

Cumulus rf/ry

TOIMINTAOHJE, 26.3.2021

Sisällys

1. Yleistä	1
2. Organisaatio ja vastualueet.....	2
3. Lennonvalmistelu ja maatoiminta	2
3.1. Lentomaksut	2
3.2. Lennonsuunnittelu / valmistelu.....	3
4. Lentotoiminta purjekoneilla	3
4.1. Pelastusvarjot	4
4.2. Lennon jälkeen / Maastolaskut	4
4.3. Purjekoneiden varauskäytäntö Nummelassa	5
4.4. Varauskäytäntö leireille ja kisoihin.....	5
5. Hinaustoiminta	6
5.1. Hinausliput.....	6
6. Lentokoulutus ja tarkastuslennot.....	6
6.1. Kertauskoululennot ja kausikertauslennot.....	6
6.2. Ilma-aluskohtainen koulutus	7
6.3. Pehdyttämiskoulutus	7
6.4. Matka- ja kilpailulennot yhdistyksen ilma-aluksilla.....	8
7. Huoltotoiminta	9
7.1. Huoltotoimintaan liittyvät lennot.....	9
8. Muut lentotoimintaan liittyvät ohjeet	9
8.1. Vakuutukset.....	9
Liite 1. Päivityslista	9

1. Yleistä

Cumuluksen toimintaohje koskee yhdistyksen ilma-alusten, sekä niihin liittyvän välineistön käyttöä. Jokaisen kerholaisen toivotaan käyttävän yhteistä omaisuutta huolellisesti kuten omaansa ja maalaisjärjen käyttö on suositeltavaa. Ohjeessa pyritään esittämään toimintatavat siten, että turvallisuus, toiminnan

sujuvuus sekä muut kerholaiset otetaan huomioon mahdollisimman laajasti. Ohjeen ollessa mahdollisesti ristiriidassa voimassa olevan lainsäädännön kanssa toimitaan lakien, asetusten ja määräysten mukaan. Ilma-aluksen päällikkö on vastuussa toiminnastaan ilmailulain mukaisesti.

2. Organisaatio ja vastualueet

Yhdistyksen hallituksen muodostavat seuraavat henkilöt vastuualueittain:

- Tapio Tourula: Puheenjohtaja
- Tom Arppe: Varapuheenjohtaja, hinaustoiminta ja Hinun ylläpito, huolto, kenttäpäällikkö
- Heikki Hannikainen: Sihteeri ja IT-vastaava
- Risto Manninen: Laskutus ja lentokonehallien vuokraustoiminta
- Markku Roschier: Lentokoulutus, CAMO ja koulutuspäällikkö
- Pekka Mustakallio: Lentotoiminta
- Johannes Kankare: Lentotoiminta
- Nuutti Kankare: Lentotoiminta, turvallisuusvastaava, DTO-vastuuhenkilö
- Juha Nissi: Huoltovastaava
- Tapani Aimola: Huoltovastaava

3. Lennonvalmistelu ja maatoiminta

3.1. Lentomaksut

Yhdistyksen keräämät maksut koostuvat jäsen-, toiminta- sekä lentomaksuista. Tuloilla katetaan toiminnasta aiheutuvat kulut sekä toteutetaan pitkäaikavälin kalustosuunnitelmaa. Hinnasto löytyy yhdistyksen sivuilta osoitteesta: www.cumulusry.fi

Jäsenmaksu: Yhdistyksen jäsenyyden edellytys on jäsenmaksun maksaminen. Se antaa henkilölle mm. oikeuden osallistua yhdistyksen toimintaan ja päätöksentekoon yhdistyksen sääntöjen mukaisesti. Jäsenmaksun maksavat kaikki jäsenet lukuun ottamatta kunniajäseniä.

Toimintamaksu: Yhdistyksen purjelentokaluston käyttöoikeuden edellytys on toimintamaksun maksaminen (pl. 6. Lentokoulutus ja tarkastuslennot sekä 7.1. Huoltotoimintaan liittyvät lennot). Toimintamaksuista saaduilla varoilla katetaan yhdistyksen kiinteät kulut, joita ovat mm. ilma-alusten huollot, kiinteistöjen ylläpito, viranomaismaksut, maavuokrat jne. Jäsentä, joka osallistuu yhdistyksen toimintaan, kehoitetaan suorittamaan maksu yhdistyksen toiminnan jatkuvuuden takaamiseksi.

