

HYPPYTOIMINNAN OHJE

Tässä ohjeessa annetaan tarkentavia normaaliin hyppytoimintaan liittyviä sääntöjä, joiden tarkoituksena on ylläpitää hyppyturvallisuutta sekä pyrkimystä taloudelliseen ja joustavaan hyppytoimintaan.

Alavuden Ilmailukerho ry:n johtokunta on 23.3.2019 hyväksynyt tämän Hyppytoiminnan ohjeen otettavaksi käyttöön 23.3.2019 alkaen.

Sisällysluettelo

Turvallisuusohjeet	2
1 Maalialue ja toiminta kenttäalueella sekä yleisöturvallisuus	3
1.1 Maalialue	3
1.2 Liikkuminen maali- ja kenttäalueella sekä yleisöturvallisuus	3
1.3 Muuta huomioitavaa, kuten muut toimijat	3
2 Hyppytoiminta	3
2.1 Hyppytoiminnan aloittaminen	3
2.1.1 Toiminta-aika	3
2.1.2 Tauko hyppytoiminnassa	3
2.1.3 Lentäjän lepotauot	3
2.2 Pokanvanhin	3
2.3 Maahenkilö	4
2.4 Siirtyminen koneelle	5
2.5 Koneen kuormaus ja toiminta koneessa	5
2.6 Uloshyppyä koskevat ohjeet	6
2.7 Hätähyppy ja pakkolasku	6
2.7.1 Hätähypyn suorittaminen	6
2.7.2 Pakkolaskuun valmistautuminen	6
2.8 Kaluston aiheuttamat vaaratilanteet	7
2.9 Toiminta varjon varassa ja laskeutuminen	7
3 Toiminta onnettomuustilanteessa	8
4 Kelpoisuuksien tarkastaminen	8
6 Vaaratilanteet ja niistä raportointi	8
7 Näytös- ja yöhyppy	9
8 Radioliikenteessä käytettävät taajuudet ja puhelinnumerot	9
9 Turvallisuuspäällikkö	9

Hyppytoiminnan ohje – AIK

LIITE 1 Maahenkilön muistilista	11
LIITE 2 hyvä tietää kuormauksesta, sama teksti löytyy Laskuvarjohyppääjän oppaasta	12

Turvallisuusohjeet

Hyppytoiminnassa tulee noudattaa

- Ilmailulakia
- Ilmailuviranomaisen antamia määräyksiä
- Suomen Ilmailuliitto ry:n hyväksymiä ohjeita ja suosituksia
- Alavuden Ilmailukerho ry:n johtokunnan hyväksymää Hyppytoiminnan ohjetta sekä AIK ry:n kouluttajien ja turvallisuuspäällikön antamia määräyksiä
- Kerhon lentokoneessa OH-ARR ja OH-AIK olevia NCO-tarkistuslistoja.
- EFAL pysyväisyysmääräyksiä

Lisäksi jokaisen hyppääjän on erittäin suositeltavaa kerrata voimassaolevan **Laskuvarjohyppääjän oppaan** (viimeisin versio 1.3.2018) perusturvallisuusasiat ennen kauden aloitusta.

Hyppytoiminnan ohje – AIK

1 Maalialue ja toiminta kenttäalueella sekä yleisöturvallisuus

1.1 Maalialue

Varsinaiset laskeutumispaikat sijaitsevat kiitotien ja rakennusten pohjois- ja itäpuolella. Nämä sekä varalaskupaikat merkitty tarkemmin alla olevaan karttaan.



1.2 Liikkuminen maali- ja kenttäalueella sekä yleisöturvallisuus

Hyppääjät saavat hyppytoiminnan aikana liikkua maalialueella sekä kenttäalueella koneen lastaus- ja tankkauspaikalla.

Vierailijat saavat liikkua kenttä- ja maalialueella AIK ry:n jäsenen seurassa johdetusti. Isoimmissa tapahtumissa yleisön liikkuminen on rajoitettu selkeästi merkityillä alueilla.

Tarpeeton oleskelu maali- ja kenttäalueella on kielletty.

2 Hyppytoiminta

2.1 Hyppytoiminnan aloittaminen

Lentäjä tekee valvottuun ilmatilaan suuntautuvista lennoista lentosuunnitelman. Ilmatilavarauksista ja lentosuunnitelman teosta on lentäjille erilliset ajantasaiset ohjeet kerhon tietokoneella.

