

**FLYVEREGLEMENT**

**FOR**

**LOLLAND FALSTER**

**SVÆVEFLYVEKLUB**

## INDHOLDSFORTEGNELSE :

Tilrettelæggelse og ledelse	side 3
Briefing og markorganisation	side 3
Jordleder	side 4
Flyvedagens start	side 4
Startrækkefølge	side 4
Tildeling af fly	side 5
Varigheden af en flyvning	side 6
Betaling for flyvning	side 6
Flyvedagens afslutning	side 7
Flyveuddannelsen	side 7
Skoleflyvning	side 8
Instruktørprotokol	side 8
Omskoling	side 9
Strækflyvningstilladelse	side 9
Kunstflyvning	side 10
Flyvesikkerhed	side 10
Flyveforbud	side 10
Flyvesæsonens start	side 11
Vintersæsonen	side 11
Sommerlejr, lån af fly	side 11
Konkurrencer	side 12
Landingskonkurrence	side 12
Møder	side 12
Henvendelser	side 13

## **TILRETTELÆGGELSE OG LEDELSE** (herunder instruktørens og jordlederens funktioner)

Bestyrelsen er ansvarlig for tilrettelæggelsen og gennemførelsen af al svæveflyvning på Maribo Flyveplads.

Det er bestyrelsens opgave at fastlægge sæsonens varighed såvel som de enkelte flyvedage.

For at sikre at flyvning kan gennemføres på de fastlagte dage, udpeger bestyrelsen instruktører (der tilsammen udgør instruktørgruppen). Bestyrelsen indstiller efter samråd med instruktørgruppen instruktørspiranter til uddannelse gennem Dansk Svæveflyver Union.

Instruktørgruppen udarbejder turnusliste for instruktører og spilførere med navne og datoer. På hver flyvedag udpeger jordlederen ved briefing blandt de fremmødte medlemmer en spilfører, der sørger for klargøring af spillet til flyvedagen.

Udover de fastlagte flyvedage kan der også flyves uddannelsesflyvning på andre dage, når det ved aftale med en instruktør er sikret, at denne er til stede på pladsen.

Klubbens S-piloter og Lokalflyvningspiloter har tilladelse til selvstændigt at flyve med klubbens materiel på andre end de fastlagte flyvedage.

Den enkelte flyvedag ledes af en uddanne og af klubben godkendt instruktør. Til hjælp i dette arbejde har instruktøren den udpegede jordleder.

## **BRIEFING / MARKORGANISATION**

På fastlagte flyvedage afholder instruktøren briefing kl. 09.00 hvor der orienteres om:

- Aktuelle vejrforhold og vejrudsigt.
- Markorganisation samt øvrige forhold for flyvningens sikre gennemførelse.
- Dagens opgave samt regler for ud- og hjemtærskling.
- Piloter, der har planlagt opgave samt flyfordeling.
- Jordleder.
- Et af instruktøren valgt emne omhandlende flyvesikkerhed

Af hensyn til den bedst mulige udnyttelse af flyvedagen bør denne tilrettelægges således, at det ikke bliver nødvendigt at holde samlet frokosthvil. Det henstilles, at frokost afvikles ved startstedet - og ikke i cafeteria eller klubhus - så man har mulighed for at give en hånd med ved startafviklingen.

Når der er fly i luften, bør der holdes radiovagt, således at piloten i luften kan komme i forbindelse med startstedet.

## **JORDLEDER:**

Jordlederens opgaver er at påse :

- at benzintanken er aflåst og nøglen hængt på plads efter brug,
- at startlister føres,
- at der holdes radiovagt,
- at spil, wirehenter og traktor er bemandede, når der er behov derfor og at udskiftning sker i rimeligt omfang,
- at fly, der ikke umiddelbart skal starte, er trukket til side,

- at sikre at flyenes journaler er ført efter hver flyvedag i overensstemmelse med startlisterne.

Henstillinger fra jordlederen bør efterkommes uden unødigt forsinkelse.

## **FLYVEDAGENS START**

Inden flyvning påbegyndes, skal spil, wirehenter, traktor m.v. være optanket med benzin, olie og vand. Efter påfyldning af benzin skal benzintanken straks aflåses og nøglen hænges på plads i klubhuset. Jordlederen er ansvarlig herfor.