Vähän harrastaville sekä nuorille lentäjille on laadittu pienempi toimintamaksu, joka pitää sisällään alkeiskoneiden käyttöoikeuden.

Kesän aikana purjelentolupakirjan suorittanut on vapautettu pienemmästä toimintamaksusta, jolloin hän on oikeutettu lentämään alkeiskoneluokan ilma-aluksilla. Lentojen maksukatto on Cumuluksen hinnaston mukainen. Mikäli jäsen siirtyy lentämään korkeamman suorituskyvyn koneilla, häneltä peritään täysi toimintamaksu.

Toimintamaksu sisältää omavastuunpoiston, mikäli kysymyksessä on ei-tuottamuksellinen tapahtuma (kts. kohta 8.1 Vakuutukset).

Lentomaksut: Lentomaksuilla yhdistys toteuttaa pitkän aikavälin kalustosuunnitelmaan. Tarkoituksena on ylläpitää ja peruskorjata kalustoa sekä uudistaa vanhenevaa konekantaan vastaamaan jäsenten käyttötarpeita.

Yhdistyksen ilma-alusten käyttö maksetaan lentoajan mukaan siihen asti, kunnes kyseisen maksuluokan yläraja on saavutettu.

Ilma-alukset jaetaan neljään eri maksuluokkaan, joilla kullakin on eri maksukatto. Luokat ovat:

1. Alkeiskoneluokka: Junior, Club Astir
2. Kerhokoneluokka: LS4, LS7, ASK21 (ei koululento)
3. Tehokoneluokka: ASW28
4. Tehokaksikko: DG100T

HUOM! Lentäessäsi ASK-21:llä tuntihintaisen lennon, merkitse koneen matkapäiväkirjaan, että kyseessä on harjoituslento (HAR). Harjoituslennolla **tulee** käyttää sinistä hinauslippua. Merkitse myös kumman lentäjän lentotililtä lento veloitetaan.

Punaiset hinausliput ovat koulu- (KOU) ja tarkastuslentoja (TAR) varten ja sisältävät ASK:n koneen **käytön, hinaus(t) ja opetuksen**. Lennettäessä **pelkästään koululentoja, jäsenen ei tarvitse maksaa toimintamaksua**.

Tarkemmat ja ajantasaiset tiedot mm. hinnoittelusta löytyvät yhdistyksen internetsivuilta.

3.2. Lennonsuunnittelu / valmistelu

Keskeisenä osana turvallista lentoa on huolellinen lennonsuunnittelu. Ohjaajalla on oltava käsitys ilma-aluksen teknisestä kunnosta, asiapapereiden voimassaolosta, säästä aiotulla lentoalueella sekä muista lennon suorittamisen kannalta olennaisista tiedoista. Vastuu lennonsuunnittelusta on ilma-aluksen päälliköllä. Lennonsuunnittelussa on huomioitava ohjaajan viimeaikainen sekä pidempiaikainen lentokokemus sekä kokemus ko. konetyypillä suhteessa suunniteltuun lentotehtävään. Liian vaativia lentotehtäviä ei tule yrittää ja tarvittaessa lentotehtävä tulee keskeyttää.

4. Lentotoiminta purjekoneilla

Lentäminen tulee suorittaa lakien ja määräysten mukaisesti, ilma-aluksen lentokäsikirjan sallimissa rajoissa. Ilma-aluksen päällikön lupakirja ja lääketieteellinen kelpoisuustodistus tulee olla voimassa suoritettavaan lentotoimintaan nähden.

Viimeaikainen kokemusvaatimus purjelentokoneella toimittaessa SPL-lupakirjalla ilmenee EASA-määräyksestä, SFCL.160 SPL -Recency requirements. Viimeaikainen kokemusvaatimus 15.2.2021 tarkastetun määräyksen mukaan on:

Lupakirjan haltija on lentänyt purjekoneella viimeisen 24kk aikana:

- 5 tuntia (PIC, opettajan kanssa koululentoja tai valvottuja yksinlentoja)
- 15 lentoonlähtöä
- kaksi kertauskoululentoa lennonopettajan kanssa

TAI

- **Tarkastuslennon**

Tarkasta ajantasaiset tiedot ennen lentotoiminnan aloittamista.

