

<b>INNEHÅLLSFÖRTECKNING</b>	1-2
FÖRORD.....	3
REVIDERING, DISTRIBUTIONSLISTA.....	4
REVIDERINGSLISTA.....	5
<b>Kapitel 1</b>	
Utbildningar.....	6
Tillstånd till utbildning.....	6
Utbildningsledare.....	7
Teknisk ansvarig.....	7
Lärare för praktisk utbildning.....	7
Lärare för teoretisk utbildning.....	7
Vidareutbildning av lärare.....	7
Elever.....	8
Avskiljande av elev.....	8
Överföring av elev.....	8
Lokaler.....	9
Flygmateriel.....	9
Instruktion för egenkontroll.....	10-11
<b>Kapitel 2</b>	
Flygbesättningen.....	12
Daglig tillsyn/tillsyn före flygning.....	12
Flygplatser.....	13
Övningsområden.....	14
Briefing.....	14
Flygplanets utrustning.....	15
Luftvärdighet.....	15
Navigeringsutrustning.....	16
Personlig utrustning.....	16
Väderförhållanden.....	17
Driftfärdplan.....	18
ATS- färdplan.....	18
Bränsle och oljemängd.....	18
Resedagbok.....	19
Flygdagbok.....	19
Elevprotokoll.....	19
Flygtidsberäkning.....	19
Flygning under vinterförhållanden.....	20
Nödförfaranden.....	20
Minimiflyghöjder.....	21
Flygning med passagerare.....	21
Övervakning av EK-flygning.....	21
Nödlandningsövningar.....	22
Taxning och väntplatser.....	23
Trafikvarvets utsträckning.....	23

forts. innehållsförteckning

Flygräddningstjänst.....	24
Säkerhetsföreskrifter.....	24
Begränsningar av tjänstgöringstid för lärare.....	25-26

### **Kapitel 3 Utbildningshandbok**

(Innehållsförteckning och revisionslista: se under Flik 3)

### **Bilagor**

A	Allmänna anvisningar, karta över övningsområde
B	Lokala bestämmelser, karta över flygplatsen
C	Taxning, väntplatser
D	Trafikvarvets utsträckning
E	Blankett för haverianmälan
F	Blankett för driftstörning
G	Driftfärdplan
H	ATS-färdplan
IJ	Elevprotokoll, praktik
K	Elevprotokoll, teori, Närvarolista
L	Blankett ansökan om elevtillstånd
M	EK-bevis
N	Protokoll för inflygning på ny typ
O	Checklistor, Daglig tillsynsprotokoll
P	Telefonlista
R	Verksamhetsbeskrivning, lärarlista, m m

Denna Skolhandbok Ultralätta (USHB) flygplan tillhör och är utarbetad att gälla för KSAK Motorflygförbund UL-flygskola i.....

Skolhandboken föreligger i tre utgåvor, UL-A, UL-B och UL-Gyrokopter. Av innehållet är Kapitel 1 och 2 samt förteckningen över bilagor gemensamma för alla tre klasserna. Kapitel 3 är specifikt för respektive klass och har separat innehållsförteckning och revideringslista.

Innehållet i USHB skall delges den personal och de elever som är berörda av och verksamma i flygskolans ultralättutbildning samt KSAK

Distributionen av USHB framgår av lista på följande sida. Berörda personer ska signera mottagandet av USHB och därvid bekräfta att de tagit del av innehållet.

USHB innefattar driftsinstruktion (DI) och Utbildningshandbok UL (UHB-UL). USHB innehåller information och instruktioner samt klarlägger ansvarsförhållanden inom skolflygverksamheten. USHB beskriver dessutom verksamhetens omfattning samt gällande rutiner och deras tillämpning.

Utöver vad som nämns i USHB gäller alltid de övriga minimikrav, som framgår av Transportstyrelsens Författningssamling (TSFS och LFS), AIP, NOTAM, och andra bestämmelser som utfärdas av Luftfartsmyndigheten och KSAK. Detta hindrar inte att man beroende på situationen ställer högre krav för den egna skolverksamheten.

Det åligger alla berörda att vara väl förtrogna med USHB och dess innehåll, att följa givna instruktioner och att aktivt medverka i det egenkontrollsystem, som beskrivs i USHB. Detta för att verksamheten skall hålla hög kvalitet och hög flygsäkerhetsstandard.

Denna USHB har framställts med hjälp av en mall utgiven av KSAK Motorflygförbund. Underlaget är ursprungligen framtaget som ett elevarbete vid Flygläroverutbildningen (FLU) av Gösta Larsson och Dan Walterström med Harri Jalonen som handledare. Mallen har därefter på uppdrag av KSAK Motorflygförbund bearbetats av Kurt Bengtsson och anpassats till ultralätt skolverksamhet.