Spillets wiresaks skal være kontrolleret (men ikke afprøvet), og instruktøren orienteret om, at dette er sket. Der kvitteres for dagligt tilsyn i spillets journal. Spilføreren er ansvarlig herfor.

Instruktøren træffer aftale med flyvepladsledelsen om startretning, markorganisation m.v.

Fly, der skal køres til startstedet, skal være rengjorte og forsynet med nødvendige papirer, barograf/logger, faldskærm, radio, batteri mv

Konstaterede mangler ved materiellet, manglende beholdning af benzin m.v., reservedele eller lignende meddeles til instruktøren.

## **STARTRÆKKEFØLGE**

På de fastlagte flyvedage er der mødetid kl. 09.00 og instruktøren afholder briefing kl. 09.00. Startrækkefølge fastlægges efter indbyrdes aftale blandt de fremmødte piloter ved briefing. Kan der ikke opnås enighed herom eller om fordelingen af fly, fastlægges rækkefølgen/flyfordelingen ved lodtrækning, som forestås af jordleder eller instruktør.

Skulle piloter undtagelsesvis møde senere end kl. 09.00, indgår de i startrækkefølgen i den orden, de ankommer, men med respekt af den rækkefølge/flyfordeling, de tidligt mødte piloter har aftalt.

Af hensyn til flyvedagens gennemførelse bør det tilstræbes, at mødetiden overholdes. Hvis man møder senere, må man gerne give besked herom, så tidligere fremmødte kan vurdere om de i givet fald skal vente.

Piloter kan indbyrdes bytte startrækkefølge, dog kan en ikke mødt pilot ikke medregnes ved aftale af startrækkefølge.

## **TILDELING AF FLY**

Piloter, der ønsker at flyve en opgave, meddeler dette på briefing. Fly hertil kan tildeles under følgende forudsætninger:

- Piloten skal være i besiddelse af fornødne udstyr (fx kort eller gps) m.v. til turens gennemførelse.
- Instruktøren skønner, at piloten er kvalificeret til at udføre opgaven sikkerhedsmæssigt forsvarligt.
- Piloten har sikret sig mulighed for hjemtransport i tilfælde af udelanding.
- Såfremt andre af de fremmødte piloter ønsker tildelt samme fly, trækkes lod blandt de interesserede piloter, hvis 'ret' til benyttelse af flyet vil være afgjort af nummeret i lodtrækningen. (Hvis nr. 1 opgiver, er nr. 2 berettiget til at forsøge osv.)

- En deltager i lodtrækning om fly skal i sit valg af flytype - hvor det er muligt - vælge sådan, at han ikke ved sit valg afskærer en efterfølgende i at udnytte sin mulighed. (Eks. Pilot A flyver såvel Astir som DG300. Pilot B flyver alene Astir. Pilot A skal derfor vælge DG300).

Såfremt der måtte opstå situationer, der har til hensigt at omgå intentionerne i reglerne om tildeling af fly, er instruktøren berettiget til alene at fastlægge fordelingen af fly blandt de interesserede medlemmer på briefing. Denne afgørelse kan ikke appelleres.

Såfremt det måtte vise sig, at der ikke vil være et rimeligt antal fly til disposition for øvrige fremmødte piloter - herunder til uddannelsesflyvning - kan instruktøren fastsætte, hvilket eller hvilke fly, der ikke kan tildeles til opgaveflyvning.

Indtil vinderen af et fly ønsker at benytte det til sin opgave kan flyet benyttes af øvrige medlemmer til flyvning - enten indtil et med vinderen aftalt tidspunkt - eller til flyet (såfremt der er mulighed herfor) kaldes ned via radio.

Et medlem, der har fået tildelt fly ved lodtrækning, har 2 startforsøg. Som startforsøg regnes enhver flyvning på højst 15 minutter. Efter 2. forsøg overgår retten til flyet til næste medlem i lodtrækningsrækkefølgen. Hvis første startforsøg er på mere end 15 minutter overgår retten til flyet til næste medlem herefter.

Normalt indgår elever og S-piloter med ligeret i startrækkefølgen. Instruktøren har dog mulighed for at ændre herpå, hvis det skønnes nødvendigt eller rimeligt.

