



### Sisällys

1.	Yleistä .....	2
2.	Organisaatio ja vastualueet.....	2
3.	Lennonvalmistelu ja maatoiminta .....	2
3.1.	Lentomaksut .....	2
3.2.	Lennonsuunnittelu / valmistelu.....	2
4.	Lentotoiminta .....	2
4.1.	Lennon jälkeen / Maastolaskut .....	2
4.2.	Purjekoneiden varauskäytäntö Nummelassa .....	3
4.3.	Varauskäytäntö leireille ja kisoihin.....	4
5.	Koulutus.....	4
5.1.	Ilma-aluskohtainen koulutus .....	4
5.2.	Perehdyttämiskoulutus .....	4
5.3.	Matka- ja kilpailulennot yhdistyksen ilma-aluksilla .....	5
6.	Huoltotoiminta .....	6
6.1.	Huoltotoimintaan liittyvät lennot.....	6
7.	Muut lentotoimintaan liittyvät ohjeet .....	6
7.1.	Vakuutukset.....	6

## 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 vastuualueet

## 3. Lennonvalmistelu ja maatoiminta

### 3.1. Lentomaksut

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

Yhdistyksen jäsenyyden edellytys on jäsenmaksun maksaminen. Jäsenmaksun maksavat kaikki jäsenet lukuun ottamatta kunniajäseniä ja se antaa henkilölle mm. oikeuden osallistua yhdistyksen toimintaan ja päätöksentekoon (kokoukset) yhdistyksen sääntöjen mukaisesti. Kalustomaksu oikeuttaa käyttämään yhdistyksen lentokalustoa ja pitää sisällään omavastuunpoiston, jolloin vahinkotapauksessa omavastuu siirtyy kerhon maksettavaksi. Kalustomaksu maksetaan ennen lentokauden ensimmäistä lentoa.

Kalustomaksu ei koske opettajan koulu- tai tutustumislentoja (kts. kohta Koulutus ja Perehdyttämiskoulutus) eikä koelentoja (kts. kohta Huoltotoiminta). Lentotuntimaksu maksetaan lennetyn lentoajan mukaan siihen asti, kunnes kyseisen maksuluokan yläraja on saavutettu.

### 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

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

Laskuilmoituksen yhteydessä tarkastetaan ja ilmoitetaan laskutelineen ulkona (= pyörä ulkona ja lukossa) olo kaikilla koneilla, joissa on sisään vedettävä laskuteline.

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

### 4.1. Lennon jälkeen / Maastolaskut

Lennon tai viimeistään päivän lentojen jälkeen kone pestään itikoista, pölystä ja liasta. 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 tehdä 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 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 rakanteisiin. Kannuksessa ei tule olla kuljetuspyörää silloin kun kone työnnetään hallin tukipyöväiden 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 lentoturvallisuusilmoitus viimeistään 72 tunnin kuluessa. Raportti toimitetaan Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille ja asiasta on ilmoitettava myös yhdistyksen hallituksen jäsenelle tai lennonopettajalle. Kun pidetään briefing tai muu yhteinen tilaisuus, niin sen yhteydessä käsitellään ajankohtaisia turvallisuuspoikkeamia ja tapahtumia. (Safety share)

Teknisistä puutteista ja vioista on ilmoitettava viipymättä kyseisen koneen huoltovastaavalle. Tieto koneiden huoltovastaavista ja huoltopäälliköstä on NLK-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. Ilma-alusten varauskäytäntö

## 4.2. Purjekoneiden varauskäytäntö Nummelassa

Ilma-alusten jakaminen pyritään Nummelassa suorittamaan aamubriefingissä, jolloin lentäjillä on mahdollisuus esittää toive käytettävästä koneesta, lentotehtävästä ja -ajasta. Briefingistä ilmoitetaan viimeistään edellisenä iltana sähköpostilla ja/tai whatsappilla. 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 aamubriefingä 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.

