

INSTRUKS – LER KORTBANE

Instruksen dekker operative forhold for operasjoner på
LER KORTBANE
og i Gauldal Seilflyområde

Innholdsfortegnelse

Innhold

1.	Bakgrunn og motivasjon	4
1.1.	Ler Kortbane - beliggenhet og områdets beskaffenhet.....	4
1.2.	Hensyn.....	4
1.3.	Hensikt.....	4
2.	Hvor er Ler Kortbane	5
3.	Utstyr på Ler Kortbane.....	6
4.	Hvordan opptre på Ler Kortbane	6
5.	Bakkeoperasjoner	7
5.1.	Flybevegelser	7
5.2.	Kjøring og parkering av biler	7
5.3.	Personell på stripa.....	7
6.	Luftrommet.....	7
6.1.	Værnes TMA og Værnes CTR	7
6.2.	CTA utenfor TMA.....	8
6.3.	Gauldal Seilflyområde	8
6.4.	Vær og NOTAM.....	8
7.	Bruk av radio og transponder	8
7.1.	Ler lokalt.....	8
7.2.	Værnes Approach	9
7.3.	Polaris Control.....	9
8.	Inn-/utflygingsruter og reduksjon av støypåvirkning.....	9
8.1.	Landingsrunden	10
9.	Besøkende fly	11
10.	Funksjoner.....	11
10.1	Generelt.....	11
10.2	Flyplassoppmann	11
10.3	Ansvarlig Seilflyleder	11
10.4	Bakkesjef.....	11
11.	Instruks for havari- og redningstjeneste	12
11.1	Varslingsplan	12
11.2	Handlingsplan ved flyhavari	12
11.2.1	Luftfartsulykke (accident):.....	12
11.2.2	Alvorlig luftfartshendelse (serious incident):.....	12
11.2.3	Luftfartshendelse (airmiss):.....	12
11.2.4	Driftsforstyrrelser som har betydning for luftdyktigheten	13
11.2.5	Kollisjon mellom luftfartøy og fugl/dyr.....	13
11.2.6	Savnet fly.....	13
11.2.7	Informasjon	13
11.2.8	Sikring av bevis.....	13
11.2.9	Flyet.....	13
Spesielt for seilflyaktiviteten i Gauldal Seilflyklubb:		14
12.	Kriterier for å fly på Ler Kortbane	14
12.1	Føring av daglogg	14
12.2	Booking av fly.....	14
12.3	Klargjøring før flyging.....	14
12.4	Varsel til lufttrafikkjentesten om seilflyaktivitet fra Ler Kortbane	14
12.5	Avslutning av dagens flyaktivitet	14

13.	Instruks for fylling av drivstoff og olje	15
14.	Drift av hangaren.....	15
15.	Teknisk.....	15

1. Bakgrunn og motivasjon

1.1. *Ler Kortbane - beliggenhet og områdets beskaffenhet*

Ler Kortbane ligger på vestsiden av elva Gaula ikke langt fra Ler sentrum. Grunnen er privateid. I nordre ende av stripa finnes en hangar, også denne er privat eiet. Gauldal Seilflyklubb (heretter GSK) har drevet virksomhet på Ler Kortbane siden 1995. GSK har fått disponere hangaren for ett av sine fly. Seilflyaktiviteten er både synlig og noen ganger hørbar for alle som bor i nærheten av stripa, fra Melhus til Hovin. Elva Gaula er en av Norges beste lakseelver. Et stort fiskevald befinner seg langs østsiden av flystripa. I fiskesesongen er valdet godt besøkt av ivrige laksefiskere. Flystripa ligger under Værnes TMA. Det betyr at sivil lufttrafikk beveger seg i området over stripa for innflyging og utflyging fra Værnes lufthavn Trondheim. E6 passerer rett forbi flystripa på østsiden av Gaula.

Veistrekningen er derfor gjenstand for uhell som kan føre til at Luftambulansens helikopter opererer i eller gjennom samme luftrom.