## REVIDERING

Innehavare av USHB är ansvarig för att revideringen införes utan dröjsmål och att denna noteras i nedanstående förteckning.

Utbildningsledaren är ansvarig för att revideringen införes i flygskolans exemplar.

Flygskolans ena exemplar skall ha kvittenslista, där samtliga UL-lärare och UL-instruktörer kvitterat när de före att skolflygning påbörjas tagit del av innehållet.

## DISTRIBUTIONSLISTA

USHB nr	1	Klubbordförande
	2	Utbildningsledare
	3	UL-flygskolans publikationssamling

## REVIDERINGSLISTA SKOLHANDBOK ULTRALÄTT (rev. 3.) Generell del

SIDA	UTGÅVA	REVIDERINGSDATUM
1-3	1993-07-07	2009-10-29
4	1993-07-07	2009-10-29
5	1993-07-07	2012-10-25
6	1993-07-07	2015-03-05
7	1993-07-07	2015-03-05
8	1993-07-07	2011-02-07
9-10	1993-07-07	2015-03-05
11	1993-07-07	
12	1993-07-07	2007-03-06
13	1993-07-07	2015-03-05
14-15	1993-07-07	2011-02-07
16-17	1993-07-07	2009-10-29
18	1993-07-07	2009-03-30
19-20	1993-07-07	
21	1993-07-07	2012-10-25
22-26	1993-07-07	

## Kapitel 1

### Utbildningar

Vid KSAK Motorflygförbund ultralättflygskola i denna flygklubb, bedrivs följande utbildningar:

*Se aktuell Verksamhetsbeskrivning bakom Flik R*

Utbildning medges för flygklubbens medlemmar och ska omfatta teoretisk och praktisk utbildning fram till ultralättcertifikat.

För att ge tidigare innehavare av ultralättcertifikat möjlighet till förnyelse, arrangeras kompletterande utbildning för de vars certifikat varit ogiltigt mer än 12 månader samt kurser och möjlighet till förnyat tekniskt prov som tillägg för de vars certifikat varit ogiltigt i mer än 36 månader.

Flygutbildningen bedrivs som luftfartsskola utan förvärvssyfte i KSAK-ansluten flygklubb. Verksamhetsbeskrivningen ska innehålla uppgift om ordförande, utbildningsledare, teknisk chef, skolflygplan, klubbens bas och de flygfält som regelmässigt används i utbildningen, samt fullständig adress med kontaktperson och telefonnummer.

Klubben ska genom månatliga rapporter ge KSAK Motorflygförbund fortlöpande information om utbildningsverksamhetens framsteg och status. En årlig verksamhetsrapport ska tillsändas KSAK Motorflygförbund på anmodan.

Vid ändring av förutsättningarna för utbildningen skall KSAK Motorflygförbund omedelbart informeras.

## **Utbildningsledare (lokal skolchef)**

Utbildningsledaren skall inneha ett eller flera av följande alternativ: Gällande JAR FCL-CPL med behörighetsbevis som UL-flyglärare, JAR FCL PPL med behörighetsbevis som UL-lärare, UL-certifikat med behörighetsbevis som UL-lärare, JAR FCL PPL och segelflygläraryrke med motorbehörighet och behörighetsbevis som UL-lärare. För den som har lägre behörigheter än JAR FCL CPL gäller att denne har verkat som lärare i flygskola i minst 2 år för att få verka som utbildningsledare i UL-flygskola.

Utbildningsledaren har det övergripande ansvaret för skolans skötsel och ansvarar för planläggningen av utbildningen och för kontrollen av att denna bedrivs i överensstämmelse med gällande bestämmelser. Han utövar tillsynen över lärarnas verksamhet samt ansvarar för att elev har fått utbildning i enlighet med av Transportstyrelsen uppställda fordringar. Genom slutprov av elever kontrollerar utbildningsledaren eller KSAK Motorflygförbund genom kontrollant att dessa har föreskrivna kunskaper.

## **Tekniskt ansvarig**

Tekniskt ansvarig skall ha godkänts i en allmän lämplighetsbedömning av KSAK Motorflygförbund. Denne är genom avtal knuten till flygskolan och ansvarar för att flygmaterielen underhålls enligt gällande bestämmelser.

## **Lärare för praktisk utbildning**

Utbildningsledaren äger rätt att utan särskilt godkännande som UL-flyglärare eller instruktör engagera dessa med gällande behörighet. Lärare eller instruktör som skall tjänstgöra vid skolan skall vara anmäld till KSAK-M.

