

# -Kenttätoimintaohje-

## PP2 koulutus - Kalajoen Ilmailukerho



1. Saapuminen kentälle
2. Radioliikenne
3. Autojen paikoitus
4. Kentän alueella liikkuminen
5. Hinauskaluston valmistelu
6. Hinauslinjan pystyttäminen
7. Hinaustoimintojen jako ja kierrätys
8. Hinaustoiminnan radioliikenne
9. Lähettäjän toimet ja vastuu
10. Hinaajan toimet ja vastuu
11. Jokaisen paikallaolijan vastuu hinaustoiminnan yhteydessä
12. Hinaustoiminnan keskeyttäminen muun liikenteen ajaksi
13. Hyvät lentotavat ja "laskukierros"
14. Onnettomuustilanteessa toimiminen
15. Hinauslinjan purkaminen
16. Toiminnan lopettaminen

## 1. Saapuminen kentälle

Kentälle pyritään saapumaan sovittuun aikaan. Tällöin kaikki osallistuvat toiminnan aloittamiseen ja kaikille tulee tieto mikäli päivällä on tiedossa tavallisuudesta poikkeavia asioita tai erikoisjärjestelyjä.

Ilmatilavaraukset, kentän varaukset, henkilökohtaiset lentosuunnitelmat ja päivän tavoitteet on hyvä purkaa tässä vaiheessa jotta saadaan yleiskuva päivän toiminnasta ja mitä kukin päivästä ja toiminnasta haluaa saada irti.

Tiedä missä olet: selvitä ilmansuunnat, kiitoteiden määrä ja nimet, lentokentän lyhenne ym..

## 2. Radioliikenne

On suositeltavaa että jokaisella on oma ilmailuradio ja sen käyttöön oikeuttava koulutus. Radioliikenne toimitetaan kentän taajuudella. Radio tulee kytkeä päälle kentälle saavuttaessa jotta muun liikenteen ilmoitukset kuullaan ja niihin voidaan varautua.

Jokaisen on hyvä suorittaa radiokokeilu laitteiden toimivuuden varmistamiseksi ennen varsinaisen lentotoiminnan aloittamista. Liikenneilmoituksia tulee tehdä jotta muu liikenne on tietoinen kentällä liikkuvista varjoliitäjien autoista, hinauksista tai muusta toiminnasta. Kiitotielle ei tule ajaa ilman ilmoitusta radioon.

## 3. Autojen paikoitus

Autot tulee parkkeerata parkkipaikoille tai yhdeksi ryhmäksi niin etteivät ne haittaa toimintaa ja ole liikkumisen esteenä. Autoja ei saa parkkeerata kiitotielle ja ne tulee pitää sivussa kiitotien linjaan nähden. Auton avaimet tulee olla joko auton virtalukossa tai muuten näkyvällä/ muille tiedossa olevalla paikalla jotta auto voidaan tarpeen vaatiessa siirtää.

## 4. Kentän alueella liikkuminen

Kentällä liikkumisessa tulee noudattaa varovaisuutta ja pysyä poissa liikenteen tieltä. Autojen siirtyminen kentällä ei missään vaiheessa saa olla esteenä lentoliikenteelle.

Autolla liikkuva on aina väistämisvelvollinen lentoliikennettä kohtaan. Auton tulee pysähtyä kiitotien odotuspaikalla/ kynnyksellä ja varmistaa ettei kiitotiellä ole lento-onlähtöä tai laskeutumista käynnissä. Ilmailuradio tulee olla päällä ja siihen tulee tehdä ilmoitus liikkumisesta: missä olet, minne olet menossa:

*esim. "–Ylivieskan liikenne: Auto siirtyy odotuksesta kiitotielle 33"*

Kun ryhmä autoja siirtyy kiitotielle, riittää että ensimmäinen suorittaa ilmoituksen. Mikäli saavut kentälle ja sinulla ei ole ilmailuradiota, ota puhelimitse yhteys Varjoliitomaahan(hinauslinjan radioasema), tarkista liikennetilanne ja pyydä tekemään ilmoitus liikkeistäsi.

Hätävilkkujen käyttö on suositeltavaa.

## 5. Hinauskaluston valmistelu

Hinauskalusto tulee tarkistaa ennen toiminnan aloittamista.