1.2. *Hensyn*

Det sier seg derfor selv at flyaktiviteten må ta behørig hensyn til alle andre parter som bor i eller på annen måte benytter området. Hensikten med denne instruksjonen er å sikre, så langt det er mulig, at flyaktiviteten gjennomføres på en trygg og hensynsfull måte slik at vår aktivitet ikke blir oppfattet som skadelig, irriterende eller å være til hinder for annen aktivitet. Dersom det blir stilt spørsmålsteget ved vår aktivitet må vi påregne å miste muligheten til å bruke stripa. Det er derfor et ansvar for alle som bruker flystripa å følge denne instruksjonen samt å gjøre sitt ytterste for å bruke sunn fornuft og dømmekraft slik at vi fortsatt blir oppfattet som et positivt tilskudd til området. All flyging i Norge reguleres av egne lover og regler fastsatt av myndighetene. Norsk Luftsportsforbund har fastsatt utfyllende regler for blant annet seilflyaktivitet. Dersom det skulle være konflikt mellom denne instruksjonen og lover og regler utarbeidet av myndigheter og NLF er sistnevnte overordnet.

1.3. *Hensikt*

Hensikten med denne instruksjonen er blant annet å bidra til at vi i praksis gjør alt som skal til for å følge alle lover og regler fastsatt av myndighetene og NLF i vår praktiske utøvelse av seilflygingen. Instruksjonen er altså et hjelpemiddel til at vi får mer glede av aktiviteten. Det er derfor også et ansvar for den enkelte som bruker Ler Kortbane å sørge for at instruksjonen er mest mulig hensiktsmessig og dekkende. Innspill til forbedring av instruksjonen formidles til styret i Ler Kortbane eller seilflyklubbens Operative Leder.

2. Hvor er Ler Kortbane

Nedenfor er et utsnitt fra Google Earth. Ler Kortbane ligger rett vest for Ler (merket med liten rød sirkel). Dersom man kommer fra Trondheim kjører man gjennom Kvål sentrum og tar så til høyre over brua som går over Gaula. Deretter kjører man rett frem oppover en ganske lang bakke og tar til venstre ved skilt som viser til Hovin. Følg denne veien ca 2 kilometer til man ser et grustak med gammel hoppbakke til høyre i lia. Avkjørselen til flystripa er da til venstre mot øst, og deretter igjen en avkjørsel til venstre på en liten vei som tar av etter passering av to bolighus og en skarp høyresving. Gode referanser for flyging i området er selvsagt elva Gaula med E6, Vassfjellet med stor mast på toppen, og innsjøen Benna.



Figur 1 Beliggenhet - Ler Kortbane med Gaular Seilflyområde (Rød hel strek)

INSTRUKS LER KORTBANE



Figur 2. Flytripa sett mot sørvest. Baner 17 - 35

3. Utstyr på Ler Kortbane

Ler Kortbane er oppsatt med utstyr som følger:

1. Skiltning som instruerer om at flyging finner sted tilpasset lokale behov.
2. Vindpølse satt opp ved stripas nordøstre del.
3. Informasjonsskriv for piloter om lokalt regelverk og administrative bestemmelser («Instruks Ler Kortbane») samt informasjon for en eventuell nødsituasjon. (se også vår hjemmeside)
4. Varslingsinstruks ved ulykker / havari» med aktuelle telefonnummer til ambulanse – 113 / politi - 112, brannvesen - 110 og klubbens operative leder og formann.
5. Brannslukkingsutstyr og båre
6. Instruks for fylling og oppbevaring av drivstoff.
7. Dunker og containere for miljøfarlig avfall og egne dunker for brannfarlig avfall.

4. Hvordan opptre på Ler Kortbane

Alle som bruker Ler Kortbane har ansvar for å sjekke at utstyret beskrevet over er på plass og i orden. Dersom du oppdager gjenstander som åpenbart utgjør et hinder eller er til fare for fly skal du sørge for å fjerne gjenstanden. Hvis dette ikke er mulig, sørg for å underrette resten av

brukerne. Røyking og all bruk av ild er forbudt i eller i nærheten av hangaren samt innenfor en avstand av 20 meter fra fly. Det er den enkelte brukers plikt å gjøre seg kjent med plassering og bruk av alt brann- og nødutstyr som er tilgjengelig for bruk på flyplassen. Det er plassert brannslukningsapparat i hangaren.