Uanset om en pilot har haft lejlighed til flyvning på ikke fastlagte flyvedage, bevarer han samme ret som øvrige til at deltage i fastlæggelse af startrækkefølge eller tildeling af fly på fastlagte flyvedage. Det henstilles dog, at piloter, har gennemført flyvninger af længere varighed viser så megen tilbageholdenhed, at også andre piloter får mulighed for at gennemføre opgaveflyvninger.

### **VARIGHEDEN AF EN FLYVNING**

Flyvning, der ikke omfatter forud aftalt opgave varighed, vil være af en times varighed. Såfremt der blandt de tilstedeværende piloter, som flyver typen, er aftalt flyvning af længere varighed, eller hvis der ikke er andre til stede til at flyve typen, kan flyvningen fortsættes under forudsætning af, at piloten kan kaldes ned, når der måtte være andre til stede, som er berettiget til at flyve flyet. Skal en pilot kaldes ned, gøres dette af jordleder eller instruktør.

Varigheden af skoleflyvning afgøres af instruktøren, dog bør flyvning i længere tid end en halv time kun foregå, når startstedet er orienteret herom.

Disse bestemmelser gælder også for flyvning med motorsvævefly på fastlagte flyvedage. (Vedr. ikke fastlagte flyvedage : Se afsnit om "Lån af fly, sommerlejr m.v."). Motorsvæver skal bookes via [www.ekmb.dk](http://www.ekmb.dk).

### **BETALING FOR FLYVNING**

Start- og minutgebyrer opkræves af klubbens kasserer på baggrund af startlisterne.

## **FLYVEDAGENS AFSLUTNING**

Flyvedagen tilrettelægges således, at de medlemmer, der ønsker det, kan forlade pladsen senest kl. 17.00. Såfremt der er medlemmer, der ønsker at fortsætte flyvningen længere, er dette tilladt, idet det dog skal sikres, at der er et tilstrækkeligt antal medlemmer tilbage, så materiellet risikofrit kan sættes i hangar. Hvis man undtagelsesvis ønsker at gå inden sammenpakning skal dette meddeles på briefing.

Ligeledes tilrettelægges skoleflyvning, så vagthavende instruktør kan forlade pladsen kl. 17.00, medmindre instruktøren er indforstået med at fortsætte flyvningen yderligere.

Flyene tømmes for papirer, barograf m.v. og batterier sættes til opladning. Flyenes luftbremser løsnes.

Startlister afsluttes, og jordlederen kontrollerer, at flyenes journaler er ført i overensstemmelse hermed.

Startlister opbevares i klubhuset indtil de inddrages af kassereren til klubbens regnskab.

Ved flyvedagens afslutning afholdes debriefing i klubhuset. Såfremt der er medlemmer, der ønsker at fortsætte flyvningen, efter at en væsentlig del af dagens deltagere er taget hjem, kan debriefingen afholdes på startfeltet inden deltagerne forlader dette.

Når alt materiel er stillet på plads og klublokalet er ryddet, aflåses dette inden sidste mand forlader pladsen.

## **FLYVEUDDANNELSEN**

Den flyvemæssige uddannelse i klubben forestås af instruktørgruppen, der ligeledes tilrette-lægger teoretisk uddannelse efter behov.

Instruktørgruppen udpeger en flyvechef til varetagelse af de formelle og administrative opaver i forbindelse med gruppens arbejde.

Flyvechefen skal således :

- Være ansvarlig for oplysninger, som fremkommer på instruktørgruppens møder og som er af interesse for en eller flere af klubbens medlemmer, tilgår pågældende på rette måde.
- Holde instruktørgruppens medlemmer orienteret om udefra kommende informationer, som vedrører svæveflyveuddannelsen eller som i øvrigt måtte være relevant for gruppen - herunder informationer af flyvesikkerhedsmæssig art.
- Indkalde til instruktørmøder efter behov - i flyvesæsonen med ca. en måneds mellemrum.
- På eget initiativ - eller efter opfordring fra bestyrelsen eller instruktørgruppens medlemmer - søge at påvirke medlemmerne til at fastholde et sikkerhedsniveau for svæveflyvningen, der er i overensstemmelse med klubbens egne og Dansk Svæveflyver Unions intentioner.

