

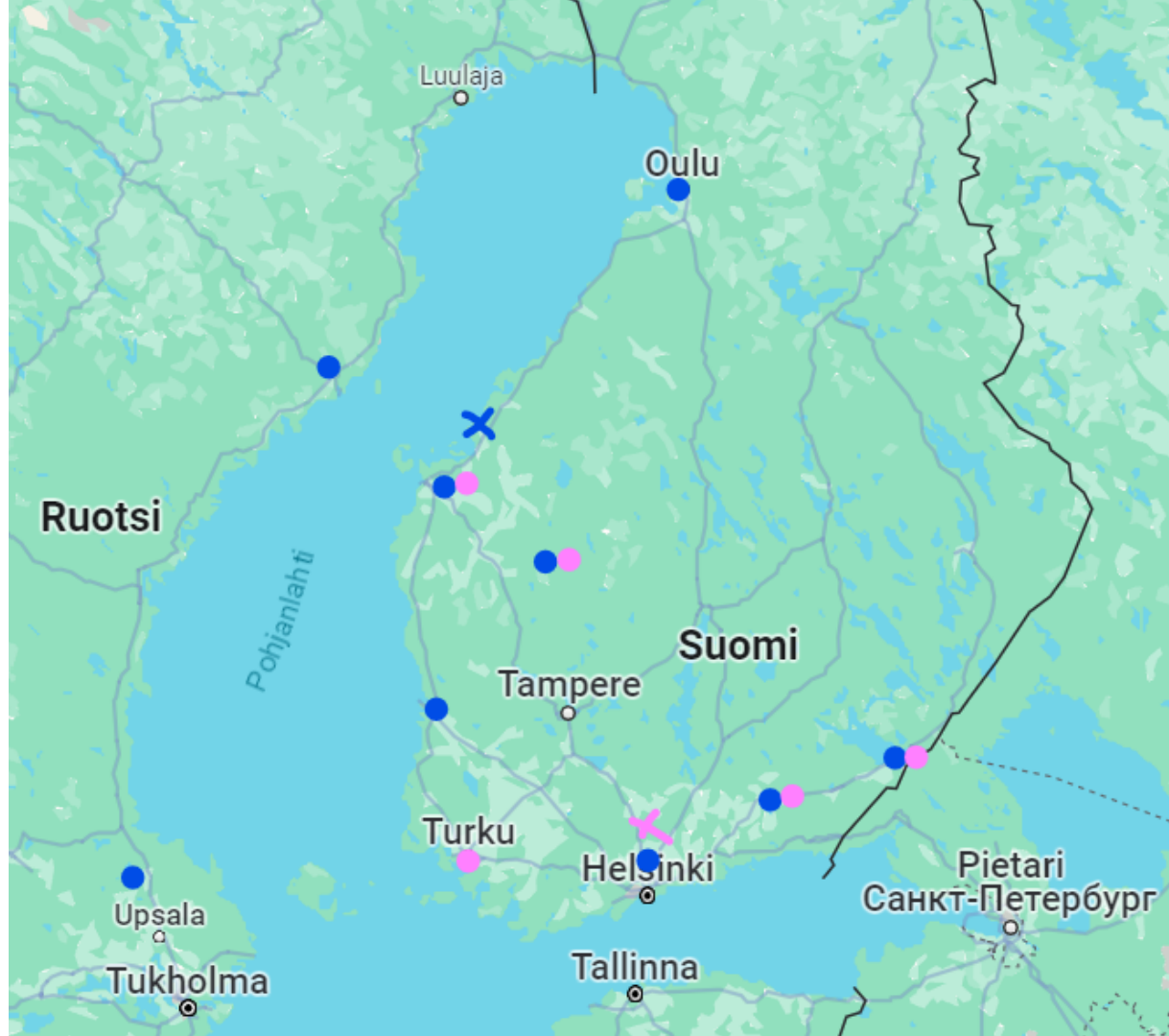
# Turvallinen hyppylentäminen



# 11.15 -12.45

- Esittely
- Hyppylentäjien valinta ja koulutus
- Hyppylentäjän päivä/lentovuoro
- Sää
- Kommunikointi (hyppääjä - lentäjä - lennonjohto - maahenkilö)
- Ilmatilarajoitteet (esim. melualueet, drone-alueet, ilmatilaluokat, muu liikenne, lennonjohtoselvitys ja porrastus ...)
- Turvallisuus (kuormaaminen, painolaskelma, hyppylupa, linjalla toimiminen, keskeytetty poka/lento, lasku ...)
- Poikkeustila
- KYSYMYKSIÄ?