## **Lärare för teoretisk utbildning**

Teorilärare får utses av utbildningsledaren och skall ha ingående kunskaper i aktuellt ämne samt bör ha tidigare erfarenhet av undervisning.

## **Vidareutbildning av lärare**

Varje lärare är själv ansvarig för att egen behörighet vidmakthålles och förutsätts själv ta initiativ till egen vidareutbildning.

Läroplan utföres vart tredje år av UL-kontrollant i avsikt att kontrollera undervisningsfärdigheten och att introducera eventuell ny metodik. I övrigt gäller bestämmelserna i TSFS 2013:18 §§29-31 för vidmakthållande av behörighet.

Aktuell lärarförteckning, se Verksamhetsbeskrivning under Flik R.

## **Elever**

Elev vid luftfartsskolans praktiska utbildning skall senast vid påbörjande av EK-flygning ha erhållit medicinskt intyg av lägst LAPL-klass av Transportstyrelsen. Skolan tillhandahåller blankett för ansökan om elevtillstånd. Till ansökan ska bifogas personbevis, läkarintyg från flygläkare samt personutredning för UL-flygcertifikat från Polisen.

Giltighetstiden för utfärdat elevtillstånd skall noteras i elevprotokollet.

### **Avskiljande av elev**

Om utbildningsledaren finner att elev ej är lämplig, att genomgå den praktiska eller teoretiska utbildningen, kan utbildningsledaren avskilja eleven. Efter avskiljandet ska utbildningsledaren meddela Transportstyrelsen och KSAK Motorflygförbund härom.

### **Överföring av elev till annan flygskola**

Om elev önskar övergå till annan flygskola ska utbildningsledaren meddela KSAK Motorflygförbund. Då KSAK Motorflygförbund godkänt övergången ska kontakt ske mellan utbildningsledarna på respektive flygskola för överlämnande av elevhandlingarna.



## LOKALER

För den teoretiska undervisningen finns lokal med skrivtavla, samt möjligheter till visning av overheadbilder, dia m m.

Ev utrustning för visning av videofilm/DVD samt PC-projektor.

Skolan har tillgång till lämpliga flygplansmodeller i de klasser som utbildning bedrivs (rörliga roder för UL-B, rörlig vinge för UL-A, rörlig rotor för gyrokopter), samt övrig demonstrationsmateriel.

Flygskolan har vidare tillgång till lokal, lämplig för flygförberedelser där man ostört kan ha genomgång före och efter flygning.

På väl synlig plats finns anslagstavla för flygskolans meddelande (t ex beträffande flygverksamheten, tekniska angelägenheter).

I anslutning därtill finns hylla med Transportstyrelsens publikationer (TSFS, LFS, AIP, AIC, NOTAM, MFL samt KSAK Motorflygförbund TMU-O). Utbildningsledaren ansvarar för att publikationerna hålls aktuella. Finns anslutning till internet utgör detta fullgod ersättning för TSFS, LFS och de andra publikationer som Transportstyrelsen lägger ut på dess hemsida.

För undervisning i flygmaterielens konstruktion och skötsel har skolan tillgång till hangar.

## FLYGMATERIEL

Flygplan som används i skolningen skall vara godkända av KSAK-M för undervisning. För UL-flygplan i flygskolan som inte ägs av klubben utan hyrs in från annan ägare skall det finnas ett brukaravtal. I detta avtal skall det finnas en klausul där det framgår att det tekniska underhållet övergått i flygskolans regi och att flygskolans Teknische Chef ansvarar för detta.

De flygplan som flygskolan önskar använda skall anmälas till KSAK-M och blir efter godkännande listade i Verksamhetsbeskrivningen.

## INSTRUKTION FÖR EGENKONTROLL

### Målsättning

Syftet med egenkontrollen är att i den dagliga verksamheten inom flygskolans ram bibehålla och helst höja nivån avseende flygsäkerhet och kvalitet i samband med flygutbildningen samt att dessutom främja ett gott flygmannaskap. Egenkontrollen baseras på riktlinjerna i Transportstyrelsens certifikat- och driftsbestämmelser.

### Organisation

Verksamheten vid flygskolan är organiserad enligt organisationsplan i Ultralätt Skolhandbok (USHB). All personal och alla elever är berörda av egenkontrollen.

De ekonomiska och materiella resurserna för flygskolan ställs till förfogande av flygklubben. Klubbens ordförande har som företagsledare ansvaret för att resurserna är tillräckliga för en effektiv och säker utbildning.

