasvk.dk under ”Klubhåndbog”. Disse love omhandler klubbens formål, ledelse, økonomi, årlige generalforsamling, diverse bestemmelser, etc. Du bør som medlem kende disse love, og kan få dem udleveret inden du melder dig ind i klubben.
Der findes desuden et antal regelsæt m.m., som sammen med lovsættet og andre nedskrevne procedurer kan ses på hjemmesiden.

ANSVAR:

Indtil nu har vi hovedsageligt fortalt dig om fordele og rettigheder som aktivt medlem af klubben. Samtidig med din indmeldelse har du også fået et ansvar. Det er naturligvis begrænset hvor meget du kan påtage dig som ny og uerfaren; men følgende tre områder skal du være specielt opmærksom på:

Flyvesikkerhed:

Svæveflyvning er en ufarlig sport, så længe den udføres med fornuft og omtanke. Det betyder bl.a., at du, når du er på pladsen, ikke kun kan nøjes med at tænke på dig selv. Du skal være klar over, at andre er afhængige af dig, og det du foretager dig.
Vær opmærksom på, at det materiel du har med at gøre, skal behandles med omtanke og forsigtighed, da din egen og andres sikkerhed er afhængig af, at alt udføres korrekt, og at tingene er 100 % i orden. Ser du fejl, eller noget, du tror, er fejl, så sig det straks til en instruktør eller et mere erfarent medlem af klubben. Klubben har en officiel ”ansvarsliste”, hvor bestyrelse, ansvarlige koordinatorer m.fl. for de forskellige arbejdsområder er opstillet. Det er vigtigt, at koordinatorerne får besked, når der er hændt noget af betydning i forbindelse med deres arbejdsområde.
Det forventes at du hjælper til med de forefaldende, kollektive opgaver på flyvefeltet, men lad være med at kaste dig ud i en opgave før du er blevet grundigt instrueret af en instruktør eller et erfarent medlem. Sikkerheden (din og andres) er som sagt helt afhængig af korrekt adfærd og betjening af materiellet samt ikke mindst din konstante opmærksomhed på alt hvad der foregår omkring dig, på jorden og i luften.

De kollektive opgaver på flyvefeltet er: Pladsvagt, spilvagt (jfr. vagtliste), wirehenter, flyhenter, tipholder, startliste. Disse opgaver og det tilhørende materiels betjening er nærmere beskrevet i bilagene fra side 9 og frem.

Kammeratskab:

Vi kommer alle for at have det spændende, sjovt og hyggeligt i vor fritid, og samtidig er vi alle interesserede i, at det kan foregå indenfor rimelige økonomiske rammer. Derfor må alle tage et nap med. Hjælp til alle steder hvor du har mulighed for det (men husk altid at spørge ”hvordan” først).

Vent ikke på, at du bliver bedt om det. Der vil altid i en svæveflyveklub være ting, som indlysende bør gøres, og vi har kun os selv at trække på. Du vil snart blive lige så afhængig af dine kammeraters hjælp som de er af din.

Husk altid når du forlader pladsen og lokalerne, at der bør se ud, som du gerne vil have, der skal se ud, når du kommer for at bruge faciliteterne. Dette er ikke ment som en løftet pædagogisk pegefinger; men vi har som nævnt kun vores egen arbejdskraft at trække på. Det samme gælder materiellet. En rodet eller beskidt wirehenter inviterer ikke til samme omhu og engagement dagen efter som en ren.

Tag aldrig ud på flyvepladsen med den indstilling, at du bare lige skal ud at have en flyvetur. Tag kun derud når du har tid og er indstillet på at hjælpe til, så andre også kan komme ud at flyve.

En svæveflyveklub i Danmark er ikke en forretning, hvor man køber en flyvetur, men en klub hvor man gensidigt hjælper hinanden for at få tingene til at fungere.

Der kan selvfølgelig undtagelsesvis være en grund til, at du skal gå før flyvedagen er afsluttet. Sig det til instruktøren under briefingen, så han har mulighed for at disponere og fordele dagens opgaver.

Medbestemmelse:

Forvent ikke at alt i klubben fungerer optimalt, eller at alle opfører sig som forventet. Klubben fungerer i en blanding af individualisme og fællesskab på godt og ondt med de normer og omgangsformer, der præger en flyveklub. Du opnår næppe noget ved bare at brokke dig. På den anden side er vi glade for at have dig som medlem og kammerat, og er derfor parate til at lytte til dine meninger og ideer, og også til din kritik såfremt den er konstruktiv.