# Hyppylentäjäksi?

Lentolupakirja (PPL/CPL/ATPL)

Medical

Koulutus

Kokemus

Hyppylentokokemus? Hyppykok

Difference training?

Luokkakelpuus? (Tyypikelpuus?)

Potkuri, turbiini, jet ...

Boeing door blows open in flight

## Jump pilots



# Hyppylentäjän päivä/lentovuoro

Herätys ... ja k

← EFTU

**Turku**

FINLAND

08:07 ☀️ 17:25

**METAR** 17.02.24, 16  
7 min

EFTU 171420Z AUTO 330120  
OVC018 M00/M04 Q1013

**TAF** 17.02.24, 13

TAF EFTU 171126Z 1712/1812 32013KT 99  
OVC012  
BECMG 1712/1714 BKN020  
TEMPO 1712/1717 31017G30KT

Source METAR/TAF: NOAA ADDS



Tuuliraja ylittyy

Puuska on 63%

**Pilvikerrokset**

Hajanaisia 1036 M

2 minutes ago (klo 16:20)

Lokalisera Uti Airport, Kouvoia Sökning

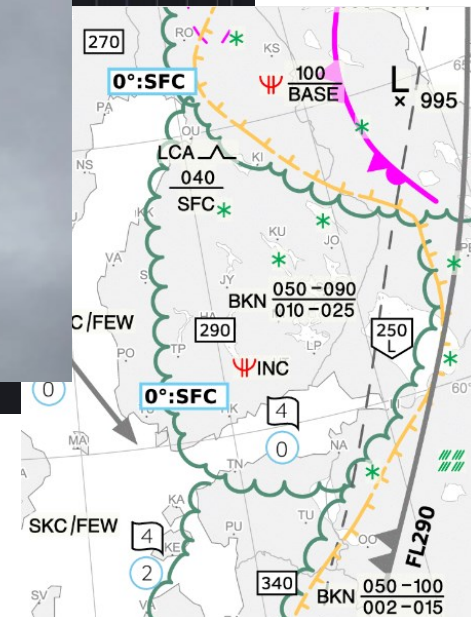
Tryck 1022 hPa

Fuktighet 77 %

Sikt 75 km

Graf Lista

Molnets höjd



# Lentosuunnitelma lähetetty

Lentosuunnitelman lähettäminen on aina varmistettava puhelinsoitolla.

Soita numeroon +358 20 42

Tulosta

(FPL-OHDZF-VG  
-01C208/L-SDGY/S  
-EFUT1330  
-N0140F140 EFD734  
-EFUT0400  
-RMK/PARACHUTE ACTI  
DEP ARR EFIN  
-E/0230 P/19 R/E  
A/WHITE WITH RED STR  
C/WIIK)

\*\*\*\*\*

CONTACT INFORMATION :

FILED BY: WIIK

## ESNU - UMEA

SNOWTAM

ESNU

02180227 14 5/5/5 50/50/50 NR/NR/NR FROST/FROST/FROST

ALL TWYS POOR. ALL APRONS POOR. RWY 14 ICE ALONG EDGES 25 PCT. RWY 14 ICE PATCHES 25 PCT.

+ DUE REDUCED TAXIWAY STRENGTH A TEMPORARY BEND IN TAXIWAYC HAS BEEN INTRODUCED BETWEEN RWY AND TERMINAL APRON. TAXIWAY C AND BEND HAVE FULL EDGE LIGHTING. DAYLIGHT MARKING ARE DIFFUSE.