Valvomattomalla lentopaikalla laskuun tultaessa ilmoitetaan vähintään liittyminen myötätuuliosalle sekä laskutelineen lukittuminen ala-asentoon. Laskukierroksessa tulee lisäksi ilmoittaa ainakin yksi toinen osa laskukierroskuviosta. Lennettäessä poikkeava laskukierros, tulee tehdä paikkailmoitus kaikissa laskukierroksen osissa (perusosa ja loppuosa). Radioilmoituksessa käytetään ilma-aluksen tyyppiä sekä rekisteritunnusta (esim. ”PURJEKONE OH-123”).

Kaikissa yhdistyksen koneissa on konekohtaiset tarkastuslistat lentoonlähtöä ja laskutumista varten. Ohjaaja suorittaa tarkastukset niiden mukaan lentoonlähtöä ja laskeutumista varten.

4.1. Pelastusvarjot

Pelastusvarjon käyttäminen yhdistyksen purjelentokoneilla lennettäessä on pakollista.

Pelastusvarjoja säilytetään normaalisti koneiden ohjaamoissa mutta ne voidaan tarvittaessa viedä myös huoltotilaan, erityisesti aikaisin keväällä tai myöhään syksyllä. Leireillä varjoja säilytetään mahdollisimman kuivassa paikassa. Siirrettäessä konetta kuljetusputkella, ohjaamossa ei tulisi olla ylimääräisiä tavaroita kuten pelastusvarjoja.

Pelastusvarjojen pakkaajina sekä jäsenistön yhteyshenkilöinä toimivat yhdistyksen nimeämät henkilöt:

- Martti Peltö-Huikko
- Marko Virtanen

4.2. Lennon jälkeen / Maastolaskut

4.2.1 Koneiden säilytys

Lennon tai viimeistään päivän lentojen jälkeen kone pestään itikoista, pölystä ja liasta. Siipi- ja pyrstötankit tulee tyhjentää säilytyksen ajaksi. Koneita pyritään säilyttämään säältä suojaan. Hallisäilytyksessä käytetään siipipusseja ja kabiinipeitettä. Mikäli hallipaikkoja ei ole saatavilla esimerkiksi leireillä, voidaan ilma-alukset säilyttää myös kuljetusputkessa tai väliaikaisesti tukevasti maahan ankkuroituna. Ulkosäilytyksessä käytetään säältä suojaavia siipi- ja runkopusseja jos tarvetta.

Päällikkö vastaa, että maastolaskun jälkeen kone saadaan haettua takaisin kentälle. Tarvittaessa kone puhdistetaan ja pestään. Hänen vastuullaan on myös koneen kokoaminen seuraavaa lentäjää varten. Koneen maastolaskusta tulee tehdä merkintä matkapäiväkirjaan. Myös koneiden kasaamisesta tehdään merkintä matkapäiväkirjaan.

Akuissa on oltava riittävästi virtaa koko lennon ajaksi vähintään radion käyttöä varten. Koneiden radiot ja sähkölaitteet suljetaan lentojen välillä. Tällä parannetaan akkukapasiteetin riittävyttä päivän kaikille lennoille. Mikäli lentäjä huomaa akun tyhjenevän lennon aikana on hän velvoitettu toimenpiteisiin, jotta koneeseen vaihdetaan ladattu, toimiva akku ennen seuraavaa lentoa. Purjekoneiden akut ladataan päivän jälkeen siten, että ne ovat seuraavana aamuna käytettävissä. Laturit ja akut säilytetään lentokonehallissa niille varatussa kaapissa.

Matkapäiväkirja tulisi täyttää heti lennon jälkeen, viimeistään kuitenkin ennen seuraavaa lentoa. Matkapäiväkirjan tulee olla mukana lennolla muiden pakollisten dokumenttien ohella. Koneiden ollessa hallissa kirjoja säilytetään koneissa.

Maakuljetusvälineistö säilytetään hallissa kyseisen koneen läheisyydessä. Koneiden kentällä autolla tapahtuvissa siirroissa käytetään maakuljetusvälineistöä jouduttaen maatoimintaa sekä vähentämällä maatoiminnasta aiheutuvia vaurioita. Siipipusseja varten on varattu korit, joissa niitä säilytetään koneen ollessa lennolla.