- onko pakki (missä kaikki sälä) mukana?
- hinausautosta tarkastetaan öljyt ja nesteet sekä polttoaine ja renkaat. Tarvitseeko jotain laittaa, korjata tai vaihtaa?
- hinausauton radion toiminta
- taittopyörän kunto
- missä on puukko ja hinausköyden spleissaus puikko hinausnarun korjaamista varten?
- missä ensiapulaukku on?

## 6. Hinauslinjan pystyttäminen

Valitaan starttipaikka, vallitsevan tuulen ja sääennusteen mukaan, ja perustetaan radioasema "Varjoliitoma": pystytetään radioantenni ja kytketään radio ja virtalähde. Tarkistetaan toimivuus.

Antenni tulee pystyttää starttikohdan takaviistoon jottei lentoonlähtevä liidin voi osua siihen. Levitetään tuolit ja aloitetaan hinauspöytäkirja. Tuulipussi viedään etumaastoon, selvästi pois hinauslinjalta.

Taittopyörähinaukset: Vedetään hinausnaru rullalta kentän sivuun ja pystytetään taittopyörä: tolppa omaan reikänsä ja kaksi ketjua kiinni ankkurointipisteisiin.

Suoritetaan hinauslinjan koeponnistus ([SIL hinaustoimintaohjeen mukaan](#)).

Hinausnaruun kiinnitetään jarruvarjot.

## 7. Hinaustoimintojen jako ja kierrätys

Hinaaja ja lähettäjä sovitaan. Jotta kaikki pääsevät lentämään on ¼-sääntöä hyvä noudattaa: lennä yksi, hinaa kolme.

Mikäli todetaan että herrasmies-sääntöä ei noudateta, saa siitä antaa palautetta. Homma pyörii ainoastaan sillä että kaikki kantavat kortensa kekkoon.

Jos kelipäivänä samat kaksi kaveria aina joutuvat ottamaan aurinkoa kentällä kun muut lentävät horisonttiin, pitää toimintaa muuttaa. Jokainen menköön itseensä.

Hinausmaksuista: hinausmaksu kattaa kalusto ja polttoainekulut. Kausikortti tai yksittäisten hinausten maksaminen ei oikeuta täyspalveluun lentopaikalla.

Aktiivinen lentäjä ja "hyvä jätkä" osallistuu kaikkiin tehtäviin: huoltaa, hinaa, lähettää, auttaa tarvittaessa ja myös ilman erikseen pyytämistä.

## 8. Hinaustoiminnan radioliikenne (varjoliito)

Radiokäskyt:

“*Auto valmis*” : hinaaja on valmiina hinaamaan heti kun saa lähettäjältä käskyn.

“*Valmis aja*” : lähettäjä käskyy hinaajaan aloittaa hinaus. Hinauspaineet 80kg.

“*Seis! Seis! Seis!*” : lähettäjän käsky hinaajalle keskeyttää hinaus ja poistaa paineet.

“*Maksimi 70*” : lähettäjä ilmoittaa hinaajalle että hinauspaine ei saa ylittää 70kg. Voidaan käyttää myös 60kg tai 90kg ym..

“*Tyyni*” tai “*Tuulee*” : lähettäjä voi ilmoittaa hinaajalle tuuliolosuhteen jotta hinaaja osaa siihen varautua.

“*Rististartti*” : lähettäjä ilmoittaa hinaajalle pilotin suorittavan rististartin.

“*Tandemi*” : lähettäjä ilmoittaa hinaajalle että hinattava on tandemi.

Normaalin hinauksen radioliikenne menee kaikessa yksinkertaisuudessaan seuraavasti:

---

Hinaaja radioon: “– *Auto valmis*” (lähettäjä kuittaa)

Pilotti antaa käskyn “–*Valmis aja*” lähettäjälle

Lähettäjä radioon: “–*Valmis aja*” (hinaaja kuittaa ja aloittaa hinauksen)

---

Normaalista eriävät hinauspaineet, rististartti tai tuuliolosuhteet, tulee ilmoittaa hinaajalle aina ennen “*Valmis aja*”-komentoa.

