

2014

Standard Operating Procedures OY-WHL



Leif Johannsen

Sky Air - WJ

2014-08-01

Indholdsfortegnelse

Lovmæssige krav og generelle regler	5
Pilot-koordinator	5
Check-pilot*)	5
Stævnekalenderen.....	5
Ansættelse af nye piloter	6
Afskedigelse af piloter.....	6
Dagen før dagens flyvning.....	6
Mødetid.....	7
Klargøring af fly.....	7
Tankning.....	7
Operationelle procedure.....	8
Dagens trafik	8
Parkering	8
Rutemønster.....	8
Frekvenser og lys.....	8
Afmelding til Karup	9
Når stævnet slutter.....	9
Liftliste & Flyvepladsjournal	9
Nøgler til klubhus.....	9
Periodiske eftersyn	9
Uregelmæssigheder.....	10
Sikkerhed.....	10
Utilfredshed.....	10
Kaffen.....	10
BL 9-1 indsættes	13
Udpluk af Driftshåndbogen EKSU	14

Standard Operating Procedures OY-WHL

Power Management	15
Take off:	15
Climb:	15
Finale / Jump run-in:	15
Descent:	15
Parkering	16

Standard Operating Procedures (SOP)

Denne SOP er udarbejdet til brug for piloter og bestyrelse i Faldskærmsklubben Westjump med hovedvægten lagt på krav og procedurer som flyvningen skal udføres efter. Formålet er, at der udføres en så ensartet flyvning som muligt, lette indfasning af nye piloter og forenkle arbejdet mellem bestyrelsen/klubben og piloterne.



Lovmæssige krav og generelle regler

De generelle regler for faldskærmpiloter opført i:

- DFU's (Dansk Faldskærms Union) håndbog i afsnit GB 46,
- Lov om Luftfart BL 9-1 og
- specielt for faldskærmsoperationer på Skive Flyveplads, EKSU - Driftshåndbogen.

Pilot-koordinator

Pilot-koordinatorens rolle er at være kontakttled mellem bestyrelsen og pilotgruppen.

Pilot-koordinator:

- xxxxxxxxxxxxxx

Check-pilot*)

Pilotgruppen har 3 særligt erfarne faldskærmpiloter der varetager al uddannelse i klubben af nye piloter, herunder også hvis der ansættes nye piloter der i forvejen er faldskærmpiloter. Til sidstnævnte er fokus på checkflyvningen lagt på betjening af OY-WHL.

Lokale forhold omkring faldskærmsflyvning i området er dog et must herunder tillægges særlig opmærksomhed på støjfølsomme områder.

Medmindre pilotgruppen til det årlige efterårsmøde ytrer ønske om udskiftning af check-piloterne fortsætter disse til de efter eget valg ønsker at fratræde.

Checkpiloter:

- Thomas Rask
- Leif Johannsen

Stævnekalenderen

På WJ's hjemmeside (www.westjump.dk) kan man i stævnekalenderen se, hvem der er dagens pilot. Klubben udpeger en ansvarlig for stævnekalenderen.

Den enkelte pilot har selv ansvaret for at holde sig orienteret om hvilke dage man er sat på. Er man sat på til en dato, hvor man er forhindret er det pilotens ansvar at forhøre sig om en afløsning blandt de andre piloter.

Den enkelte pilot kan selv ændre dagens pilot i tilfælde af at man bytter sin vagt. Hvis en pilot bytter vagt er den pilot der i første omgang havde vagten ansvarlig for, at systemet (fly og pilotbooking på westjump.dk) er opdateret så den rigtige pilot står på skemaet.

Der skal være afsat pilot til de ordinære stævnedage i weekender, helligdage og onsdage i mindst 1 måned forud.

Direktøren er ansvarlig for at oprette stævner og fordele vagter så der til hver en tid er planlagt mindst en måned forud.

Dagen inden et stævne kontakter piloten den fly-kontakt-ansvarlige i den klub der skal flyves for.