5. Bakkeoperasjoner

5.1. Flybevegelser

Klubbens fly parkeres ved klubb-brakka, eller på området ved stripas nordøstre del. Betongfylte dekk finnes for forankring av flyene ved brakke. Parkering av fly ved og langs hangaren i nordenden bør unngås annet enn for helt midlertidig parkering. Unngå å bli stående med fly på selve flystripa mer enn absolutt nødvendig. Det kan være annen flytrafikk enn den du kjenner til som skal bruke stripa.

5.2. Kjøring og parkering av biler

Kjøring og parkering av bil på og i nærheten av stripa må foregå slik at det ikke er til hinder for flyvirksomheten. Det er plass for parkering i en rekke langs langsiden av hangeren. Øvrig parkering bør skje ved klubbbrakka. For å komme dit benyttes veien som krysser i enden av stripa i nordenden og fortsetter langs brinken mot elva og fram til brakka. Videre biltrafikk forbi brakka er ikke ønskelig. Bilkjøring på selve stripa er ikke tillatt.

I sommersesongen foregår det kjøring til og fra campingområdet brukt av laksefiskere. Det er satt opp skilting som informerer disse om farene ved ferdsel på og langs stripa. I denne sesongen kan det være aktuelt å sette en bom/stengsel på veien langs stripa sør for brakka for å hindre biltrafikk der.

Laksefisket og -fiskere i Gaula er en viktig rekreasjon for fiskerne og inntektskilde for grunneierne, og vi må huske å være høflig og omgjengelig når man skal informere disse om vår virksomhet og ev. risiko knyttet til ferdselen langs stripa. Dette gjelder også tilsnakk i tilfeller der utenforstående har forvillet seg inn på selve flystripa.

5.3. Personell på stripa

Vi må forvente at utenforstående personell beveger seg i nærheten av eller på selve flystripa. Det er ikke umiddelbart innlysende for alle at et stykke gress blir brukt som flyplass. Videre er det naturlig at enkeltes nysgjerrighet blir pirret når man ser flyaktivitet. På tross av at det er satt opp skilting må vi til enhver tid være oppmerksomme på at utenforstående kan bevege seg på stripa, uten å være klar over eventuell flytrafikk.

6. Luftrommet

Ler Kortbane ligger under skjørtet av Værnes TMA, og ganske nært Værnes CTR. Området er derfor frekventert av mye annen lufttrafikk. Se kartutsnitt fra flykart på side 5.

6.1. Værnes TMA og Værnes CTR

Kartet i fig.1 viser oppdelingen av luftrommet rundt Værnes Lufthavn Trondheim. Som man kan se ligger Ler Kortbane under Værnes TMA. Nedre begrensning vertikalt rett over Losen

er 3500 fot. Litt lengre sør i Gauldalen (ca 1 nautisk mil nord av Støren) er den nedre grensen 5500 fot. Værnes TMA er luftrom klasse D. Det betyr at vi må ha klarering for å fly i dette luftrommet. Vi har derfor valget mellom å fly under 3500/5500 fot i de respektive områdene, eller å opprette radiokontakt med Værnes Approach for å innhente klarering. Du kan ikke påregne å få klarering for å fly i TMA dersom du ikke har transponder.

6.2. CTA utenfor TMA

Sør for Værnes TMA finner vi ukontrollert luftrom type G fra bakken og opp til FL 115. Her kan vi i praksis operere fritt under VFR flygeregler. Over FL 115 finner vi CTA som kontrolleres av Norway Control. Det vil være hensiktsmessig å opprette radiokontakt med Norway Control selv om vi ikke overstiger FL 115. En av fordelene vil være at vi får informasjon om annen flytrafikk, og det vil selvsagt være en fordel at annen trafikk blir klar over vår tilstedeværelse via Norway Control.