2.1.1 Toiminta-aika

EFAL ei ole toiminta-aika rajoituksia. Yleisesti on sovittu, että lentotoiminta päättyy kl 22 illalla.

2.1.2 Tauko hyppytoiminnassa

-

Hyppytoiminnan ohje – AIK

2.1.3 Lentäjän lepotauot

Lentäjä tarvitsee riittävästi lepotaukoja, jotta hyppylentämisen turvallisuustaso voidaan säilyttää. Varmistaakseen lentäjän lepotauon hyppääjien on mahdollisuuksien mukaan autettava lentäjää tankkauksissa ja mahdollisten suojien poistamisessa sekä paikalleen laittamisessa. Lentäjälle on myös syytä viedä kanttiinista syötävää ja juotavaa riittävän usein.

2.2 Pokanvanhin

Jokaisessa pokassa tulee olla sovittuna pokanvanhin, joka vastaa pokansa toiminnasta. Pokan vanhimpana toimii oppilaspokalla kouluttaja ja muulloin itsenäinen hyppääjä. Jos pudottava kouluttaja hyppää alempaa kuin loppupoka, on etukäteen sovittava siitä, kuka toimii pokanvanhimpana loppulennon ajan. Pokanvanhimman paikka koneessa voi vaihdella. Pokanvanhin/-vanhimmat merkitään myös pokalistaan.

Pokanvanhimman tehtäviä ovat:

- pokan kokoaminen ja pokalistan täyttäminen
- määrätä ja ohjeistaa maahenkilö, maahenkilön nimi myös pokalistaan
- tuulitietojen hankkiminen, UH-paikan sekä laskeutumiskuvion määrittäminen ja selvittäminen muille oman pokansa hyppääjille
- jos maahenkilöä ei ole, ilmoittaa tästä lentäjälle
- hyppyjärjestyksen määrittäminen
- pokan huolehtiminen ajoissa ja turvallisesti koneelle
- toimittaa pokalista, joka sisältää hyppääjien yhteismassalaskelman, lentäjälle
- varmistaa, että potkurin vaara-alue on vapaa henkilöistä moottoria käynnistettäessä ja ilmoittaa siitä lentäjälle sanomalla POTKURI VAPAA (vastuu turvallisuudesta on lentäjällä)
- vastata siitä, että koneen kuormaus aloitetaan vasta kun kone on käynnissä
- **ohjeiden antaminen lentäjälle ennen hyppylentoa sekä yhteydenpito lennon aikana**
- pokan toiminnasta vastaaminen koneen kuormaamisen aikana ja hyppylennolla
- poikkeus- tai vaaratilanteissa yhteyden pitäminen lentäjän kanssa ja **hyppääjien johtaminen**
 - matkustamossa syttynyt tulipalo sammutetaan lentäjän penkkijalustan etureunassa olevalla sammuttimella, ensisijaisesti sammutuksesta huolehtii pokanvanhin
 - ilmoittaa havaitsemistaan tai **muiden hyppääjien** havaitsemista vioista, puutteista ja toimintahäiriöistä, jotka voivat vaikuttaa ilma-aluksen lentokelpoisuuteen tai turvallisuuteen, sekä tapauksista, joissa toiminnan turvallisuus on vaarantunut tai saattaisi vaarantua
- taata lentäjälle rauha keskittyä lentosuoritukseensa. Erityisesti käynnistyksessä, nousussa, linjalle ajossa jne.
- seurata muiden hyppääjien hypyt ja laskeutumiset, ellei maahenkilöä ole (ks. 2.3)
- Ilmoittaa manifestille tai hoitaa itse pokasoftaan mahdolliset pokalla tapahtuneet muutokset

2.3 Maahenkilö

Maahenkilö on pokakohtainen ja vastaa toiminnasta maassa hyppytoiminnan aikana tämän ohjeen mukaisesti. Oppilashypyillä pitää aina olla maahenkilö, ja itsenäisillä hyppääjillä silloin, kun paikalla on enemmän kuin pokallinen hyppääjä. Yöhyppyillä on aina oltava maahenkilö. Maahenkilönä toimivan tulee olla itsenäinen hyppääjä tai hänellä on oltava koulutus maahenkilöksi.