Hvis du har gode ideer, ting du kunne tænke dig anderledes, så henvend dig til det bestyrelsesmedlem, der står for det område, det drejer sig om, eller mød op på den årlige generalforsamling eller til medlemsaftenerne, hvor du kan gøre dine synspunkter gældende.

At møde op på generalforsamlingen og medlemsmøderne for at være med til at forme klubbens fremtid, er det sidste ansvar vi vil minde dig om som medlem af klubben.

Endnu en gang velkommen i Århus Svæveflyveklub!

SKOLING:

Tilmelding:

Der er obligatorisk tilmelding til skolingen senest dagen før for elever på hjemmesiden under ”Skolekalender” (kræver login), efter de der beskrevne regler. I weekenderne vil du normalt bruge hele dagen på pladsen, hvilket du selv får mest ud af – og får organiseringen til at fungere bedst. Du kan dog også tilmelde dig for ½ dag (9.30-14.00 eller 14.00-ca.18.00). Kommer du om formiddagen forventes det at du er med til at pakke ud. Kommer du om eftermiddagen, forventes det at du er med til at pakke ned.

Hverdagsskoling:

Hverdagsskolingen er oprettet med henblik på at få især A- og B-elever igennem uddannelsessystemet på en rimelig hurtig og ensartet måde.

Skolingen foregår normalt i perioden ca.15. april til ca.15. september onsdag aften i tidsrummet ca.16:30 -21:00, eller efter aftale med instruktøren den pågældende aften.

Nogle forudsætninger for at hverdagsskolingen fungerer effektivt:

- Kræver en seriøs og motiveret indsats fra både elever og instruktører og, at du så vidt muligt deltager aktivt den pågældende aften fra start til slut. Husk at melde afbud til instruktøren hvis du er forhindret.
- Der bør være mindst 6 personer på et hold inkl. instruktør, plads- og spilvagt.
- Mød så ofte som muligt. Derved får du og de andre på holdet en sammenhængende og effektiv uddannelse.
- Sæt dig ind i uddannelsesnormerne (er beskrevet i din uddannelseslogbog), så du er forberedt til flyvningerne, og snak med de andre (også instruktørerne) om dine positive og negative oplevelser i forbindelse med uddannelsen.
- Tag selv initiativer til at få flyvningen og markorganisationen afviklet hurtigt og gnidningsløst. Gør ikke kun lige det du får besked på. Gå selv foran med et godt eksempel - det sparer tid og ærgrelser. HUSK: "**Tænk dig om - skynd dig langsomt - spørg hvis du er i tvivl”.**

Nogle fordele ved hverdagsskolingen:

- Begrænset trafikintensitet.
- Eleverne er på omtrent samme niveau.
- Få instruktører og dermed mere ensartet grunduddannelse.
- Kortere uddannelsesforløb.

Nogle ulemper ved hverdagsskolingen:

- Utryghed ved den mere intense trafikafvikling i weekenden.
- Forsinket introduktion i de øvrige klubaktiviteter.
- Mange elever ukendte for instruktører som kun skoler i weekender.

Skoling i weekenden og andre officielle flyvedage:

For at imødegå ulemperne ved kun at skole på hverdage, vil det være en fordel, hvis du, så snart du føler, at du kan begå dig nogenlunde i markorganisationen, også begynder at skole i weekender og andre officielle flyvedage.

Hverdagsskoling og skoling i weekenden vil erfaringsmæssigt supplere hinanden med de fordele begge skolingsformer tilbyder, idet den egentlige termikflyvning normalt foregår i dagtimerne.

INSTRUKTØRVIRKSOMHED:

Nedenstående er en lille forklaring på, hvorledes instruktørvirksomheden foregår i Århus Svæveflyveklub.

Instruktørvagter:

I perioden 1/4 - 1/10 er der som hovedregel en instruktør på vagt samtlige officielle flyvedage. Vagtlisten findes på hjemmesiden.

Elevrepræsentant:

Hvert år i forbindelse med S-teoriundervisningen vælges en elevrepræsentant, som deltager i instruktørmøderne den resterende del af sæsonen.