### Uppföljning

Egenkontroll är en angelägenhet för alla parter, som berörs av verksamheten och genomförs genom att framhålla vikten av att alla följer utfärdade lagar, förordningar och lokala föreskrifter. Var och en ansvarar för att observerade avvikelser rapporteras till utbildningsledaren, vilken är ansvarig för uppföljningen.

Likaså bör t ex även elever med onormala inlärningstider och elever som avbryter utbildningen följas upp. Detta för att eventuella brister i skolans resurser, såväl teoretiska som praktiska skall uppmärksammas.

Tekniska fel och tendenser till felfunktioner vilka eventuellt kan leda till driftstörning rapporteras till tekniskt ansvarig.

### Rapportering och delgivning

Vid händelser som innebär rapporteringsskyldighet enligt LFS 2007:68 är utbildningsledaren ansvarig för att rapport inlämnas i vederbörlig ordning. Vid övriga händelser beslutar utbildningsledaren, eventuellt i samråd med berörda funktionärer, om vilka åtgärder som krävs.

I ovanstående fall göres också en bedömning i vilken omfattning händelsen ska delges övriga befattningshavare. Avsikten med delgivningsförfarandet är att minska risken för en upprepning av det inträffade.

Avgörandet för huruvida delgivning ska ske är i vilken omfattning flygsäkerheten eller utbildningskvaliteten berörs.

| Tillvaratagande av erfarenheter enligt LFS 1989:9 och LFS 2007:19.

De erfarenheter som vinnes vid tillämpning av ovanstående förfarande för egenkontroll, framföres vid möte med skoledningen och/eller flygklubbens styrelse där utbildningsledaren är adjungerad.

Ledningen/styrelsen har därefter att ta ställning till vilka åtgärder som ska vidtagas samt huruvida ändring ska ske i fastställda rutiner. Vid utvärderingen ska stor vikt läggas vid hur relationen människa / maskin (Human factors) har bidragit till eller inverkat på den rapporterade händelsen.

## KAPITEL 2

### FLYGBESÄTTNINGEN

Skolflygning kan utföras antingen i DK eller i EK.

Flygbesättningen kan utgöras av UL-lärare / instruktör och elev (DK) alternativt ensam elev (EK). Vid EK-flygning ska eleven inneha gällande elevtillstånd och EK-bevis. (EK-bevis se Flik M.)

Vid all flygning ska eleven bemanna flygplanets ordinarie förarplats enligt flyghandbok.

Vid all flygning i DK har läraren / instruktören befälhavaransvaret. Vid all flygning i EK har eleven befälhavaransvaret.

Vid flygprov inför utbildningsledaren, UL-lärare eller UL-kontrollant har eleven befälhavaransvaret. Innan flygprovet påbörjas ska det göras klart hur de ombordvarande ska agera om ett nödläge uppstår under provet.

### DAGLIG TILLSYN / TILLSYN FÖRE FLYGNING

Daglig tillsyn på flygplan som ska användas i skolverksamheten skall normalt utföras av behörig personal.

Daglig tillsyn får dessutom utföras av de lärare/instruktörer med behörighet utfärdad av den Teknische chefen enligt de instruktioner som givits av denne.

Anteckning om att daglig tillsyn är utförd ska göras i Resedagboken.

Om flygplanet använts för privatflygning mellan två skolpass så skall förnyad daglig tillsyn utföras för det senare skolpasset.

Tillsyn före flygning utförs enligt checklista för daglig tillsyn, se Flik O.

## FLYGPLATSER

Verksamheten är huvudsakligen förlagd till flygplats angiven i Verksamhetsbeskrivningen och som uppfyller kraven enligt Transportstyrelsens författningssamling.

Kartor över flygplatsen med omgivningar, se Flik B

Utbildningsledaren är ansvarig för att förändringar på den egna flygplatsen, som påverkar skolverksamheten meddelas övriga lärare samt elever. Likaså ska lärare informera utbildningsledaren om lärare upptäcker motsvarande förändringar.

Vid landning på främmande fält i samband med skolflygning ska nedanstående iakttagas:

Skolflygning DK och EK får förutom på godkänd flygplats bedrivas på:

- A Flygplats som uppfyller angivna krav enligt TSFS 2012:91.
- B Isbelagt eller snötäckt landområde.
- C Isbelagt vattenområde, oavsett om isen är snötäckt eller ej.

Medgivande att använda områden enligt B och C gäller endast under förutsättning att lägst minimikrav enligt LFS 2007:17 är uppfyllda.