Ved instruktørmøder har man følgende faste dagsorden :

1. Vurdering af foregående måneds flyvning og uddannelse.
2. Planlægning af kommende måneds flyvning og uddannelse.
3. Drøftelse af elevernes flyvemæssige status.
4. Drøftelse af evt. ønsker fra S-piloter om omskolinger, passagertilladelser etc.
5. Eventuelle hændelser siden sidste møde.
6. Eventuelt.

Hertil kommer øvrige punkter, som deltagerne finder aktuelle, og som meddeles flyvechefen i god tid inden mødets afholdelse.

## **SKOLEFLYVNING**

Som elever regnes alle piloter, der endnu ikke har erhvervet S-certifikat.

Skoleflyvning foregår efter instruktørens nærmere bestemmelser. Forud for enhver skoleflyvning - såvel to- som en-sædet - foreviser eleven sin flyvebog til instruktøren. Efter flyvning sørger eleven selv for at få bogen påtegnet af instruktøren, og eleven ajourfører oplysninger om flyvetid m.v.

For at give uddannelsesgruppen mulighed for at følge den enkelte elevs uddannelse, skal elevernes flyvebøger være til stede ved gruppens møde. Bøgerne for elever, der skoler A- og B-normer, opbevares i en aflåst kasse i kontoret.

Af hensyn til instruktørens planlægning af flyvedagen er det vigtigt, at eleverne er mødt kl. 09.00, hvilket også fremmer klargøringen af materiellet til flyvning.

## **OMSKOLING**

Omskoling til K-8, K-6 og Astir kan ske efter den enkelte instruktørs vurdering, dog kræves mindst 10 tilfredsstillende soloflyvninger på to-sædet skolefly, før en elev omskoles til en-sædet fly.

Astir er beregnet til at være klubbens primære fly, der anvendes til elevernes første en-sædede flyvning under deres uddannelse.

Twin II: Lokalflyvningstilladelse. Før strækflyvning på typen skal der være foretaget min. 1 udelanding med K-6, tilsvarende type, glasfly eller Twin II (sidstnævnte med instruktør), samt min. 10 landinger på typen. Omskoling til Twin II omfatter min. 4 starter - 2 med instruktør og 2 solostarter. Herudover skal man have 2 starter fra passagersædet, for at ens passagertilladelse er gældende for typen.

Inden instruktører skoler på typen skal de min. have 3 starter fra hvert sæde.

DG300: Omskolet på Twin II. Før strækflyvning på typen skal der være foretaget min. 1 udelanding med K-6, tilsvarende type, glasfly eller Twin II, samt min. 10 landinger på typen.

Forud for omskolingen udfylder piloten et omskolingsskema, der afleveres til den instruktør, der foretager omskolingen.

Super Dimona: Piloten skal opfylde kravene i.h.t. BL 6-104 samt Dansk Svæveflyver Unions krav iflg. Unionshåndbogen.

For omskoling til Super Dimona'en gælder følgende regler:

Pilot-status	Status på startmetode / TMG	Uddannelse	Rettigheder
Ny		Fuldt skolingsprogram med gennemførelse af alle normer for opnåelse af S-certifikat	Ved S-certifikat opnås begrænset flyvetilladelse/ motorsvævefly kat. 3. Herudover skal der gennemføres uddannelse til rejseflyvning. Sidstnævnte uddannelsesdel skal gennemføres indenfor <del>12</del> 18 mdr. efter opnåelse af S-certifikat.
S-pilot	Ikke omskolet på TMG	Omskolingsprogram i.h.t. UHB 650 og 651.	Efter omskoling opnås begrænset flyvetilladelse/ motorsvævefly kat. 3. Herudover skal der gennemføres uddannelse til rejseflyvning. Sidstnævnte uddannelsesdel skal gennemføres indenfor <del>12</del> 18 mdr. efter opnåelse af TMG-tilladelse .
	Omskolet på TMG uden rejseflyvning	Omskolingsprogram i.h.t. UHB 650 og 651.	Efter omskoling opnås begrænset flyvetilladelse/ motorsvævefly kat. 3. Herudover skal der gennemføres uddannelse til rejseflyvning. Sidstnævnte uddannelsesdel skal gennemføres indenfor <del>12</del> 18 mdr. efter omskoling.