Instruktørmøder:

Der afholdes instruktørmøder hver måned i flyvesæsonen, hvor samtlige instruktører i ASvK har møderet-/pligt. Det første møde afholdes umiddelbart før vagtperioden starter, dvs. i begyndelsen af marts. Ønsker andre end instruktørerne at få emner behandlet på møderne, sker dette ved henvendelse til flyvechefen. Eleverne er repræsenteret ved en elevrepræsentant, valgt af eleverne. Beslutningsreferat fra møderne skal senest 1 uge efter mødet fremsendes til alle aktive instruktører og derefter være tilgængeligt for alle på hjemmesiden.

PLADSVAGTER:

Når du har nået et vist erfaringsniveau (min. B-elev) vil du sammen med andre af klubbens aktive medlemmer (undtagen aktive instruktører) blive sat på en vagtliste for markorganisation (spil-, radio- og pladsvagt). Det indebærer ca. 5-10 vagtdage på officielle flyvedage hen over sæsonen,

hvor du fra kl. 9:30 – 18:00 har nogle forpligtelser i form af spilkørsel og koordinering på start- og flyvefeltet.

KLUBBENS HJEMMESIDE:

Ved indmeldelse i klubben vil du få tildelt et medlemsnummer hvormed du både bliver registreret på startlister i forbindelse med flyvning og afregning af kontingenter m.m.

På hjemmesiden er love, regler, takstreglement, flyvereglementer, referater, organisationsdiagram, kalender, vagtskemaer, og meget mere tilgængeligt for medlemmerne.

Det vil være en god ide, at sætte sig lidt ind i de muligheder for information hjemmesiden tilbyder, og gradvis få et overblik over hvad der sker, og hvordan vi håndterer administrationen af vores klub.

BILAG.

Her følger en beskrivelse af de mest almindelige procedurer og regler vedr. aktiviteter på banen og flyvningen (starter og landinger). Sæt dig godt ind i disse, og du vil hurtigt være i stand til at begå dig praktisk og sikkert på flyvefeltet. Husk: Sikkerheden (din og dine kammeraters) har ALTID førsteprioritet. Dette sikrer du ved:

- At sætte dig godt ind procedurer og regler for flyvning og markorganisation
- Konstant og koncentreret opmærksomhed på alt hvad der foregår omkring dig, i luften så vel som på jorden. Hvis mobilen ringer mens du er i gang med noget, så lad den ringe. Du kan altid ringe tilbage sener eller svare på en sms i en stille stund.
- Ikke at gøre noget uden at du er sikker på at du kan gøre det korrekt. Spørg hellere for meget end for lidt. Dine svæveflyvekammerater elsker at forklare og at hjælpe dig. Og snart vil det være din tur til at forklare og hjælpe en nybegynder.
- Hvis du er det mindste usikker, så: Spørg – spørg – spørg!

Følgende skal læses i sammenhæng med hæftet **Jordnormer – Uddannelseslog til tipholder mm**. som udleveres sammen med dette hæfte.

JORDMATERIELNORMER:

Indholdsfortegnelse:

1. **GENERELT OM TRAFIK PÅ BANEN.**

2. **WIREHENTER:**
   - Krav til føreren
   - Klargøring
   - Generel færdsel
   - Opsamling af wire
   - Udkørsel med wire
   - Kørsel frem til fly
   - Wirebrud

3. **FLYHENTER GOLFVOGN:**
   - Krav til føreren
   - Klargøring
   - Generel færdsel
   - Afhentning af landet fly

4. **FLYHENTER VOLVO**
   - Krav til føreren
   - Klargøring
   - Generel færdsel
   - Afhentning af landet fly

5. **SPIL:**
   - Krav til føreren
   - Klargøring
   - Spiluddannelsen
   - Spilstart
   - Signaler og nødprocedurer
   - Wirebrud

6. **STARTSTED:**
   - Klargøring
   - Startprocedure
   - Nødprocedure
   - Betjening af VHF-radio

