

Cumulus rf/ry

TOIMINTAOHJE, 5.5.2022

Sisällys

1.	Yleistä	2
2.	Organisaatio ja vastualueet.....	2
3.	Lennonvalmistelu ja maatoiminta	2
3.1.	Lentomaksut	2
3.2.	Lennon suunnittelu / valmistelu.....	3
4.	Lentotoiminta purjekoneilla	4
4.1.	Viimeaikainen kokemus.....	4
4.2.	Laskukierroslentäminen	4
4.3.	Pelastusvarjot	4
4.4.	Lennon jälkeen / Maastolaskut	5
4.5.	Sähköinen kenttäpäiväkirja	6
4.6.	Purjekoneiden varauskäytäntö Nummelassa	6
4.7.	Varauskäytäntö leireille ja kisoihin.....	6
5.	Hinaustoiminta	7
6.	Lentokoulutus ja tarkastuslennot.....	7
6.1.	Kertauskoululennot ja kausikertauslennot.....	7
6.2.	Ilma-aluskohtainen koulutus	7
6.3.	Perehdyttämiskoulutus	7
6.4.	Matka- ja kilpailulennot yhdistyksen ilma-aluksilla.....	8
7.	Huoltotoiminta	9
7.1.	Huoltotoimintaan liittyvät lennot.....	9
8.	Muut toimintaan liittyvät ohjeet.....	9
8.1.	Vakuutukset.....	9
	Liite 1. Päivityslista	10

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:

- Ricke Ekebom: Puheenjohtaja
- Tom Arppe: Varapuheenjohtaja, hinaustoiminta ja Hinun ylläpito, huolto, kenttäpäällikkö
- Heikki Hannikainen: Talous
- Pekka Mustakallio: Lentokoulutus
- Kari Itkonen: Lentotoiminta
- Nuutti Kankare: Jatkokoulutus, turvallisuusvastaava, DTO-vastuuhenkilö
- Marko Virtanen: Huoltovastaava

Hallituksen sihteeri ja IT-vastaava: Heikki Hannikainen

3. Lennonvalmistelu ja maatoiminta

3.1. Lentomaksut

Yhdistyksen keräämät maksut koostuvat jäsen-, toiminta- sekä lentomaksuista. Tuloilla katetaan toiminnasta aiheutuvat kulut sekä toteutetaan pitkänaikavälin 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.

Hinauslentotoimintaan osallistuvat jäsenet voivat halutessaan maksaa alemman hintaluokan jäsenmaksun. Tällä menettelyllä pyritään takaamaan hinausten saatavuus mutta ko. jäsenyys ei oikeuta purjelentokaluston käyttöön. Ajantasaista tietoa hinausjäsenyydestä saa yhdistyksen hinauspäälliköltä.

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 kalustosuunnitelmaa. 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

Hinausmaksut: Lentokaudella 2022 siirrytään sähköiseen kenttäkirjaan, joka toimii kaiken lentoon liittyvän laskutuksen pohjana. Sähköisen kenttäkirjan myötä hinausten etukäteismaksaminen muuttuu jälkikäteen maksamiseksi erillisellä lähetettävällä laskulla.

Olemassaolevat hinausliput voi käyttää vielä kauden 2022 aikana ja merkitään kenttäkirjan kohtaan hinaus hinauslippuna. Hinauslippu viedään täytettynä hinaajalle.

- 500m:n hinaus oikeuttaa vaihtoehtoisesti kolmeen laskukierrokseen.
- Koulutuslippua käytetään koululentoilla lennettäessä ASK 21:llä.
- Koulutuslipulla voi lentää myös peruskoulutukseen liittyviä koululentoja DG100T:llä (peruskurssi / TTT / muuntokurssi). Koulutuslippu sisältää koulukoneen käytön sekä hinauksen 500 metriin tai kaksi laskukierroshinausta.
- 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 velvollisuus on tarkistaa, että muutos tehty myös kenttäkirjaan. Pidennetty hinaus voi tulla kyseeseen mm. oletettua haastavammassa termiikissä, jolloin varmistetaan ”keliin kiinni pääseminen”.

Ajantasaiset tiedot 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.

4.1. Viimeaikainen kokemus

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.

4.2. Laskukierroslentäminen

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

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”).

Vahva suositus on, että termiikkikaartamista laskukierrosalueella ei tehdä. Poikkeuksena vain mikäli se on turvallisuuden kannalta välttämätöntä. Tuolloinkin on varmistuttava siitä, ettei muulle liikenteelle aiheudu vaaraa. Mahdollisessa yhteentörmäyksessä matalalla pelastautumismahdollisuus on vähäinen.

Matkalennolla olevien purjekoneiden suositellaan käyttävän keskinäisessä yhteydenpidossa purjelennon yleiskäyttöjakoja 122.025 tai 122.750.

4.3. 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 Pelto-Huikko
- Marko Virtanen

4.4. Lennon jälkeen / Maastolaskut

Lennon tai viimeistään päivän lentojen jälkeen kone pestään itikoista, pölystä ja liasta. Siipi- ja pyrstötankit tulee tyhjentää säilytyksen ajaksi. Koneita pyritään säilyttämään säältä suojassa. 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 veloitettu 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 tarkoitukseen sopivaa maakuljetusvälineistöä jouduttaen maatoimintaa sekä vähentämällä maatoiminnasta aiheutuvia vaurioita. **Autohinauksessa konetta ei saa peruuttaa.** 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 rakanteisiin. 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 ovesa. 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.