Forud forstævner kan:

- Poul hos HLF kontaktes på 61311576
- Christian hos Westjump på 40450886

Hvis flyet går i stykker kontaktes ansvarlig for kontakten til værkstedet Christian 40450886

Ansættelse af nye piloter

Ved gensidig aftale imellem bestyrelsen og pilot-koordinatoren ansættes nye piloter efter behov. Dog er en længere ansættelsesstrategi omkring behov og kandidater ønskelig, eksempelvis over et år. Man skal være opmærksom på flyvetidskravet på minimum 200 førertimer.

Pilot-koordinatoren meddeler bestyrelsen om nyansættelsen og ansvarlige for stævnekalenderen.

Check-piloten forestår det nødvendige check i henhold til gældende regler (GB 46, BL 9-1, Driftshåndbogen for EKS, SOP og flyets papirer).

Den nye pilot får udleveret SOP'en samt en personlig miljøcheckliste. (bilag 4).

Afskedigelse af piloter

Bestyrelsen og pilot-koordinatoren samarbejder om afskedigelse af piloter.

Det forventes at bestyrelsen har "fingeren på pulsen" omkring den enkelte pilots kvalitative arbejde og det må derfor være naturligt at bestyrelsen via sit netværk af instruktører og springere bedømmer den enkelte pilot.

Ser man sig nødsaget til at afskedige en pilot sker det herefter i samarbejde med pilot-koordinatoren. Piloten kontaktes af en repræsentant for bestyrelsen.

Dagen før dagens flyvning

Punkt 1: Hvis der er stævneleder, 1'er eller 2'er på stævnekalenderen tager vedkommende i nævnte rækkefølge fat i piloten aftenen før (dvs. fredag eller lørdag aften) uanset vejret og aftaler om der skal flyves dagen efter. Ved tvivlsspørgsmål vedrørende vejret, kan der eksempelvis aftales at man taler sammen om morgenen på springdagen kl. 0800 om der skal flyves.

Punkt 2: Hvis der hverken er stævneleder, 1'er eller 2'er på stævnekalenderen, så koordinerer de springere der har lyst til at springe og ringer til piloten kl. 0800 på springdagen. Hvis piloten ikke har hørt fra nogen på springdagen inden kl. 1000, har piloten i princippet "fri" og kan disponere til anden side. Dog har man stadig lov til at kontakte ham/hende senere på dagen - men man må ikke forvente at han/hun så kan flyve.

Mødetid

Pilot og fly skal være klar kl. 1000 medmindre andet er aftalt med dagens 1'er, 2'er, stævneleder eller aktive springere jævnfør punktet "Dagen før dagens flyvning". Under normale omstændigheder flyves der til mid-dagspausens start. Efter middagspausen genoptages flyvningen og afsluttes ved solnedgang.

Ved særlige lejligheder flyves der udover disse tidspunkter, eksempelvis ved klubmesterskaber. Dette meddeles dagens pilot i god tid.

Klargøring af fly

Flyet skal være klargjort kl. 1000. Det indebærer at piloten skal have færdiggjort det daglige tilsyn og sikret sig at flyet er fyldt med passende olie og tilstrækkeligt tanket. Eventuelle fejl og mangler skrives i flyets journal og meddeles samtidig mekanikeren.

Skal flyet vaskes findes der spand, børste, vaskeskind og vaske- og rensedmidler i skabet tilhørende flyveren. I det samme skab forefindes endvidere olie og tager man den sidste dunk olie meddeles dette prompte til den tekniske ansvarlige for flyet, som er udpeget af klubben.

Flyets vingeforkanter, propel og vindspejl vaskes hyppigt, for at spare tid og brændstof. Piloten initierer dette efter behov.

Tankning

Ved tankning af flyet skal piloten, af hensyn til vægt og balance, generelt være opmærksom på ikke at fylde for meget fuel på. Hellere tanke en gang ekstra. Der skal normalt tankes cirka 2 x 50 liter, således tankene er halv fuld. Vær i øvrigt opmærksom på vægt- og balanceberegningen i STC'en for 5 springere i mappen med flyets dokumenter.