1. GENERELT OM TRAFIK PÅ BANEN:

- Der må ikke køres med private køretøjer på banen. Dagens instruktør kan dog tillade flytransport ned i østenden med private biler ad nærmere fastsatte ruter (se dagens pladsdiagram). Hvis du ønsker transport til den anden bane-ende, så få dig et lift med wirehenteren. Ved gæstearrangementer organiseres gæstetransport efter nærmere fastsatte regler.
- Pladsen er som offentligt tilgængeligt område underlagt den almindelige færdselslov.
- Klubbens køretøjer kræver af forsikrings- og lovmæssige årsager alle kørekort. Undtaget herfra er golfvognen, der kræver en alder på min. 16.
- **Max. hastighed for alle køretøjer er 40 km/t.**
- Der er **absolut vigepligt** overfor arbejdende wire- og flyhentere.
- AL KØRSEL (ud over wirehentning) foregår **LANGS BEGRÆNSNINGEN** OG I **VINDSIDEN** OG MED **KONSTANT OPMÆRKSOMHED PÅ SÅVEL JORD- SOM LUFTTRAFIK!** Det er **FORBUDT** at krydse banen, såvel til fods som kørende. En wire under start er livsfarlig som en overdimensioneret båndsav (100 km/t!), og en nedfaldende wire eller forfang (læsiden!) er dræbende!
- Ved opstilling (starter) i østenden skal gæster følges ned til startstedet af et ASvK-medlem under iagttagelse af de generelle trafikregler. I mangel af bedre kan gæster henvende sig til spilføreren (i vestenden) for aftale om transport eller gårute ned til østenden.
- Spilføreren holder øje med at der ikke foregår uautoriseret trafik langs eller på tværs af banen.
- Hvis du inviterer gæster (og det må du meget gerne), så sørg for at de kender og følger disse generelle trafikregler. Du har selv ansvaret for dine gæster!
- Kør aldrig direkte mod fly, personer og genstande.

1. WIREHENTER (Mazda)

Krav til føreren: Kørekort (bil). Medlem af ASvK eller godkendt af vagthavende instruktør.

Klargøring: Olie, kølervæske, bremsevæske, koblingsvæske, kileremme, brændstof og dæktry kontrolleres jfr. planche i bilen. En beskidt/nusset wirehenter vaskes/støvsuges ved dagens afslutning.

Tjek hånd-radio (Motorola jordradio, skal altid medbringes og være tændt og kan evt. tilsluttes cigarstik for kommunikation/medlytning med spil og startsted).

Generel færdsel: Den almindelige færdselslov gælder overalt. I øvrigt jfr. pkt. 1 (”Generelt om trafik på banen”).

Max. antal passagerer: 2. **Ingen persontransport på ladet!** (forsikringsbetingelse).

Kørsel uden wire skal ALTID foregå i vindsiden (jfr. dagens markorganisation). Formålet er at undgå nedfaldende wirer eller forfang (livsfarligt!). Husk ALTID at slå træk-armene ind, når der køres uden wire (livsfarligt for andre)!

Vær ALTID opmærksom på lufttrafik, samt startende og landende fly.

Udkørsel med wire: Når begge wirer er trukket ind til spillet køres ind foran dette. Løkken i toppen af wireskærmene sættes på slæbekrogene, og der køres frem **i lige linje** mellem spil og startsted. Spilføreren kan udpege et fikspunkt i horisonten, som du kan sigte efter. Under denne manøvre accelereres blødt til 2. gear. Max. hastighed under kørsel med wirer: 20 km/t. Ændringer i hastighed skal ske meget jævnt. Det er meget vigtig at undgå kursændringer så wirerne ikke krydses. Ved kørsel med fly på landingsrunde fortsættes kørslen, med mindre der er umiddelbar kollisionsrisiko med det landende fly. Undgå pludselige kursændringer! Piloten har set dig og har ingen problemer med at lande udenom/bagom.

Kørsel frem til startsted: Kør direkte mod punktet mellem de to opstillede kegler på startstedet. Da keglerne ikke kan ses fra spillet, findes et referencepunkt (spørg spilføreren) over startstedet, som der sigtes efter (skorsten, elmast…)
Farten reduceres gradvist de sidste 50 m. frem til keglerne og stop stille og roligt uden brug af bremser (risiko for overløb på spillet). Wirerne vil selv bremse bilen. Hægt wirerne af og kør langsomt og med stor opmærksomhed fri af startstedet og derefter retur til spillet i vindsiden. Kør aldrig direkte mod personer, fly eller genstande.
Det vil være en fordel for startafviklingen, at der altid er en person på wirehenteren.

