

Cumulus rf/ry

TOIMINTAOHJE, 10.4.2025

Sisällys

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

Yhdistyksen hallituksen muodostavat seuraavat henkilöt vastuualueittain:

- Ricke Ekebon: Puheenjohtaja
- Tom Arppe: Varapuheenjohtaja, hinaustoiminta ja Hinun ylläpito, huolto, kenttäpäällikkö
- Manne Juntunen: Talous
- Kari Itkonen: Lentotoiminta
- Juha Westerholm: Huoltovastaava
- Kusti Kairikko: Markkinointi ja tiedotus
- Juha-Petri Kärnä: Koulutusvastaava, ei hallituksessa

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.

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 vanhentunutta 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, DG1000T

Hinausmaksut: Cumuluksessa on käytössä sähköinen kenttäkirja, joka toimii kaiken lentoon liittyvän laskutuksen pohjana. Hinaukset maksetaan jalkikäteisenä lähetettävällä laskulla.

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.

Varmista että pintavaraukset on voimassa Cumuluksen whatsapp info ryhmästä. Siellä ilmoitetaan kunkin päivän varausalueet, varaustunnus ja voimassaoloaika. Samaten jos varaus on lopetettu aikaisemmin. Ilman tätä ilmoitusta varausta ei ole aktivoitu vaikka flyk.com:ssa alueet näyttäisivät varatulta (maalattu oranssiksi)

Muista täyttää lennot laskukierros.fi palveluun heti lennon jälkeen. Täytä sen jälkeen koneen päiväkirja samoilla tiedoilla. Laskukierros.fi palvelun käyttöohjeet löytyvät kerhon sivuilta osoitteesta <https://cumulusry.fi/laskukierros-fi-ohje/>

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.

Yhdistyksen ilma-aluksilla lennettäessä on käytettävä yhdistyksen hyväksymää tarkastuslistaa. Tarkastuslistat löytyvät yhdistyksen internetsivuilta.

4.1. Lentotoiminnan valvonta

Laadukkaan lentotoiminnan takaamiseksi kaikki jäsenet ovat velvollisia puuttumaan havaittuihin turvallisuuspoikkeamiin rakentavassa hengessä.

Eriytynen vastuu ja velvollisuus toiminnan oikeaoppisesta ja turvallisesta suorittamisesta on:

- Lentotoiminnanohjaajalla (mikäli nimetty)
- Lennonopettajilla

- Hallituksen jäsenillä

Tarvittaessa nämä henkilöt voivat rakentavassa hengessä puuttua havaitsemiinsa poikkeamiin.

Toistuvista tai vakavista poikkeamista lennonopettajat voivat määrätä lisäkoulutusta. Hallitus voi myös räikeissä tapauksissa määrätä lentokiellon yhdistyksen ilma-aluksilla.

4.2. Viimeaikainen kokemus

Viimeaikainen kokemusvaatimus purjelentokoneella toimittaessa SPL-lupakirjalla ilmenee EASA-määräyksestä, SFCL.160 SPL -Recency requirements. Viimeaikainen kokemusvaatimus 28.3.2023 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.

4.3. Laskukierroslentäminen

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 yhteen törmäyksessä matalalla pelastautumismahdollisuus on vähäinen.

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

4.4. 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 pelastusvarjoa.

Pelastusvarjojen pakkaajina sekä jäsenistön yhteyshenkilöinä toimivat yhdistyksen nimeämät henkilöt:

- Martti Peltö-Huikko
- Tuomas Seppänen
- Marko Virtanen

4.5. 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 kuomupeitettä. 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 riittävyyttä 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 Cumulus-luokassa olevassa lataushyllyssä.

Matkapäiväkirja sekä sähköinen kenttäpäiväkirja tulee täyttää välittömästi lennon jälkeen (pl. perättäiset koululennot lennonopettajan harkinnan mukaan). Ilma-aluksen päällikkö vastaa siitä, että matkapäiväkirjassa ja sähköisessä kenttäpäiväkirjassa esitetyt tiedot ovat yhteneväiset. Virheellisistä merkinnöistä yhdistys veloittaa 10 € maksun.

Matkapäiväkirjan tulee olla mukana lennolla muiden pakollisten dokumenttien ohella. Lentopäivän päätteeksi matkapäiväkirja tuodaan säilytykseen Cumulus-luokassa olevaan lataushyllyyn.

Maakuljetusvälineistö säilytetään hallissa kyseisen koneen läheisyydessä. Koneiden kentällä autolla tapahtuvissa siirroissa käytetään tarkoitukseen sopivaa 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 tukipylväiden väliin. Kuljetuspyörä tulee poistaa/asentaa kun koneen perä on jo hallissa, mutta ei vielä tukirakenteiden välissä. Tällä estetään sivuperäsimen alapinnan naarmuuntuminen kynnnykseen.

Purjekonehallin vaneriovet eivät kestä päälle astumista. Ne pitää purkaa niin, ettei niiden päälle joudu astumaan.

