

Aarhus Svæveflyveklub

Flyvereglement



**Retningslinjer for flyvning ved True
Svæveflyveplads**

Revisions historik

Dato	Rev/Init	Revision resume
200314	0/UE	Gennemgående opdatering af version fra marts 2016

Indholdsfortegnelse

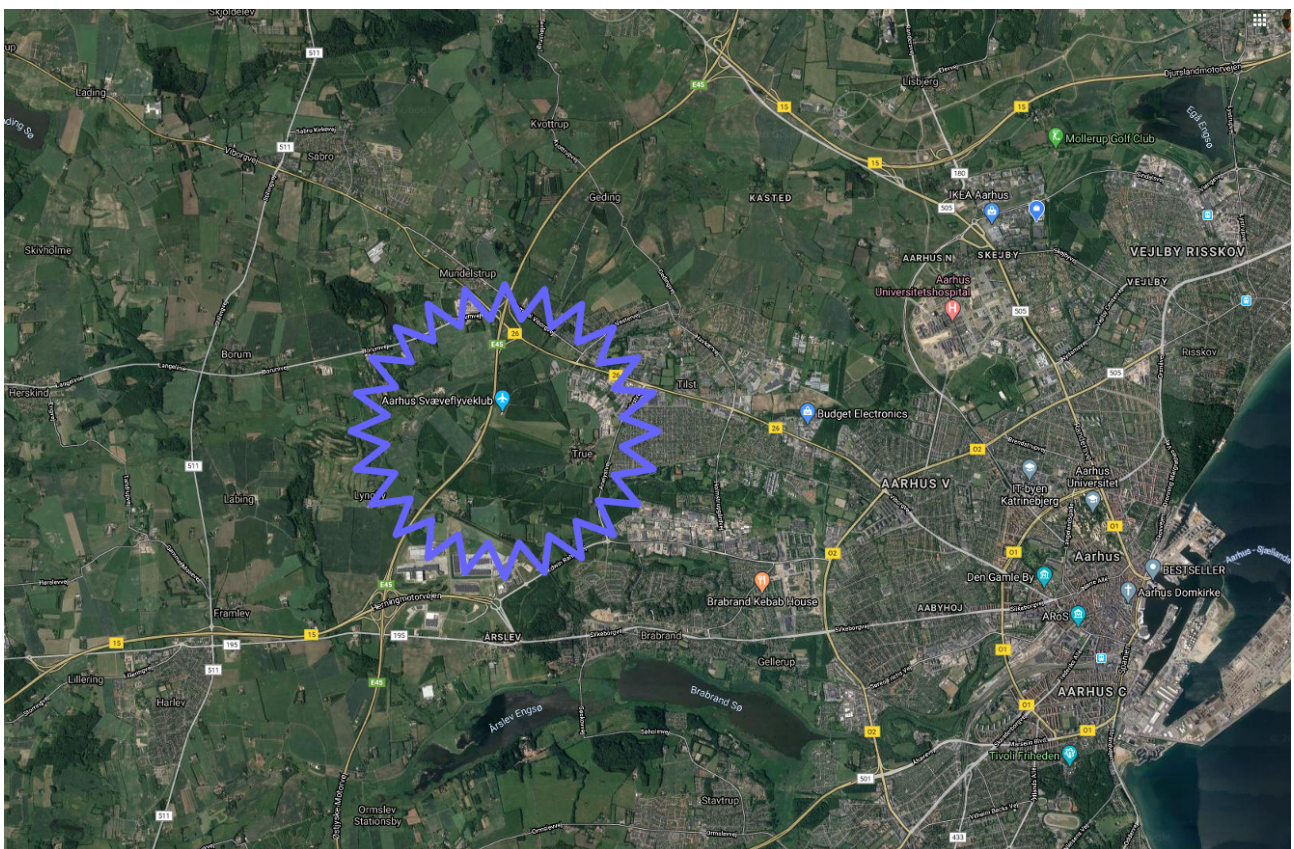
Indledning.	3
Ledelses-og ansvarsforhold	4
Briefing	4
Tilmelding af flyvning på Aarhus Tower.	4
Instruktørforum	4
Trafikforhold	5
Placering af advarselsskilte	5
Forhold omkring stisystemet.	5
Gæster og besøgende	6
Vejledning for besøgende. Start bane 09.....	6
Vejledning for besøgende. Start bane 11.....	6
Vejledning for besøgende. Start bane 27.....	7
Vejledning for besøgende. Start bane 29.....	7
Pladsorganisation.....	8
Generelt	8
Organisationplaner.	8
Landingsrunde til bane 26 og 27.....	9
Landingsrunde til bane 09.....	9
Landingsopkald.....	10
Kommunikation og koordination	11
Sikkerhedszone omkring startområde.	11
Flyvning i lokalområde.	12
Aarhus TMA.....	12
Termiksøgning i omkring True.....	13
Pladsorganisationsplaner.....	13
Symbol forklaring til pladsorganisationsplaner.....	13
Startvogn.....	14
Køreveje for flyhenter.	14
Udkørsel med wire.	14
Transport af fly til/fra startsted.	14
Plan 09N	15
Plan 11	16
Plan 11S	17
Plan 27S	18
Plan 29S	19
Plan 29N.....	20

Formål

Formålet med dette dokument er at give et fælles udgangspunkt for organisering af svæveflyvningen fra *True Svæveflyveplads*, primært til gavn for sikkerheden men også sådan at klubben sikres den bedst mulige udnyttelse, samtidig med at sikkerheden og hensynet til omgivelserne bibeholdes.

Indledning.

True Svæveflyveplads, blandt svæveflyvere bare kaldet True, har en ideel placering, tæt ved "vores by" i gode termik forhold og med fri adgang til det store frie luftrum i øst-, midt- og nordjylland. Svæveflyvepladsen er en dobbelt bane i kryds, der er placeret i True Skov mellem True landsby og E45. Derfor er der med mange forhold der skal tilgodeses for at opretholde størst mulig sikkerhed for alle og færrest mulige gener for vores naboer. Disse krav er de primære ved udformningen af dette dokument, med det er også et mål at sikre en effektiv organisation til størst mulig glæde for os alle.



True er resultatet af mere 40 års forsøg på at placere en flyveplads i Aarhus. Dette er kun lykkedes fordi vi i 1989 aftalte med borgmesteren at der ikke ville forekomme støj fra fly med motor på vor fremtidige svæveflyveplads. Derfor: **DER MÅ IKKE FLYVES MED MOTORFLY TIL/FRA TRUE SVÆVEFLYVEPLADS**

Beboerne i True støttede i sin tid etableringen af svæveflyvebanen, mod vi f.eks har lovet at vi **ikke overflyver True by ved start og landing**, ligesom vi **ikke kører igennem True by** til/fra svæveflyvepladsen.

Ledelses-og ansvarsforhold

Ved begyndelse af enhver flyvedag skal der udpeges én som forestår ledelsen og er ansvarlig for briefing og herunder valg af organisationsplan.

Hvis der foregår skoling skal ledelsen foretages af en instruktør ellers kan opgaven varetages af en erfaren S-pilot.

Briefing

Inden flyvning begyndes skal der afholdes briefing i klubhuset. Her informeres om vejr, procedurer og andre aktuelle forhold af betydning. For at sikre en ensartet og fuldkommen information benyttes en briefingliste (tjekliste).

Efter briefing skal følgende informationer altid fremgå af briefingtavle indtil debriefing:

Dagens instruktør / S-pilot (ansvarshavende)

Pladsorganisation

Vind

I forbindelse med briefing kan et emne tages op af praktisk, teoretisk eller sikkerhedsmæssig art.

Piloter, der ikke har overværet briefing, har pligt til at orientere sig om vejr og pladsorganisation samt henvende sig til dagens ansvarlige før flyvning.

Flyvedagen afsluttes altid med at debriefing listen gennemgås og dagens forløb evalueres.

Ved debriefing skal det drøftes om der er hændelser eller oplevelser som skal indberettes til SMS på medlem.dsvu.dk

Tilmelding af flyvning på Aarhus Tower.

Før flyvning ringes til **Aarhus Tower på tlf. 87 75 70 63** at tilmelde flyvning og informere om forventet max højde i området omkring True.

Der afmeldes igen efter flyvning.

Der skal skrives for højde til- og afmelding på startlisten.

Informationen om højde til Aarhus Tower er kun vejledende, da vi ikke har kontrol eller viden over andre fly i området, men Aarhus App vil typisk informere fly om svævefly ved True til den højde vi har angivet.

Instruktørforum

Der findes et lukket instruktørforum hvor dagens instruktør evaluerer dagens flyvning i form af en dagsrapport, og hvor morgendagens instruktør kan indhente aktuelle oplysninger vedr. organisation, skoling og andre emner af flyvemæssig karakter.

Forhold vedr. de enkelte elever rapporteres i Flightlogger på dsvu.flightlogger.net

Trafikforhold

Til- og frakørsel med motorkøretøj til pladsen må ikke ske gennem True by, men skal foregå via Viborgvej (rundkørsel Tilst) og Munkevejen. Der er opsat skilte på relevante steder, og der gives anvisninger herom på klubbens hjemmeside og øvrige informationsmateriale.

Placering af advarselsskilte

Advarselsskilte er placeret langs banernes kanter og på stisystemet – vist med en rød cirkel på nedenstående tegning:



Forhold omkring stisystemet.

Der kan forventes en del gående/ridende trafik på stisystemet ved banens vestende, ikke mindst i weekender. Disse skilte kan suppleres med mere generelle oplysninger om svæveflyvning (spilstart, landing, klubadresse mm.) samt en invitation til at kigge ind i klubhus/startsted.