Pilot-status	Status på startmetode / TMG	Uddannelse	Rettigheder
<b>S-pilot</b>	Omskolet på TMG med rejseflyvning	Omskolingsprogram i.h.t. UHB 650 og 651.	Efter omskoling opnås begrænset flyvetilladelse/ motorsvævefly kat. 3. Såfremt piloten har gennemført uddannelsen til rejseflyvning, kan der nøjes med 1 navigationsflyvning, der svarer til første navigationsflyvning for opnåelse af rejseflyvningstilladelse, med instruktør, hvis den gennemføres til instruktørens godkendelse. Uddannelsesdelen til rejseflyvning skal gennemføres indenfor 18 mdr. efter omskoling.
	Omskolet på TMG med "grand-father rights" til rejseflyvning	Omskolingsprogram i.h.t. UHB 650 og 651.	Efter omskoling opnås begrænset flyvetilladelse/ motorsvævefly kat. 3. Piloten kan nøjes med 1 navigationsflyvning, der svarer til første navigationsflyvning for opnåelse af rejseflyvningstilladelse, med instruktør, hvis den gennemføres til instruktørens godkendelse. Uddannelsesdelen til rejseflyvning skal gennemføres indenfor 18 mdr. efter omskoling.
	Tillige PPL	Omskolingsprogram i.h.t. UHB 650 og 651.	Efter omskoling opnås begrænset flyvetilladelse/ motorsvævefly kat. 3. Piloten kan nøjes med 1 navigationsflyvning, der svarer til første navigationsflyvning for opnåelse af rejseflyvningstilladelse, med instruktør, hvis den gennemføres til instruktørens godkendelse. Uddannelsesdelen til rejseflyvning skal gennemføres indenfor 18 mdr. efter omskoling.

Pilot-status	Status på startmetode / TMG	Uddannelse	Rettigheder
Instruktør	Almindelig omskoling	Lig S-pilot. Der må ikke foretages egen omskoling medmindre dette er aftalt med klubbens flyvechef.	Lig S-pilot.
	Instruktørflyvning - grundomskoling / grundskoling		Skal være omskolet til typen samt gennemført separate flyvninger fra højre sæde, og herudover godkendes til skoleflyvning af klubbens flyvechef og instruktøren, der har gennemført flyvningerne, hvor flyet blev ført fra højre sæde.
	Instruktørflyvning - navigationsflyvning		Skal være omskolet til typen og godkendes til navigationsskoleflyvning af klubbens flyvechef, hvilket som minimum kræver flyvninger indenfor de sidste 36 måneder, der antalsmæssigt og distancemæssigt svarer til kravene for opnåelse af tilladelse til rejseflyvning. Såfremt dette ikke er tilfældet, kan instruktøren nøjes med 1 navigationsflyvning, der svarer til første navigationsflyvning for opnåelse af rejseflyvningstilladelse, med instruktør, hvis den gennemføres til instruktørens godkendelse samt yderligere minimum 1 solonavigationstur, svarende til kravet for opnåelse af tilladelse til rejseflyvning. Navigationsflyvninger kan være gennemført i TMG eller motorfly.
PPL		Omskolingsprogram i.h.t. UHB 655, 656 og 657.	Efter omskoling opnås begrænset flyvetilladelse/ motorsvævefly kat. 3. Piloten kan nøjes med 1 navigationsflyvning, der svarer til første navigationsflyvning for opnåelse af rejseflyvningstilladelse, med instruktør, hvis den gennemføres til instruktørens godkendelse. Uddannelsesdelen til rejseflyvning skal gennemføres indenfor 18 mdr. efter omskoling.

Omskoling (begrænset flyvetilladelse) giver ret til flyvning over Lolland og Falster. For at flyve udenfor Lolland-Falster skal uddannelse til rejseflyvning eller supplerende navigationsflyvninger være gennemført.

Ved flyvning med standset motor skal startprocedure for motor påbegyndes i minimum 600 m over jorden (medmindre at der er en flyveplads indenfor glideafstand), og piloten skal tillige have orienteret sig om mulige udlandingspladser, og senest i 300 m skal startproceduren for motoren afbrydes, såfremt motoren ikke forinden er blevet startet, således at udlanding kan foretages.

