

FLYVEREGLEMENT

FOR

LOLLAND FALSTER

SVÆVEFLYVEKLUB

Indholdsfortegnelse

TILRETTELÆGGELSE OG LEDELSE.....	3
BRIEFING OG MARKORGANISATION	3
JORDLEDER	4
FLYVEDAGENS START	4
STARTRÆKKEFØLGE	4
TILDELING AF FLY	5
VARIGHED AF EN FLYVNING.....	6
BETALING FOR FLYVNING.....	6
FLYVEDAGENS AFSLUTNING.....	6
FLYVEUDDANNELSEN	7
SKOLEFLYVNING.....	8
INSTRUKTØR-PROTOKOL	8
OMSKOLING	9
STRÆKFLYVNINGS-TILLADELSE.....	10
KUNSTFLYVNING.....	10
FLYVESIKKERHED.....	10
FLYVEFORBUD	10
FLYVESÆSONENS START.....	11
VINTERSÆSONEN.....	11
SOMMERLEJR, LÅN AF FLY.....	12
KONKURRENCER	12
LANDINGS-KONKURRENCE	12
MØDER	13
HENVENDELSER	13
APPENDIX	14

Tilrettelæggelse og ledelse

Bestyrelsen er ansvarlig for tilrettelæggelsen og gennemførelsen af al svæveflyvning på Lolland Falster Airport.

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 uddannelsesgruppen). Bestyrelsen indstiller efter samråd med uddannelsesgruppen instruktøraspiranter til uddannelse gennem Dansk Svæveflyver Union.

Uddannelsesgruppen udarbejder turnusliste med navne og datoer for instruktører.

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 uddannet og af klubben godkendt instruktør. Til hjælp i dette arbejde har instruktøren den udpegede jordleder.

Briefing og 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

Af hensyn til den bedst mulige udnyttelse af flyvedagen bør denne tilrettelægges således, at det ikke bliver nødvendigt at holde samlet frokosttilværelse. 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 efter tankning
- at startlister føres
- at der holdes radiovagt
- at spil og køretøjer 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 og køretøjer være optanket med brændstof, olie og vand. Efter påfyldning af benzin skal benzintanken straks aflåses.

Jordlederen er ansvarlig herfor.

Spilføreren kontrollerer spillet i henhold til checkliste i spiljournal, og der kvitteres 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, batteri og faldskærm.

Konstaterede mangler ved materiellet, manglende beholdning af brændstof, reservedele eller lignende meddeles til instruktøren.

Startrækkefølge

På de fastlagte flyvedage er der mødetid senest 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

Tildeling af fly

om de i givet fald skal vente.

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

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 kort 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 medlemmet ikke ved sit valg afskærer en efterfølgende i at udnytte sin mulighed. (Eks: Pilot A flyver såvel K6 som DG-300. Pilot B flyver alene K6. Pilot A skal derfor vælge DG-300).

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

Varighed af en flyvning

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 denne samme ret som øvrige til at deltage i fastlæggelse af startrækkefølge eller tildeling af fly på fastlagte flyvedage. Det henstilles dog, at piloter, der har gennemført flyvninger af længere varighed, viser så megen tilbageholdenhed, at også andre piloter får mulighed for at gennemføre opgaveflyvninger.

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.").

Betaling for flyvning

Afregning for flyvetid sker ved fremsendelse af regning fra kassereren i henhold til startliste og for motorsvæver i henhold til flyets journal.

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

Flyveuddannelsen

instruktør kan forlade pladsen kl. 17.00, medmindre instruktøren er indforstået med at fortsætte flyvningen yderligere.

Flyene tømmes for papirer, loggere m.v. og batterier sættes til opladning.

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

Startlister opbevares på kontoret 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.

Den flyvemæssige uddannelse i klubben forestås af uddannelsesgruppen, der ligeledes tilrettelægger teoretisk uddannelse efter behov.