Det hvide tankkort til brug på EKSIV findes i Luftfartøjsjournalen. Det er ikke nødvendigt at printe kvittering ud på EKSIV. Desuden ligger der et Statoil-tankkort bagest i Luftfartøjsjournalen.

Under stævner hvor man kan forvente lange pauser bør man i videst muligt omfang planlægge tankning i pauserne.

Jvf. Gældende regler skal der ALTID være til min. 30 minutters flyvning, udover den planlagte flyvning.

Operationelle procedure

Flyet skal til enhver tid betjenes efter motor- og flyvehåndbogen med tilhørende godkendelser og STC (Supplerende Type Certifikat).

Dagens trafik

Den ansvarlige for afviklingen af faldskærmsstævnet (i de allerfleste tilfælde en 1'er) vil i samarbejde med den ansvarlige for afviklingen af svæveflyvetrafikken udfylde "aftalebogen" i henhold til Driftshåndbogen for EKS. Heri indgår blandt andet hvem der er hovedansvarlig for den samlede trafik for flyvepladsen, men også detaljer omkring bane i brug, springsektor og landingsrunde anføres. Disse oplysninger har faldskærmpiloten pligt til at indhente forud for flyvningens begyndelse. I tilfælde af at der alene afvikles faldskærmsstævne bliver aftalebogen ikke ført.

Parkering

Flyet skal parkeres i halsen til den lille taxivej vest for hangaren så tæt på hangaren som muligt. Flyveren stilles med næsen op i vinden, hvis det blæser.

Rutemønster

Som hovedregel skal al trafik foregå sydvest for flyvepladsen i forbindelse med landing, såfremt der foregår svæveflyvning på pladsen. De i forvejen udstukne flyveveje jævnfør Driftshåndbogen for EKS skal overholdes. Afvigelser til disse accepteres under iagttagelse af vejr- og sikkerhedsmæssige aspekter.

Det er pilotens opgave og pligt at veksle i videst muligt omfang mellem flyvevejene. Nye piloter briefes grundigt på særligt støjfølsomme områder herunder anflyvning til både bane 14 og 32.

Frekvenser og lys

Før taxi på Skive Flyveplads (130.575) er det ikke nødvendigt at afgive nogen melding, men skulle situationen imidlertid være nødvendig så tøv ikke. Svæveflyveklubben har samme frekvens, men du skal ikke forvente at nogen svarer tilbage, men vær ret sikker på at mange lytter med. Under stigning ved dagens første lift kontaktes Karup Approach på 120.425 hvorunder det er vigtigt at fortælle dagens forventede maksimum højde for faldskærmslift. Flyvelederen giver forskellige meldinger afhængig af, hvor intens trafikken i øvrigt er. Oftest får du besked på at melde "2 minutter før drop". Under alle omstændigheder skal der meldes eksempelvis "1 minut til drop fra 10.000 fod" til flyvepladsens frekvens på 120.425.

Standardopsætning på radioerne bør være: Aktiv frekvens 130.575 på radio 2, lytte med på 120.425 på radio 1.

Faldskærmsklubben har en håndradio og bruger DFU's tildelte frekvens på 130.125. Observeres udlagte signaler på jorden er det en god ide at skifte til denne frekvens. Ved opvisninger ude i landet med aftalt radiokommunikation bruges denne frekvens også.

Skulle du af en eller anden årsag få brug for banelys på EKS skal du inden for 5 sekunder taste 5 gange på frekvensen 130.575. Herefter vil lyset tænde. Lyset er tændt 20 minutter efter sidste taste-sekvens.

Afmelding til Karup

Det er meget vigtigt at Karup Approach meddeles når sidste lift er under afvikling eller allerede afviklet. Årsagen er at transponderkoden skal "nulstilles" således at den står til rådighed for en ny bruger og dette sker via København. Hvis ikke tror de, at vi stadig vil flyve selvom det meste af natten er gået. Dette kan gøres under sidste flyvning eller bagefter over telefon #####.