Koneen hallista ottamisessa ja halliin laittamisessa tulee noudattaa suurta varovaisuutta ja vahva suositus on, että tätä ei tehtäisi yksin, vaan vähintään kahden henkilön toimesta. Tällöin toinen henkilö on pyrstössä estämässä peräsinten osumisen hallin rakenteisiin. Kannuksessa ei tule olla kuljetuspyörää silloin kun kone työnnetään hallin tukipylväiden väliin. Kuljetuspyörä tulee poistaa/asentaa kun koneen perä on jo hallissa, mutta ei vielä tukirakenteiden välissä. Tällä estetään sivuperäsimen alapinnan naarmuuntuminen kynnykseen.

Mikäli lennolla tapahtuu poikkeus- tai vaaratilanne on siitä täytettävä ilma-aluksen päällikön harkinnan mukaan Traficomien lentoturvallisuusilmoitus sekä Kerho-SMS ilmoitus viimeistään 72 tunnin kuluessa. Pienemmissä havainnoissa tai kehitysehdotuksissa täytetään Cumulus-SMS:n mukainen ilmoitus. Tarkemmat ohjeet yhdistyksen turvallisuuskäytännöistä löytyvät Cumulus ry:n kotisivuilta.

Teknisistä puutteista ja vioista on ilmoitettava viipymättä kyseisen koneen huoltovastaavalle. Tieto koneiden huoltovastaavista ja huoltopäälliköistä on Cumulus-luokan ilmoitustaululla sekä akkukaapin ovelta. Kerhon huoltopäällikkö ja/tai koneen huoltovastaava päättävät jatkotoimista. Mikäli kone päätetään asettaa väliaikaiseen lentokieltoon, on siitä ilmoitettava myös muille jäsenille joko yhteisessä mediassa ja/tai matkapäiväkirjan merkinnällä. Ohjaamoon tulee laittaa myös ilmoitus näkyvälle paikalle esim. penkille. Tarkoituksena on, ettei viallisella koneella lennetä vahingossa ja aiheuteta lisävaurioita tai vaaranneta seuraavan lentäjän turvallisuutta. Vastuu asian hoitamisesta on vian tai puutteen havainneella lentäjällä siihen saakka kunnes hän saattaa asian koneen huoltovastaavan tietoon ja saa häneltä ohjeet jatkotoimia varten.

4.3. Purjekoneiden varauskäytäntö Nummelassa

[LENTOKAUDEN 2021 POIKKEUSMENETTELY!](#)

Lentopäivien konejako voidaan suorittaa kesäkuukausina iltaisin klo 20:30 etäkokouksen välityksellä lentokaudella 2021. Menetelmällä pyritään tehokkaaseen kalustokäyttöön sekä välttämään suuren jäsenmäärän kokoontumista tavanomaiseen aamubriefingiin.

Ilma-alusten jakaminen pyritään Nummelassa suorittamaan aamubriefingissä, jolloin lentäjillä on mahdollisuus esittää toive käytettävästä koneesta, lentotehtävästä ja -ajasta. Konejakoon voi osallistua myös etäyhteydellä tai ilmoittaa konetoiveen etukäteen. Briefingistä ilmoitetaan viimeistään edellisenä iltana sähköpostilla ja/tai whatsappilla. Menettelyllä pyritään varmistamaan, että jokainen pääsisi lentämään ruuhkaisinkin päivinä hyvän lennon. Koneiden käytössä noudatetaan tasapuolisuuden periaatetta. Tämä tarkoittaa sitä, että toisinaan saa käyttöönsä suorituskykyisempää kalustoa ja joskus joutuu tyytymään hieman vaatimattomampaan koneeseen.

Mikäli aamubriefingiä ei järjestetä, voidaan lentojen sopimisessa käyttää muita järjestelyjä kuten sähköpostilistaa. Lentäjän on hyvä esittää aikeensa viimeistään edellisenä päivänä ja mikäli koneelle on muitakin halukkaita tulisi asiasta sopia lentäjien kesken. Kaluston käytön tulisi jakautua mahdollisimman tasaisesti ja oikeudenmukaisesti kaikkien kesken.