6.3. Gauldal Seilflyområde

Det er inngått avtale med lufttrafikkjenesten om at ved seilflyaktivitet på Losen skal seilflyområdet aktiviseres ved å kontakte Værnes TWR på telefon - **før aktiviteten starter og når den er avsluttes**. Det gir de muligheter for å informere all annen trafikk om at det pågår seilflytrafikk i området og at de kan ta kontakt på lokal frekvens 123.500 ved flyginger i eller gjennom seilflyområdet. Ved slik trafikk bør vi å svare på radio om posisjon/høyde og ev. andre forhold som de bør kjenne til i området.

6.4. Vær og NOTAM

Vær (TAF og METAR) og NOTAM informasjon kan i vår moderne tid lett innhentes på internett. Siden det ikke er bredbåndsforbindelse eller PC på Losen foreslås det at man gjør dette før man ankommer Losen.

7. Bruk av radio og transponder

7.1. Ler lokalt

I lokalområdet brukes frekvens 123.500, og det sendes som blindmeldinger før/ved taksing/backtrack og ved bevegelser ved avgang/landing. Vi bruker da LER TRAFFIC som oppkall. Ved landing skal vi alltid rapportere på downvind (RIGHT DOWNVIND for bane 35, og LEFT DOWNVIND for bane 17).

Øvrige typiske rapporteringspunkter i området er:

Sør: Lundamo, Hovin

Øst: Fremo, Vassfjellet

Nord: Klett, Melhus, Kvål

Vest: Benna, Ånøya

For fly som har transponder, settes den på generell kode 7000 (eller 7100 for seilfly/TMG).

7.2. Værnes Approach

For å kunne gå inn i kontrollert luftrom over lokalområdet, dvs. VÆRNES TMA (over 3500ft QNH), skal du ha klarering FØR du entrer området. Uten aktiv transponder kan det være vanskelig å få en slik klarering, mens ved transponder og radar-kontakt, vil det være mye enklere. Ved flyging som seilfly hvor det er vanskelig å bestemme en eksakt flygehøyde, bør du be om å få tildelt en blokkhøyde.

Flyging inn i Værnes CTR (eks. over Trondheim) er sjelden aktuelt med annet enn motorbruk, så der er bruk av slik blokkhøyder lite aktuelt.

7.3. Polaris Control

Flyr du i G-luftrom utenfor lokalområdet anbefales det å kalle opp Polaris Control med informasjon om posisjon og planlagt rute, slik at det kan informere om din aktivitet til annen flytrafikk. I tillegg vil det også kunne redusere søksområdet en del ved ev. havari. Bruk også gjerne transponder.