Wirebrud: Ved wirebrud eller brudt sprængstykke vil forfanget (wirestykket mellem skærm og fly) og/eller faldskærm og wirestump falde ned på, eller muligvis udenfor banen. Det er vigtigt at forfanget findes, det koster penge og kan anrette stor skade på vores plæneklipper (eller naboens markredskaber). Som regel ved spilføreren eller radiovagten nogenlunde hvor det er landet. Find forfanget, kør ned med det til spillet og hjælp spilføreren (som i mellemtiden har kørt den resterende wire ind til spillet) med samlingen i hen-

hold til instruks for samling af wire. Udkørsel skal ske med nogen forsigtighed, da der evt. kan være uopdagede kinker (”krøller”) på wiren.

2. FLYHENTER (Golfvogn):

Krav til føreren: 16 år. Medlem af ASvK eller godkendt af vagthavende instruktør.

Klargøring: Olie, kølervæske, brændstof, kileremme og dæktryk kontrolleres, jfr. planche i vognen.

Max. antal passagerer: 2. I øvrigt som for wirehenter.

Afhentning landet fly: Hold til stadighed udkig efter anden trafik, herunder fly på landingsrunde/anflyvning. Der køres langs pladsens begrænsning frem på højde med det landede fly eller det forventede landingssted.

Fly hentes normalt i den rækkefølge de er landet, men såfremt et landet fly er til gene for startfeltet eller andre landende fly bør dette fly hentes først, eller i det mindste trækkes til side.

Når flyet er landet og står stille, køres vinkelret på banen ind mod et punkt ca. 4 meter bag flyet, hvorefter flyhenteren vendes i slæberetningen. Flyet drejes rundt (tipholderen tager den vingespids, som passerer tættest bag flyhenteren). Flyet tilkobles, hvorefter der langsomt køres tot. Sørg forinden for, at tipholderen går i vindsiden (lettere at holde vingen nede ved evt. vindstød), og hold til stadighed øje med ham/hende og flyet. Kør midt for flyet og endelig ikke hurtigere end at tipholderen kan følge med. Ingen pludselige opbremsninger.

Hvis et fly er under anflyvning, så kør straks ind til siden og stands. Gør det senest inden flyet er på tværbenet. Hvis der af en eller anden årsag ikke er tid til at køre ind til siden, så bliv holdende. Det er vigtigt, at piloten i det landende fly ikke bliver distraheret på den sidste del af finalen.

Når der holdes for landende fly, skal tipholder lægge den vingetip ned, som er nærmest det landende fly.

3. Flyhenter Volvo

Krav til føreren: Kørekort (bil). Medlem af ASvK eller godkendt af vagthavende instruktør.

Klargøring: Brændstofpåfyldning samt almindelig rengøring

Færdsel: Se under pkt. 1. ”Generelt om færdsel” **Husk: MAX 40 km/t!**

Afhentning af landet fly: Som for golfvognen.

4. SPIL:

Krav til føreren: 18 år. Afsluttet spiluddannelse.

Klargøring: Spillet klargøres i henhold til listen, som forefindes i spillet. Der SKAL kvitteres for dagligt tilsyn i spiljournalen.

Spiluddannelsen: Spiluddannelsen foretages iht. ”Spilkøreruddannelsen i ASvK” under ledelse af en erfaren spilfører, der er godkendt til spiluddannelse. Uddannelsen bør foregå over min. 20 starter med forskellige vindforhold og fly. Uddannelsesnormerne for spil fremgår af førnævnte skrift.
De under wirehenter nævnte regler for færdsel gælder.
Spillet placeres som angivet under briefingen, dvs. i vindsiden af banen.
Spillet lines op mod startstedet og sikres med bremseklodser under hjulene.
Motoropvarmning, kørsel m.m.: Se ”Spilkøreruddannelsen i ASvK”.
HF-radio (jord) tændes og afprøves.

Spilstart: Totkørsel: Tomgang - på signalet “HAL TOT TIL (xx-flytype) PÅ NORDLIG/SYDLIG/RESTERENDE WIRE” vælges tilsvarende tromle, kardanen afbremses med gashåndtaget til den står stille og indgreb er konstateret, gashåndtag slækkes og tromlen kører nu wiren tot ved tomgangsomdrejninger. Såfremt tothaling sker for hurtigt, skal der afbremses forsigtigt med gashåndtaget således, at tothalingen sker gradvis og uden pludselige ryk.

På signalet “KØR IND - KØR IND - KØR IND” gives **roligt** og bestemt gas til den ønskede hastighed. Det er vigtigt for piloten i det startende fly, at accelerationen er rimeligt behersket og jævn.