Utbildningsledare har rätt att förbjuda användning av flygplats som han finner olämplig beroende på t ex inflygningsförhållanden, fältbeskaffenhet, banlängd och sidvindsförhållanden, oavsett om dessa är godkända enligt ovanstående.

Flygfält lämpliga för skolning under EK är:

- 1 .....
- 2 .....
- 3 .....

Flygfält lämpliga för skolning under DK är dessutom:

- 1 .....
- 2 .....
- 3 .....
- 4 .....

Utbildningsledaren ska kontrollera att erforderlig brand- och räddningsutrustning finns tillgänglig vid flygfält, som används vid EK-flygning.

Vid EK-flygning får landning ej planeras på obemannad flygplats utan lärarens uttryckliga medgivande.

## **ÖVNINGSOMRÅDEN**

Utbildningsledaren har för skolan bestämt att elevernas övningsområde ska begränsas enligt kartan, Flik A.

EK-bevisets geografiska begränsning bör sammanfalla med gränsen för övningsområdet.

Anm.

Gränserna för övningsområdet är valda med hänsyn till geografiska förhållanden, hinder, alternativa landningsplatser och radiotäckning.

Det är av stor vikt att eleverna görs uppmärksamma på eventuella restriktionsområden i anslutning till övningsområdet.

## **BRIEFING**

Vid briefing inhämtas erforderliga uppgifter från AIP, AIC, NOTAM och VFR-manual. Eventuella lokala bestämmelser och tillfälliga restriktioner ska nogsamt kontrolleras.

Meteorologisk information inhämtas normalt från LFV Flygväder eller meteorologen vid flygplats med denna funktion.

I förekommande fall inlämnas ATS-färdplan.

Den som lämnar klubben för flygning då ingen annan person finns närvarande, skall lämna meddelande om flygningens avsikt och destination samt beräknad återkomst.

Meddelande lämnas till.....

Vid EK-flygning ska eleven före flygning utförligt redogöra för UL-läraren / instruktören vilka uppgifter som inhämtats och vilka åtgärder eleven vidtagit med anledning av uppgifterna.

## FLYGPLANETS UTRUSTNING

Vid skolflygning ska flygplanet minst ha utrustning enligt LFS 2007:71

Beträffande radioutrustning bör flygplanet vara utrustat med en kommunikationsradio, lika gäller för kollisionsvarningsljus

Flygplanet ska ha:

Fullständig DK - utrustning.

Säkerhetsbälten inkl axelremmar på förarplatserna (axelremmar dock ej obligatoriskt för UL-A).

Dubblade instrument i de fall lärare och elev ej kan avläsa samma instrument.

Intercom mellan lärare och elev.

Ur med tim-, minut- och sekundvisning.

Reservsäkringar av alla de typer som kan behöva bytas under flygningen.

Förankringsmateriel och bromsklossar vid långnavigering.

Nödutrustning.

## LUFTVÄRDIGHET

Flygning får ej påbörjas förrän befälhavaren förvissat sig om att:

- 1 Materielen är luftvärdig, flygtillstånd finnes och att föreskrivet underhåll är dokumenterat och återstående gångtid är kontrollerad.
- 2 Vikt och balans ligger inom godkända gränser.
- 3 Flygningen kan företas under iakttagande av prestandasäkerhetskraven i flyghandboken.
- 4 Samtliga erforderliga dokument finns ombord under flygningen:  
Flyghandbok  
Checklistor  
Flygtillstånd  
Miljövårdighetsbevis

## **NAVIGERINGSUTRUSTNING**

Följande navigeringsutrustning ska medföras vid skolflygning:

Lämpliga aktuella kartor med flyginformation över det område som kan beröras av flygningen, om möjligt i skala 1:250 000. Flygplatskort ur VFR-manual (Svenska flygfält) eller AIP ska medföras för samtliga flygplatser som kan bli aktuella för landning.

Vid navigeringsflygning ska medföras transportör (navskiva/navräknare), papper och penna samt klocka med sekundvisare alternativt stoppur.

Som sträckhandbok användes VFR-manualen "Svenska flygfält".

Utbildningsledaren ansvarar för att den information som används överensstämmer med aktuell AIP.

## **PERSONLIG UTRUSTNING**

Följande personliga utrustning ska medföras: (se även LFS 2007:71)

- Flygdagbok
- Legitimation
- EK-bevis eller certifikat
- Ev reservglasögon
- Flytvästar om vattenområde berörs
- Nödutrustning



## VÄDERFÖRHÅLLANDEN

UL-skolning ska ske enligt VFR-reglerna.