### 4.3. Varaukset 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 vapaamuotoisella hakemuksella. Hakemus tulee jättää yhdistyksen hallitukselle 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. Koulutus

Yhdistyksen tai Nummelan lentokeskus ry:n 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. Ainoastaan lennonopettaja saa toimia kaksipaikkaisen ilma-aluksen päällikkönä takapenkillä.

### 5.1. 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.

### 5.2. Perehdyttämiskoulutus

Perehdyttämiskoulutusta ("tyypitystä") antavat purjelennonopettajat tai hallituksen erikseen nimeämät henkilöt. Kullekin konetyypille perehdyttämiskoulutusta antavat henkilöt on ajantasaisesti listattu NLK-luokan ilmoitustaululla. Periaatteena on, että jokainen uusi lentäjä kyseisessä konetyypissä saa koulutuksen ensimmäisen lentonsa yhteydessä ko. ilma-aluksella. 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 vuodessa ilman lentomaksua. Lennonopettajan jäsenmaksun tulee olla kuitenkin maksettu ennen ko. lentoa. Maksu sisältää näissä tapauksissa ns. omavastuunpoiston.

Kokemusvaatimukset perehdyttämiskoulutukselle:

ILMA-ALUS	KOKEMUSVAATIMUS	ERITYISVAATIMUKSET
Junior SZD-51, Grob 102 Club Astir	Ei	Ei
LS4a	Riittävä määrä yksipaikkaisella harjoituskoneella	Ei
LS7	Perehdyttämiskoulutus LS4 tai vastaava	Ei
Grob 103 Twin III Acro	Perehdyttämiskoulutus LS4 tai vastaava	Matkustajankuljetusoikeus oltava voimassa jos matkustaja mukana
ASW28	Perehdyttämiskoulutus LS7 tai vastaava	Ei
Ventus b 16,6	Min 100h (vakuutukset), Perehdyttämiskoulutus ASW28 tai vastaava	Tutustuminen L. Sutelan kirjoittamaan Ohjeeseen Aloittelevalle Ventus-pilotille (kts. liite).

HUOM: Kaikissa tapauksissa purjelennonopettaja tai yhdistyksen nimeämä henkilö suorittaa arvioinnin tapauskohtaisesti.

### 5.3. 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.)

Lisäksi 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 perehdytettävä tarkastettavalle huolellisesti läpi ennen maastolaskua koskevaa 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. Osallistumiseen 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!

## 6. Huoltotoiminta

### 6.1. Huoltotoimintaan liittyvät lennot

Koelennot, jotka liittyvät vuosihuoltoon tai vauriokorjaukseen ovat vapautettu kalusto- ja lentomaksusta. Koelentäjän pitää kuitenkin maksaa jäsenmaksu, joka sisältää koelentotapauksessa omavastuunpoiston. Lennoille tulee olla huoltopäällikön lupa.

## 7. Muut lentotoimintaan liittyvät ohjeet

### 7.1. Vakuutukset

Yhdistys vakuuttaa kaluston käypää arvoa vastaavalla kaskovakuutuksella. Yhdistyksen hallitus päättää omavastuun määrästä ja huolehtii siitä, että yhdistyksellä on omavastuukassa. Kassasta maksetaan vauriotilanteessa ko. omavastuu. Omavastuun tai vahingon korvausvelvollisuus säilyy jäsenellä mikäli kysymyksessä on tuottamuksellinen vahinko tai yhdistyksen sääntöjä / lentotoimintaohjetta ei ole noudatettu. Näissä tapauksissa on myös mahdollista, että vakuutus ei korvaa kyseistä vahinkoa tai korvaa sen vain osittain. Laiminlyöntien osalta hallitus päättää jatkotoimista tapauskohtaisesti.

Yhdistys hankkii ilma-aluksiin myös kolmannen osapuolen vastuuvakuutukset vähintään lakisääteistä minimiä vastaavalla korvaussummalla. Vakuutusasiakirjat ovat nähtävillä yhdistyksen dropboxissa sekä huoltotilassa. Koneen dokumentteihin kuuluu vakuutustodistus.