Trækket i wiren aflæses af wirens bue, motorlyden og flyets stilling. Vær altid opmærksom på den fart og stilling flyet synes at have gennem luften, derved kan man ofte forudse fartkorrektioner.

Gassen tages gradvist af når flyet er ca. 60 grader over horisonten således, at den samme bue på wiren bevares hele vejen op.

Når udkobling ønskes, tages gassen af med en jævn bevægelse afsluttende med en kortvarig afbremsning af tromlen vha. gashåndtaget (i nogle tilfælde vil wiren blive udløst af piloten). Wiren køres efter udløsning stram med så **moderate omdrejninger** som muligt (wiren må ikke få jordkontakt), og der holdes en hastighed, så skærmen falder inden for pladsens begrænsninger så tæt på spillet som muligt. De sidste 10-15 meter før skærmen rammer jorden, bremses tromlen for at undgå, at skærmen trækkes hen ad jorden i udfoldet tilstand, da den ellers slides unødvendigt.
Når begge tromler er i drift, skal wireskærmene køres helt ind til spillet af hensyn til wirehentning, dog ikke tættere end ca. 5 - 6 m. Gør dette med forsigtighed og med meget små motoromdrejninger således, at skærmen ikke køres op i wirestyret, hvilket ødelægger skærmen.

Signaler/nødprocedurer ifm. spilstart:

Vink med sideroret = “HURTIGERE-HURTIGERE-HURTIGERE”.

Vuggen med vingerne = “LANGSOMMERE-LANGSOMMERE-LANGSOMMERE”.

Korrektioner foretages med små og rolige bevægelser af spillets gashåndtag.

“VENT-VENT-VENT”: På dette signal lukkes for gassen, og tromlen bremses helt af. Tromlevælger stilles neutralt.

Alle signaler vil blive sendt over VHF-radioen. “Hurtigere”/”langsommere” kan normalt observeres fra spillet, og der skal reageres omgående.

Såfremt flyet ikke kan kobles af wiren i toppen af spilstarten, eller skærmen driver markant ind over spillet: KAP WIREN!

Der må ALDRIG spilstartes i medvind!

Wirebrud: Tag gassen helt af, lad wiren - eller hvis der er tale om simuleret wire-brud eller sprængstykkebrud - skærmen falde uden træk fra spillet, så meget, at wire/skærm ikke kan på nogen måde kan kollidere med flyet i luften. Ved afbrudt start i lav højde med landing lige frem, skal wiren afbremses og falde helt til jorden.

Kør stumpen ind til ca. 5 meter før wirestyret (såfremt, eller når den er inden for banebegrænsningen).

Klip enden af wiren ren og afvent wirehenteren med den anden ende.
Der samles med 3 talluritter med det på spillet anbragte værktøj.

Såfremt der sker brud på et sprængstykke under starten, køres wireskærmen ind som beskrevet ovenfor. Samtidig observeres forfangets nedfaldssted således, at wirehenteren kan medtage forfanget til spillet, hvor det bliver genmonteret med nyt sprængstykke.

Efter endt flyvedag føres antal starter og evt. antal wirebrud i de hertil indrettede kolonner i spiljournalen.

Talluritsamlinger kan ikke forventes at have en levetid på mere end ca. 120 starter. Wiren skal derfor snarest langsplejses på brudstedet.

5. STARSTED:

Klargøring (radiovagt): VHF-radio (luft) og HF-radio (Motorola jord) tændes og afprøves. Startliste lægges frem og udfyldes i relevante felter. Tjek at der er skrevet for at flyvning er tilmeldt Århus Tower.

Tipholder: Alle tilstedeværende medlemmer på startstedet er i princippet både flyhentere, tipholdere og servicepersonale. Alle har konstant opmærksomhed på flyvningen og det nærmeste luftrum (starter og landinger), og alle klar til at hjælpe piloter med at komme i luften (og lande) godt og sikkert og at deltage i øvrige opgaver. Husk, at når du selv skal starte er du afhængig af 4-5 klubkammeraters hjælp.