4.4. Varauskäytäntö leireille ja kisoihin

Yhdistyksen hallitus myöntää kalustoa kerholaisten käyttöön pidemmäksi ajaksi erillisestä hakemuksesta. Käyttötarkoitus voi olla esimerkiksi lentoleiri tai purjelentokisa. Hallitus tekee päätöksen kaluston antamisesta kyseiseen käyttöön kokonaisvaltaisesti. Päätöksessä huomioidaan mm. hakijan lentokokemus ja lentotaidot suunniteltuun käyttöön verrattuna, aktiivisuus kerhotyössä, yleinen huolellisuus kaluston käsittelyssä, koneiden käytettävyyden Nummelassa sekä muut olennaiset tekijät. Päätöksessä ei käytetä perusteena mahdollista kisamenestystä.

Jäsen voi hakea kalustoa käyttöönsä yhdistyksen internet sivuilta löytyvällä hakemuslomakkeella. Hakemus tulee jättää mielellään viimeistään maaliskuun aikana, jolloin tehdään kerhon tulevan kauden kalustonkäyttösuunnitelma.

Leireistä ja kisoista syntyvät lisäkustannukset jaetaan ko. käyttöön osallistuvien lentäjien kesken ellei yhdistyksen hallitus erikseen toisin päättä.

5. Hinaustoiminta

5.1. Hinausliput

Cumulus ry:llä on käytössä kahta erilaista hinauslippua:

- Sininen hinauslippu oikeuttaa hinaukseen 500 metriin tai kolmeen laskukierroshinaukseen.
- Punainen hinauslippu on tarkoitettu koulutukseen ja sitä käytetään lennettäessä ASK 21:llä. Koulutuslipulla voi lentää myös peruskoulutukseen liittyviä koululentoja DG1000T:llä (peruskurssi / TTT / muuntokurssi). Koulutuslippu sisältää koulukoneen vuokran sekä hinauksen 500 metriin tai kaksi laskukierroshinausta.

Hinauslippuja on ostettavissa mm. kirjurilta. Tarkemmat ohjeet lippujen hankkimisesta löytyy yhdistyksen kotisivuilta.

Hinattavan purjekoneen päällikkö voi hinauksen aikana sopia radiolla hinauslentäjän kanssa pidennetystä hinauksesta. Hinauksen aikana tehdyllä päätöksellä voidaan jatkaa 750 tai 1000 metriin. Kirjuri merkitsee hinauksen kenttäpäiväkirjaan. Purjekoneen päällikön vastuulla on luovuttaa lentonsa jälkeen puuttuvat hinausliput kirjurille tai hinauslentäjälle. Hinaus 750 metriin on yhteensä 1,5 lippua ja 1000 metriin kaksi lippua.

Pidennetty hinaus voi tulla kyseeseen mm. oletettua haastavammassa termiikissä, jolloin varmistetaan ”keliin kiinni pääseminen”.

6. Lentokoulutus ja tarkastuslennot

Yhdistyksen kaksipaikkaisilla ilma-aluksilla voidaan antaa lentokoulutusta, jolloin lennonopettaja toimii ilma-aluksen päällikkönä. Koululentojen osalta lennonopettajan ns. omavastuunpoisto sisältyy yhdistyksen jäsenmaksuun. Jäsenmaksun tulee olla maksettu ennen koululentoa.

Tarkastuslentotoiminnassa tarkastettavan tulee olla yhdistyksen jäsen. Tarkastuslentäjän ei tarvitse olla Cumuluksen jäsen mutta hänellä tulee olla yhdistyksen hallituksen lupa käyttää yhdistyksen ilma-alusta (Ilmailulaki, 52 §). Hallitus hyväksyy ulkopuolisen tarkastuslentäjän koulutuspäällikön esityksestä.

Ainoastaan lennonopettaja saa toimia kaksipaikkaisen ilma-aluksen päällikkönä takapenkillä.

DG1000T:tä voidaan käyttää peruslentokoulutuksessa punaisella hinauslipulla, jolloin koneen tuntihinta sisältyy lipun hintaan. Hinnoittelulla mahdollistetaan peruskurssien (uudet lupakirjat/TTT/muuntokurssi) koulutusohjelman mukaiset matkalennot suorituskykyisellä kaksikolla. Muuhun koulutuskäyttöön sovelletaan normaalia tuntihinnoittelua (3.1. Lentomaksut) ellei hallitus ole muuta sopinut.

