



Drifthandbok för

Malmens

Veteranflygklubb

(DHB MVFK)



Regler för flygning och underhåll av experiment- registrerade SAAB Safir och Bulldog i Malmens Veteranflygklubb (MVFK)

Innehåll

Bilagor.....	2
1 Om MVFK.....	3
2 Formella krav för att använda klubbens flygplan.....	3
2.1 Inledning.....	3
3 Flygoperativa regler.....	3
3.1 Flygoperationella och tekniska manualer.....	4
4 Tekniska regler och markrutiner.....	4
5 Checklistor.....	5
6 Utbildning.....	5
7 Bokning av flygplan	6
8 Flygtimpriser och betalningsrutiner.....	6

Bilagor

Bilaga 1 Teknisk information SCOTTISH AVIATION BULLDOG



1 Om MVFK

Malmens Veteranflygklubb bildades den 6 september 2009 efter en sammanslagning av de två personalflygklubbarna vid Malmens flygflottilj utanför Linköping, FC FK och F3 VFK.

Ur MVFK stadgar: *"Klubbens uppgift är att vara en personalflygklubb för anställda vid, eller med nära knytning till Försvarets Materielverks eller Saabs AB flygverksamhet i Linköping. Klubben skall tillvarata medlemmarnas intresse för vidmakthållande av veteranflygplan och verka för att medlemmarna bereds möjlighet till privatflygning med flygplan SK 50 Safir eller andra flygplanstyper som befins lämpliga för klubbens syften."*

För att bli medlem i MVFK så krävs att du uppfyller villkoren i stadgarna samt att du vill flyga veteranflygplan med de särskilda utmaningar som det innebär och även hjälpa till att underhålla flygplanen.

2 Formella krav för att använda klubbens flygplan

För att få använda Malmens Veteranflygklubbs flygplan så fordras gällande medlemskap i klubben. Vidare fordras gällande flygcertifikat, godkänd medicinsk undersökning samt giltig typinflygning på SAAB Safir/Bulldog. Om nya medlemmar flugit in sig på Safir/Bulldog i annan klubb än MVFK så krävs även en incheckning av MVFK motorflygchef, eller annan av styrelsen utsedd klubbmedlem.

2.1 Inledning

MVFK opererar veteranflygplan. Det ställer högre krav på klubbens medlemmar att förstå de särskilda egenskaper som dessa flygplan har. Vi underhåller och flyger dem gemensamt. med flyg- och driftsäkerheten i fokus. MVFK är därför ingen vanlig flygklubb, det är en flygklubb där en stor del av vår gemensamma tid måste läggas på att ta hand om och vårda våra experimentregistrerade (Safirer) och normalklassade (Bulldog) flygplan. I gengäld får man träffa likasinnade, d.v.s. tekniskt kunniga och intresserade kamrater, tekniker, piloter och ingenjörer samt flyga underbart fina och harmoniska flygplan. Som medlem krävs att man ställer upp på MVFK direktiv och inriktningar samt förbinder sig att följa denna drifthandbok.

3 Flygoperativa regler

- All flygning skall ske enligt gällande regler för civil luftfart. Detta gäller inte FFK/Hv som bedriver flygverksamhet inom ramen för sitt verksamhetstillstånd med de anpassade regler det innebär.



- Den enskilda piloten svarar själv för att dennes certifikat, typ-klassbehörighet och medical är giltigt vid varje flygtillfälle. Utöver Transportstyrelsens krav gäller att utcheckning skall ske inför flyglärare inom klubben vid första tillfället för flygning med klubbens flygplan samt vid längre än sex månaders uppehåll i flygning med SAAB Safir/Bulldog.
- MVFK har inte råd att det händer olyckor, vare sig personella eller materiella, för att vi tror att vi kan saker som det finns en risk att vi glömt eller känner oss osäkra på. Vid minsta osäkerhet, eller om 6 månadersgränsen uppnåtts, skall CF, CRI, FI eller annan av MVFK styrelse utsedd "kontrollförare" medfölja vid återinflygningen.
- Avancerad flygning är tillåten först efter godkännande av flygchefen förutsatt att flygplanet vid tidpunkten är godkänd av teknisk chef för avancerad flygning.
- Endast officiellt godkända flygplatser enligt AIP och/eller Svenska flygfält får användas för start och landning. Övriga fält skall godkännas av flygchef.
- Flygplanen är tredjemansförsäkrade, pilot och passagerare är ansvarsförsäkrade, men flygplanen är inte kaskoförsäkrade utan alla kostnader som eventuellt uppstår skall utredas av styrelsen för att fastställa den enskildes eventuella betalningsansvar.