Maahenkilöllä tulee olla käytössään maahenkilön huomioliivi ”Maahenkilön matkapuhelin”, ilmailuradio, pelastuskartta sekä pokalista.

Maahenkilön tulee olla maalialueella ja seurata katseellaan hyppääjiä koko sen ajan, minkä hyppääjät ovat vapaapudotuksessa ja varjon varassa. Oppilashyppääjiä tulee valvoa niin kauan, että he ovat saapuneet takaisin pakkaushalliin.

Hyppytoiminnan ohje – AIK

Jos hyppääjä laskeutuu esimerkiksi metsään, on paikalle lähetettävä etsijöitä, jotka ottavat mukaansa ensiapurepun sekä oman puhelimensa ja pelastuskartan. Mahdollisesti loukkaantuneen hyppääjän pelastustoimet on aloitettava välittömästi. Maahenkilö määrää ja ohjeistaa etsimään lähtevät henkilöt ja voi tarvittaessa keskeyttää hyppytoiminnan, kunnes kadonnut hyppääjä on löytynyt.

Maahenkilö huolehtii tarvittavien pelastustoimien aloittamisesta ja johtamisesta onnettomuustilanteessa sekä avunhälyttämisestä

2.4 Siirtyminen koneelle

Koneelle siirrytään keskitetysti pokanvanhimman johdolla. Seisontapaikalla olevia lentokoneita lähestytään aina takaapäin. Koneen etusektorissa ja potkurin välittömässä läheisyydessä ei saa oleskella.

2.5 Koneen kuormaus ja toiminta koneessa

2.5.1 Kuormaus

Koneen kuormaaminen tapahtuu aina vasta koneen ollessa käynnissä.

OH-ARR

AIK ry:n käyttämässä hyppykoneessa OH-ARR on hyppääjiä varten istuinvyöt. Jokainen hyppääjä matkustaa koneessa omalla vastuullaan. Koneessa ei saa tupakoida. Kannettavien elektronisten laitteiden käyttöä ei ole rajoitettu. Pokanvanhimman paikka koneessa voi vaihdella.

Polttoaineen ja perusmassan lisäksi muun kuljetettavan massan muodostavat lentäjä ja hyppääjät. Hyppyversiossa lentäjälle, polttoaineelle ja hyppääjille on käytettävissä 731kg

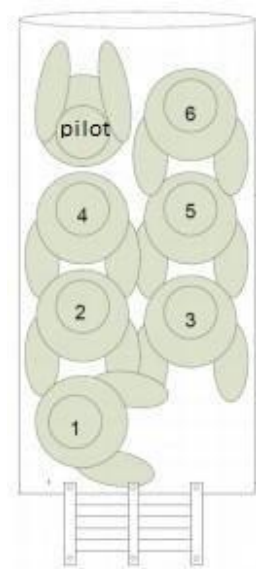
OH-AIK

AIK ry:n käyttämässä hyppykoneessa OH-AIK ei ole istuinvyötä. Jokainen hyppääjä matkustaa koneessa omalla vastuullaan. Koneessa ei saa tupakoida. Kannettavien elektronisten laitteiden käyttöä ei ole rajoitettu. Pokanvanhimman paikka koneessa voi vaihdella.

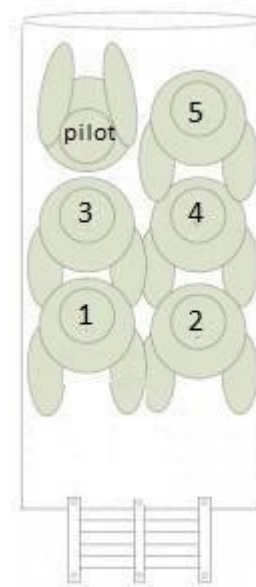
Polttoaineen ja perusmassan lisäksi muun kuljetettavan massan muodostavat lentäjä ja hyppääjät. Hyppyversiossa lentäjälle, polttoaineelle ja hyppääjille on käytettävissä 507kg

Istumajärjestys:

OH-ARR



OH-AIK



Hyppytoiminnan ohje – AIK

2.5.2 Turvallisuusohjeet hyppylennolla

Osana hyppylentotoimintaa ohjaavan määräyksen mukaan (NCO.SPEC.125), lentäjän on annettava ennen jokaista lentoonlähtöä (tehtäväasiantuntijoille) hyppääjille turvallisuusohjeet sekä hätätilanteissa käytettävistä varusteista ja menetelmistä. Ohjeiden antoa ennen jokaista lentoa ei edellytetä, jos hyppääjä on saanut ohjeet toiminta menetelmistä ennen kyseisen kalenterivuoden toimintakauden alkua. AIK käyttää tätä mallia. Hyppääjä kuittaa saaneensa ja ymmärtäneensä ohjeistuksen "Waiverin" allekirjoituksella, joka mahdollistaa kirjautumisen pokaan.