Advarselsskiltene tjekkes før hver flyvedag (særskilt punkt på briefing).

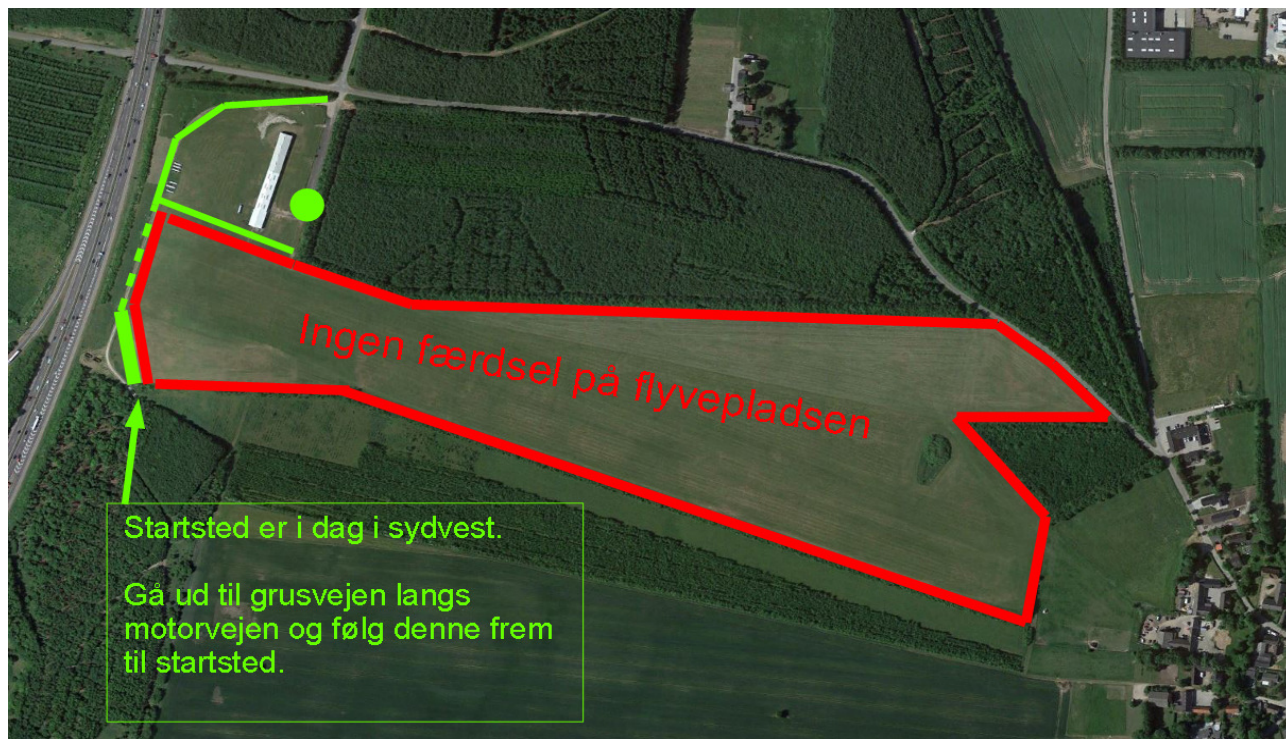
Pga. stisystemet og den forventelige trafik herpå gælder der særlige forhold ved opstilling af spillet i vestenden.

Gæster og besøgende

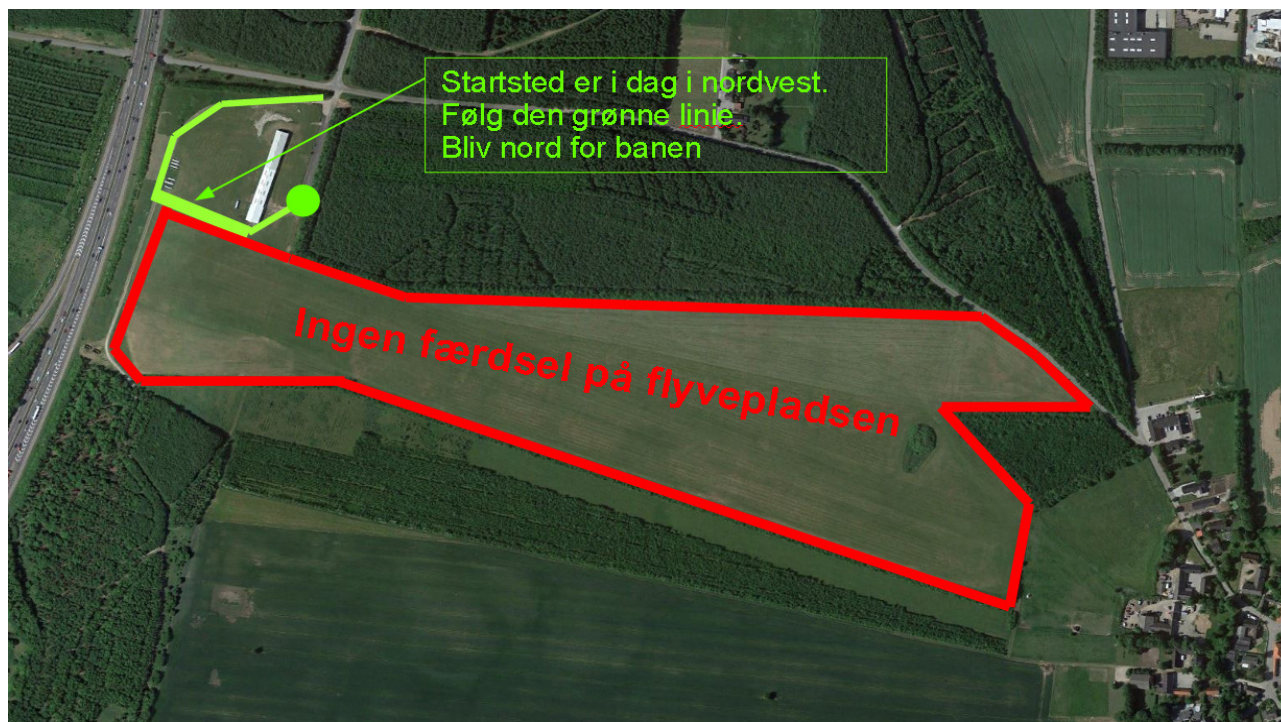
Gæster og besøgende må ikke færdes på banen på egen hånd pga. risikoen for nedfaldende wirer eller forfang.

På helligdage og weekender med flyveaktivitet placeres en vejledning for besøgende ved de to bomme på parkeringspladsen, da vor gæster forventes at bruge indkørsel og parkering ved klubhus.

I det følgende er en Vejledning for besøgende for hver baneretning.



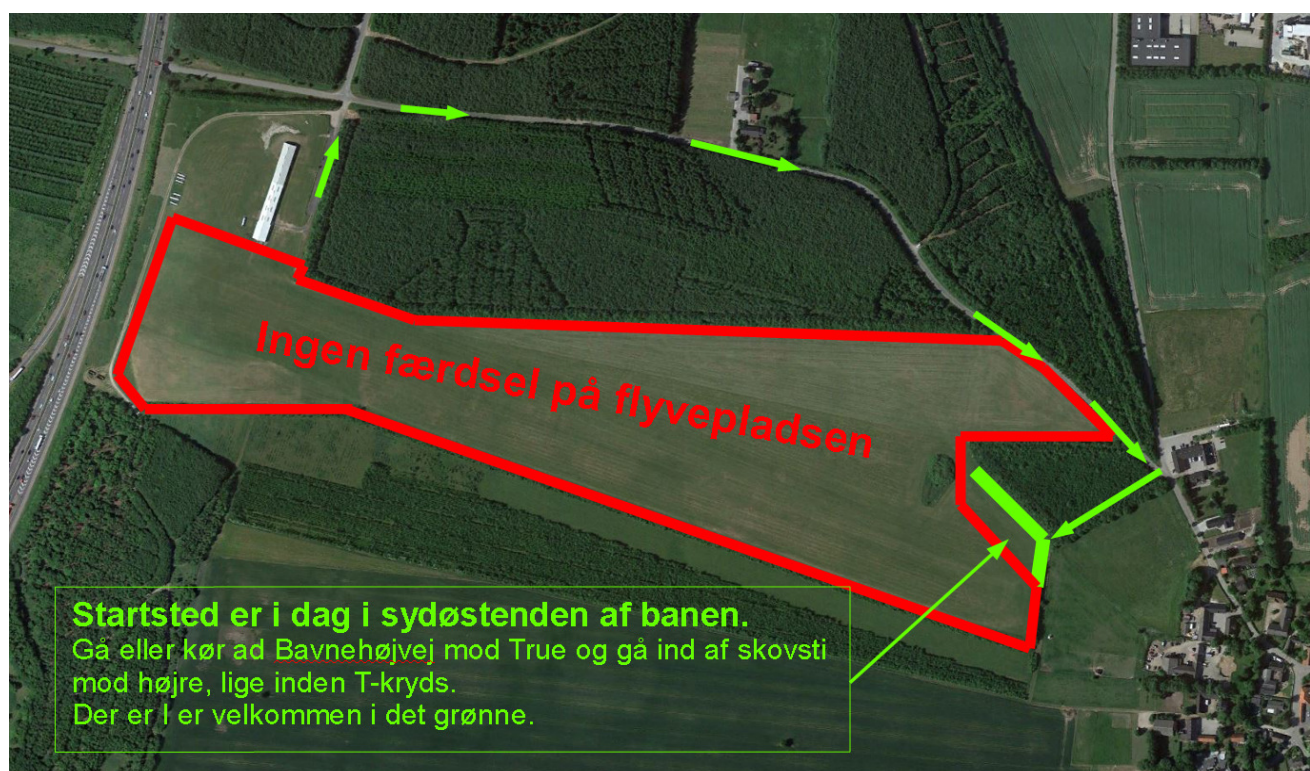
Vejledning for besøgende. Start bane 09



Vejledning for besøgende. Start bane 11



Vejledning for besøgende. Start bane 27



Vejledning for besøgende. Start bane 29

Pladsorganisation.