Esim: “*Maksimi 70, Valmis aja*” tai “*Rististartti, maksimi 90. Valmis aja*”

Puhu selvästi, kuuluvalla äänellä. Turhat sönkötykset ja puhelut eivät kuulu lähettäjän ja hinaajan kommunikointiin. Niistä saa ja tulee antaa palautetta. Puhu selvästi ja kuuluvalla äänellä. Pidä mikrofoni tarpeeksi lähellä suuta.

Lähettäjän on myös hyvä ilmoittaa käynnissä olevasta hinaustoiminnasta alueen muulle lentoliikenteelle esimerkiksi seuraavasti:

---

“– Ylivieskan liikenne: Varjoliitohinaus kiitotiellä 33. Varjoliitotomaa”

“– Kalajoen liikenne: Varjoliitohinaus kiitotiellä 05. Varjoliitotomaa”

---

Lähettäjän tehtävä on myös toimia tiedottajana varjoliito toiminnan ja muun lentoliikenteen välillä. Mikäli alueelle tuleva lentokone antaa ilmoituksia on lähettäjän hyvä kuitata ne kuulluksi sanomalla radioon “Varjoliitotomaa”. Tällöin lentokone tiedostaa ja osaa myös huomioida varjoliitotoiminnan.

Alueelle tuleva tai lentoon lähtevä kone voi tiedustella alueen varjoliitotoiminnasta jolloin lähettäjän tulee osata antaa tilannekatsaus ainakin kentän välittömässä ympäristössä olevista liitimistä: liitimien määrä, paikka, arvioitu korkeus ja mahdolliset aiheet(tulossa laskuun/ matkalla kentältä pois päin...).

## 9. Lähettäjän toimet ja vastuu

Lähettäjän tehtävä on toimittaa lähtövuorossa olevan pilotin antamat käskyt hinaajalle sekä hinaajan antama “–Auto valmis” viesti starttipaikalla oleville piloteille.

Lähettäjä voi myös avustaa starttaavaa pilottia hinausnarun kiinnittämisessä tai siiven suoristamisessa. Tämä, jotta turhia viiveitä startissa ei tulisi. Lähettäjä ei kuitenkaan ole mikään pilotin palvelija. Starttihakella lähettäjän tärkein tehtävä on varmistaa hinauksen keskeytys jos jokin menee pieleen.

“–Seis, Seis, Seis!” komento tulee antaa radioon mikäli hinauksessa syntyy vaaratilanne tai mikäli joku paikallaolija antaa “–Seis” komennon.

Syy Seis- komentoon voi olla epäonnistunut startti(siipi ei tule päälle, pilotti kompastuu), siiven kärjen kravatti, pilotti ei pysy linjalla ja on ajautumassa

lock-out:iin, jokin varusteisiin liittyvä epäkohta ym..

Kynnys hinauksen keskeyttämiseen tulee olla matala. On parempi keskeyttää hinaus ja aloittaa homma alusta kuin kerätä rikki näisiä varusteita ja loukkaantunut pilotti kentältä.

Lähettäjän tulee myös seurata muuta lentoliikennettä ja olla valmis antamaan tietoja varjoliitotoiminnasta saapuville ja lähteville lentokoneille.

Lähettäjä on myös velvollinen opastamaan lentokoneita joss varjoliidin on tulossa laskuun. Lentokoneilla ei aina ole käsitystä ja ymmärrystä varjoliitimien liikehdinnästä ja tarpeista laskujen yhteydessä. Tämä on erityisen tärkeää mikäli varjoliitajällä ei ole ilmailuradiota. Tällöin liittäjä ei välttämättä ole tietoinen lähestyvistä lentokoneista.

Lähettäjä toimii siis linkkinä pilottien, hinaajan ja muun lentoliikenteen välillä. Lähettäjä merkitsee startit hinauspöytäkirjaa

## **10. Hinaajan toimet ja vastuu**

Hinaajan tehtävä on suorittaa hinaus ylittämättä annettua maksimikilometriä ja vallitsevien sääolosuhteiden mukaan.

Kun hinaaja on valmis suorittamaan hinauksen, hän sanoo radioon “–Auto valmis”. Lähettäjän tulee kuitata tämän.

Kun lähettäjä antaa hinauskäskyn, hinaaja toistaa käskyn kokonaisuudessaan radioon ja aloittaa hinauksen.