## **STRÆKFLYVNINGSTILLADELSE - SVÆVEFLY**

Principielt vurderes et S-certifikat som strækflyvningstilladelse.

I øvrigt kan instruktøren nægte en pilot at flyve stræk, hvis han skønner vejrforhold, pilotens flyvemæssige status eller andre forhold taler imod en sådan flyvning, som piloten vil meddele på briefing.

## **KUNSTFLYVNING**

S-piloter må udføre loop i klubbens Twin II, såfremt piloten er godkendt af en af klubbens FI'ere. Der skal være skrevet for godkendelsen i pilotens logbog. Loopet må udføres solo eller med passager, medlemmer såvel som ikke-medlemmer.

## **FLYVESIKKERHED**

Det er et led i uddannelsesgruppens opgave såvel gennem teoretisk som praktisk uddannelse at bibringe eleverne en sådan holdning til flyvning, at flyvesikkerhed bliver en naturlig del af elevens færden såvel i luften som på jorden.

Det forventes, at S-piloter på eget initiativ vedligeholder teoretiske og praktiske færdigheder i overstemmelse med myndighedernes krav. Ved årligt PFT foretages kontrol heraf.

Via dsvu.dk har enhver mulighed for at supplere eller genopfriske sin viden samt holde sig underrettet om de oplysninger, der her gives af såvel flyvesikkerhedsmæssig som af mere almen karakter.

Såfremt der yderligere måtte skønnes at være behov for tiltag på det flyvesikkerhedsmæssige område, påhviler ansvaret for iværksættelse heraf flyvechefen.

## **FLYVEFORBUD**

I tilfælde, hvor en pilot i sin behandling af materiel og eller under flyvning udviser grov uagtsomhed eller tilsidesætter flyvesikkerheden, kan enhver af klubbens instruktører tildele flyveforbud for resten af dagen og evt. én efterfølgende flyvedag.

Hvis det skønnes, at forseelsen er så grov, at flere dages flyveforbud er påkrævet, kan kun bestyrelsen efter samråd med instruktørgruppen træffe afgørelse herom. Kan dette ikke foregå på første ordinære møde, kan det ske ved telefonisk forhandling mellem bestyrelsesmedlemmer og instruktører.

Vedtages et sådant længere varende flyveforbud, skal dettes vilkår, varighed og begrundelse skriftligt meddeles piloten af klubbens formand. Et af en instruktør tildelt flyveforbud meddeles og begrundes alene mundtligt.

Tildelte flyveforbud mailes til klubbens instruktører og klubbens formand og vil blive behandlet på instruktørmødet under pkt. 5.

Definition på flyveforbud: Piloten, der har modtaget flyveforbud, møder til normal briefing og deltager i afviklingen af arbejdet på jorden (spil og wirehenter etc.) uden at flyve. Når man på denne måde har afviklet det tilmålte antal dage, er man atter flyveberettiget på uændrede vilkår. Aftjente dage noteres på startlisten.

## **FLYVESÆSONENS START**

Bestyrelsen fastsætter en dag for udpakning umiddelbart før årets første flyvedag, hvor der udføres følgende opgaver:

- Alle campingvogne køres ud på græs.
- Hangarer fejles og der ryddes op, køres skrald væk osv.
- Alle transportvogne sættes i koldhangar.
- Alle køretøjer og spil er klar til denne dag og placeres ligeledes i koldhangar.
- Twin II og Astir spændes op, hvis ikke dette er sket tidligere.
- Dimona placeres yderst i varmhangar.
- Der checkes batterier, loggere, udstyr i startvogn og andet materiel der skal bruges på en flyvedag.
- Alle radioer kontrolleres.

Ved en ny flyvesæsons begyndelse er det en forudsætning, at hvert medlem inden han genoptager egentlig svæveflyvning er udchecket på to-sædet fly af en instruktør.

Er piloten omskølet til motorsvævefly, skal han endvidere udcheckes herpå også.

Den enkelte pilot er selv ansvarlig overfor bestyrelsen for, at disse betingelser er opfyldt, og instruktøren er bemyndiget til at foretage kontrol heraf.

## **VINTERSÆSONEN**

Månederne november til marts udgør vintersæsonen, som hovedsagligt anvendes til vedligeholdelse og reparation af klubbens materiel, selv om flyvning fortsat kan finde sted med rådigt materiel efter nærmere aftale.