Når stævnet slutter

Flyet efterlades ved dagens afslutning optanket, ryddet kabine og renvaskede vingeforkanter, forrude og propel. Det er pilotens ansvar at iværksætte rengøring og springernes pligt at hjælpe. Der forefindes spand, børste, vaskeskind og vaske- og rensmidler i skabet tilhørende flyveren.

Liffliste & Flyvepladsjournal

Lifflisten skal gøres op og afleveres til stævnelederen efter afslutningen af stævnet. Tachominutterne skrives på før og efter og al anden tid angives i almindelige 60-minutter skala.

Desuden skal flyvepladsjournalen føres i fuldstændig overensstemmelse med Luftfartøjsjournalen via klubbens registreringssystem.

Nøgle til klubhus

Man kan få udleveret nøgle til klubhuset ved henvendelse til formanden. Husk ved samme lejlighed at blive instrueret i brug af klubhusets alarmanlæg.

Periodiske eftersyn

Når flyet skal til periodisk eftersyn kan det ske 10% før og efter timeantallet på det kommende eftersyn. Eksempel.:

Eftersyn ved 8250 50 timers eftersyn Tilladt periode: 8245 til 8255

Eftersyn ved 8300 100 timers eftersyn Tilladt periode: 8290 til 8310

Eftersyn ved 8400 200 timers eftersyn Tilladt periode: 8380 til 8420

Det skal tilstræbes at der afholdes eftersyn på "timetallet"

Uregelmæssigheder

Hvis der opstår tekniske fejl eller anløb til problemer med flyet imellem de periodiske eftersyn er det pilotens opgave at orientere Formanden Christian Bahn-Larsen #####

Sikkerhed

Piloten er ansvarlig for den sikkerhedsmæssige føring af flyet, og skal derfor nægte at udføre opgaver, der efter hans mening er uforsvarlige.

Piloten har ikke ansvar for eventuel sikkerhedsbrud fra springernes side, men skal så vidt muligt gøre opmærksom på uregelmæssigheden.

Utilfredshed

Hvis springerne er utilfredse med ting som piloten gør, skal de henvende sig til 1'eren/stævnelederen som derefter orientere piloten. Det bevirker, at al unødigt snak og diskussion undgås og at det påtalte straks om muligt kan rettes.

Kaffen

Kaffen er gratis for alle

DFU GB GB nr. 46.

Generelle Bestemmelser 3. udg. APR 2010

Hele GB nr. 46 er driftshåndbog

OMSKOLING OG GODKENDELSE TIL FALDSKÆRMSPILOT

1. Faldskærmpiloten skal opfylde og efterleve kravene i BL 9-1, pkt. 5.3. samt 5.4. og er til enhver tid ansvarlig for, at faldskærmsflyvningen sker i henhold til gældende love, bestemmelser og lokalaftaler/-restriktioner.
2. Omskoling til faldskærmpilot forestås af en godkendt faldskærmpilot med mindst 150 timers alsidig faldskærmsflyvning. Omskolingen skal ske i samarbejde med en instruktør-I. Omskolingen består af en teoretisk samt en praktisk del.
3. Den teoretiske del skal mindst indeholde:
 - a. Vægt- og tyngdepunktsberegning ved faldskærmsflyvning.
 - b. Flyets operationelle begrænsninger (motorbetjening, hastigheder, stigning (climb), nedgang (decend) m.v.
 - c. Vindmarkering på jorden.
 - d. Anvendelse af udstyret i flyet. (Redningsskærm, der skal bæres af piloten under flyvning, ur og kniv, som både skal kunne nås af pilot og hopmester).
 - e. Streamerkast, herunder kurskorrektioner fra springere/hopmestre.
 - f. Indflyvning med automatspringere.
 - g. Indflyvning med manuelle springere.
 - h. Nødprocedurer, herunder "efterhænger" og sikkerhedsudløseres funktion.
 - i. Flyvning ved konkurrencer/mesterskaber, herunder koordination med andre fly og stævneleder.
 - j. Miljørigtig flyvning i henhold til lokale restriktioner/aftaler.
 - k. Radioprocedurer.
4. Den praktiske del skal mindst indeholde:
 - a. Klargøring af fly.
 - b. Elevpiloten som observatør under mindst et lift med automatspringere.
 - c. Elevpiloten som observatør under mindst et lift med manuelle springere fra mindst 2.000 meter.
 - d. Elevpiloten som pilot, med faldskærmpiloten som observatør, under mindst

et lift med automatspringere.