Hinaaja voi keskeyttää hinauksen, ilman erillistä käskyä, koska tahansa jos siihen on syy.

## **11. Jokaisen paikallaolijan vastuu hinaustoiminnan yhteydessä**

Kaikilla on oikeus ja velvollisuus puuttua havaitsemiinsa epäkohtiin tai asioihin jotka vaikuttavat epänormaalilta, huolestuttavilta tai vaarallisilta. Mikäli jokin asia tai yksityiskohta askarruttaa, avaa suusi ja kysy/ mainitse asiasta.

Pidä kaveria silmällä niin minimoimme yhdessä virheet, unohdukset ja kämmit.

Kaikilla on oikeus ja velvollisuus huutaa “–Seis!” hinauksen keskeyttämiseksi mikäli katsoo sen aiheelliseksi. Lähettäjä ei välttämättä näe kaikkea ja hinauksen

keskeyttäminen on parempi vaihtoehto kuin epäonnistunut hinausstartti tai lock-out ja sitä seuraava onnettomuus.

## **12. Hinaustoiminnan keskeyttäminen muun liikenteen ajaksi**

Lentokoneiden lähdöt ja laskut tulee huomioida. Kun tiedossa on kyseistä toimintaa, ei kiitotiellä saa olla mitään muuta aktiviteettia tai liikennettä. Oman turvallisuuden vuoksi, hinausnaru on hyvä irroittaa mikäli se on starttia odottavassa pilotissa jo kiinni.

## **13. Hyvät lentotavat ja “laskukierros”**

Hinauslinjalla lentäminen, hinauslinjalla termoilminen tai hinauslinjan ylittäminen hinauksen aikana ei ole hyvän lentotavan mukaista ja aiheuttaa paheksuntaa. Maakäsittelyä starttaavan pilootin lähellä tulee myös välttää koska se voi tuottaa ongelmia hinaajalle.

Laskeutumisen yhteydessä on myös kohteliasta ottaa huomioon starttialue ja olla lentämättä/ laskeutumatta starttaamassa olevan pilootin etumaastoon. Myös mahdollisten laskuun tulevien lentokoneiden huomioiminen on kohteliasta ja matalissa ei lentokoneiden laskuliuskalle pidä jäädä kikkailemaan.

## 14. Onnettomuustilanteessa toimiminen

Mikäli kentällä tapahtuu onnettomuus jossa pilotti loukkaantuu on tärkeää pysyä rauhallisena ja toimia johdonmukaisesti:

Tehtävänjako. Jos on useampia henkilöitä, yksi ottaa johdon ja ohjaa toimintaa:  
Tehtävät on jaettu kahteen ryhmään seuraavasti:

### 1) Apu loukkaantuneelle pilotille

- ***Mene loukkaantuneen luo:*** huuda jo kauempaa että “–*Apua on tulossa, älä liiku!*”. Kysele loukkaantuneen vointia ja yritä selvittää missä kohtaa on kipua. Muista: Älä hätäile, vaan rauhoita itsesi. Mieti hetki ja katso kokonaiskuvaa. Mitä on oikeasti tehtävä ja mikä on järkevää? Aiheeton repiminen ja säntäily ei auta ketään.
- ***Minimoi lisävahingot:*** pidä loukkaantunut paikallaan ja auta varusteiden kanssa: poista/ tee vaarattomaksi siipi/ pelastusvarjo. Älä pura valjaita tai kypärää mikäli siihen ei ole akuuttia tarvetta.
- ***Anna taitojesi mukaan ensiapua:*** tärkeintä on että loukkaantunut hengittää. Mikäli henkilö on tajuton eikä hengitä, on elvytys aloitettava välittömästi.
- Usein on kyse korkeaenergisistä vammoista ja vaikka ei ole näkyviä merkkejä, voi loukkaantuneella olla vakavia sisäisiä vammoja ja murtumia. Siksi tulee välttää henkilön tarpeetonta liikuttelua. Kipua voi kysyä ja kykeneekö liikuttamaan varpaita ja raajoja, onko tunto säilynyt, esim. koskettamalla eri kohtia? Onnettomuuden yhteydessä voi tulla voimakas adrenaliiniryöppy ja loukkaantunut ei välttämättä tunne heti kipua.
- Tajunnan tasoa voi arvioida silmien liikkeellä, puhevasteella ja liikevasteella. Reagoiko puheeseen, kipuun tai kosketukseen.
- Mikäli loukkaantuneella on haava joka vuotaa voimakkaasti, on verenvuoto hyvä saada minimoitua.
- Yhden henkilön tulee jäädä loukkaantuneen seuraksi, puhua tälle ja tarkkailla olon kehittymistä.
- ***Harjoittele:*** kertaa ensiaputaitojasi ja käy kurssi uudestaan tarpeeksi usein.