För att skolpasset ska ge avsett utbyte för eleven ska följande väderminima normalt ej underskridas. UL-läraren / instruktören kan efter egen bedömning höja dess minima beroende på elevens utbildningsläge och kompetens.

Övning	Operativa minima	Planeringsminima
Start- och landning DK	3 km/700 fot	5 km/1000 fot
Start- och landning EK	8 km/1000 fot	8 km/1500 fot
Flygning i övningsområdet DK	5 km/700 fot	8 km/1000 fot
Flygning i övningsområdet EK	8 km/1200 fot	10 km/1500 fot
Navigeringsflygning DK	5 km/700 fot	8 km/1500 fot
Navigeringsflygning EK	10 km/2000 fot	20 km/3000 fot

Vid operativa minima skall flygningen avbrytas om ovanstående värden underskrids. UL-läraren / instruktören kan dock under DK-flygning låta eleven flyga ner till 1,5 km sikt och 500 fot GND för att visa åtgärder vid flygning mot väderförsämring.

Planeringsminima är minima för planering av flygning.

Väderinformation skall inhämtas för varje flygning enligt följande:

- Vid lokal flygning genom automatisk VFR-prognos, eller direkt kontakt med AIS / FPC, om tveksamhet råder. (Lärares/instruktörens bedömning)
- Vid distansflygning alltid genom direkt kontakt med AIS/FPC, varvid minst följande ska inhämtas:
  - TAF och METAR för aktuella flygplatser
  - Vind-, temperatur- och isbildningsprognos för sträckan
  - Cb-aktivitet

Vid tveksamhet kontakta alltid meteorolog!

Vid EK-flygning ska UL-läraren / instruktören införa restriktioner för sidvindskomponent baserad på elevens erfarenhet och flygtrim. Vid planering av flygning ska 75 % av demonstrerad sidvindskomponent utgöra övre gräns för EK-flygning.

Den erhållna väderinformationen ska diskuteras mellan lärare och elev för att öka elevens vädermedvetande samt inpränta en riktig attityd.

## **DRIFTFÄRDPLAN**

Driftfärdplanen ska utarbetas för navigeringsflygningar, även sådana som understiger 25 NM från startplatsen.

Beräkning av startvikt och erforderligt bränsle samt kontroll av tyngdpunktsläge ska utföras skriftligt före varje flygning. Tyngdpunktsläge får kontrolleras mot lastningsinstruktion.

Ovanstående beräkningar ska kontrolleras av UL-läraren / instruktören före flygningen.

## **ATS-FÄRDPLAN**

ATS-färdplan bör upprättas före varje distansflygning (flygning som sträcker sig mer än 25 NM ut från startplatsen), vare sig den utförs i DK eller i EK.

Vid EK-flygning anges UL-lärarens / instruktörens namn och telefonnummer i ruta 18/RMK.

ATS-färdplansblankett, se Flik H.

## **BRÄNSLE- OCH OLJEMÄNGD**

Vid all skolflygning ska flygplanet medföra bränsle och olja för den avsedda flygtiden samt därtill minst 30 minuters reserv.

Tillägg ska dessutom alltid göras för eventuella väntetider orsakade av väder, trafikledning samt erfarenhetsmässiga störningar.

I möjligaste mån ska eleven efter utförd flygning, med hjälp av mätsticka eller genom att fylla bränsletankarna, jämföra beräknad bränsleförbrukning med verklig förbrukning.

## **RESEDAGBOK**

Resedagboken ska alltid medföras under flygning.

Eventuella anmärkningar ska införas i resedagboken och snarast rapporteras till tekniskt ansvarig.

## **FLYGDAGBOK**

Flygdagbok ska alltid medföras under flygning.

UL-lärare / instruktörer och elever för själva in flygtid i sina personliga flygdagböcker. UL-läraren / instruktören övervakar elevens införande fram till första EK-flygningen. Före elevens flygprov ska läraren/instruktören kontrollera elevens flygdagbok.

## **ELEVPROTOKOLL**

Protokoll för den praktiska utbildningen ifylls av UL-läraren / instruktören efter varje skolflygningspass. Eleven ska ta del av protokollet.  
Se Flik IJ.

Protokoll för den teoretiska utbildningen ifylls av teorilärare efter varje teorilektion.  
Se Flik K.

## **FLYGTIDSBERÄKNING**

I resedagboken redovisas flygtiden från start till landning. Denna tid anges också som utbildningstid i elevprotokollet.

## **FLYGNING UNDER VINTERFÖRHÅLLANDEN**

Skolflygning får ej bedrivas då isbildning kan befaras eller i kraftigt snöfall.