**FROM:** 24NOV23 1030 **TO:** 24FEB24 1200 EST (A1315/23)

+ AERODROME HOURS OF SERVICE ARE NOW MON-TUE 0500-1900, WED-FRI 0500-2200, SAT 0530-2000, SUN 0500-2300

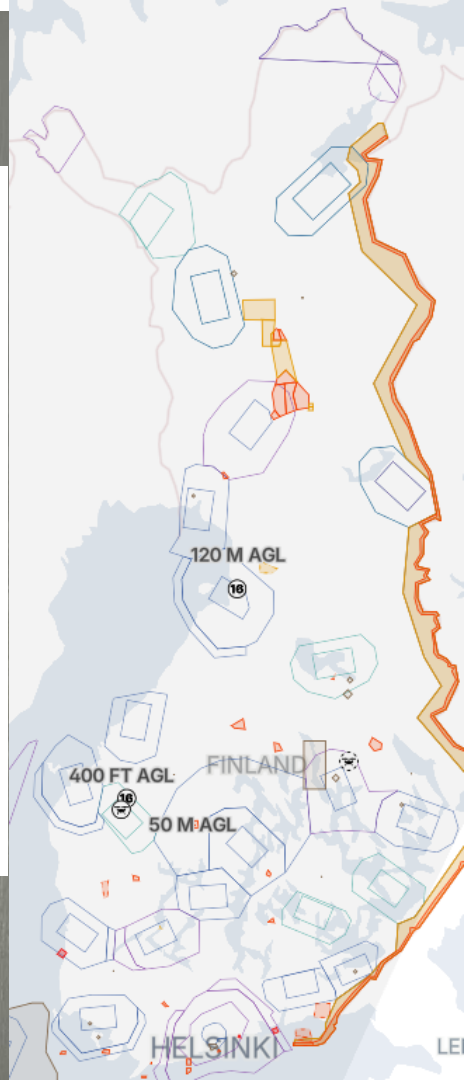
**FROM:** 19FEB24 0000 **TO:** 03MAR24 2359 (A0196/24)

+ AERODROME HOURS OF SERVICE ARE NOW MON 0500-2100, TUE-FRI 0500-2200, SAT 0530-2000, SUN 0500-2200

**FROM:** 05FEB24 1006 **TO:** 18FEB24 2359 (A0198/24)

+ TORA SIGNS ON TWY D U/S

**FROM:** 12FEB24 0939 **TO:** 12MAR24 1000 EST (A0223/24)

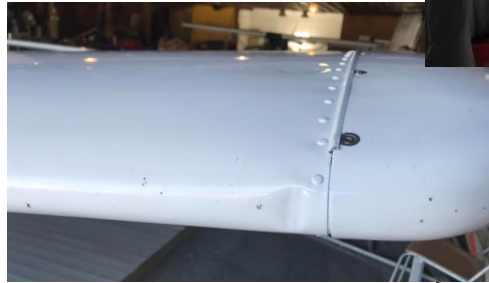


# Hyppylentäjän p

## Koneen tarkastus!

KONEKORHONEN OY	FI.145.0011		
lento	50	huolto	n
käynnäkö	4937	n	
seurattu	4984	100	h
kuulu	23	106	2020
Ei HU	23	106	2020
KOH:			

200



# Hyppylentäjän päivä/lentovuoro

Briiffi - manifesti





# Hyppylentäjän päivä/lentovuoro

**Briiffi - pokan vanhin!**

# Hyppylentäjän päivä/lentovuoro

Lentäminen ❤️ tankkaaminen 🛫 lentäminen ❤️ tankkaaminen 🛫 ...

Koneen “jälkitarkastus” = nati nati ja ready for räckenträll seuraavalle päivälle ...

“Kirjanpito” ... 🤖

Mikä ihmeen  
mittarilentäminen/IFR?

## OPS M6-1 (3.2)

Hyppääjän on uloshyppyhetkellä nähtävä laskeutumisalue tai uloshyppypaikka. Tästä vaatimuksesta voidaan poiketa, **jos laskuvarjohyppy suoritetaan kokonaan valvotussa ilmatilassa ja/tai radiovyöhykkeellä (RMZ), pilvikorkeus on vähintään 3000 jalkaa ja ilma-aluksessa on varustus, jolla se voi paikantaa sijaintinsa riittävällä tarkkuudella.**

Poikkeusta sovellettaessa **kaikkien laskuvarjohyppääjien on oltava vähintään itsenäisiä hyppääjiä.** Muussa G-luokan ilmatilassa kuin radiovyöhykkeellä laskuvarjolla ei saa hypätä pilven läpi.