Generelt

- Spilføreren tjekker før hver flyvedag personligt advarselsskiltene ved banens vestende (obligatorisk punkt på spillets tjekliste.
- Spilføreren er i det hele taget særlig opmærksom på personer (og hunde/heste) på stisystemet.
- Der må ALDRIG spilstartes i medvind.
- Spilfører er ansvarlig for korrekt ophæng af gæstevejledninger

Organisationplaner.

Der er 6 forskellige organisationsplaner for baneretningerne: **09, 11, 27** og **29** (se efterfølgende sider) Den ansvarlige for dagens briefing vælger en af disse på baggrund af den forventede vindretning for dagen. Organisationerne er navngivet efter bane for start evt med tilføjelse af N eller S efter vindretning. Af hver plan fremgår hvilken vindretninger den er lavet til.

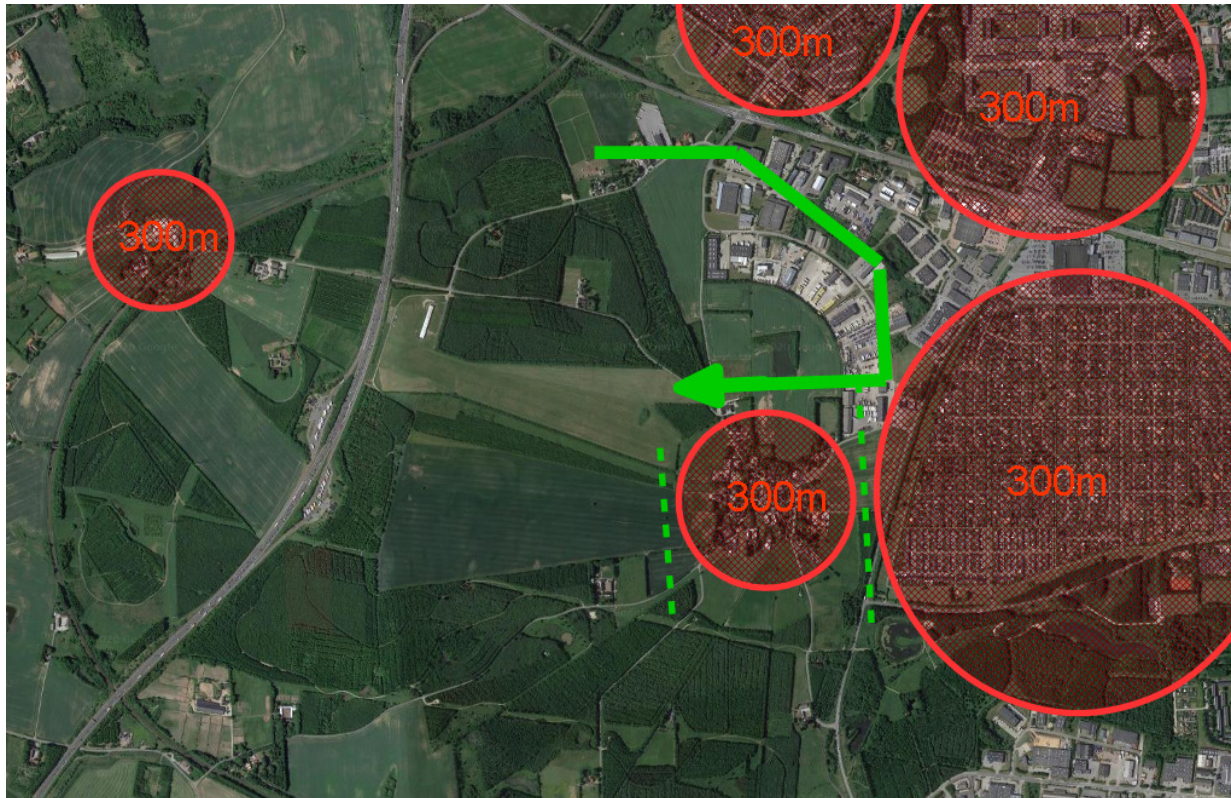
Der forefindes et sæt organisationsplaner i storformat ca 100 cm x 60 cm til ophæng i briefinglokale og et sæt A3 format, folieret til ophæng på startvogn.

Dagens organisationsplan skal være ophængt i lokale til briefing og ifald der ændres opstilling i løbet af dagen, skal denne udskiftes med den aktuelle. Derved er det altid muligt at orientere sig om den aktuelle pladsorganisation i briefinglokalet. Desuden skal den aktuelle organisation være ophængt på startvogn

For at sikre ensartethed, bør der ikke afviges fra disse standard planer. Vi evaluere løbende nødvendige forbedringer og enhver opdateringer skal udsendes til alle medlemmer.

Landingsrunder defineres ud fra den valgte organisationsplan og fremgår af følgende figurere:

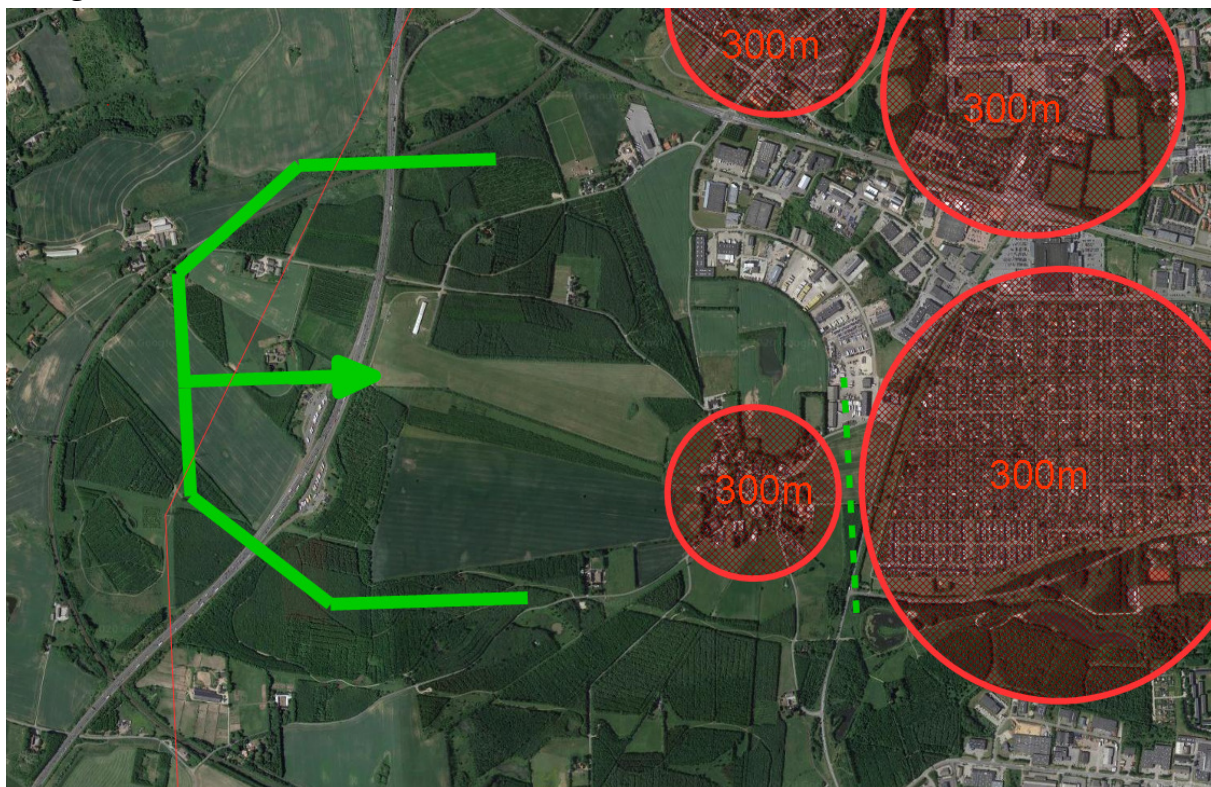
Landingsrunde til bane 26 og 27



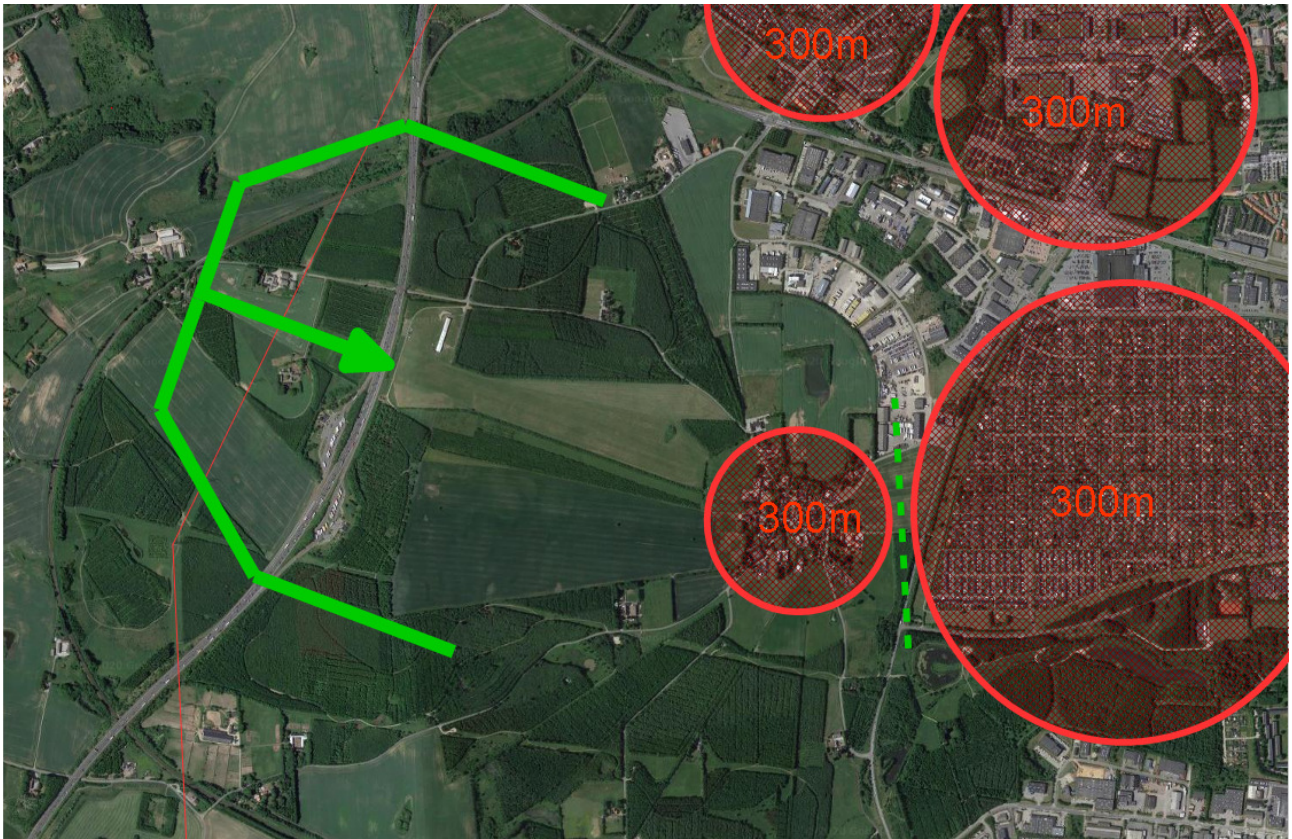
Der anvendes højre landingsrunde. Kun i nødsfald kan anflyvning foretages fra syd, men bemærk at True by og Skjoldhøjparken ikke må overflyves i højde under 300 m og med mindst 150 m afstand til True by.

Husk altid landingsopkald på tidspunkt svarende til "medvind"

Landingsrunde til bane 09



Landingsrunde til bane 11



Landingsopkald

Der skal altid kaldes op én gang i landingsrunde med angivelse af fly, placering og bane.

F.eks "True E4 højre medvind til 27" eller

"True E4 lang finale til 27" eller

"True E4 kort venstre base til 29, lander midt på banen"

Opkaldet foretages på medvind lige efter observations punkt eller tilsvarende.

Landingsopkaldet er information til andre på frekvensen og skal ikke besvares med mindre situationen kræver det.

Kommunikation og koordination

Startsted, spil og wirehenter står i løbende forbindelse med hinanden via et lukket kommunikationsanlæg (Motorola jordradio).

Kommunikationen mellem fly og jord foregår på **123,350 MHz** via jordstation.

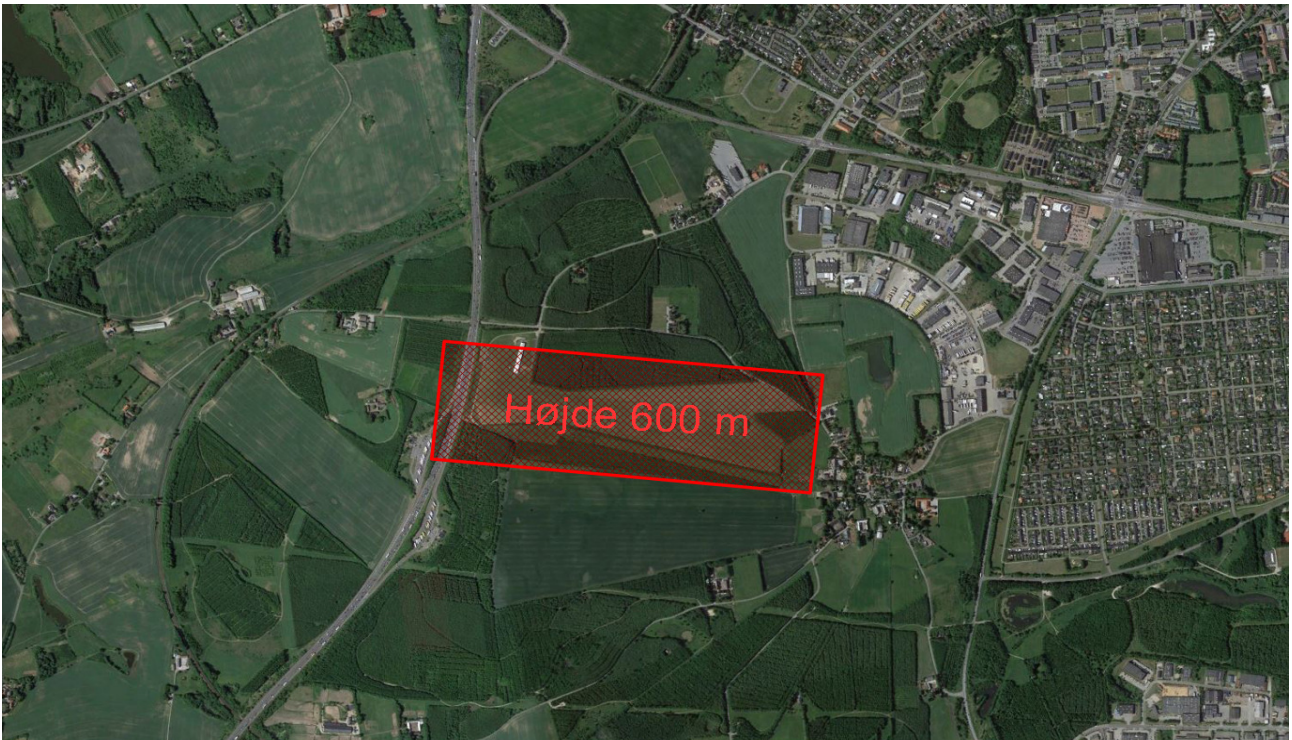
Der er lytte pligt på ovennævnte frekvens i forbindelse med start og flyvning i umiddelbar nærhed af pladsen.

Pga. trafik i luftrummet over pladsen, er det under startafviklingen både piloters og hjælperes pligt at sikre, at der ikke er trafik over pladsen i det luftrum der er markeret på nedenstående figur med rødt. Ligeledes må der ikke startes hvis der ses fremmed trafik som kunne komme ind i spilstarts luftrummet.

Sikkerhedszone omkring startområde.

For at hindre mulig konflikt mellem startende fly og fly i luften etableres en sikkerhedszone.

Sikkerhedszonen skal normalt forlades straks efter udkobling for at give plads til den næste start. Det er efterfølgende ikke tilladt at flyve ind dette luftrum.



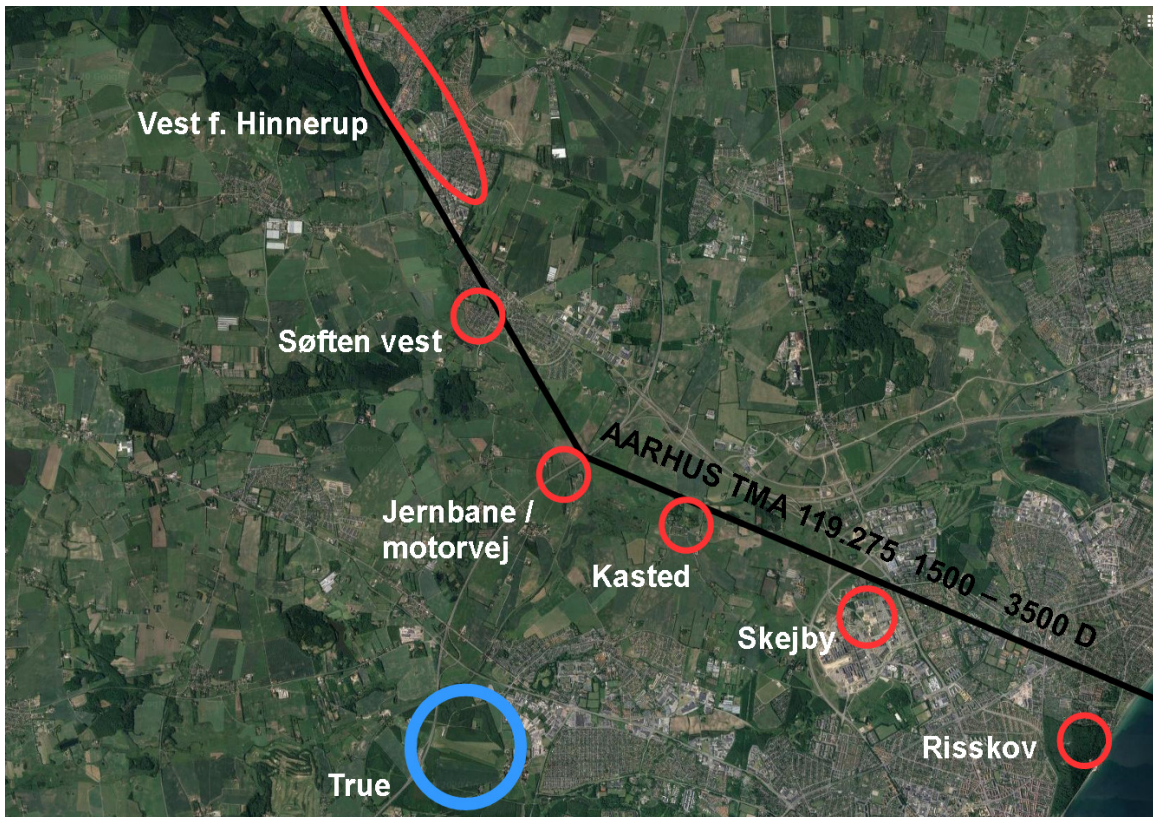
Undtagelse kan forekomme ved termik efter start. Hvis der er wirer ude og fly på startstedet har det startende fly har et par minutter til at forlade sikkerhedszonen. Der skal kaldes op til startsted om situationen og der skal gives klarmelding når sikkerhedszonen forlades. Fly klar til start har prioritet på sikkerhedszonen og kan forlange at fly i sikkerhedszonen rømmer dette, men må kun starte når fly i sikkerhedszonen har forladt dette.