Maatoiminnassa purjekoneet on parkkeerattava siten, etteivät ne häiritse lentotoimintaa. Purjekoneita ei tule säilyttää lähtösektorissa tai liian lähellä purjekoneiden lähtöryhmitystä. Pysäköidyt purjekoneet eivät saa olla lähtevien purjekoneiden etupuolella. Laskeutumisen jälkeen purjekone on siirrettävä heti pois laskualueelta.

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 **yhdistyksen huoltovastaavalle (Juha Westerholm)** sekä CAMO:lle (Markku Roschier). 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.

4.6. 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.

Seuraavana päivänä lentävät jäsenet sopivat keskenään kaluston käytöstä sekä valitsevat keskuudestaan peräkärryvastaavan. katso ohje kerhon sivuilta jäsenalue-purjelentotoiminta-peräkärryvastaava. Jaon tulokset ja haluttu pintavarauksen alkamisaika 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 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 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

TOISTAISEKSI VOIMASSA OLEVA LASKEUTUMISMENETTELY KIITOTIELLE 04

Minimikorkeus laskeutuvalla hinauskoneella on 60 metriä QFE RWY04 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.

Menetelmä astuu voimaan 6.5.2021 ja on voimassa toistaiseksi.

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 merkitsemällä lennon tyyppiä peruskoulutus. 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. Teoriakoulutus

Vuosittain järjestettävä kauden Kick Off -tapahtuma on pakollinen kaikille kerhon kalustolla lentäville jäsenille. Tapahtumassa käsitellään kulloinkin tärkeiksi katsottuja aiheita. Tapahtumaan voi katsoa myös jälkikäteen tallenteena.

6.2. Kertauskoululennot ja kausikertauslennot

Kaikki yhdistyksen purjelentokoneilla päällikkönä toimivat jäsenet lentävät vuosittain kausikertauslennon.

Kausikertauslento on suoritettava yhdistyksen purjelennonopettajan kanssa ennen kauden ensimmäistä lentoa, jos purjelentokokemusta on alle 200 h.

Yli 200 h lentäneiden osalta kausikertauslento on suoritettava ennen juhannusta tai ennen ensimmäistä lentoa yhdistyksen purjekoneilla, kumpi myöhemmin.

Kertauslento on suoritettava myös seuraavissa tapauksissa:

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.

Kausikertauslento sisältää vähintään pakollisen teoriaosan, lupakirjojen voimassaolon sekä viimeaikaisen kokemuksen (SFCL.160 SPL) tarkastuksen, alku- ja jälkibriefingin sekä lento-osan, joka täyttää kertauskoululentovaatimukset purjelentäjän lupakirjan oikeuksien ylläpitämiseksi. Tarvittaessa lennonopettaja voi määrätä lisäkoulutusta ennen seuraavaa yksinlentoa.

Lähtökohtaisesti kertauskoululennon hinauskorkeus on 750 metriä, mikäli muuten ei voida varmistua siitä, että koko ohjelma saadaan lennettyä läpi.

6.3. 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 arviointeja tulisi suorittaa yksilö- ja tapauskohtaisesti joustavan lentotoiminnan takaamiseksi.

6.4. 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 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	Ei
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.

6.5. 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 lentokentästä).

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. 01.03.2024

- Muutettu LS4 koneiden tuntivaatimuksia
- Muutettu ilmatilavarauksen tarkistuksesta

rev. 11.4.2024

- 4.6 Purjekoneiden varauskäytäntö: päivitetty peräkärryvastaava

rev. 14.2.2024

- 2. Organisaation ja vastuualueet päivitetty
- 3.2. Sähköinen kenttäpäiväkirja
- 4.4. Pelastusvarjojen pakkaajat: lisätty Tuomas Seppänen
- 4.5. Akkujen ja matkapäiväkirjojen säilytys
- 4.5. Tarkennus maatoiminnasta
- 6.2. Tarkennus yli 200 h lentäneiden osalta

rev. 28.3.2023

- 2. Organisaation ja vastuualueet päivitetty
- 3.1. Hinauslipun käyttö loppunut. Tilalla sähköinen kenttäkirja
- 4. Tarkastuslistan käyttö lisätty
- 4.1. Lentotoiminnan valvonta
- 4.2. Viimeaikaisen kokemuksen määritelmät tarkastettu 28.2.2023

- 4.5. Koneen matkapäiväkirja vs. sähköinen kenttäpäiväkirja. Tarkastusmaksu virheistä, 10€.
- 4.6. Tarkennus
- 6. Koulutuslippu poistunut käytöstä -> DG1000 peruskoulutusmerkintä
- 6.1. Teoriakoulutus: kappale lisätty
- 6.2. Määritelmät kertauskoululennolle päivitetty vastaamaan nykyistä käytäntöä

rev. 30.4.2022

- 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. 30.4.2022 muutoksia

- 2. organisaatio
- 3.2 lennonsuunnittelu / valmistelu
- 4.5 Lennon jälkeen / maastolasku
- 6.4 Perehdyttämiskoulutus