6.1. Kertauskoululennot ja kausikertauslennot

Kaikki jäsenet, joilla on kokonaislentokokemusta purjekoneella alle 200h, suorittavat vuosittain kausikertauslennon. Lennon tarkoitus on palauttaa talven jälkeen lentotuntumaa kerhon lennonopettajan kanssa ennen ensimmäistä lentoa päällikkönä kerhon purjelentokalustolla.

Kausikertauslento on myös suoritettava yhdistyksen purjelennonopettajan kanssa ennen seuraavaa lentoa, jos:

1. edellisestä purjelennosta päällikkönä on kulunut 12kk,
2. alle 50h lentänyt jäsen, jolla on kulunut 2kk edellisestä lennosta,
3. uusi jäsen opettajan harkinnan mukaan,
4. purjelennonopettajan ilmoittamastaan syystä,
5. yhdistyksen hallitus perustellussa päätöksessä määrää sen suorittamaan.

Kausikertauslennon tulisi mahdollisuuksien mukaan täyttää kertauskoululentovaatimukset purjelentäjän lupakirjan oikeuksien ylläpitämiseksi.

6.2. Ilma-aluskohtainen koulutus

Yhdistyksen ilma-aluskohtainen koulutus koostuu perehdyttämiskoulutuksesta sekä matkalento-oikeuden myöntämisestä kerhon jäsenille. Koulutuksen tulee olla ilmailumyönteistä ja jäsenistön lentotaitoja kehittävä. Koulutusta ja arvioiteja tulisi suorittaa yksilö- ja tapauskohtaisesti joustavan lentotoiminnan takaamiseksi.

6.3. Perehdyttämiskoulutus

Perehdyttämiskoulutusta ("tyypitystä") antavat purjelennonopettajat tai hallituksen erikseen nimeämät henkilöt. Kullekin konetyypille perehdyttämiskoulutusta antavat henkilöt on ajantasaisesti listattu Cumulus-luokan ilmoitustaululla. Jokainen uusi lentäjä kyseisessä konetyypissä saa koulutuksen ensimmäisen lentonsa yhteydessä ko. ilma-aluksella.

Päätöksen perehdytyskoulutuksen aloituksesta tekee yhdistyksen hallituksen nimeämä purjelennonlennonopettaja. Jäsen valmistautuu koulutukseen tutustumalla uuden tyyppitettävän koneen lentokäsikirjaan hyvissä ajoin ennen tyypilentoja. Periaatteena on, että perehdyttämiskoulutus on suunnitelmallinen prosessi.

Tyypittäjällä tulee olla tuntemus kyseiseen ilma-alukseen ja on suositeltavaa, että yhdistyksen purjelennonopettajilla olisi lentokokemusta kerhon kalustosta. Yhdistyksen lennonopettajilla on oikeus tutustua kuhunkin konetyyppiin lentämällä yksi lento/konetyyppi vuodessa ilman lentomaksua. Lennonopettajan jäsenmaksun tulee olla kuitenkin maksettu ennen ko. lentoa.

Kokemusvaatimukset perehdyttämiskoulutukselle:

ILMA-ALUS	KOKEMUSVAATIMUS	ERITYISVAATIMUKSET
Junior SZD-51, Grob 102 Club Astir, ASK21	Ei	Ei
LS4a	Riittävä määrä yksipaikkaisella harjoituskoneella	Suosittelu kokonaislentokokemus 35-40h
LS7	Perehdyttämiskoulutus LS4 tai vastaava	Ei
ASW28	Perehdyttämiskoulutus LS7 tai vastaava	Ei
DG1000T	100h kokonaislentokokemusta ja aikaisempaa matkalentokokemusta purjekoneella	Perehdyttämiskoulutuksessa: teoria- ja lento-osa

HUOM: Purjelennonopettaja tai yhdistyksen nimeämä henkilö suorittaa arvioinnin perehdyttämiskoulutuksen antamisesta tapauskohtaisesti.

6.4. Matka- ja kilpailulennot yhdistyksen ilma-aluksilla

Ensimmäisen matkalento-oikeuden myöntämisestä vastaa lennonopettaja ja sen perusedellytys on vähintään yksi yli viiden tunnin tai useita pidempiä paikallislentoja. (Paikallislento ilman matkalento-oikeutta tapahtuu liitoetäisyydellä lähtökentästä. Mikäli lentäjällä ei ole matkalento-oikeutta tarkoittaa paikallislento olemista turvallisen liitomatkan päässä joko Nummellan tai Kiikalan lentokentistä).