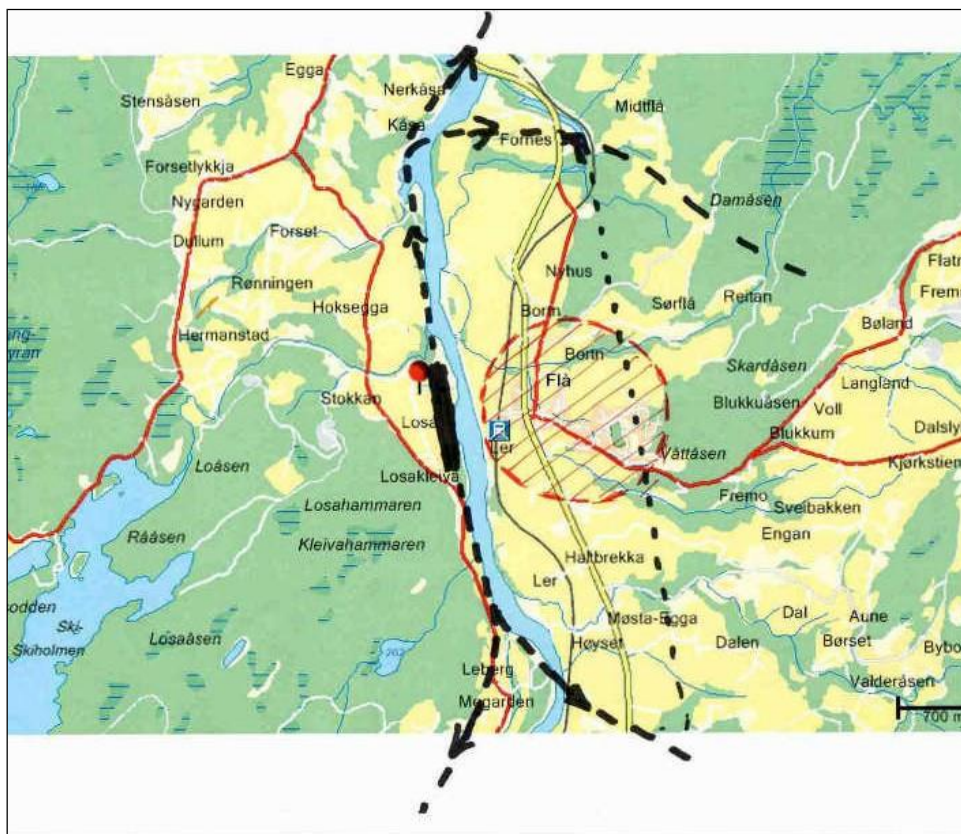
8. Inn-/utflygingsruter og reduksjon av støypåvirkning

Alle boligområder i nærheten er følsomme for støy, og vi skal legge til rette for å redusere støyen mest mulig. Husk at støy fra flyene er kraftigst ved klatring med full motor, og den største støybelastningen er rett under og litt til siden. Det området hvor reduksjon av støybelastningen er viktigst, er Ler sentrum med boligområde, rett over elva for flystripa. Overflyging av det skraverte området på kartet skal kun skje med redusert motorbruk, helst på tomgang.

Normal utflyging fra bane 35 (nordover) er langs og inn mot vestsiden av Vassfjellet. Et boligområde ved Kvål (nord for kartsykkelen) skal overflys i god høyde, evt. svinge til venstre og unna området. Alternativ klatrerute er sving 90 grader til høyre og innover mot Vassfjellet såfremt høyden er god nok. For trening på landinger med kun landingsrunder skal klatring være avsluttet slik at hele downvind-leggen kan flys med redusert motor, helst på tomgang.

Normal utflyging fra bane 17 (sørover) er rett fram, med svak avbøying til høyre langs åsen vest for Lundamo, eventuelt svakt til venstre mot åsen på østsiden av Lundamo dersom det passer best for vind og vær. Ved landingsrunder skal downwind-leggen som er prikket på kartet, flys med redusert motor, helst på tomgang.

Generelt bør alltid videre klatring foregå over åsene og ikke midt over dalen. Sirkling med full motor bør unngås, da det gir ekstra støybelastning i området under flyet.



Foreslåtte utflygingsruter er vist på kartet, markert med tykke stiplede linjer. Prikkede linjer betyr redusert motor, helst tomgang.

8.1. Landingsrunden

Alle landingsrunder legges på østsiden av flystripa, og direkte-innflyging med Lang Finale bør unngås når det ikke er betjent bakkeradio eller annet fly i lokalområdet som har oversikt over trafikk og baneforhold på flystripa.

Seilfly (og TMG) skal benytte standard mønster for landingsrunder på østsida med min. 850 ft QFE (ca. 1000ft QNH) rett ut for landingsmerket. Ved landing på bane 35, må finalen og finalesvingen legges slik at ikke landingsretningen overskytes. Dette pga. nærheten til fjellskrenten på sør-vest-siden.

På begge landingsretningene – både 35 og 17 legges setningspunkt ca. 150m fra enden på gresstripa. Dette pga. noen hindringer helt i nordenden, og litt ujevnheter lengst sør på stripa. Effektiv utrullingsstrekning blir da ca. 550m

Vær også obs på at personell kan befinne seg på veien sørover langs stripa, og at vi ikke legger vingen for nært denne veien. Vær uansett klar til å avbryte landingen dersom det er personer/utstyr/dyr som oppholder seg på, eller svært nær, selve stripa.