Utöver väderinformation enl sida 18 åligger det UL-läraren / instruktören att noga överväga isbildningsrisken, risken för snabba försämringar av vädret samt bromsverkan.

### Före flygning

Start får ej företagas med frost eller snö på bärande ytor. Tänk på att rimfrost snabbt kan byggas upp efter det att flygplanet tagits ut ur hangar.

### Under flygning

Var uppmärksam på risken för isbildning och snabba väderförsämringar. Om risk för förgasaris föreligger inställ då flygning.

### Inflygning och landning

Vid minsta tendens till isbildning skall risken för stabilisatorstall uppmärksammas. Detta innebär att inflygnings- och landningsfart måste ökas och användning av klaff, om aktuellt flygplan är försedd med sådan, noga övervägas.

Dessutom kan behovet av tillgänglig landningssträcka öka avsevärt. Bromsverkan kan snabbt bli dålig vid vinterförhållanden och problem kan uppstå vid sidvindslandning.

### Övrigt

Det åligger UL-läraren / instruktören att se till att samtliga ombordvarande medför ändamålsenliga kläder och skodon i händelse av att nödlandning måste företagas.

Se även MFL om isbildning.

## **NÖDFÖRFARANDEN**

I händelse av nödsituation under flygning i DK övertar UL-läraren / instruktören manövreringen och agerar enligt anvisningarna i flyghandboken i tillämpliga delar.

Vid flygning över vatten skall erforderligt antal flytvästar medföras. Med tanke på arbetssituationen i ett nödläge skall flytvästar vara påtagna vid flygning över vatten.

## **MINIMIFLYGHÖJDER**

Lägsta flyghöjd är 500 fot GND över land och vatten, dock minimum 1000 fot GND över tätbebyggt område. För vissa tätorter gäller högre minimihöjd enligt AIP-RAC. Allmänt gäller att bullerkänsliga områden ska undvikas.

Stall skall inte övas på höjder under 3000 fot. Stall som drivs till full vikning eller stall som övas med flygplan som lätt kan hamna i spinn eller har mera extrema stallegenskaper bör inte övas på höjder under 4000 fot, eller i vissa fall beroende av flygplantyp, ännu högre höjd.

## **FLYGNING MED PASSAGERARE**

Vid flygning som utförs av elev, ska endast UL-lärare / instruktör medfölja.

## **ÖVERVAKNING AV EK-FLYGNING**

EK-flygning får endast utföras på initiativ av UL-lärare / instruktör.

Vid första EK-flygningen och så länge som UL-läraren / instruktören bedömer det nödvändigt ska UL-läraren / instruktören övervaka start- och landningsövningar vid märket.

Vid fortsatt EK-flygning i varvet och i närbeläget övningsområde kan UL-läraren / instruktören följa flygningen från marken eller från ett annat flygplan.

Vid EK-navigering där UL-läraren / instruktören ej kan hålla visuell kontakt med eleven ska läraren vara anträffbar på telefon. Inför all EK-flygning skall läraren / instruktören på plats kunna övervaka elevens förberedelser.

Det åligger UL-läraren / instruktören att före EK-navigeringen informera och rådgöra med de ATS-instanser som berörs av flygningen. Det åligger också UL-läraren / instruktören att informera sig om fältbeskaffenheten på samtliga fält som eleven avser att landa på. Detta gäller i synnerhet fält med gräsbanor och fält med PPR.

ATS-färdplan bör inlämnas i största möjliga utsträckning.

Flygfält godkända för EK-flygning, se sid 13.

## **NÖDLANDNINGSOVNINGAR**

Nödsituationer får endast simuleras eller övas under DK-flygning.

Vid utförandet av nödlandningsövningar ska dessa antingen bedrivas mot flygplats eller av utbildningsledaren tidigare rekognoserad godkänd fältyta, annars avbrytas på lägst 500 fot GND.

Övning av motorstopp i starten får endast utföras på flygplats, där banlängden tillåter förnyad sättnings - alternativt mot lämpligt landningsområde, som tidigare är utsedd av tjänstgörande UL-lärare / instruktör. Om TL är i tjänst måste denna informeras i förväg.

## TAXNING OCH VÄNTPLATSER

Standardvägar för uttaxning till och intaxning från respektive banända skall följa karta under Flik C

Detta gäller i synnerhet om motor-, segel- eller modellflyg pågår!

I undantagsfall får andra vägar användas med hänsyn till fältbeskaffenhet och annan trafik. Skärpt uppmärksamhet skall då hållas på landande och startande flygplan.

Kom ihåg att landande alltid har företräde före taxande flygplan.