2.5.3 Toiminta koneessa

Lentoonlähtö suoritetaan aina ovi kiinni. Kaikkien irtainten tavaroiden tulee olla aina kiinnitettyinä (esimerkiksi kypärät päähän) alle 300 metrin korkeudessa.

Hyppyoveen nojaaminen tai tukeutuminen on kielletty lennon kaikissa vaiheissa.

Lentäjän istuimesta ei saa ottaa tukea missään tilanteessa. Penkin takana istuva voi nojata istuimeen.

Pilotti antaa komennon **OVI/DOOR** hyppyoven avaamista, UHP:n määrittämistä ja varten. Pilotti antaa komennon **EXIT EXIT**, jolloin vasta on lupa ryhtyä kipeämään ulos ja hypätä.

Uloshyppypaikka määritellään aina ennen hyppytoiminnan alkamista joko laskemalla tuulitietojen (METAR, GAFOR yms.) avulla tai heittämällä streamer. Jos UHP määritellään streamerilla, niin mukana tulee olla aina varastreamer.

Jos olosuhteiden ja uloshyppypaikan epäillään muuttuneen, uloshyppypaikka on määriteltävä uudelleen.

2.6 Uloshyppyä koskevat ohjeet

Korkeusvakaajaan törmäämisen estämiseksi hyppääjien ja lentäjien on huomioitava seuraavat asiat kaikilla hyppylinjoilla:

- Älä koskaan tartu hyppyoveen otteella uloshypyn aikana. Käytä ovenkarmia sekä rungossa olevia otekahvoja.
- Exitissä ylöspäin tai korkeusvakaajaa kohti ponnistaminen on ehdottomasti kiellettyä.
- Kuvaushaalarien ja liitopukujen käyttäjien on hypätessään pudottauduttava suoraan alaspäin avaamatta siipiä kunnes korkeusvakaaja on selvästi alitettu.
- Lentäjän on pidettävä linjalla riittävä ilmanopeus, jotta kone säilyttää ohjattavuuden ja vakaan lennon ryhmän kiivetessä ulos ja suorittaessa uloshyppynsä.

Nousevat hyppylinjat (vältetään yleisesti):

- Liitopuvulla ei saa hypätä nousevalla hyppylinjalla.

Mikäli hyppymestari jostain syystä putoaa koneesta ja koneeseen jää oppilaita, ovi suljetaan ja oppilaat siirtyvät omalle paikalleen laskeutumista varten. Varmista vyön kiinnitys.

Koneessa olevat merkinnät ja ohjeet kuormauksesta ja liikkumisesta

- Koneessa on selkeästi merkitty puna-valkoisin merkein kielletyt alueet, joihin hyppääjät eivät saa siirtyä. Tutustu rajoituksiin ennen ensimmäistä hyppyä.
- Hyppääjien liikkuminen koneessa UH:ta varten ja UH:ssa sekä mahdollisesti palaaminen takaisin

Hyppytoiminnan ohje – AIK

istumaan täytyy tapahtua sallitulla alueella.

2.7 Hätähyppy ja pakkolasku

Pokanvanhin määrää hätähypystä ja pakkolaskusta lentäjän käskystä. Hätähyppy suoritetaan komennolla **HÄTÄHYPPY** ja pakkolaskuun valmistaudutaan komennolla **PAKKOLASKU**.

2.7.1 Hätähypyn suorittaminen:

- Ensimmäisenä oleva siirtyy ovelle pokanvanhimman **OVELLE**-komennolla, **MENE**-komennolla uloshyppy hyppääjän parhaaksi katsomallaan UH-tyylillä (oppilaat hyppäävät koulutuksensa mukaisesti)
- Seuraava siirtyy ovelle heti, kun pokanvanhin komentaa **OVELLE**, **MENE**-komennolla toimitaan kuten edellä.