Ved skoling med TMG utføres landinger ved soloflyginger med motor på tomgang på bane 35 så fremt det er fare for personelltrafikk på veien langs eller på stripa. Det gir muligheter for å avbryte landingen om det skulle vise seg nødvendig. Sertifikat-piloter skal kunne flytte setningspunktet lengre fram i slike tilfeller, og kan dermed lande uten motor i gang.

Landing med flere fly «samtidig»: - første fly lander og ruller ut langt, helt til enden av stripa.

9. Besøkende fly

Det er hyggelig med besøk fra andre fly og flygere. Vi skal tilstrebe å gi de så god mottakelse som mulig, med informasjon om aktivitet, ev. innflygings-mønster, parkering, landings-avgift o.l. Det er ikke ønskelig med bruk av flystripa til intensiv touch-and-og-trening, og bør begrense det mest mulig. Dette på grunn av både støy og generell aktivitetsbegrensning på plassen.

Ved forhåndshenvendelser om besøk, vises det til nettside hvor denne instruksjonen finnes, og i tillegg finnes skriftlige eksemplarer i brakka og hangaren til gjennomlesning.

Alle fartøysjefer som opererer fra Ler Kortbane skal ha gjennomgått og signert på at denne instruksjonen er forstått før flyging.

10. Funksjoner

10.1 Generelt

Den operative virksomheten på Ler Kortbane er organisert slik at minst mulig personell kreves for å gjennomføre flyging. I prinsippet er det fullt mulig å være alene på plassen og fortsatt gjennomføre trygg flyging. I så fall skal det legges spesiell vekt på at banen er klar, og at det ikke er personer på banen eller i sikkerhetssonene.

10.2 Flyplassoppmann

Flyplassoppmann oppnevnes av styret for Ler Kortbane for en nærmere angitt periode. Flyplassoppmannen har følgende oppgaver og ansvar:

Ansvar for å innkalle til, iverksette og lede dugnadsarbeid for å holde hangar og stripe i best mulig stand. Dette inkluderer dugnader for rutinemessig rydding av hangar.

1. Rutinemessig inspeksjon av flystripa for å holde denne mest mulig fri for gjenstander som er til hinder for trygg flyging.
2. Følge opp at klipping av gress og utbedringer av ujevnheter blir gjennomført etter behov
3. Utstyr (se utstyrliste i denne instruks) er til stede og i forsvarlig stand
4. Informasjonstavler i hangaren er oppdatert
5. Brann og havariinstruksjonen er oppdatert med korrekte telefonnummer og opphengt på hensiktsmessig sted.
6. Oppsyn med dunker og containere for eventuelt miljøfarlig avfall.
7. Oppsyn med at drivstoffanlegg og drivstoffkanner er i forsvarlig stand og korrekt plassert.

10.3 Ansvarlig Seilflyleder

Ansvarlig Seilflyleder oppnevnes i henhold til S/NLF sine instruksjoner når omfanget av seilflyaktivitet er slik at det kreves koordinering for å sikre trygg avvikling av trafikken.

10.4 Bakkesjef

Bakkesjef oppnevnes i henhold til S/NLF sine instruksjoner når omfanget av aktiviteten er slik at det kreves koordinering for å sikre trygg avvikling av trafikken. Bakkesjef skal ha flyradio tilgjengelig og kunne operere denne på frekvens 123.500

11. Instruks for havari- og redningstjeneste

11.1 Varslingsplan

Disse varsles etter gitte rekkefølge:

1. Ambulanse tlf 113
AMK iverksetter trippelvarsling etter at de har mottatt melding om havari/ulykke.
2. Politi - Melhus Lensmannskontor tlf 112
Politiet skal deretter rutinemessig varsle brann og ambulanse.
3. Brann - Melhus Brannvesen tlf 110
Varslingsentralen skal deretter rutinemessig varsle politi og ambulanse.
4. Klubbens Operative leder tlf 918 97 591, evt. Klubbens skolesjef tlf 951 49774, og Klubbens leder.