Flyvning i lokalområde.

Aarhus TMA

Kun 4,5 km NNØ fra True ligger Aarhus TMA med udstrækning 1500' til 3500'.

For at kunne navigere med sikkerhed også uden GPS, skal piloter være bekendt med landmærker ifølge dette kort:



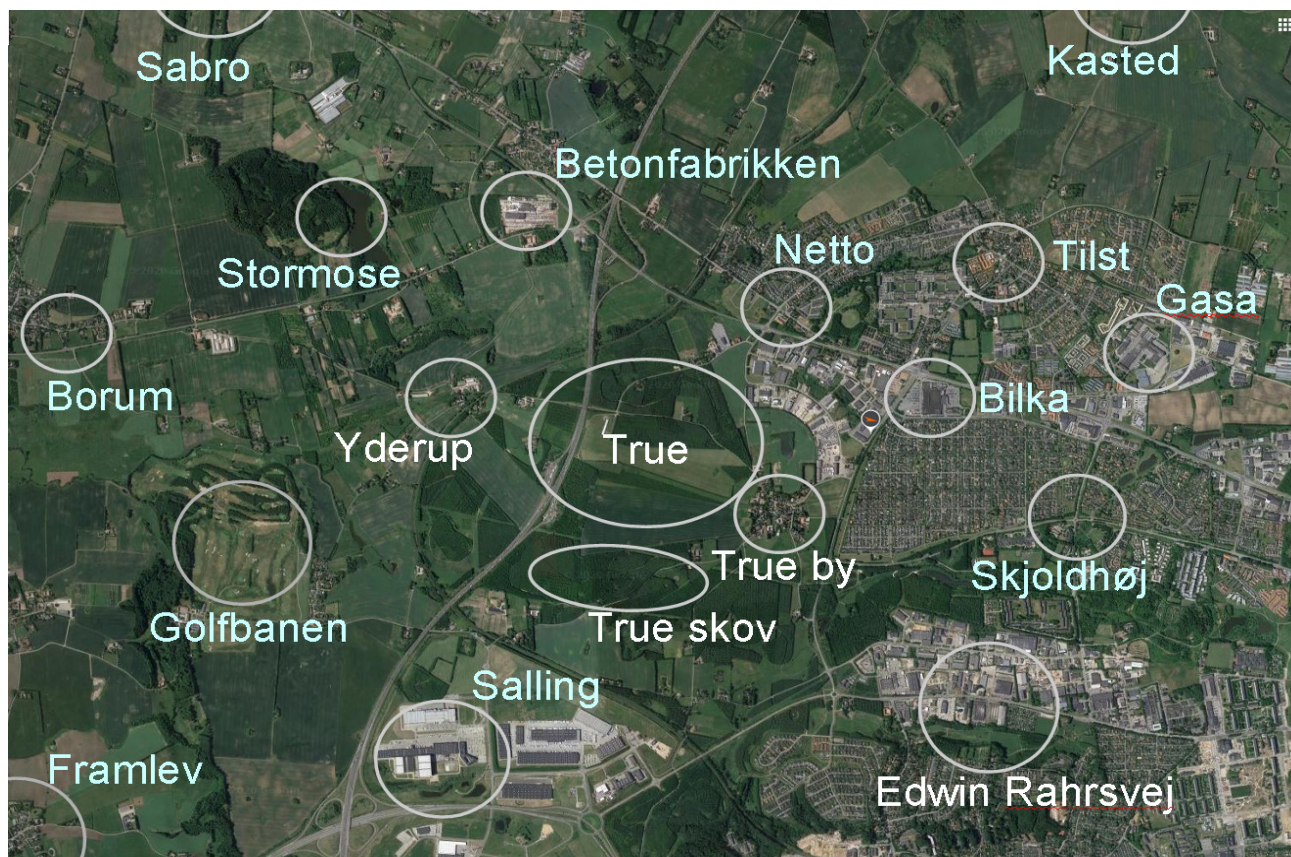
For flyvning længere væk fra True medbringes altid ICAO kort og frekvensliste så lufttrafikregler til enhver tid kan overholdes.

På Aarhus Universitetshospital ved Skejby er der 2 helikopterlandingspladser med operationer dagligt. Det forventes at helikopterne navigerer behørigt uden om True og der flyves efter normale VFR regler i dagtimerne.

Får vi opkald fra helikoptere (eller andre) på True VRD, skal disse opkald besvares fra startsted, alternativt af fly i luften, for at give de bedst mulige trafikinformationer.

Termiksøgning i omkring True

I lokalområdet bruges følgende lokaliteter som reference når der f.eks gives melding om lokale termikforhold.



Pladsorganisationsplaner

I det følgende er der 6 pladsorganisationer som sammenlagt dækker alle vindretninger. For at sikre ensartethed i organisationen bør der ikke afviges fra disse standard planer.

Symbol forklaring til pladsorganisationsplaner

Emne	linietype
Startwire:	Tynd gul linje
Spil / startvogn:	Gult rektangel
Kørerute for wirehenter:	Stiplet gul
Stop position for landende fly:	Lilla linje
Fly i kø for start:	Lys blå
Fly klar til start:	Blå
Tidligste sætning	Grøn stiplet
Center linje for landing:	Tynd grøn
Retning angivelse for landende fly:	Tynd grøn pil
Flyhenter/Transport af fly til startsted:	Stiplet hvid
Parkering af bil :	Gråt rektangel:

Startvogn.

Startvognen skal placeres på startstedt på dage med skoling. Placeringen er markeret som et gult rektangel på planerne.

På dage uden skoling kan startafvikling gennemføres uden startvogn, men med startliste, jordradio og VHF radio på startstedet.

Af hensyn til risiko for skader ved nedfald af faldskærm eller forfang må der ingen færdsel forekomme i banens læside. Køreveje for wirehenter er markeret på figurene med stiptet gul og er altid i vindsiden af wiren.

Køreveje for flyhenter.

Køreveje for flyhenter fremgår af figurene. Flyhenter skal altid køre bag om startstedet. Da flyhenterne ofte skal krydse indflyvningen holdes grundigt udkig efter landende fly. Såfremt der er fly på vej ind, skal flyhenteren tydeligt tilkendegive sine hensigter (stoppe helt op – lægge tippen på jorden).

Udkørsel med wire.

Startfeltet markeres med to røde kegler ud for det punkt, hvor wirerne skal afleveres. I de tilfælde hvor der kun er én startlinie placeres kegler således at der kan startes fly på begge wirer uden at skulle skubbe frem.

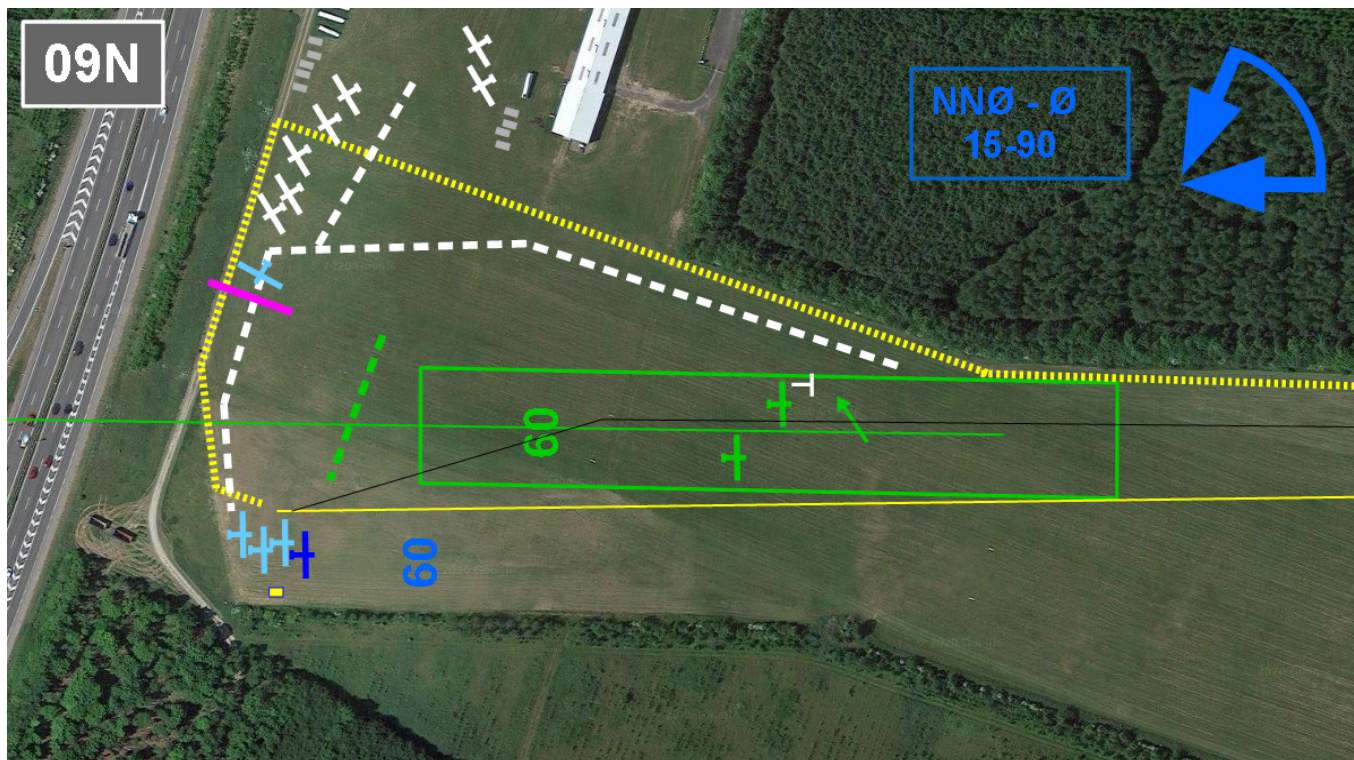
Udkørsel med wire sker med max 40 km/t og med jævnt, konstant træk. Det er vigtigt, med 2 wirer i brug, at køre i lige linje mod startstedet. Pga. terrænet kan det være svært at se keglerne på startstedet. Der vælges derfor et referencepunkt at styre i mod: I østenden f.eks. et tag, i vestenden f.eks. en kugle på højspændingsledningerne. Spørg evt. spilførereren.