Lentäjän ovea voidaan tarvittaessa käyttää **varauloskäyntinä**, mikäli lentäjä on hypännyt ensin. Alle 600 metristä suoritetuissa hätähypyissä käytetään varavarjoa ilman irtipäästöä (oppilailla alle 1000 metristä suoritetuissa hätähypyissä; ei koske PL-oppilaita). Alle 300 metristä on yleensä turvallisempaa tulla pakkolaskuun.

2.7.2 Pakkolaskuun valmistautuminen:

Yleiset ohjeet pakkolaskuasennosta:

- varmista turvavyö kiinni
- nojaa **lentosuuntaan** (vapaa liike minimiin)
- ota tukea mahdollisuuksien mukaan
- älä häiritse lentäjää.

Koneesta poistutaan muita auttaen, olosuhteet huomioiden (tulipalo, alastulopaikka, loukkaantuneet...).

Soloy: Mikäli oven avaaminen on estynyt, viillä ovi puukolla auki, puukkoja on kaksi kappaletta, yksi sijaitsee lentäjän ja hyppääjien ulottuvilla tuulilasin oikealla puolella, toinen hyppyoven takareunassa olevassa tukitangossa.

2.8 Kaluston aiheuttamat vaaratilanteet

Mikäli hyppääjän reppu avautuu koneessa tai apuvarjo tulee ulos taskustaan, **varjon avautuminen on estettävä** ja ovi on pidettävä kiinni kädellä varmistettuna, kunnes kone on laskeutunut ja pysähtynyt. Jos ovi on auki, se on suljettava välittömästi ja koko poka tulee koneella alas.

Mikäli hyppääjän apuvarjo pääsee ilmavirtaan tai reppu avautuu koneessa ja varjo pääsee ilma-virtaan, hyppääjä on välittömästi autettava koneesta ulos, riippumatta siitä havaitseeko hyppääjä tilannetta itse.

2.9 Toiminta varjon varassa ja laskeutuminen

Varjon varassa tulee välttää turhaa lentämistä kiitotien yläpuolella alle 300m.

Mikäli hyppääjä laskeutuu kiitotielle, tulee hänen välittömästi siirtyä lyhintä mahdollista reittiä turvalliselle etäisyydelle kiitotien reunasta.

Poka sopii yhdessä käytettävän laskeutumiskuvion, pl. oppilaat joiden laskeutumiskuviot määrää hyppymestari. Muualle kuin laskeutumisalueelle laskeutuneen hyppääjän tulee ehdottomasti pysyä paikallaan ja odotettava etsintäpartion saapumista. Mikäli mahdollista, soita kerhon puhelimeen 045-1215767 ja kerro vointisi sekä sijaintisi.

3 Toiminta onnettomuustilanteessa

3.1 Vakavassa onnettomuustilanteessa (vakava loukkaantuminen tai kuolemaan johtava tilanne) hyppytoiminta keskeytetään välittömästi ja kone kutsutaan alas. Toiminnassa noudatetaan kerhon ilmoitustaululla olevia ohjeita *”Kriisiviestintäohje ja toiminta onnettomuustilanteessa”* ja *”Toimintaohjeet vakavassa onnettomuustilanteessa”*. Ne löytyvät myös maahenkilön kansiossa. Suljettu, puhelinnumerot sisältävä kirjekuori löytyy koulutusrakennuksen ulkooven yläpuolella olevasta suljetusta kirjekuoresta. Maahenkilö tai muuten johdon ottava vastaa yksityiskohtaisen ohjeen mukaisesta toiminnasta.

3.2 Lievemmissä onnettomuustilanteissa maahenkilö huolehtii, että tarvittavat ensiaputoimet aloitetaan ja jakaa tilanteen mukaan muut tehtävät, kuten ambulanssin opastamisen tapahtumapaikalle. Jokainen läsnä oleva on velvollinen osallistumaan pelastustöihin.

3.4 Ensiapu- ja raivausvälineiden sijainti on osoitettu seinällä olevalla kyltillä.

3.5 Kun ensiapu- tai raivausvälineitä on käytetty, ne tulee palauttaa paikalleen ja tiedottaa turvallisuuspäällikköä tarvikkeiden kulutuksesta tai rikkoontumisesta uusien hankkimista varten.