For at sikre en rimelig fordeling af dette vedligeholdelsesarbejde, påhviler der alle klubbens aktive piloter arbejde, enten på værkstedet eller med særlige opgaver efter aftale med bestyrelsen. Bestyrelsen udarbejder en turnusplan for dette arbejde, som det kraftigt henstilles, at medlemmerne i videst muligt omfang følger. Det bør være naturligt, at de piloter, der har benyttet flyene flittigt i flyvesæsonen udviser samme flid ved vinterarbejdet med materiellet.

## **SOMMERLEJR, LÅN AF FLY**

Klubbens medlemmer kan med tilladelse af bestyrelsen medtage klubbens fly til flyvning fra andre pladser i såvel ind- som udland.

Forudsætning for at tilladelse kan gives, er:

- at de piloter, der skal flyve, må flyve stræk med typen.
- at bestyrelsen skønner, at flyet kan undværes i den ønskede periode.
- at bestyrelsen senest 14 dage før den fastlagte afrejse får skriftlig ansøgning, som indeholder navne på deltagere, hvilke fly som ønskes medtaget, samt den periode hvor flyet er borte.

Bestyrelsen meddeler øvrige medlemmer via mail og forum om udlån af fly.

Ved flyvning med Super Dimona'en bookes dette altid i bookingsystemet på ekmb.dk, således at det er tilgængeligt for alle at se, hvornår et fly er booket, og hvornår det er ledigt.

Såfremt piloten, der har booket fly ikke er mødt op i hangaren senest 30 min. efter booket starttidspunkt kan flyet benyttes af tilstedeværende piloter. Det skal dog være muligt at returnere til EKMB indenfor 30 min., såfremt den bookende pilot meddeler dette over radioen, medmindre andet er aftalt mellem den flyvende og bookende pilot.

## **KONKURRENCER**

Meddelelser om konkurrencer, der tilgår klubben, vil blive videregivet medlemmerne. Piloter, der ønsker at deltage i konkurrencer, kan ansøge om fly hertil inden nærmere bekendtgjorte frister. I øvrigt skal de ovenfor anførte betingelser for lån af fly opfyldes, ligesom piloten skal opfylde eventuelle særlige krav fra konkurrencearrangøren.

## **LANDINGSKONKURRENCE**

Afholdes en gang årligt. Der flyves efter følgende regler:

- Alle der selv kan lande kan deltage.
- 1 forsøg pr. deltager. Forsøget skal være ens første start den pågældende dag, og udføres på 2-sædet svævefly.
- Der flyves med tildækket højdemåler.
- Der må ikke bruges hjulbremse.
- Der flyves med instruktør i bagsædet. Såfremt denne må gribe ind under flyvningen er forsøget ugyldigt. Instruktøren kan flyve med anden kontrollant i bagsædet.
- Sidefejl giver 5 strafpoint pr. meter, og længdefejl 1 strafpoint pr. meter før mærket, og 2 strafpoint pr. meter efter mærket. Opmåling sker fra hovedhjulet til midt på mærket. Der regnes i halve meter med almindelig op- og nedrundning.

## **MØDER**

Bestyrelsen indkalder til følgende faste medlemsmøder:

- et forårsmøde inden flyvesæsonen starter. På mødet behandles de retningslinier, som er gældende for flyvningens afvikling, ligesom der gøres status over vintersæsonens aktiviteter.
- et efterårsmøde ved sæsonens afslutning, hvor der aftales, hvilket arbejde, der skal udføres i vintersæsonen. Mødet er tillige et erfaringsmøde, hvor den forgangne sæson drøftes.

Herudover kan der indkaldes til møder efter behov.

## **HENVENDELSER**

I alle situationer, hvor der opstår tvivl, vanskeligheder og utilfredshed omkring flyveaktiviteten og klubbens øvrige virksomhed, bedes bestyrelsen snarest underrettet (gerne telefonisk), således at problemet hurtigt kan finde en løsning.

Bemærkninger, der vedrører den enkeltes flyvemæssige status, kan fremføres for flyvechefen eller ethvert øvrigt medlem af instruktørgruppen, som så vil viderebringe henvendelsen behandling på førstkommande instruktørmøde.

Bestyrelsen  
April 2014