4.5. Sähköinen kenttäpäiväkirja

Sähköinen kenttäpäiväkirja korvaa vanhan paperisen. Kenttäpäiväkirjaa operoidaan kerhon läppärillä tai henkilökohtaisella mobiililaitteella. Ohjelma on selainpohjainen.

Lentojen laskutus tapahtuu automaattisesti kenttäkirjan tietojen pohjalta. Jokaisella lentäjällä on velvollisuus tarkistaa, että oman lennon tiedot on merkitty oikein ja tarvittaessa korjata ne. Esimerkiksi, että hinauksen korkeus on merkitty oikein.

Sähköiseen kenttäkirjaan pääsee tutustumaan omalta koneelta tai puhelimelta menemällä sivulle: cumulus.lentolaskut.fi ja tekemällä siellä hakemuksen käyttäjätunnukseen.

4.6. Purjekoneiden varauskäytäntö Nummelassa

Ilma-alusten käytöstä sopiminen pyritään ensisijaisesti suorittamaan edellisenä iltana. Menetelmällä mahdollistetaan tehokas ja kiireetön kalustonkäyttö.

Ilmoita seuraavan päivän lentohalukkuutesi mahdollisimman aikaisin kerhon WhatsApp -ryhmässä, näin edesautetaan hinauslentäjien saatavuutta. Konejako suoritetaan etäyhteydellä (Meet, Teams) klo 20.00 ellei muuta sovita. Jaon tulos ilmoitetaan kerhon WhatsApp -ryhmässä.

Vaihtoehtoisesti konejako voidaan suorittaa aamubriefingissä. Lentäjillä on molemmissa tapauksissa mahdollisuus esittää toive käytettävästä koneesta, lentotehtävästä ja -ajasta.

Menettelyllä pyritään varmistamaan, että jokainen pääsisi lentämään ruuhkaisinakin 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 lentäjä ei pääse käyttämään varaustaan, on hän velvollinen ilmoittamaan siitä mahdollisimman varhaisessa vaiheessa esim. WhatsApp -ryhmässä.

4.7. 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 käytettävyys Nummelassa sekä muut olennaiset tekijät. Päätöksessä ei käytetä perusteena mahdollista kisamenestystä.

Jäsen voi hakea kalustoa käyttöönsä yhdistyksen internet sivuilta löytyvällä hakemuslomakkeella. Hakemus tulee jättää 1.3. mennessä. Hakemukset käsitellään maaliskuun ensimmäisessä hallituksen kokouksessa. 1.3. jälkeen saapuvat hakemukset käsitellään saapumisjärjestyksessä. Perustelluista syistä hallitus voi poiketa hakemusaikatauluista. Periaatteena on, että konekäyttö on tehokasta ja koko lentokaudella Nummelassa on riittävästi kalustoa jäsenistön käytettävissä.

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

5. Hinaustoiminta

Minimikorkeus laskeutuvalla hinauskoneella on 60 metriä QFE kynnyksen kohdalla sekä RWY22 laskualueen päässä (lennokkiplatalta johtava hiekkatie). Minimikorkeutta käytetään hinauskoneen laskeutuessa köyden kanssa. Menetelmällä estetään köyden osuminen kiitotien jatkeella liikkuviin ulkoilijoihin.

Hinauslentäjän on ennen laskun suorittamista varmistuttava siitä, että jäljellä oleva laskualue riittää turvallisen laskeutumisen suorittamiseen.

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 kehittävää. Koulutusta ja arviointeja 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 tyyppilentoja. 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 konetyypiin 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 Nummelan 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 lentosuoritetta. 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.

Ilma-aluksella lennetty kauden ensimmäinen lento ei automaattisesti ole huoltokoelento.

8. Muut toimintaan 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.

Yhdistyksen hyväksi tehdyn työn osalta omavastuun tai vahingon korvausvelvollisuus on lähtökohtaisesti yhdistyksellä, pl. törkeä huolimattomuus tai tahallisuus. Yhdistyksen hyväksi tehtyä työtä ovat mm. talkootyöt, hinaustoiminta, lennonopetus sekä huoltotoiminta.

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. 5.5.2022

- 3.1. Hinauslentäjien jäsenmaksu: lisätty
- 3.1. Hinausliput: lisätty
- 4.5. Sähköinen kenttäpäiväkirja: lisätty
- 4.6. Väliaikainen konejakomenettely muutettu normaalikäytännöksi sekä muita tarkennuksia
- 7.1 Huoltokoelennon täsmennys
- 8.1. Omavastuun korvausperiaate yhdistyksen hyväksi tehdyn työn osalta: tarkennus
- Päivityslistasta poistettu 26.3.2021 ja sitä vanhemmat tiedot

rev. 30.1.2022

- 2. Organisaatio ja vastuualueet päivitetty
- 4.4. Konehakemusten DL muutettu 1.3.

rev. 6.5.2021

- 4. Tarkennus laskukierroslentämiseen
- 5.1. Väliaikainen laskeutumismenetelmä hinauskoneella 22:lle ja 04:lle

rev. 23.3.2021

- 3.1. Lentomaksut: koulutuslipun käyttöön lisätty tarkentavia sanamuotoja