Matkalentolupaa myönnettäessä lennonopettajan tulee varmistua siitä, että oikeutta hakeva henkilö kykenee suorittamaan maastolaskun turvallisesti. Arviointi voidaan suorittaa mm. maastolaskunäytteellä tai jollain muulla menetelmällä, jolla varmistutaan riittävästä teknisestä lentotaidosta. Ensimmäiset matkalennot tulee suorittaa joko alkeiskoneilla (Junior / Club Astir) tai LS4-koneilla.

Maastolaskunäytteen menetelmät on käytävä tarkastettavalle huolellisesti läpi ennen lentosuoritusta. Perehdytyksessä on myös kerrottava koulutuksen tavoite sekä toiminta normaali- ja poikkeustilanteissa. Lentomenetelmä on suunniteltava siten, ettei se aiheuta ylimääräistä riskiä kokeen suorittajalle, muille kentän käyttäjille tai omaisuudelle. Ensimmäinen maastolaskunäyte on suoritettava koneella, jolla henkilö lentää ensimmäiset matkalentonsa. Huolimatta siitä, että lennonopettaja on maassa valvomassa maastolaskunäytettä, päällikkö vastaa itse lennon turvallisesta suorittamisesta.

Ensimmäisten matkalentojen suunnittelussa tulee käyttää apuna lennonopettajaa tai yhdistyksen hallituksen nimeämää henkilöä. Suunnittelun tulee kattaa turvallisen lennon suorittamiselta vaadittavat elementit. Matkalentämisen jatkuessa uusilla konetyypeillä riittävä lentokokemus ja -tuntuma ei edellytä uudelleenarviointia (=maastolaskunäytettä). Kuitenkin kullakin uudella konetyypillä tulee suorittaa vähintään kolme lentoa/laskeutumista paikallislentoina ennen matkalentämiseen siirtymistä. Ilma-aluksen päällikkö vastaa aina turvallisesta toiminnasta. Halutessaan jäsen voi kääntyä lennonopettajien puoleen ja pyytää opastusta tai maastolaskunäytejärjestelyjä.

Lennonopettaja voi perua matkalento- tai kilpailuoikeuden tai edellyttää maastolaskunäytteen lentämistä perustelluista syistä. Mahdollisissa erimielisyyksissä on käännyttävä yhdistyksen hallituksen puoleen.

Kilpailulento-oikeuden kullekin konetyypille antaa yhdistyksen hallitus myöntäessään koneen hakemuksesta kilpailussa käytettäväksi.

Kilpalennoille pätevät samat vaatimukset kuin matkalentojen suorittamiseen. Ennen ensimmäistä kilpailua on purjelentokokemusta oltava vähintään 200 tuntia. Kilpailuun käytettävän konetyypin tulee kaikissa tapauksissa olla tuttu ja sillä tulee olla suoritettuna matkalentoja. Lisäksi viimeaikaista lentokokemusta ko. konetyypillä tulee olla samalta lentokaudelta vähintään 10 tuntia ennen kilpailua.

Ennen ensimmäistä kilpailua tulee osallistua kilpalentämisen perehdytykseen. Kilpailuissa tulee olla oma nimetty avustaja. Osallistuminen kilpailuun avustajana ennen omaa osallistumista on suositeltavaa.

Matka- ja kilpalentämisessä on kiinnitettävä erityistä huomioita maastolaskuturvallisuuteen. Lentotehtävä on keskeytettävä riittävän ajoissa ja turvallinen maastolaskupaikka (=sarka) on oltava koko ajan saavutettavissa riittävällä korkeudella kunnollisen laskukierroksen tekemistä varten.

Turvallisen maastolaskun tekeminen menee aina lentotehtävän edelle!

7. Huoltotoiminta

7.1. Huoltotoimintaan liittyvät lennot

Huoltokoelennot, jotka liittyvät esimerkiksi vuosihuoltoon tai vauriokorjaukseen ovat vapautettu toiminta- ja lentomaksusta. Lentäjän pitää kuitenkin maksaa jäsenmaksu. Lennolle tulee olla huoltopäällikön lupa ja lennosta pitää täyttää huoltokoelennon lomake. Lomakkeeseen tulee merkitä lennolla tehdyt havainnot sekä mittaukset.