4 Kelpoisuuksien tarkastaminen

4.1 Kouluttaja tai muu hyväksytty tarkastaja tarkistaa kysymällä ennen vuoden ensimmäistä hyppyä ja tarvittaessa kaikilta hyppääjiltä kelpoisuuden voimassaolon ja käytetyn varjokaluston. Varjokaluston on oltava SIL ry:n ohjeiden mukainen. Hyppymestari tarkistaa kerhoon liittyvän uuden oppilaan dokumentit.

4.2 Kouluttaja tai pokanvanhin voi milloin tahansa halutessaan tarkistaa hyppääjän kelpoisuuden, hyppymäärän ja varjokaluston papereineen.

4.3 Jokaisen AIK ry:n hyppääjän tulee ennen vuoden ensimmäistä hyppyä AIK ry:ssä vuosittain täyttää (paperinen ”waiwer”) hyppytietolomakeen, josta ilmenee, että hyppääjä on lukenut, ymmärtänyt ja hyväksynyt tässä ohjeessa ilmenevät säännöt. Vierailevat itsenäiset hyppääjät käyttävät samaa lomaketta. Vierailijan asiakirjat ja kaluston tarkastaa HM, VPK, TP, KAP tai muu hyväksytty tarkastaja.

4.4 Lisenssihyppääjien ja oppilaiden pitää olla AIK:n jäseniä normaalissa hyppytoiminnassa. Vierailevalle hyppääjille riittää, että on Suomen Ilmailuliitto ry:n tai USPA:n jäsen.

5 Hyppäämisen kieltäminen

5.1 Pokanvanhin tai hyppykoneen lentäjä voi kieltää hyppäämisen pokassaan olevalta henkilöltä. Pokanvanhimman tai lentäjän on välitettävä tieto tapahtuneesta paikalla olevalle kouluttajalle, turvallisuuspäällikölle tai koulutuspäällikölle, joka päättää jatkotoimista. Mikäli pokan ulkopuolinen henkilö tiedostaa hyppääjän olevan ”ei hyppykelponen” on hänen siitä tiedotettava välittömästi. Asiasta on lisäksi tiedotettava kerhon puheenjohtajaa.

5.2 Paikalla oleva kouluttaja, turvallisuuspäällikkö tai koulutuspäällikkö voi asettaa hyppääjän loppupäiväksi hyppykieltoon ohjeiden tai määräysten noudattamatta jättämisestä tai yleisen hyppyturvallisuuden vaarantamisen johdosta. Tapahtumasta on mahdollisimman pian tiedotettava johtokunnalle, joka edelleen päättää jatkotoimista.

6 Vaaratilanteet ja niistä raportointi

6.1 Hyppytoiminnassa sattuneesta vaaratilanteesta tehdään turvallisuusilmoitus. Ilmoituksen täytetään sähköisesti Laskuvarjotoimikunnan nettisivulla, turvallisuusilmoitus.laskuvarjotoimikunta.fi.

6.2 Vakavista tai tavanomaisesta poikkeavista vaaratilanteista on ilmoitettava välittömästi turvallisuuspäällikölle.

6.3 Vaaratilanteesta, jonka osapuolena on ollut ilma-alus, on raportin kopio toimitettava myös lentäjälle. (Lentäjä tekee tarvittaessa myös poikkeamailmoituksen).

7 Näytös- ja yöhyppy

7.1 Muualle kuin maalialueelle suoritettavista näytöshyppyistä on sovittava etukäteen ilmailumääräysten ja Ilmailuliiton ohjeiden mukaisesti.

7.2 Näytöshyppääjien alastulo on tarvittaessa ilmoitettava lennonjohdolle joko maaradiolla tai puhelimella.

7.3 Yöhyppyistä ja yöhyppyjen järjestelyihin liittyvistä toiminnoista on niin ikään sovittava etukäteen lennonjohdon kanssa puhelimitse.

8 Radioliikenteessä käytettävät taajuudet

8.1 Maahenkilö käyttää radioliikenteessä taajuutta 123.50 MHz. Tällöin voidaan ottaa yhteys hyppykoneeseen. AIK ry:n radiokutsu on ”Alavus maa”.