# Kommunikointi

Turvallisen ja tehokkaan hyppylentämisen perusedellytyksiä on hyppääjien ja lentäjän välillä toimiva kommunikointi.

- Perehdytä lentäjä omaan toimintaasi ennen hyppylennolle lähtemistä
- Anna palautetta lentäjälle esimerkiksi päivän päätteeksi
- Kehittäkää toimintaa yhdessä

# Ilmatila

- Ilmatilaluokat suomessa yleisesti G, C, ja D. C ja D luokan ilmatila on valvottua(torni) ja G luokan ilmatila on valvomaton ilmatilaa (korpikenttä).
- Lennonjohtoselvitys vaaditaan aina kun operoidaan C tai D luokan ilmatilassa.
- Korpikentältä operoitaessa G luokan ilmatilassa riittää että lentäjä viestii muiden ilma-alusten kanssa radiolla aikeistaan ja pitää silmät auki.
- Ilmatilaluokka valvotulla lentokentällä muuttuu G valvomattomaksi silloin kun lennonjohtotorni menee kiinni, esimerkiksi Utissa on yleistä että ilmatila on valvottua virka-aikana ja virka-ajan ulkopuolella ilmatila muuttuu G luokkaan.

# Tilapäinen vaara-alue

Hyppylentotoimintaa varten voidaan perustaa tilapäinen vaara-alue. Vaara-alue ei estä muun liikenteen lentämistä hyppytoimintaan varatulle alueelle.

Muut ilmailijat näkevät varatut alueet ilmatilan käyttösuunnitelmasta ja osaavat siten paremmin varautua ja sovittaa oman toimintansa hyppykoneeseen ja hyppääjiin nähden.



# Ilmatilarajoitteet

Ilmatilassa voi olla erilaisia rajoittavia tekijöitä. Yleisintä on se että muu liikenne aiheuttaa viivytystä hyppykoneelle, ei saada halutunlaista lennonjohtoselvitystä tai korpikentällä esimerkiksi purjelentokone on liian lähellä uloshyppypaikkaa.

Ilmatilassa voi olla melurajoitusalueita joihin lentämistä tulee välttää jos se on mahdollista.

Kielto tai rajoitusalueet estävät yleensä lentämisen kokonaan kyseisellä alueella. Sellaisia alueita ovat yleisesti puolustusvoimien toimintaan liittyvät alueet, sekä suuret tehdasalueet. Nämä alueet harvoin häiritsevät hyppylentämistä.

# Muu liikenne taivaalla ja liikenteen porrastaminen

Valvotussa ilmatilassa lennonjohtaja yhdessä lentäjien kanssa huolehtii hyvin pitkälle siitä että liikenne on sujuvaa ja porrastukset on riittävät.

Valvomattomassa ilmatilassa korpikentällä lentäjät keskustelevat aikeistaan radiolla ja sopivat keskenään porrastamisesta. Lentäjän on tarkkailtava ja tulkittava ilmatilaa jatkuvasti ja sovittaa oma toimintansa muuhun liikenteeseen.

# Lentokoneen kuormaaminen

- Pokan kuormaaminen tulee suorittaa aina toimintaohjeiden mukaisesti. Tiivis asetelma, painavimmat etummaisiksi jne on perusasioita mistä jokainen voi omalta osaltaan pitää huolta.
- Kuormataanko kone jo ennen käynnistystä, käynnistyksen aikana vai sen jälkeen?

# Lentokoneen massa

- Kaikille ilma-aluksille on määritelty maksimi lentoonlähtömassa. Tätä painoa ei voida ylittää missään tilanteessa

Mitä tapahtuu jos maksimi painoa ylitetään?

Minkälaista on lentää raskaalla vs kevyellä lentokoneella?

# Painopisteasetelma

- Ilma-aluksille on määritelty rajat missä kuorma voi sijaita lennon aikana.
- Hyppylennolla siirtyvä massakeskiö voi aiheuttaa erilaisia ongelmia

Mitä tapahtuu jos lentokone on liian taka tai etupainoinen?