Ved fly på indflyvning/finale fortsætter wirehenteren sin kørsel, med mindre der er kollisionsrisiko. Fly bør derfor altid lande ved siden af eller bag den kørende wirehenter.

Transport af fly til/fra startsted.

Transport af fly til og fra startstedet vil altid foregå ad den ved angivne kørevej (hvid stiptet linie). Det vil nogle gange være nødvendigt at krydse indflyvningen. Det gælder også her, at krydsende trafik tydeligt skal tilkendegive sine intentioner overfor landende fly: stoppe helt op - tipholderen lægger tippen på jorden.

Hver organisationsplan angiver antal fly der maksimalt må være på startsted og angiver også hvor øvrige fly i start kø placeres.



Plan 09N

1. Der må ikke "køres ind" efter at fly er påbegyndt drejet ind på finale
2. Ved andre landingsopkald end "højre/venstre medvind" venter eller afbrydes start. indtil det pågældende fly er landet, dog ikke efter "kør ind"
3. Bane fremad og landingsfelt skal være fri for at der må startes.
4. Der skal disponeres efter minimum 30 over motorvej og minimum 5 meter over grusvej. tidligste sætning er 100 m fra motorvej.
5. Med fly i luften skal transportvejen anvendes og der skal føres grundigt udkik efter fly på vej til landing inden banen krydses. (stop ved lilla markering)
6. Der er kun plads til 4 fly i startfeltet. Øvrige fly forbliver i nord for banen, e.v.t. stillet i startkø.

Spilplacering ved nordlig vindretning:

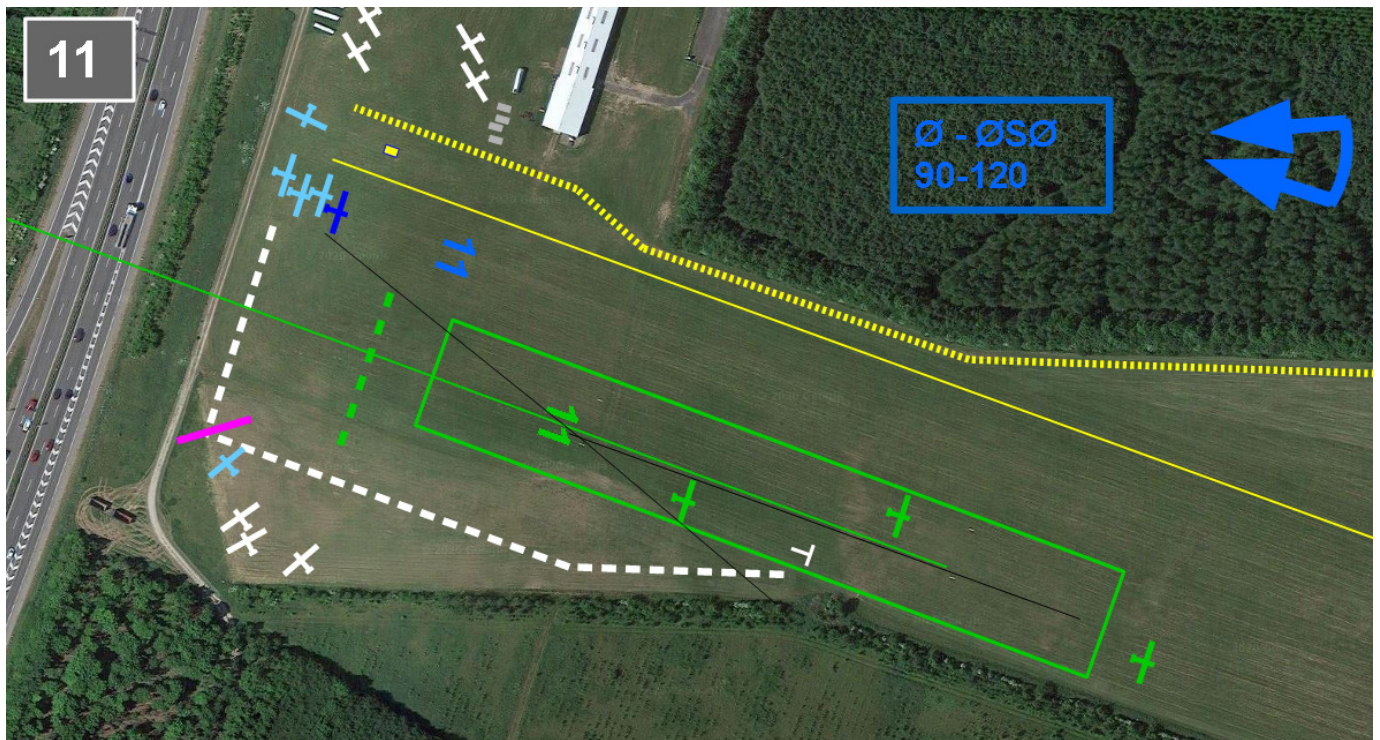
15 m fra vej og skov



Spilplacering ved vind fra øst:

15 m fra vej og skov



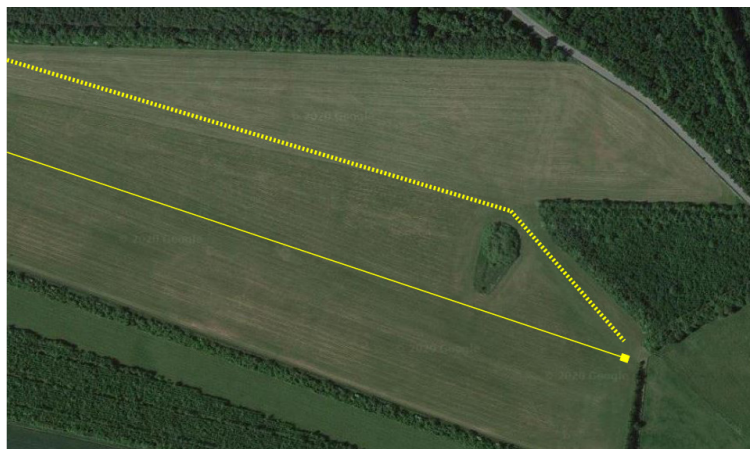


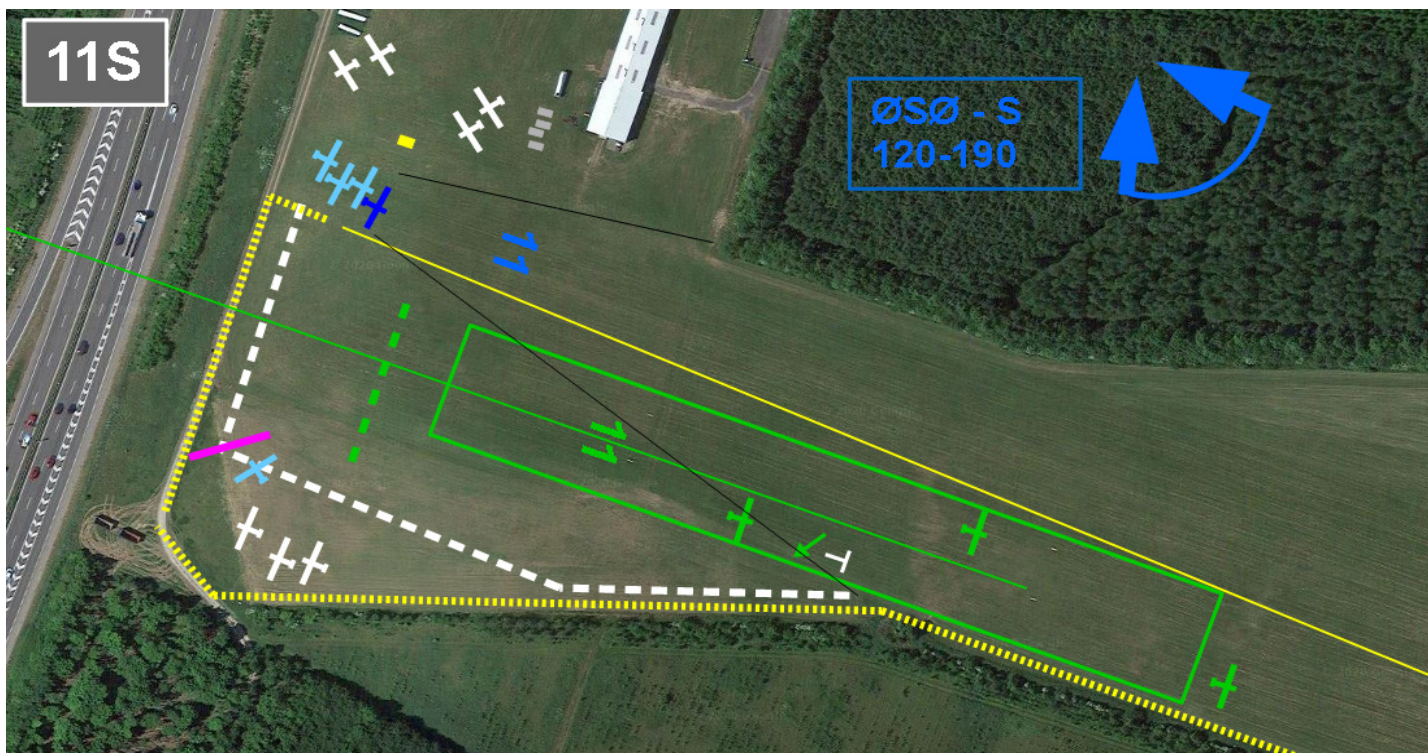
Plan 11

1. Der må ikke "køres ind" efter at fly er påbegyndt drejet ind på finale
2. Ved andre landingsopkald end "højre/venstre medvind" venter eller afbrydes start. indtil det pågældende fly er landet, dog ikke efter "kør ind"
3. Bane fremad og landingsfelt skal være fri for at der må startes.
4. Der skal disponeres efter minimum 30 over motorvej og minimum 5 meter over grusvej. tidligste sætning er 100 m fra motorvej.
5. Med fly i luften skal transportvejen anvendes og der skal føres grundigt udkik efter fly på vej til landing inden banen krydses. (Stop ved lilla markering)
6. Der er kun plads til 4 fly i startfeltet. Øvrige fly forbliver i syd eller nord for banen, e.v.t. stillet i startkø.

Spilplacering

15 m fra baneende



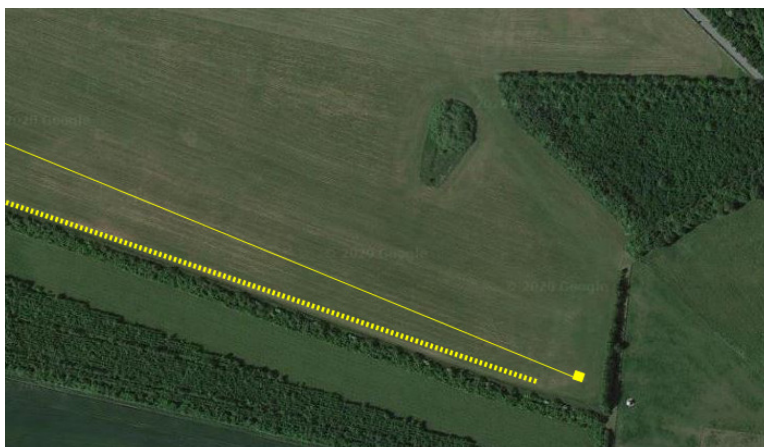


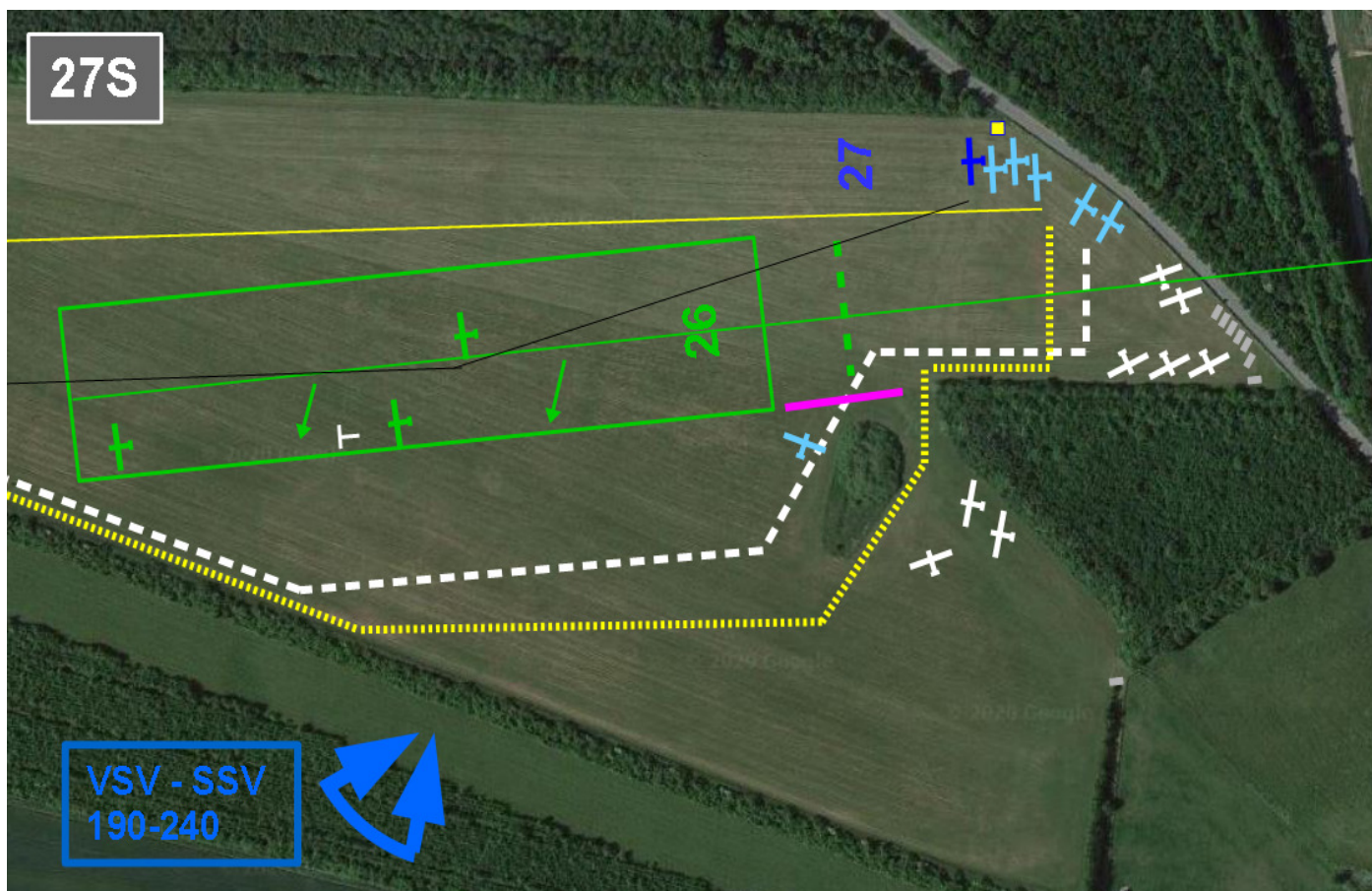
Plan 11S

1. Der må ikke "køres ind" efter at fly er påbegyndt drejet ind på finale
2. Ved andre landingsopkald end "højre/venstre medvind" venter eller afbrydes start. indtil det pågældende fly er landet, dog ikke efter "kør ind"
3. Bane fremad skal være fri for at der må startes.
4. Der skal disponeres efter minimum 30 over motorvej og minimum 5 meter over grusvej. tidligste sætning er 100 m fra motorvej.
5. Med fly i luften og spil ude skal transportvejen altid anvendes og der skal føres grundigt udkik efter fly på vej til landing inden banen krydses. (stop ved lilla markering)
6. Der er kun plads til 4 fly i startfeltet. Øvrige fly forbliver i syd eller nord for banen, e.v.t. stillet i startkø.

Spilplacering:

15 m fra baneende





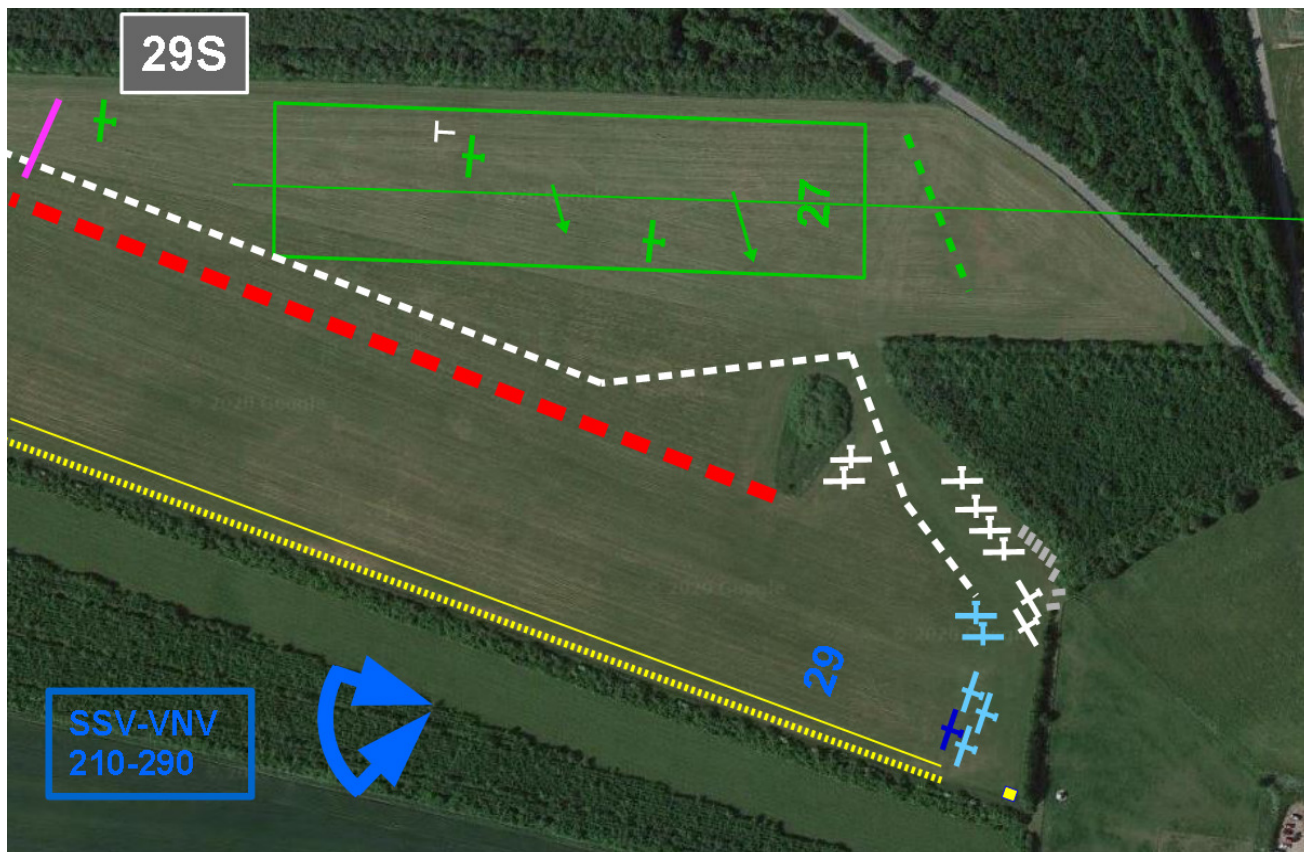
Plan 27S

1. Da der ikke er begrænset udsyn til landingsrunde mod nord skal tipholder stå ved venstre vinge (mod syd) og der må der ikke "køres tot" eller "køres ind" efter der er givet landingsopkald eller hvis et fly ses "fremme" i landingsrunden.
2. Ved andre landingsopkald end "højre medvind" venter eller afbrydes start. indtil det pågældende fly er landet.
3. Bane fremad skal være fri for at der må startes.
4. Der skal disponeres efter minimum 15m over træer i indflyvning.
5. Med fly i luften, og spil ude, skal transportvejen altid anvendes og der skal føres grundigt udkik efter fly på vej til landing inden banen krydses. (stop ved lilla markering)
6. Der er kun plads til 4 fly i startfeltet. Øvrige fly forbliver i kø langs vejen eller venter bag stoplinie i syd for landingsfeltet nord for banen.
7. Bemærk der landes på bane 26.

Spilplacering:

15 m fra baneende længst mod SV



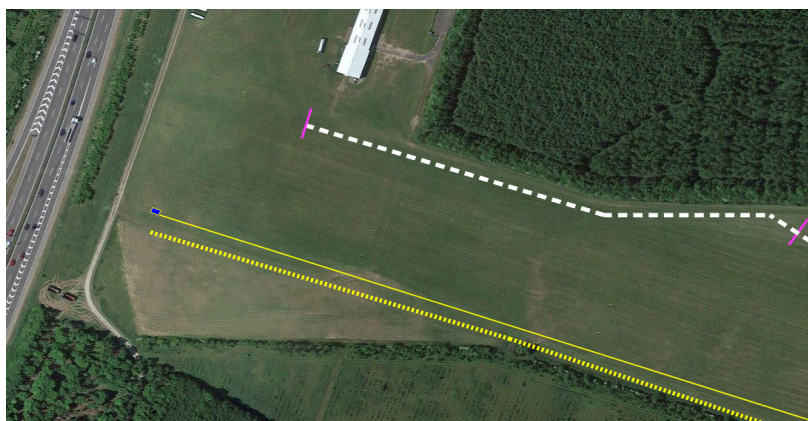


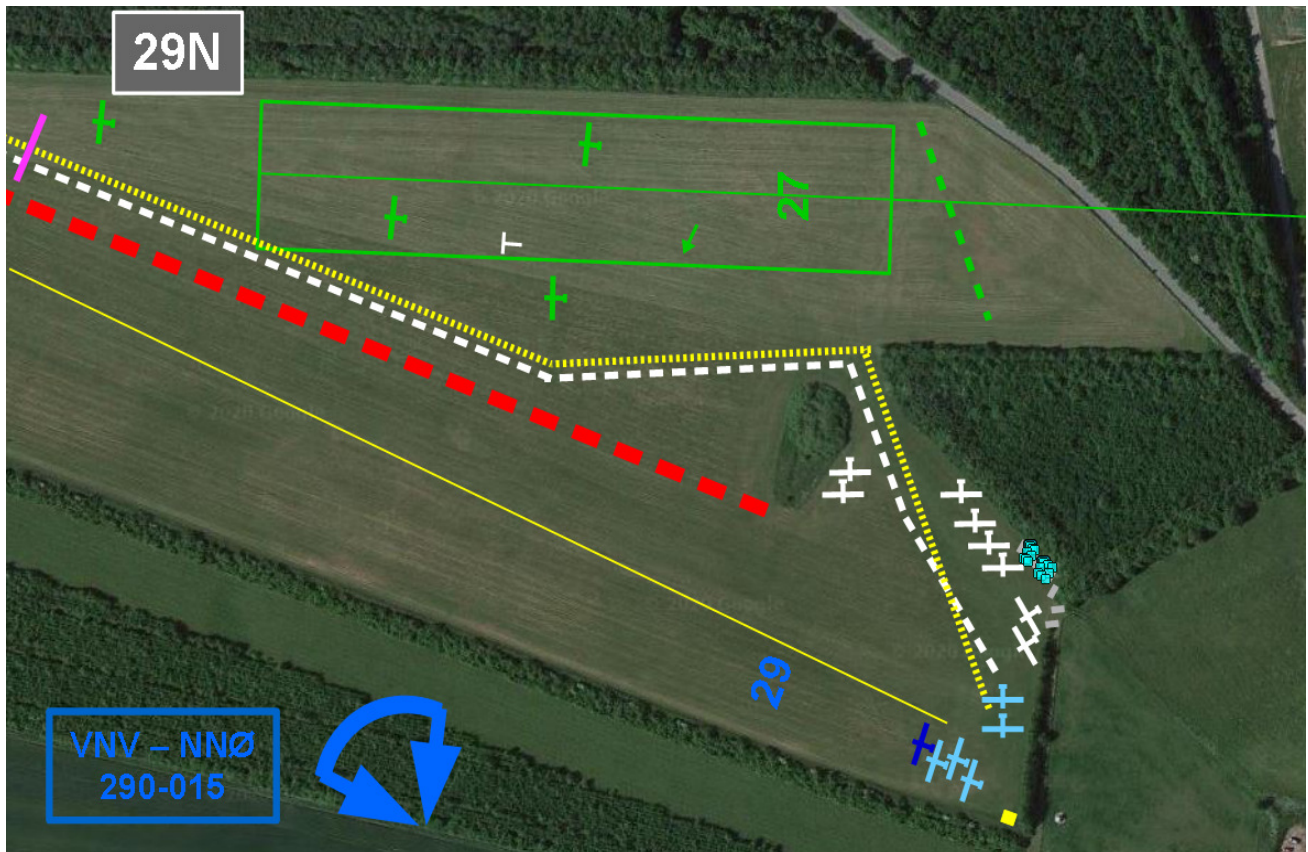
Plan 29S

1. Landingsfelt og startfelt er så adskilt at der kan startes samtidig med at der landes.
2. Hvis landende fly krydser den røde stiplede linje, skal der kaldes op med "E4 landet på bane 29" og der kan ikke startes på 29 førend banen er ryddet.
3. Bane fremad skal være fri for at der må startes.
4. Der skal disponeres efter minimum 15m over træer i indflyvning.
5. Med fly i luften , eller spil ude, skal transportvejen altid anvendes.
6. Det er ikke tilladt at have fly eller personer mellem de to stop linier under spilstart. Ifald der er wirer ude skal der laves aftale med spil eller startsted inden stoplinierne passeres eller vent til wirehenter laver udtræk.
7. Der er kun plads til 4 fly i startfeltet. Øvrige fly forbliver i kø eller startrækkefølge kan noteres på startliste
8. Overvej plan 27S i stedet ved SV vind da landingsfelt er i læsiden af wiren. 29S anvendes ved maks 5 m/s 210 – 240
9. Ved nordlige vindretninger 270-290 kan der startes i 3 linier

Spilplacering:

15 m fra grusvej midt på banen eller i syd efter vindforhold.





Plan 29N

1. Landingsfelt og startfelt er så adskilt at der kan startes samtidig med at der landes.
2. Hvis landende fly krydser den røde stiplede linje, skal der kaldes op med "E4 landet på bane 29" og der kan ikke startes førend bane 29 er ryddet.
3. Der skal disponeres efter minimum 15m over træer i indflyvning.
4. Med fly i luften, eller spil ude, skal transportvejen altid anvendes.
5. Det er ikke tilladt at have fly eller personer mellem de to stop linier under spilstart. Ifald der er wirer ude skal der laves aftale med spil eller startsted inden stoplinierne passeres eller vent til wirehenter laver udtræk.
6. Landing: Turbulens fra træerne ved bane-ende og -nordside ved kraftig vind
7. Der er kun plads til 4 fly i startfeltet. Øvrige fly forbliver i kø. Startrækkefølge kan noteres på startliste.
8. Ved vestlig vindretning kan der startes i 2 linier

Spilplacering:

15 m fra grusvej i nordlig side