9 Turvallisuuspäällikkö

9.1 Turvallisuuspäällikkö valvoo organisaatiossa hyppyturvallisuutta. Hän valvoo, että itsenäisten hyppääjien hyppytoiminnassa noudatetaan ilmailumääräyksiä ja voimassa olevia SIL:n ohjeita ja että laskuvarjohyppytoiminnassa sattuneet vaaratilanteet ilmoitetaan viipymättä SIL:lle (*Turvallisuusilmoitus*). Turvallisuuspäällikkö vastaa siitä, että hyppytoimintaan ja hyppyturvallisuuteen liittyvät määräykset, ohjeet ja tiedotteet ovat kaikkien hyppääjien saatavilla (TP:n kansio sijaitsee kerholla toimiston hyllyssä). Turvallisuuspäällikkö voi kieltää hyppäämisen henkilöltä, joka ei noudata hyppytoimintaan liittyviä ohjeita ja määräyksiä.

LIITE 1

MUISTILISTA MAAHENKILÖLLE

Ota mukaasi maahenkilön huomioliivi, ”Maahenkilön matkapuhelin”, ilmailuradio, pokalista ja tämä lista.

Maahenkilö käyttää ilmailuradiossa taajuutta 123.500Mhz, jolla saadaan tarvittaessa yhteys hyppykoneeseen. AIK radiokutsu on ”Alavus Maa”. Koneeseen saadaan yhteys kutsuilla: Soloy OH-ARR = Romeo-Romeo

182 OH-AIK = Oskar-India-Kilo

Kun hyppääjät ovat laskeutuneet, valvo hyppääjien saapuminen pakkaushalliin.

Jos hyppääjä laskeutuu selvästi maalialueen ulkopuolelle, koordinoi tarvittaessa hyppääjän haku.

Jos hyppääjä laskeutuu metsään, on maahenkilön painettava mieleensä tarkasti oma sijaintinsa sekä metsään laskeutuneen hyppääjän sijainti. Hyviä maamerkkejä ovat muuta puustoa korkeammat yksittäiset puut yms. maastosta selkeästi erottuvat

kohdat. Vertaa havaintojasi pelastuskarttaan ja jos kone on ilmassa, ilmoita välittömästi pilotille sektori, johon hyppääjä on mielestäsi laskeutunut. Lentokoneessa on samanlainen pelastuskartta ja lentokoneesta on hyvä tähystää maastoa, kunhan suuripiirteinen alue on tiedossa. Ilmoita tapauksesta myös muille kentällä oleville ja määrää etsintäryhmä välittömästi.

Hätänumero 112

Turvallisuuspäällikkö 040 5617801 – Samuli Kuusio

Puheenjohtaja 050 5166066 – Johanna Kuoppamäki

Koulutuspäällikkö 045 8557810 – Juho Mäntylä

Kerhotalo 045 1215767(numerot ovat puhelimen muistissa)

LUE HYPPYTOIMINNAN OHJE SÄÄNNÖLLISESTI!

LIITE 2 hyvä tietää, sama teksti löytyy Laskuvarjohyppääjän oppaasta

Yleisesti lentokoneiden kantokyvystä ja painopisteen sijainnista

Lentokone on oikein kuormattuna ja käsiteltynä yksi turvallisuushakuisimpia laitteita mitä on olemassa. Se esimerkiksi pyrkii itse korjaamaan aiheutuneet virheliikkeet eikä sen ohjaaminen saa määräysten mukaan vaatia normaalista poikkeavia ominaisuuksia ohjaajalta. Tämä siis niin kauan, kun annettuja arvoja ja rajoituksia ei ylitetä.

Koneen lennettävyyteen ja turvallisuuteen vaikuttaa hyppääjien toiminnan osalta kaksi tekijää: suurin sallittu kuorma ja painopiste, eli kuorman sijainti erityisesti pituussuunnassa.

Koneen suurinta sallittua kuormaa laskettaessa lähdetään liikkeelle sen suurimmasta lentoonlähöpainosta (*maximum takeoff mass*, MTOM). Sen ilmoittaa koneen valmistaja. Se on lentokoneen oma ”tyhjäpaino” lisättyä polttoaineella, lentäjällä ja hyötykuormalla (hyppääjät). Suurimmasta lentoonlähöpainosta vähentämällä senhetkinen polttoaineen ja lentäjän paino saadaan jäljelle suurin hyötykuorma, meillä siis hyppääjien yhteispaino.