- e. Elevpiloten som pilot, med faldskærmpiloten som observatør, under mindst et lift med manuelle springere fra mindst 2.000 meter. Der skal på enten dette eller ovennævnte lift (pkt. 4. d.) kastes en streamer.

5. Indtil omskolingen anses for fuldført, skal faldskærmpiloten observere flyvningen fra jorden under de første lift fløjet alene af elevpiloten, og der skal i flyet være en instruktør-I.

6. Dokumentation for omskoling:

- a. Under omskolingen attesterer den undervisende pilot løbende for de enkelte omskolingstrin på et logkort.
- b. Efter fuldført omskoling noteres og attesteres i den omskolede pilots logbog.
- c. Kopi af logkort sendes til DFU med oplysning om mindst pilotens navn og adresse, gerne også telefonnummer og emailadresse.

7. Ved mesterskaber og internationale konkurrencer skal faldskærmpiloten være FAI godkendt ved notat af en international dommer i pilotens logbog.

8. Hvis en faldskærmpilot ikke inden for de sidste 12 måneder har fløjet mindst 30 lift, skal de første 3 lift foretages med en instruktør-I som hopmester.

9. Alle faldskærmpiloter har pligt til skriftligt at indberette om hændelser og erfaringer ved faldskærmsflyvninger, som kan være til gavn for andre, herunder specielt vedrørende sikkerheden.

10. Ved overtrædelse af denne FB eller ved uansvarlig flyvning kan DFU inddrage en faldskærmpilots godkendelse som faldskærmpilot

BL 9-1 indsættes

Udpluk af Driftshåndbogen EKS

Power Management

Nedenstående er tænkt, som vejledning i at få mest mulig effekt ud af flyet samtidig med at motoren skånes mest muligt og erstatter derfor ikke flyets checkliste.

Take off:

- Cowl flaps OPEN
- 31" manifold pressure (MAP)
- Olietryk i det grønne område

Climb:

- I ca. 200-300 ft. maks. 2400 RPM, 31" MAP
- MAP justeres kontinuerligt til 31" under climb
- Der må ikke leanes under climb
- Climb speed: 85-95 KIAS

Finale / Jump run-in:

- Gear Down and locked
- RPM 2300
- Speed 65 KIAS, power setting så lavt så muligt for at holde speeden, dog ikke lavere end MAP 17", for at undgå for hurtig motor/turbo køling. (leaning må ikke foretages)
- Luk cowlflaps

Info: Der skal ikke bruges flaps, hvis det er nødvendigt for at holde speeden uden at give power må der gerne decentes lidt under finalen.

Descent:

- Døren lukkes
- Flaps 10 grader
- Check Cowl flaps er lukket. (Åbnes først igen efter landing)
- Check Gear Down and locked
- 2200 RPM
- 18" MAP +/- 1"
- Lean forsigtigt til EGT på 128. (såfremt leaning "glemmes", vil der kunne forekomme skader på ventiler og turbo på grund af ekstrem høj EGT/TIT temperatur). Mixture skal være full rich ved 3.300'.
- Max descent speed 140 KIAS.
- Under climb og descent skal libellen stå i midten og fuel selectoren på both hele tiden.

- Husk maks. 2G med flaps nede (svarer til maks. 60 graders krængning)
- For yderligere information se Flight Manual.

Parkering

- Parker op i vinden
- Skriv journaldata forinden motoren standses. Motoren må ikke standses før turbo er kølet tilstrækkeligt. Brug ikke høje motoromdrejninger ca. 1 minut før motoren standses.
- Foretag standsning af motoren.