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

Flyvechefen skal således:

- være ansvarlig for at oplysninger, som fremkommer på uddannelsesgruppens møder, og som er af interesse for en eller flere af klubbens medlemmer, tilgås pågældende på rette måde.
- holde uddannelsesgruppens 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. 2 måneders mellemrum.
- på eget initiativ - eller efter opfordring fra bestyrelsen eller uddannelsesgruppens medlemmer - søge at påvirke medlemmerne til at fastholde et sikkerhedsniveau for svæveflyvningen, der er i overensstemmelse med klubbens egne og Dansk

Skoleflyvning

Instruktør- protokol

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.

Herudover udpeger uddannelsesgruppen en uddannelsesansvarlig til at varetage opgaverne i henhold til DTO'en.

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 logbog 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 logbøger være til stede ved gruppens møde. Bøgerne for elever, der skoler A- og B-normer, opbevares i en aflåst kasse på 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.

For at sikre ensartethed i flyvningens gennemførelse og for at holde instruktørerne gensidigt orienteret om aktuelle problemer og tildragelser, er der en messenger-gruppe, hvor oplysninger kan udveksles eller pr. mail til uddannelsesgruppens medlemmer.

Omskoling

Omskoling til DG-300, Astir, K-6 og K-8 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.

Twin II:

- Omskoling til Twin II omfatter min. 4 starter - 2 med instruktør og 2 solostarter. Inden instruktør skoler på typen skal de min. have 3 starter fra hvert sæde.
- Før strækflyvning på typen skal der være foretaget min. 1 udelanding med Astir, K-6, tilsvarende type eller Twin II (sidstnævnte med instruktør), samt min. 10 landinger på typen.

DG-300:

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

Duo Discus T:

- S-certifikat
- Minimum 25 timer efter solo, heraf minimum 10 timer på svævefly med glidetæl på 40 eller derover.
- Minimum 1 udelanding i svævefly med glidetæl på 40 eller derover efter S-certifikat.
- Tilfredsstillende træningstilstand.
- For omskoling til Duo Discus T kræves der godkendelse af 2 FI'ere, der udfører skoling i klubbens fly, hvoraf min. den ene skal være medlem af Lolland Falster Svæveflyveklub.
- Se appendix for detaljer for omskoling.

Super Dimona:

- Piloten skal opfylde kravene i.h.t. BL 6-104 samt Dansk Svæveflyver Unions krav iflg. Unionshåndbogen.
- For omskoling til Super Dimona kræves der godkendelse af 2 FI'ere, der udfører skoling i klubbens fly, hvoraf min. den ene skal være medlem af Lolland Falster Svæveflyveklub.

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

Strækflyvnings-tilladelse

Ovenstående omskolingsregler er minimumskrav. Principielt vurderes et S-certifikat som strækflyvningstilladelse.

I øvrigt kan instruktøren nægte en pilot at flyve stræk, hvis denne skønner vejrforhold, pilotens flyvemæssige status eller andre forhold taler imod en flyvning, som piloten har meddelt 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 overensstemmelse med myndighedernes krav. Ved årligt PFT foretages kontrol heraf.

"Meddelelser fra Unionen", Unionshåndbogen samt nyeste udgave af Svæveflyvehåndbogen og uddrag af "Love og Bestemmelser" kan findes på www.dsvu.dk eller www.tbst.dk, således at enhver har 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 uddannelsesgruppen 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.

De øvrige medlemmer af uddannelsesgruppen orienteres om tildelte flyveforbud 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 meddeles de øvrige medlemmer af uddannelsesgruppen.

Flyvesæsonens start

Ved en ny flyvesæsons begyndelse er det en forudsætning, at hvert medlem inden genoptagelse af egentlig svæveflyvning er udchecket på enten to-sædet svævefly eller TMG af en instruktør.

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 fra 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.
- at piloten har en godkendelse fra flyvechefen til flyvning i det pågældende land.

Bestyrelsen meddeler øvrige medlemmer via tavle i klubhus og mail om udlån af fly.

Efter hjemkomst sendes opgørelse til kasseren med oplysning om dato, sted og flyvetid samt andet, der har betydning for afregningen.

På hverdage kan der i Dimona flyves i ubegrænset tid under forudsætning af, at flyet er booket på www.ekmb.dk (user/pwd: mxb/ekmb). Evt. kan man telefonisk bede flyvepladsledelsen om at booke for en. Medlemmer har på denne måde mulighed for hjemme fra at sikre sig, at flyet er ledigt.