8. Muut lentotoimintaan liittyvät ohjeet

8.1. Vakuutukset

Yhdistys vakuuttaa kaluston käypää arvoa vastaavalla kaskovakuutuksella. Yhdistyksen hallitus päättää omavastuun määrästä ja huolehtii siitä, että yhdistyksellä on omavastuukassa. Omavastuun tai vahingon korvausvelvollisuus säilyy jäsenellä, jonka käytössä ilma-alus on tapahtumahetkellä ollut. Hallitus voi vapauttaa jäsenen omavastuun maksamisesta erillisellä hakemuksella mm. mikäli jäsen ei ole toiminnallaan aiheuttanut vahinkoa. Tuottamuksellisissa vahingoissa tai räikeissä tapauksissa voi olla myös mahdollista, että vakuutus ei korvaa kyseistä vahinkoa tai korvaa sen vain osittain. Laiminlyöntien osalta hallitus päättää jatkotoimista tapauskohtaisesti.

Kaikissa ilmailuyhdistyksen ilma-aluksissa on myös kolmannen osapuolen vastuuvakuutukset sekä istuinpaikkavakuutus vähintään lakisääteistä minimiä vastaavalla korvaussummalla. Vakuutusasiakirjat ovat nähtävillä yhdistyksen Google Drivessä. Koneen dokumentteihin kuuluu vakuutustodistus.

Purjekoneiden kuljetusputkille on liikenne- ja kaskovakuutus

Liite 1. Päivityslista

rev. 26.3.2021

- 3.1. Lentomaksut: tekstiä tarkennettu ja muutettu vastaamaan nykyistä hinnoittelua
- 4. Lentotoiminta purjekoneella: lisätty viimeaikaisen vaatimuksen kohtaan tarkastuslento
- 4.3. Lentokauden 2021 poikkeusmenettely konevarauksissa
- 6.3. Lennonopettaja päättää perehdyttämiskoulutuksen aloittamisesta
- 6.3. Perehdyttämiskoulutus: Lisätty taulukkoon tarkennuksia LS4a:n kohdalle
- 6.3. Perehdyttämiskoulutus: Lisätty taulukkoon tarkennuksia DG1000:n kohdalle

rev. 26.2.2021

- 2.1. Organisaatio ja vastualueet päivitetty
- 4. SPL Recency requirements lisätty
- 4.1. Pelastusvarjot: lisätty
- 6. Lisätty tarkastuslentoja koskeva rajoitus kolmannelle osapuolelle
- 8.1. Dropbox -> Google Drive
- Liite 1. Päivityslista: rev 3.3.2020 poistettu

rev. 19.11.2020

- 3.1. ASK 21 hinnoitteluun lisätty mahdollisuus lentää tuntihinnalla, sinisellä hinauslipulla jos kyseessä muu kuin koululento
- 3.1. Omavastuun poiston määritelmään lisätty viittaus kohtaan 8.1.
- 6.1. ASK 21:n kokemusvaatimukset perehdyttämiskoulutukselle lisätty taulukkoon

- 8.1. Omavastuun korvausvelvollisuuden määritelmää muutettu
- Toimintaohjeesta poistettu DT (OH-1006) ja C8 (OH-815) kohdista 3.1 Lentomaksut ja 6.3 Perehdyttämiskoulutus.

rev. 17.6.2020

- 4.1. Turvallisuusilmoitusten käsittely muutettu vastaamaan Kerho-SMS:n periaatteita
- 4.2. Purjekoneiden varauskäytäntö Nummelassa: Konejakoon voi osallistua myös etäyhteydellä tai ilmoittaa konetoiveen etukäteen.

rev. 27.5.2020

- 5.1. Lisätty kokonaan

rev. 16.4.2020

- 3.1. Määritelmiä täsmennetty
- 7.1. Kalustomaksu -> toimintamaksu

rev. 9.4.2020

- 6.1. Lisätty kokonaan
- 6.3. Kokemusvaatimukset- taulukko (vakuutukset) -> (mahdolliset rajoitukset vakuutuksissa).