Minkälaista on lentää koneella mikä on kuormattu “takarajaa vasten”?

Mitä tapahtuu jos lentokone on liian takapainoinen?

# Sakkaus

- Mitä sakkaaminen tarkoittaa?
- Kuinka sakkaus oikaistaan lentokoneella?
- Kuinka lentokoneen massa ja painopisteasetelma vaikuttaa sakkausominaisuuksiin?

# Hyppääjien toiminta lennon eri vaiheissa

- Lentoönlähtö ja alkunousu
- Välipudotukset
- Linjalle siirtyminen ja linjalla toimiminen
- Uloshyppy

Minkälaista on lentää linjalla kun kuorma alkaa liikkumaan koneessa?

# Poikkeustila hyppylennolla

- Keskeytetty lentoonlähtö.
- Pakkolasku.
- Hätähyppy.
- Pieleen mennyt hyppylinja.
- Laskeutuminen koneen mukana alas.



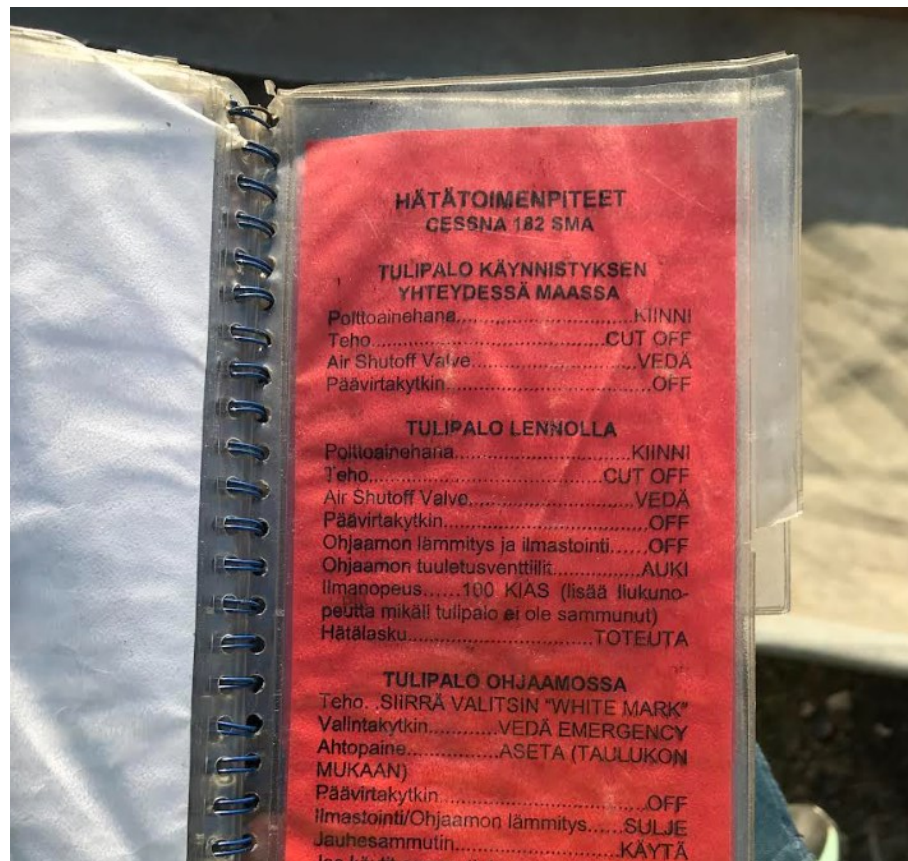


# Lentäjän fyysinen kunto



Väsymys, paineen vaihtelu, syöminen ja kaikki muut asiat mitkä vaikuttavat lentäjän suorituskykyyn tulisi huomioida ensisijaisesti.

# Milloin kannattaa antaa lentäjälle työrauhaa?



**KYSYMYKSIÄ?**

PUSH DIR

GARMIN

NAV1 114.60 ↔ 110.50 UT GS 0KT TRK 259° ETE \_\_\_\_\_ DIS \_\_\_\_\_ 130.  
 NAV2 114.60 110.50 UT \_\_\_\_\_ MAP - NAVIGATION MAP 136.



PROP RPM 1900

OIL PSI 100

OIL °C 46

