

LASKUVARJOTOIMIKUNTA

Traficom ja OPS M6-1

31.10.-1.11.2020

KePoPa 2020 - Timo Kokkonen ja Tomi Kallunki

LASKUVARJOTOIMIKUNTA

Lentokelpoisuus- määräyksien (laskuvarjot) poisto

31.10.-1.11.2020

KePoPa 2020 - Timo Kokkonen ja Tomi Kallunki

Laskuvarjot



Etusivu / Ilmailu / Lentokelpoisuus / Lentokelpoisuusmääräykset / Laskuvarjot

Laskuvarjot

M-määräys	Pvm.	Otsikko	Vilite
97	30.12.1957	Laskuvarjon laukaisuvaijeri	
555	18.10.1973	Inving 46. Laukaisuvaijerin tarkastus	
618	10.6.1975	Laskuvarjon apuvarjo	
636	21.10.1975	Pioneer. Laskuvarjon valjaat	
916	15.2.1980	Blast-laukaisukahva	
949	3.7.1980	Strong Enterprises. Laskuvarjon laukaisukahvan tarkastus	
1067	7.12.1981	Laskuvarjon vapaapakkaus	
1222 -2	2.5.1984	Laskuvarjon 3-rengasolkalukot	
1276 -1	18.12.1985	Irvin EB-73	M618/75, AIR M10-1 ja M10-6
1277	17.1.1985	Kahvataskun kiinnitys	SIL 5/84
1278	17.1.1985	Metallikartioiden tarkastus	SIL 3/84
1279 -1	13.4.1985	Pelastus- ja varavarjojen muoviset laukaisukahvat	

- Poistopyyntö tehty SIL:n Juha Silvennoisen kautta **1/2017**

- [Sähköposti](#)
- [Pyyntö](#)

EI OLE EDENNYT
EIKÄ TAIDA
EDETÄ

LASKUVARJOTOIMIKUNTA

OPS M6-1

31.10.-1.11.2020

KePoPa 2020 - Timo Kokkonen ja Tomi Kallunki

OPS M6-1



- OPS M6-1
- Perustelumuistio

”Jos maata ei näy”



- **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 (kohta 4.1).
- Muussa G-luokan ilmatilassa kuin radiovyöhykkeellä laskuvarjolla ei saa hypätä pilven läpi.

Perustelumuihistiosta



- Aiemmassa määräyksessä OPS M6-1 vuodelta 2017(kohta 3.2) on mahdollistettu pilven läpi hyppääminen tietyin edellytyksin paitsi valvotussa ilmatilassa myös radiovyöhykkeellä (RMZ)
- Vuoden 2017 määräyksen perustelumuihistiossa on kuitenkin rajattu, että tandemoppilaat jäävät tämän poikkeusmahdollisuuden ulkopuolelle, koska he eivät ole itsenäisiä hyppääjiä
- **SIL:n esityksestä tämän määräyskohdan tulkintaa muutetaan siten, että myös tandemhyppääjät katsotaan itsenäisiksi hyppääjiksi**
- Perusteena on, että tandemhyppyssä hallinta kuuluu tandemhyppymestarille, joka puolestaan on erittäin kokenut ja koulutettu itsenäinen hyppääjä

Tandemvarjon avaaminen



- Laskuvarjohypyillä päävarjo on aukaistava siten, että laskuvarjo on täysin avautunut 600 metrin korkeudessa. Tandemhypyillä päävarjon on oltava täysin avautunut ~~1000~~ 1200 metrin korkeudessa
 - Perusteluista: ...*päävarjon vaadittu avautumiskorkeus **tandemhypyillä** korotetaan nykyisestä 1000 metristä 1200 metriin kansainvälisen käytännön mukaisesti*
 - vastaamaan siis valmistajien ohjeita
 - valmistajat (Strong, UPT ja SWS) ohjeistavat kaikki avauskorkeudeksi 1200 – 1350 metriä valmistajasta riippuen

Oppilashyppy ja pilvet



- Laskuvarjohyppäjän opas (s. 58): **Käytännössä** oppilastoiminnan raja on puolipilvinen sää hyppykorkeuden alapuolella. **Uloshyppyhetkellä on nähtävä joko maalialue tai uloshyppypaikka.**
- Ilmailumääräyksen OPS M6-1 mukaan tästä voidaan tietyin erityisehdoin poiketa. Tämä asettaa kuitenkin lisävaatimuksia hyppääjille, lentäjälle ja koneen varustukselle. Pilvet jaetaan alapilviin (0–2500 m), keskipilviin (2500–5000 m) ja yläpilviin (yli 5000 m). Pilvet voivat olla esimerkiksi kumpu-, kuuro-, ukkos- tai sumupilviä.
- OPS M6-1:ssä mainitaan **pilvikorkeus**. Virallisesti pilvikorkeus (Ceiling) on määriteltä lentosäännöissä (SERA), ja se tarkoittaa alimman, enemmän kuin puoli taivasta peittävän pilvikerroksen alarajan korkeutta maanpinnasta. Eli käytännössä, jos on BKN tai OVC (ks. luku Opas 11.7. s. 59), niin silloin enemmän kuin puoli taivasta on pilvikerroksen peitossa.
 - SERA: 'pilvikorkeudella' 6 000 metrin (20 000 jalan) korkeuden alapuolella olevan alimman, enemmän kuin puoli taivasta peittävän pilvikerroksen alarajan pystysuoraa etäisyyttä maasta tai vedestä.