3.1 Flygoperationella och tekniska manualer

- MVFK Safirer är experimentregistrerade och därmed utövar EAA¹ sin roll som luftfartsmyndighet på våra luftfartyg. MVFK Bulldog (SE-MEK) är normalklassad och där utgör TSL² luftfartsmyndighet och utövar därigenom sin tillsynskontroll.
- Flygplanen opereras enligt de manualer och checklistor som finns i varje flygplansväska. Digitala kopior av dessa manualer/checklistor finns tillgängliga i MyWebLogs filarkiv.

4 Tekniska regler och markrutiner

- För att bibehålla en hög flyg- och driftssäkerhet så har MVFK en öppen "no-blame" kultur där medlemmar öppet berättar om sina misstag och informerar övriga om det som eventuellt hänt. Alla händelser ska rapporteras till motorflygchef och tekniska brister dokumenteras i flygplanens journaler. MVFK baserar klubbens flygplan på Saabfältet i samma hangar som LFK – Linköpings Flygklubb och av den anledningen har styrelsen valt att synkronisera arbetet med SM – Safety Management med LFK. LFK ERP – Emergency Response Plan samt rutiner för hantering av bränsleanläggningen m.m. finns på LFK hemsida för krisberedskap. MVFK medlemmar ska följa rutinerna i LFK ERP med tillägget att även kontakta MVFK ordförande.

¹ Experiment Aircraft Association

² Transportstyrelsen Luftfart



Anledningen till att LFK ska kontaktas är att sannolikheten är stor att omgivningen i första hand kontaktar LFK om något skulle hända och det är därför bra om LFK har vetskap om en olycka. Länkar till LFK rapporteringsinstruktioner finns på MVFK hemsida (www.mvfk.org) under menyn "Safety".

- Flygplanen skall normalt förvaras i hangarerna och efter flygning ansvarar befälhavaren att flygplanet parkeras i respektive hangar om inte överlämning kan ske till annan pilot som skall flyga med flygplanet efteråt. Om flygplanet under en kortare tid ställs ute eller parkeras skall pitotrörsskydd och roderlås anbringas (vind blåser sönder roder) samt bromskloss läggas vid huvudhjul. Ordinarie parkeringsbroms skall inte användas. Flygplanen skall bara i undantagsfall parkeras ute över natten och då skall kapell dessutom anbringas. Hangarerna skall hållas stängda och låsta när inte ansvarig personal finns på plats.

5 Checklistor

Rutiner för hur MVFK opererar med flygplan på Saabfältet (ESSL) GAC – General Aviation Centre finns på MVFK hemsida (www.mvfk.org). Där finns också checklistor för tankning m.m.

Efter varje flygning ska flygplanen vårdas. Torka av skrov och motorutrymmets brandvägg från olja som runnit ut. Tvätta ren propeller, motorkåpa, strålkastare och vingframkanter från insekter. Torka ren landställscylindrarna från smuts med en trasa. Efter flygning ska motorvärmare och luftavfuktare kopplas in (kontrollera att avfuktaren går genom att känna efter vibrationer på ovansidan). I kabinen ska en torrboll vara inställd.

Vid avancerad flygning så rekommenderas att fallskärm används. Dessa förvaras i LFK omklädningsrum i ett av skåpen med kodlås. Koden är 070 (SE-MEK fennummer). Efter flygning med fallskärm så ska den hängas tillbaka i skåpet och det vanliga ryggstödet monteras i flygplanet. Har man plockat ut utrustning (t.ex. extra hörlurar) så ska dessa återställas.