11.2 Handlingsplan ved flyhavari

Ingen ønsker at havarier skal skje, men om det skjer, er det viktig at alle vet hvordan de skal handle, hvor det nødvendige utstyr befinner seg og hvordan det brukes.

Hvis det er ulykke med personskade, skal S/NLF's handlingsplan ved flyhavari følges.

11.2.1 Luftfartsulykke (accident):

Se instruks/oppslag:

Gi livbergende førstehjelp.

Varsle lege/ambulanse.

Varsle politi (politiet varsler også lege/ambulanse hvis du ber om det).

Varsle nærmeste enhet av luftrafikkjenesten snarest.

Varsle Havarikommisjonen for Sivil Luftfart (HSL) snarest.

Skriftlig rapport til HSL innen 48 timer.

Varsle S/NLF.

Varsle Operativ Leder, klubbens formann, ev annen i styret og skolesjef.

11.2.2 Alvorlig luftfartshendelse (serious incident):

Varsle nærmeste enhet av luftrafikkjenesten.

Varsle Havarikommisjonen for Sivil Luftfart (HSL) snarest.

Skriftlig rapport til HSL innen 14 dager.

Varsle S/NLF.

Varsle Operativ leder, Klubbens leder, ev annen i styret og Skolesjef.

11.2.3 Luftfartshendelse (airmiss):

Varsle Havarikommisjonen for Sivil Luftfart (HSL) innen 14 dager.

Varsle S/NLF.

Varsle Operativ leder, Klubbens leder, ev annen i styret og Skolesjef.

11.2.4 Driftsforstyrrelser som har betydning for luftdyktigheten

Varsle Havarikommisjonen for Sivil Luftfart (HSL) innen 14 dager.

Varsle S/NLF.

Varsle Teknisk Leder, Operativ leder, og Skolesjef.

11.2.5 Kollisjon mellom luftfartøy og fugl/dyr

Varsle Luftfartsverket luftfartsinspeksjonen.

Varsle S/NLF.

Varsle Operativ leder og Teknisk Leder, Klubbens leder, ev annen i styret

11.2.6 Savnet fly

Varsle politi. Du oppgir sannsynlig område. Politiet vil organisere søk.

Varsle Havarikommisjonen for Sivil Luftfart (HSL) snarest.

Varsle nærmeste enhet av luftrafikkjenesten snarest.

Varsle Operativ Leder og Klubbens leder

Varsle S/NLF.

11.2.7 Informasjon

Informasjon til pårørende og media er politets oppgave.

Vær spesielt nøye med ikke å svare på spørsmål fra pressen om skyld eller årsak, men henvis konsekvent til politets etterforskning. Husk at pressen noen ganger rått benytter dine spekulasjoner og uttalelser til sensasjonsoppslag og at disse sjelden tjener klubbens eller sportens fordel! Kun klubbens Leder / Operativ leder kan uttale seg på vegne av klubben. Er du i tvil om hva du kan si, ikke si det!

11.2.8 Sikring av bevis

Ulykkesstedet avsperres slik at uvedkommende ikke trækker omkring. Flyhavarier er sensasjonspreget, det er dessverre ingen grunn til å overvurdere folks fornuft og taktfullhet i slike situasjoner! Bruk f.eks. et par slepelinere til å lage en sperring rundt vraket, og hold vakt til politiet overtar.

11.2.9 Flyet

Flyet skal tas vare på. Dette er klubbens ansvar. Hvis politiet eller Luftfartsverket er inne i bildet, kan flyet tas vare på først etter at vraket er frigitt. Ta bilder av vraket fra forskjellige vinkler hvis du har et kamera for hånden. Sett flyet og alle bitene i tilhengeren snarest mulig. Vraket skal ikke bli stående ute til almen beskuelse.