VV:n ja valjaiden 20 vuoden ikäraja on poistettu



- **Uusi sanamuoto on (2.3.2):**
- Jos valmistaja ei ole antanut varavarjolle tai valjaille huolto- ja tarkastusohjeita, tarkastusväli ei saa olla yli 24 kuukautta.
- Kun valmistuspäivämäärästä on kulunut 14 vuotta, tarkastusväli ei saa olla yli 12 kuukautta.
- Ts. seuraava kohta **on poistunut**: *Jos valmistaja ei ole antanut varavarjolle tai valjaille maksimikäyttöikää, ne on poistettava käytöstä, kun valmistuspäivämäärästä on kulunut 20 vuotta.*
- Perusteluna maksimikäyttöiän poistolle kohdasta 2.3.2 on, että varavarjon ja valjaiden hyppykelpoisuuden kannalta **ratkaisevaa on niiden kunto** eikä yksinomaan kalenterikä

Varavarjon pakkausjako on muuttunut



- **Uusi sanamuoto on (2.4):**
- Laskuvarjon huoltajan on pakattava varavarjo valmistajan antamien ohjeiden ja pakkausjakson mukaisesti.
- Jos valmistaja ei ole määrittänyt varavarjolle pakkausjaksoa, varavarjon pakkausjakso ei saa olla yli **12** kuukautta
- Aikaisemmin vastaava maksimi oli 6 kk
- Perustelut: *varavarjo kuuluu pääasiassa vain sitä pakattaessa, jolloin harvemmat pakkauskerrat vähentävät varjon kulumista ja lisäävät sen käyttöikää; 12 kuukautta on myös useimpien valmistajien suosittama pakkausjakso*

LASKUVARJOTOIMIKUNTA

Kattojärjestötulkinnasta ja marginaalisuudesta

Muuta asiaan liittyvää -Trafi



- [Lentotoimintavaatimukset, Yleisilmailu](#) (sivut 52-53 erityisesti)
 - ... laskuvarjohyppylennot, jotka suorittaa joko **koulutusorganisaatio tai organisaatio, joka on perustettu edistämään harraste- ja vapaa-ajan ilmailua, sillä edellytyksellä, että ilma-alusta käyttävä organisaatio joko omistaa sen tai on vuokrannut sen ilman miehistöä (dry lease), että lennosta ei saada organisaation ulkopuolelle jaettavaa voittoa, ja jos toimintaan osallistuu muita kuin organisaation jäseniä, kyseiset lennot ovat ainoastaan pieni osa organisaation toimintaa**

Trafin sivu: Usein kysyttyä



- Onko kattojärjestötulkinta edelleen voimassa NCO.SPEC:n voimaantulon jälkeen?
- Tuleeko kerhotoiminnasta kaupallista, jos hyppymestarin palvelut ostetaan ulko-puolelta?
- Tuleeko kerhon toiminnasta kaupallista, jos hyppymestarille maksetaan palkkaa?

Onko kattojärjestötulkinta edelleen voimassa NCO.SPEC:n voimaantulon jälkeen? (Usein kysyttyä)



Keväällä 2017 voimaan tullut lentotoiminta-asetuksen (965/2012/EU) päivitys on korvannut ilmailumääräyksen OPS M1-23 laskuvarjohyppytoimintaa koskevat osat. Lentotoiminta-asetus ei mainitse kattojärjestöjäsenyyttä, mutta Trafi katsoo kuitenkin edelleen, että hyppy-yhdistyksen X hyppytoiminnassa voi olla mukana hyppy-yhdistyksen Y jäsen N.N, edellyttäen että **yhdistykset ovat** valtakunnallisen harrasteilmailun kattojärjestön jäseniä.

Trafi edellyttää myös, että hyppy-yhdistys X huolehtii siitä, että N.N:lle selvitetään ennen hyppytoimintaan osallistumista hyppy-yhdistyksen X toimintatavat sekä -mallit. Lisäksi hyppylennolla, jolla N.N on mukana, lentäjän on varmistuttava **hyppääjän jäsenyydestä** sekä siitä, että N.N:lle on kerrottu hyppy-yhdistyksen toimintamallit.