## 2) Avun hälyttäminen ja käytännön toimet lentopaikan turvaamiseksi

- **Hälytä apua:** on parempi kevyellä kynnyksellä soittaa ambulanssi: 112, kerro mitä on tapahtunut, missä olet. Pidä linja auki kunnes hätäkeskus antaa luvan sulkea puhelin. Pelastuslaitos suosittelee 112-sovelluksen käyttämistä.
- Muista: mikäli hätäkeskus kuulee sanat "lento onnettomuus" paikalle tulee herkästi paljonkin pelastuskalustoa. Kannattaa siis painottaa että on kyseessä varjoliidin eikä lentokone.
- **Avaa portit kentälle:** hälytysajoneuvojen esteetön saapuminen kentälle on varmistettava. Mikäli mahdollista, jää opastamaan pelastushenkilökunta onnettomuuspaikalle.
- **Ilmoitus lentoliikenteelle:** ilmoita ilmailuradiolla mahdolliset kiitotien sulut tai esteet. Pidä radio päällä jotta paikalle saapuville lentokoneille voidaan antaa toimintaohjeita.
- Älä auo päätäsi lehdistölle: onnettomuustilanteessa viranomaiset ja SIL Liidintoimikunta huolehtivat tiedottamisesta. Sosiaaliseen mediaan ei myöskään laiteta kuvia tai päivityksiä ennen kuin asia on mietitty läpi.

---

**Tiivistettynä: Tee voitavasi loukkaantuneen auttamiseksi ja varmista että hälytetty ambulanssi löytää onnettomuuspaikalle.**

---

### 15. Hinauslinjan purkaminen

Hinauslinja puretaan kun kaikki ovat saaneet tarpeekseen.

Mikäli osa porukasta haluaa jäädä iltalennoille, heillä on siihen täysi oikeus ja ottavat vastuun hinauslinjan purkamisesta.

Köysi otetaan rullalle mikäli tiedossa on että kentällä on auto tai muita tapahtumia tulossa.

### 16. Toiminnan lopettaminen

Kun päivä alkaa olla paketissa korjataan tavarat talteen ja huomioidaan kaluston

mahdolliset korjaustarpeet. Se klassinen "Joku" ei tee mitään, joten jokaisen vastuulla on hoitaa asiat ojennukseen.

Kerhon kalustovastaavalle on hyvä ilmoittaa jos jotain on tehty tai jos on tarvetta isommille toimenpiteille. Kalustovastaava ei kuitenkaan ole mikään nakkikone jonka vastuulla olisi hoitaa korjauksia. Jokainen kerhon jäsen toimii vastuullisesti ja varmistaa toiminnan jatkuvuuden.



Mikään ei pilaa hyvää lentopäivää niin tehokkaasti kuin rikkinäisen tai reistailevan kaluston kanssa räpeltäminen. Kaikki eivät osaa tehdä kaikkea, mutta jokainen voi aina tehdä jotain. Ole aktiivinen!

Mikäli polttoaine on hinausautosta loppumassa, on sen tuominen kentälle järjestettävä.

Siivoojaa ei kentällä myöskään ole, joten omat ja muiden roskat talteen.

Lopuksi sovitaan kahvipaikka jonne kaikki halukkaat kutsutaan purkamaan päivän antia. Kuppilatiimaa on hyvä kartuttaa. Asioiden yhdessä pohtiminen ja tiedon jakaminen edistää lajimme turvallisuutta.

© 2019 Kalajoen Ilmailukerho ry - Varjoliitojaos

ver: 1.0 Jonas Brunnström 16.12.2018