## TRAFIKVARVETS UTSTRÄCKNING

Standardvarvets utseende framgår av Flik D där även rekommenderade flygvägar till och från kontroll/trafikzonens in- och utpasseringspunkter finns angivna.

Överflygning av bebyggelse ska i möjligaste mån undvikas av bullerskäl. Undvik bullerkänsliga områden i utflygningsriktningen genom kurskorrektioner.

Stig med fart för bästa stighastighet.

Vid flygplatsen ..... skall dessutom följande iakttagas:

.....

.....

.....

.....

.....

## FLYGRÄDDNINGSTJÄNST

### FÖRFARINGSSÄTT DÅ HAVERI ELLER ANNAT NÖDLÄGE OBSERVERAS

Behåll det nödställda flygplanet eller fartyget i sikte så länge det behövs eller så länge Du kan. Fastställ position om så erfordras.  
Meddela räddningscentral eller flygtrafikledning position och uppgifter om haveriet.  
Handla för övrigt enligt instruktioner från ovanstående organ.

Vid haveri eller tillbud på flygplatsen i .....  
förfar enligt följande:

Larma Räddningstjänsten                      tel                      112  
Kontakta även Utbildningsledaren      tel .....  
Och/eller Ordföranden                      tel .....

## SÄKERHETSFÖRESKRIFTER

Riskområdet vid roterande propeller är en cirkelsektor med 5 meters radie från propellern och som begränsas av vingens framkant.

Riskområdet i propellerslipströmmen bakom flygplanet är 20 m.  
Personer får ej uppehålla sig i riskområdet.

Före motorstart ska alltid kollisionsvarningsljus tändas - om sådant är monterat.

Tänk på att manövrera så att propellerslipströmmen ej riktas mot hangar eller andra flygplan.

I- och urstigning av passagerare skall utföras med stoppad propeller.  
I- och urstigning från lågvingade flygplan med dragande propeller får ej ske över vingens framkant vare sig motorn är i gång eller ej.

Radio, TV eller bandspelare får ej användas ombord.

Rökning är förbjuden ombord på flygskolans flygplan.

Tankning av flygplan får endast utföras av personer, som har nödvändiga kunskaper härför.

Rangering av flygplan i hangar får utföras av ensam elev efter UL-lärarens / instruktörens eller utbildningsledarens tillstånd.

Elev, som anser att säkerhet på något sätt har ifrågasatts eller åsidosatts, ska delgiva utbildningsledaren sin åsikt, varefter utbildningsledaren har att bedöma hur informationen ska vidarebefordras.



## **BEGRÄNSNINGAR AV FLYG- OCH TJÄNSTGÖRINGSTID FÖR UL-LÄRARE / INSTRUKTÖR**

Definitioner:

Flygtid, se sid 19

Tjänstgöringstid

Tiden från fastställd inställelsetidpunkt till den tidpunkt då UL-lärare / instruktör är fri från all tjänst. Markuppehåll av mer än 3 timmars varaktighet, under vilken UL-lärare / instruktör är fri från all tjänst, räknas inte som tjänstgöringstid. Då elev flyger EK och UL-lärare / instruktör uppehåller sig på marken och ej utför annan tjänst kan tjänstgöringstiden för UL-läraren / instruktören halveras.

Vila

Tidsperiod av viss angiven minsta varaktighet under vilken en flygbesättningsmedlem är fri från all tjänst och har möjlighet till sömning.

Tillämpning

Innehållet i dessa föreskrifter frångår inte UL-läraren / instruktören rätten och skyldigheten att vägra medverka till påbörjande av flygning, om vederbörande på grund av trötthet anser sig inte böra fullgöra tjänst av betydelse för flygsäkerheten.

Flygtiden för UL-läraren / instruktören får maximalt uppgå till:

- 8 tim under en period av 24 tim på varandra följande.
- 40 tim under en period av 7 på varandra följande dagar.
- 100 tim under en period av 30 på varandra följande dagar.
- 1000 tim under en period av 12 på varandra följande månader.

Tjänstgöringstiden för UL-lärare / instruktör får maximalt uppgå till.

- 12 tim under en period av 24 på varandra följande timmar.
- 60 tim under en period av 7 på varandra följande dagar.

### Minimum vila

Under 24 på varandra följande timmar ska UL-lärare / instruktör beredas tillfälle till minst 7 timmars sammanhängande vila. Vid tjänst under två eller flera 24-timmarsperioder i följd ska UL-lärare / instruktör beredas tillfälle till minst 8 timmars sammanhängande vila per 24-timmarsperiod.