



# **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.....	5
5 Checklistor.....	5
6 Utbildning.....	6
7 Bokning av flygplan.....	6
7.1 Bokningsregler.....	6
7.2 Köbokning.....	7
7.3 Avbokning.....	8
7.4 Outnyttjade flygplan.....	8
7.5 Förseningar.....	8
8 Flygtimpriser och betalningsrutiner.....	8

## 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 Flygchef, 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

➤ MVFK Flygplan får endast användas av MVFK medlemmar samt inom ramen för LFK skolning och uthyrning samt FFK operativa verksamhet.



- 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 Flygchef eller av styrelsen utsedd medlem 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 Flygchef 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.
- Deltagande i tävlingar eller träningsläger i avancerad flygning är ej tillåtet.
- Avancerad flygning ska ske mjukt och med positiv belastning. Kvikroll endast tillåtet under formell skolning.
- 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.
- All flygning ska ha någon som följer upp flygningen. Antingen via färdplan eller genom att någon på marken meddelas vad som ska göras och när flygningen är genomförd. Skriv gärna in vad som ska göras under flygningen när ni bokar. Det finns ett fält för detta i MyWebLog. I LFK klubbhus finns ibland möjlighet att lämna en färdplan till juren som då kan nyttjas som uppföljning av flygning.
- Pilot är ansvarig för att inte max flygtid sedan senaste underhåll överskrids. MyWebLog innehåller en funktion för att räkna ut hur mycket tid som är kvar till underhåll, men det är tiderna i boken som är avgörande. Vid eventuella frågetecken så kontakta Teknisk Chef eller IAPS. Observera att om tiden till flygstopp överskridits är flygplanet inte luftvärdigt och får inte flygas!
- Säkerställ att kontaktuppgifterna till anhörig är aktuell i MyWebLog.

### **3.1 Flygoperationella och tekniska manualer**

- MVFK Safirer är experimentregistrerade och därmed utövar EAA<sup>1</sup> sin roll som luftfartsmyndighet på våra luftfartyg. MVFK Bulldog (SE-MEK) är

---

<sup>1</sup> Experiment Aircraft Association



normalklassad och där utgör TSL<sup>2</sup> 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 [samt på MVFK hemsida www.MVFK.org](http://www.MVFK.org).

## 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. 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](http://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](http://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 landställscyldrarna från smuts med en trasa. Efter flygning ska motorvärmare och luftavfuktare kopplas in

---

<sup>2</sup> Transportstyrelsen Luftfart



(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 [Bulldog och SAAB Safir](#) utföres av flyglärare eller CRI som är medlem i klubben. Teknisk kurs inklusive tillsyn före och efter flygning skall genomgå 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 [av den pilot som ska nyttja flygplanet](#) på [www.myweblog.se](http://www.myweblog.se). [Inloggning 177-”signatur” och sedan eget lösenord.](#)

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

[Flygningar som genomförs under FFK verksamhet skall bokas i FFK MyWebLog.](#)

[Bokning inom ramen för LFK skolning samt FFK verksamhet kan göras av annan person än den som ska flyga.](#)

[Läs mer om hur man använder bokningssystemet i MyWebLog](#)

[användarhandbok](#)

[https://www.myweblog.se/files/doc/myWebLog\\_Anvandarhandbok%20v2.1SE.pdf](https://www.myweblog.se/files/doc/myWebLog_Anvandarhandbok%20v2.1SE.pdf)

### **7.1 Bokningsregler**

[MVFK har 2021 endast ett operativt flygplan. Det är därför viktigt att bokningsbestämmelserna följs så att fler medlemmar medges flygning.](#)

[Flygplanen ska också flyga så mycket som möjligt för att täcka klubbens fasta kostnader för hangarer och försäkringar.](#)



Flygplanet ska inte bokas längre tid än nödvändigt. För en timmes lokal flygning kan två timmars bokning vara realistiskt. Bokningstiden ska innefatta tid för att dra ut flygplan, utföra tillsyn, eventuell tankning, flygning och åtgärder efter flygning.