Timon "tulkinta" (ei Traficomin vahvistusta)



- Tuo marginaalisuus itsessään lienee laskuvarjohyppäämisessä suhteellisen "tarpeeton" käsite, koska oppilaat ja tandemoppilaat ovat (tai liitetään) aina kerhon jäseniä
- Eli "esittelylentoja" ("esittelyhyppyjä") täysin asiaan perehtymättömälle ulkopuoliselle ei tehdä, koska käytännössä he ovat kerhon jäseniä ja sen lisäksi saavat myös riittävän koulutuksen toimia (mitä oletettavasti ei esittelylentoissa tapahdu)

Timon ”tulkinta” (ei Traficomin vahvistusta)



- Mutta tähän "vieraileva hyppääjä" -käsitteeseen liittyen; Traficomilta on kysytty,, että **voimmeko** (siis hyppykerhot) lähteä alla olevasta ajatusmallista itsenäisten lisenssihyppääjien suhteen?
 - *Eli yksinkertainen periaate olisi, että **vierailevan henkilön** pitää olla **itsenäinen hyppääjä** (ei oppilas) sekä **jäsenenä** joko jossakin **harrasteilmailuyhdistyksessä** tai **vastaavaa toimintaa harjoittavassa kattojärjestöyhdistyksessä***

Timon ”tulkinta” (ei Traficom vahvistusta)



- *Lisäksi **samaa tulkintaa käytettäisiin ulkomaalaisiin hyppääjiin***
- *Lisäksi on järkevää painottaa, että hyppy-yhdistyksen on huolehdittava siitä, että vierailevalle hyppääjälle selvitetään ennen hyppytoimintaan osallistumista hyppy-yhdistyksen toimintatavat sekä -mallit, jotka on kerrottu Hyppytoiminnan ohjeessa tai vastaavassa*

Timon ”tulkinta” (ei Traficomin vahvistusta)



- *Lisäksi esim. leireillä, jossa operoi kaksi tai useampi yhdistys, voivat oppilaat hypätä ”ristiin”, kunhan ovat jonkin järjestävän yhdistyksen jäseniä ja mahdollisesti tarvittava kertaus (esim. erilainen konetyyppi) ennen hyppyjä on tehty sekä oppilaille että kouluttajille*
 - *Huomautus: Tosin käytännössä oppilaat, joilla mahdollinen konetyyppi erilaisuus vaikuttaa uloshyppyyn, hyppäävät omasta koneesta, mutta pudottava hyppymestari voi olla toisesta leirillä toimivasta yhdistyksestä*

Tilanne 12.8.2019 (*Kirsi Lähteenmäki-Riistama, Traficom, vastauksia*)



- **Marginaalisuuden** määritelmän muokkaaminen on taas osa kokonaisuutta, johon kuuluu lentotoiminnan EASA sääntelyn laajentuminen uusille lentotoiminnan alueille ja saman käsitteen vaihtelu lentomuodosta riippuen. Täsmentäminen esitetyllä tavalla ei näillä näkymin ole todennäköistä

Kuluttajansuojalaki (Ville Kajalan HM-koulutusmateriaaliin antama ohje ”kauan sitten”)



- Sovelletaan kuluttajan ja elinkeinonharjoittajan väliseen suhteeseen
- Yhdistystä ei käytännössä katsota elinkeinonharjoittajaksi silloin, kun on kyse **yhdistyksen ja sen jäsenen välisestä suhteesta ja yhdistyksen sääntöjen mukaisesta toiminnasta**
- **MM. TÄSTÄ SYYSTÄ ON TÄRKEÄÄ, ETTÄ OPPILAAT OVAT KERHON JÄSENIÄ JA ETTÄ KOULUTUSTA ANNETAAN VAIN KERHON JÄSENILLE**

Muuta asiaan liittyvää

- Yhdistyslaki
- Yleishyödyllisten yhteisöjen verotus – usein kysyttyä
- Kuluttajaturvallisuuslaki on kulutustavaroiden ja -palveluiden turvallisuuden yleislaki
- Ohjelma- ja elämyspalvelut
 - Miten laadin turvallisuusasiakirjan
 - Palveluntarjoajan velvollisuudet
 - Suunnitelma kuluttajapalvelun vaarojen tunnistamiseksi ja riskien hallitsemiseksi
- Vakuutusturvan kattavuus kannattaa myös miettiä

LASKUVARJOTOIMIKUNTA



www.ilmailuliitto.fi

Kiitos!

Suomen Ilmailuliitto ry
Helsinki-Malmin lentoasema
00700 Helsinki

www.laskuvarjotoimikunta.fi



@ilmailuliitto



@ilmailuliitto



Suomen Ilmailuliitto



Laskuvarjotoimikunta