Som tipholder gør man følgende:

- Hjælper med at trække fly frem til startstedet.
- Er i det hele taget piloten behjælpelig (afmontere haledolly, hjælpe med sikkerhedsseler, spørge til vand, hat, slik mm.)
- Kobler wiren (altid læwiren først!) efter kontrol/montering af korrekt sprængstykke, afhængig af flytypen. Spørg piloten om den korrekte farve på sprængstykket. Hvis farven på sprængstykket er utydelig, skal det skiftes (start med forkert sprængstykke indebærer en betydelig risiko for piloten). Kontroller at wire, skærm, hængsler, skruer/bolte, sjækler mm. ser ok ud. Tjek at wire og faldskærm ligger pænt (uden sløjfer og snoninger). Træk evt. wire/faldskærm evt. lidt væk sideværts fra flyet så det ligger i en blød bue (med sidevinden eller væk fra den resterende wire).

  Under kobling af wiren vil piloten bede om en bestemt farve sprængstykke og du kvitterer med "kobler med blå (rød… grøn…)". Efter kobling af wiren testes denne ved et kort træk i wiren LIGE FREM (fra flyet). Ved flyets første start på dagen afprøves udkoblingen en enkelt gang.

  NB! Der må under ingen omstændigheder håndteres med wirerne så længe blinket kører på spillet. Blinket betyder at en wiretromle er i indgreb, og der kan forventes et pludseligt træk.
- Kaster et kritisk blik på flyet (ser alt normalt ud? Er haledollyen fjernet? Hutten helt lukket? Piloten helt klar?)
- Herefter kommer følgende startprocedure:

Startprocedure: Når flyet er koblet til wiren og piloten er klar til start, signalerer han/hun med oprakt tommelfinger til tipholderen. Denne hæver vingen til vandret og foretager et grundigt udkig efter landende fly bagud, fremefter og opefter (piloten bør bruge denne tid til selv at holde udkig også til siderne).

Med 2 wirer på startstedet og sidevind anvendes wiren i **læsiden** altid først. Herved undgås wirekryds.

Radiovagten på startstedet kontrollerer også fri start med samme udkigsprocedure som foretaget af tipholder.

Både tipholder **og** radiovagt er **yderst opmærksomme** på:

- Luftrum (landende fly. Også fly på lang finale!)

- Flyvefeltet fremefter (fly på jorden, biler, personer)
- Det startende fly (haledolly? Hut helt lukket? Piloten helt klar?)

Såfremt der er fri til start, hæver tipholderen armen som tegn til, at startproceduren kan begynde. Der siges - over HF-radioen - “HAL TOT TIL (flytype) PÅ NORDLIG/SYDLIG/RESTERENDE WIRE. Såfremt flyet starter med vandballast nævnes dette.

Når wiren er tot, og tipholderen sænker armen (ikke før!), og flyet er startet med at rulle, siges: “KØR IND - KØR IND - KØR IND”. Tipholderen løber med så langt som muligt men uden at støtte vingen ret meget (piloten skal hurtigst muligt selv stabilisere flyet under starten). Undlad at stikke en finger ind i evt. udskæringer på vingens slæbesko!

Der holdes skarpt øje med flyet under hele starten. De samme signaler som beskrevet under spilstart anvendes til spilføreren via HF(jord)-radioen:

Vink med sideroret: = “HURTIGERE-HURTIGERE-HURTIGERE”

Vuggen med vingerne: = “LANGSOMMERE-LANGSOMMERE-LANGSOMMERE”.

Radiovagten registrerer alle start- og landingstider samt evt. afbrudte starter og øvrige relevante bemærkninger i startlisten.

Der må ikke håndteres med den resterende wire under en start.

Nødprocedure: Ruller flyet frem over skærm/forfang, observeres der pludselig trafik på banen eller i luften, som kan være farlig for det startende fly, hopper wiren af flyet - eller lignende - siges: “VENT-VENT-VENT” til spilføreren og startproceduren afbrydes. Tipholderens signal for ”VENT” er at svinge en arm nedad fra side til side.
En evt. af instruktøren planlagt afbrudt (simuleret) start meddeles spilføreren inden starten.

Betjening VHF-radio: Der kræves principielt VHF-bevis for at betjene en VHF(luft)-radio. Ved ankomster og afgange i forbindelse med strækflyvning, kalder piloten op for at få sin tid for passage af startlinien (startstedet). Der svares med: “(flyets

kendingsbogstaver eller konkurrencebetegnelse), din tid er xx:xx, True Radio". Ved ankomst tilføjes endvidere informationer om kendt trafik omkring pladsen, samt bane i brug, hvis der i dagens løb er vendt startretning.
Kalder fremmede svævefly op for landing, informeres de om kendt trafik og bane i brug. Landing med motorfly er ikke tilladt.