Nyttige kontaktopplysinger

Værnes Approach og TWR	67033051 eller 94882585
Ørland Metrologiske kontor	72 51 23 61
Redningssentralen i Sør-norge	Alarm 51 51 70 00 Andre henvendelser 51 64 60 00
Melhus lensmannskontor	72878330
Luftfartstilsynet	75 58 50 00

Spesielt for seilflyaktivitet i Gauldal Seilflyklubb:

12. Kriterier for å fly på Ler Kortbane

For å drive aktiv seilflyging med TMG på Ler Kortbane med GSK sine fly må du sørge for at følgende punkter er tilfredsstillt:

1. Være medlem av Gauldal Seilflyklubb (hoved eller sidemedlem)
2. Tilfredsstille alle formelle krav fra S/NLF (legekjennelse, sertifikat/elevbevis osv)
3. Ha kvittert for å ha lest og forstått operativ instruks
4. Ha innbetalt selvassurans (gjelder ikke elever før solo)
5. Ha innbetalt flyplassavgift

Alt dette er ditt eget ansvar, helt og holdent og uten unntak.

12.1 Førings av daglogg

Daglogg føres på NLF sitt skjema etter vanlig praksis. Legg spesielt merke til at det kommer klart frem på loggen hvem som skal belastes for flygingen

12.2 Booking av fly

Booking av fly gjøres på MyWeblog.se. Tilgang til denne siden får du ved å kontakte Gauldal Seilflyklubb. Booking for å få egen disponibel tid skal være registrert senest dagen før flygingen finner sted. For skoleflyging setter skolesjef/instruktører opp tilgjengelige tider som instruktørvakt, og elever booker tid innenfor disse tidsrommene, eller ev gjør direkteavtale med instruktør

12.3 Klargjøring før flyging

Daglig inspeksjon gjennomføres i henhold til standard regelverk.

Avklare om det er behov for Bakkesjef / ASL og føre disse opp på dagloggen

12.4 Varsel til lufttrafikkjenesten om seilflyaktivitet fra Ler Kortbane

For å sikre at alle parter i nærområdet er klar over at det pågår seilflyging (også med TMG) skal man varsle Værnes TWR om at flyging er planlagt, og at vi ønsker å få åpnet boksen «Gauldal Seilfly». Nummeret til Værnes TWR er oppgitt bakerst i denne instruksjonen.

12.5 Avslutning av dagens flyaktivitet

- Melding til Værnes TWR om at aktiviteten er avsluttet.
- Innsetting / parkering og vask/polering av fly.
- Summering av dagloggen og sjekke spesielt om det er klart notert hvem som skal belastes
- Førings av reisedagbok, egen flygetidsbok etc.
- Drivstoffstatus / påfylling

13. Instruks for fylling av drivstoff og olje

GSK har valgt å ikke oppbevare drivstoff i større mengder på flyplassen eller i hangaren. Det betyr at ved behov for fylling av drivstoff hentes det (vanlig bilbensin) på nærmeste bensinstasjon i kanner på 20 liter eller 10 liter. Disse er merket med flyets kjennemerke. Fyllingen skjer med bruk av trakt med sil beregnet for flydrivstoff-fylling. Den som henter drivstoffet betaler for det selv, og tar ut kvittering som sendes som bilag til epost til kasserer, og som dermed blir trukket fra ved fakturering av flygingen.

Gjennom dette har vi alltid relativt ferskt drivstoff, og vi har redusert brannfaren ved å kun oppbevare små mengder i kanner.

14. Drift av hangaren

Klubben leier plass i sørenden av hangaren. Plassen deles med andre fly, og det må utvises stor forsiktighet ved inn-/uttransport av flyene. Alle piloter med sertifikat må få en egen utsjekk på hvordan flyene skal stables, og hva som er viktig for en sikker håndtering. For langtidslagring må fly og vinger demonteres og stables over flomålet fra siste storflom.

Når plassen forlates, skal hangarport og -dør låses og festes forsvarlig.

15. Teknisk

Tekniske problemer og avvik rapporteres til Teknisk leder og føres i reisedagboka etter vanlige regler.