Max tre samtida kommande bokningar får finnas aktiva i MyWebLog. Det är givetvis OK att boka en flygning längre fram om man t.ex. vill besöka någon trevlig flygdag. Men man får inte fylla kalendern med "bra-att-ha"-bokningar för att sedan boka av dem. Det är tillåtet med s.k. "spontanbokning" om ett flygplan finns ledigt inom de närmaste tre timmarna även fast man redan har tre bokningar inlagda sedan tidigare.

Bokningar som är längre än 2,5 dygn (t.ex. fredag lunch till söndag kväll) kräver Flygchef eller styrelsens tillstånd. Om man delar upp bokningarna i flera delar, men det ändå inte finns möjlighet för någon annan medlem att hyra mellan dessa delar så räknas det som en sammanhängande bokning.

Vid längre bokningar bör man ange tänkt flygtid som kommer att gå åt under bokningen. Detta underlättar för Teknisk Chef att tillsammans med IAPS planera kommande underhåll.

För bokningar under tiden april till september debiteras en minsta flygtid på 2 timmar per dag. Vid endagsuthyrning avses en 9 h period, vid flerdagsuthyrning avses fullbordade 24 h perioder. Detta för att inte flygplanen ska flygas iväg och sedan bli stående utan att ge klubben inkomst för att täcka fasta kostnader. Under perioden oktober till mars finns inget flygtidskrav.

Efter en flygning ska flygplanet lämnas på normal baseringsort (ESSL) om inte annat kommit överens med nästa pilot.

Styrelsen har rätt att avboka en bokning om det t.ex. finns behov av underhåll eller prioriterad flygning för Flygvapenmuseum, FFK m.m. Styrelsen kommer då kontakta den pilot som hade den tidigare bokningen innan den avbokas.

Skriv gärna in "platser kvar" vid en bokning om ni kan tänka er att ta med er någon annan klubbmedlem under flygningen.

Undantag från bokningsreglerna kan i enstaka fall medges av MVFK styrelse.

## **7.2 Köbokning**

Om flygplanet du vill boka är upptaget så kan du göra en köbokning. Om primärbokningen avbokas så ersätts den automatiskt av din köbokning. Om köbokningen sträcker sig över flera andra bokningar bör den delas upp i delar.



Annars kan den aldrig bli en primärbokning om inte alla dessa andra bokningar avbokas.

### **7.3 Avbokning**

Avbokning ska göras så fort det står klart att din flygning inte kan genomföras. Orsak till avbokningen ska skrivas in i MyWebLog, t.e.x väder eller arbete (som kom i vägen).

Om du har en pågående bokning, men flugit klart så ska du avboka återstående tid. Detta kan göras i samband med att flygtiden registreras i MyWebLog.

### **7.4 Outnyttjade flygplan**

Bokade flygplan som inte används senast 15 minuter in på bokningen får utnyttjas av andra piloter. Det hör till god ton att kontakta den pilot som bokat flygplanet innan man tar över bokningen. Lägg in denna flygning som en köbokning i MyWebLog.

Vid outnyttjad bokning kan piloten debiteras en avgift motsvarande 15 minuter flygtid.

Bokningar som står outnyttjade p.g.a. väder är undantagna regeln för debitering. Det är tillåtet att låta bokningen stå kvar i väntan på bättre väder. När beslut tas om att ställa in flygningen ska bokningen avslutas. Tänk på att det kan finnas medlemmar som önskar flyga och som kanske har andra krav på vädret för sin flygning. D.v.s. i dessa lägen kan det vara bra att skjuta fram bokningen.

### **7.5 Förseningar**

Om flygningen inte kan avslutas inom tiden för bokningen ska bokningen förlängas så fort som möjligt. Om detta påverkar en senare bokning ska denna pilot kontaktas.

Blir ett flygplan stående på annan flygplats p.g.a. väder eller fel orsakat av piloten så är det pilotens ansvar att se till att flygplanet kommer tillbaka till Linköping så fort som möjligt. Den pilot som lämnat flygplanet står för kostnaderna för att hämta hem flygplanet.

## **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.

[Den som bokar och flugit skall även bokföra flygningen i flygplanets resedagbok och i MyWebLog.](#)

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.

[Loggning av flygpass sker i MVFK, LFK eller FFK MyWebLog.](#)

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 .....