Painopiste (käytetään myös termiä massakeskiö) on koko koneen ja kaiken sen kuljettaman aineen painon keskipisteen sijainti suhteessa tiettyyn mittaussinjaan (esimerkiksi siiven etureuna tai ohjaamon etuseinä). Painopiste on aina tämän linjan takana. Varsinainen painopiste muodostuu koneen oman painopisteen ja koneen kuljettaman kuorman painopisteen keskiarvona. Kuorman painopiste muodostuu keskiarvona erillisten komponenttien (esim. yksittäinen hyppääjä) painosta ja sijainnista.

Painopisteen sijainnin tulisi pysyä koneen valmistajan ilmoittamalla alueella, joka on tietty etäisyysväli edellä mainitusta mittaussinjaista. Tällöin kone lentää siten kuin se on suunniteltu. Mikäli painopiste on tämän alueen ulkopuolella, kone muuttuu epävakammaksi ja arvaamattommaksi lennettäväksi. Se saattaa esimerkiksi tavallisen ohjausliikkeen jälkeen normaalin palautumisen sijasta pyrkiä jatkamaan ja voimistamaan tuota liikettä. Pahimmillaan seurauksena voi olla koneen hallinnan menetys, jos ohjauspintojen tuottamat voimat eivät enää riitä korjaamaan virheellisen kuormauksen aiheuttamaa momenttia. Hyppytoiminnassa vaarana on erityisesti ”takapainoisuus”, eli painopisteen siirtyminen suurinta sallittua etäisyyttä kauemmaksi mittaussinjaista. Erityisesti riski korostuu suurissa uloshyppymuodostelmissa, ja varsinkin, jos hyppyovi on koneen takaosassa.

Painopiste ei tule olla sallitun alueen ulkopuolella missään lennon vaiheessa. Tämän vuoksi koneeseen sijoitaudutaan (koneen kuormaus) ja siellä liikutaan (maassa ja ilmassa) vain ennakkoon suunnitellulla ja sovitulla tavalla. Koneeseen mahdollisesti merkittyjä rajoja hyppääjien sijoittumiselle tai liikkumiselle lennon eri vaiheissa käydään läpi koulutuksessa sekä ne on merkitty tarvittaessa myös itse koneeseen.

Lentoonlähön aikana hyppääjien painopiste pyritään lentosuuntaan nojaamalla saamaan mahdollisimman eteen. Tällöinkään painopiste ei koskaan ole pienintä sallittua etäisyyttä lähempänä koneen mittaussinja (esimerkiksi siiven etureuna tai ohjaamon etuseinä). Tässä toiminnassa kyse ei ole koneen kyvystä nousta ilmaan tai lentää normaalisti, vaan kyseessä on varotoimenpide moottoritien häviämisen varalta. Tällaisessa tilanteessa mahdollisimman edessä oleva painopiste helpottaa koneen hallintaa ja onnistunutta pakkolaskua. Lentoonlähön jälkeen painopisteen siirtäminen jonkun verran taaemmaksi, kuitenkin sallitulla alueella, puolestaan mahdollisesti parantaa koneen nousukykyä sekä hyppääjät pystyvät istumaan mukavammin. Muista, että koneen päällikkö on lentäjä ja sinun päällikkösi on kouluttaja, joka ohjeistaa sinua.

Hyppylento voidaan joutua keskeyttämään niin, että kaikki hyppääjät tai vain muutama hyppääjä tulee koneen mukana laskuun. Jos kukaan ei hyppää, kaikkien on oltava samoilla paikoilla, kun nousun aikanakin ja mahdolliset istuinvyöt on kiinnitettävä niin pian kuin mahdollista. Jos koneeseen jää vain muutama hyppääjä, on heidän asetauduttava kerhon ohjeistamalla tavalla, jotta massakeskiö pysyy sallitulla alueella. Paikat on säilytettävä myös laskun jälkeen ja rullauksen aikana. Koneesta voi poistua vasta, kun lentäjä – moottorin sammutettuaan – antaa siihen kouluttajillesi luvan.

Lentokoneen sakkauksesta

On huomattava, että siipi sakkaa aina samalla kohtauskulmalla nopeudesta riippumatta. Monella on se virheellinen käsitys, että sakkaaminen riippuu koneen nopeudesta. Jos kone saatetaan hyppääjien toimesta liian takapainoiseksi, ei ohjaimilla voida enää kompensoida peräpään painumista, vaikka kone

Hyppytoiminnan ohje – AIK

lentäisi suurellakin nopeudella. Tällöin seurauksena on koneen hallinnan menetys.