Var noggrann med att värma upp motorn innan flygning. De mintemperaturer som finns angivna för olja/cylindrar SKALL följas. Annars slits motorerna för hårt.

6 Utbildning

Typflygutbildning på SAAB Safir utföres av flyglärare eller CRI som är medlem i klubben. Teknisk kurs inklusive tillsyn före och efter flygning skall genomgåas av alla flygande medlemmar i MVFK före typinflygning påbörjas. Företrädare för teknisk tjänst genomför denna utbildning. Styrelsen anordnar kurstillfällen.



7 Bokning av flygplan

Bokning av flygplan görs på www.myweblog.se

Vid bokning av flygplan längre tid än en vecka, skall samråd med styrelsen ske. Avbokning skall ske utan dröjsmål om bokad pass ej avses utnyttjas.

Flygningar som genomförs under LFK skoltillstånd skall bokföras i LFK MyWebLog.

8 Flygtimpriser och betalningsrutiner

Flygtimpriserna fastställs av styrelsen. Prissättningen baseras på verklig driftskostnad under året samt en fondering på ca 200 kr per flygtimme för större underhåll och modifieringar. Vid årets början sätts ett preliminärt timpris för året. Detta timpris kan sedan justeras i efterhand baserat på verkligt utfall av kostnader och flygtid och återbetalning eller efterdebitering per timme kan ske enligt styrelsens beslut.

Fyra typer av debiteringar för flygning tillämpas:

1. Flygningar som ska faktureras Saab noteras i flygdagboken som "Saab".
2. Flygningar i FFK regi är skattebefriade. Skall noteras i flygdagboken som "FFK"
3. Klubbflygningar, d v s sådana flygningar som inte debiteras, skall hållas på ett minimum och godkännas av styrelsen. Dessa flygningar omfattar exv kontrollflygningar, transportflygningar direkt relaterade till underhåll och liknande. Skall noteras i flygdagboken som "Klubb".
4. Övrig flygning skall noteras som "AFT/Priv" i loggboken. Detta gäller även utbildningsflygningar eftersom endast officiell skolflygning är skattebefriad.

I MyWebLog finns ett antal fler olika typer av fakturering, men de gäller bara vid inhyrning av andra flygplan, t.ex. från F6 eller vid extern uthyrning efter särskilda beslut.

Debitering av flygtid sker med Tachotid. OBS, det är den tachotid som står när flygplanet hämtas/lämnas i hangaren som gäller. Taxar man ut till tankningsanläggningen så debiteras den tachotiden. Flygtid som används för uppföljning av underhåll registreras i femminutersintervall. Samtliga ekonomiska transaktioner mellan medlem och klubben kommer att redovisas på ett Pilotkonto för respektive medlem.



Fakturering av negativt saldo på Pilotkonto kommer endast att ske på direkt begäran av medlem. Utskick av utdrag från medlemskonto skall göras minst två gånger per år.

Medlemsavgift enligt styrelsens beslut dras från medlems pilotkonto under året.

Betalning av flygkostnader och andra skulder till klubben skall ske inom 30 dagar efter att skulden har uppstått. Kontonummer enligt MyWebLog "Mitt konto" ska användas. Endast namn på betalaren behöver anges. Större skulder skall undvikas och styrelsen kan besluta om extra avgift om sådana inte regleras korrekt.



Denna sista sida skickas eller lämnas till MVFK sekreterare efter att den undertecknats, Sekr. arkiverar och prickar av i medlemslista att alla flygande medlemmar i MVFK undertecknat en utgåva av DHB innan första flygning.

Undertecknad har tagit del av MVFK DHB och förbinder mig till efterlevnad av denna.

.....
Datum

.....
Namnteckning

.....
Namnförtydligande

Inkommen till och arkiverad av MVFK sekr. datum