Lån af fly på hverdage: I særlige tilfælde har man mulighed for ved telefonisk henvendelse til formanden senest dagen før, at få lov at låne et fly for en enkelt dag. Det er en forudsætning, at flyet er tilbage på pladsen senest kl. 09.00 dagen efter at være lånt.

Konkurrencer

Meddelelser om konkurrencer, der tilgår klubben, vil blive videregivet til 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.

Landings-konkurrence

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, ligesom der ikke må bremses på meden.
- 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 nedrunding.

Møder

Bestyrelsen indkalder til følgende faste medlemsmøder:

- et forårsmøde umiddelbart efter flyvesæsonen er startet. 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 der hurtigt kan findes en løsning på problemet.

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

Bestyrelsen
Juni 2020

Appendix

DUO DISCUS T

Der er 3 kategorier af piloter, som kan omskoles til Duo Discus T:

- 1) Svæveflyvepiloter, der **ikke** er omskolet til Duo Discus eller til svævefly med klapmotor.
- 2) Svæveflyvepiloter, der er omskolet til Duo Discus, men **ikke** til svævefly med klapmotor.
- 3) Svæveflyvepiloter, der **ikke** er omskolet til Duo Discus, men er omskolet til svævefly med klapmotor.

Krav til omskolingsflyvninger på baggrund af pilotens flyvemæssige erfaring:

Kategori 1	Flyvetid inden omskoling			Omskolingsflyvninger		Skoling til brug af motor			
	Pilotens minimum antal timer som fartøjschef	Heraf minimum på svævefly	Heraf minimum på svævefly med glidetid på 40 eller derover	Minimum antal starter fra førersæde	Yderligere starter for passager-flyvning	Krav til flyvning efter omskoling til type og inden omskoling til brug af turbo			Flyvning for omskoling til motor
						Starter	Flyvning	Aktuel status på Duo Discus	
A	125	75	50	3	1 fra passager-sæde	0	0	0	-mindst 1 flyvning, hvor der simuleres landing med motor ude ved at der disponeres landingsrunde med brug af ½ luftbremser fra minimum 300 meters højde, -og efterfølgende mindst 1 flyvning, hvor der landes med motoren ude uden at motoren er startet, -og minimum 1 flyvning, hvor der øves ud- og indfældning af motor i luften i minimum 400 meters højde. Landingsøvelse og ind- og udfældning af motor kan øves på samme flyvning.
B	75	50	25			5	1 time, heraf min. 1 flyvning på mindst 30 minutter	mindst 2 starter indenfor de sidste 90 dage	
C	25 efter solo	25	10	5		10	2 timer, heraf min. 1 flyvning på mindst 45 minutter		

For piloter under punkt A kan flyvninger for brug af motor være en del af omskolingsflyvningerne, mens det for piloter under punkt B og C er flyvninger udover omskolingsflyvningerne.

Kategori 2:	Omskoling til brug af motor sker i henhold til svæveflyvepilotens placering i henhold til erfaringen jfr. svæveflyvepiloter i kategori 1. Svæveflyvepiloten vil som minimum være placeret i punkt C.
-------------	--

Kategori 3:	Omskoling sker i henhold til svæveflyvepiloter placeret i kategori 1, punkt A.
-------------	--

Krav for efterfølgende flyvninger, hvor motor kan tænkes at blive brugt:

- Som et led i cockpitcheck skal proceduren for ud- og indfældning samt start og slukning af motor gennemgås.
- Motoren må ikke udfældes og/eller forsøges startet i højder under 300 m over jorden.
- Hvis man har haft udfældet (og logført) og startet motoren i minimum 300 m over jorden mindst to gange inden for de seneste 3 måneder før den aktuelle flyvning, er minimumshøjden for udfældning og/eller start af motor 300 m over jorden, og ellers er den 400 m over jorden.
- Ved flyvning udenfor glideafstand af startflyvepladsen, hvor motoren kan tænkes anvendt, skal motorprøve udføres inden glideafstand forlades.