

Bodø HPGK

# Prosedyrer for opptrekk med opptreksbåt

i regi av

BHPGK klubb

Revisjon 2: – 01.02.2023

All bruk av opptreksbåt skal være i henhold til NLF/HPS sitt sikkerhetssystem og regelverk. Vinsjefører skal ha gjennomgått opplæring med minimum 40 opptrekk og 10 godkjente opptrekk på den aktuelle opptreksinnretningen, og være godkjent av NLF/HPS før man kan betjene vinsjen uten instruktør på stedet.

Bilde kommer

# Innhold

1. Ansvarsforhold vinsjefører (VF):
2. Ansvarsforhold pilot:
3. Bruk av startmarshall (SM)
4. Bruk av signaler for paraglider
5. Sjekkliste for paraglider
6. Opptrekk av paraglider
7. Sjekkliste for hangglider
8. Opptrekk av hangglider
9. Bruk av utløser
10. Nødprosedyrer for VF
11. Nødprosedyrer for pilot
12. Alternative landingsområder
13. Flyging i opptrekkområdet
14. Prosedyre for å hindre ferdsel i opptrekkområdet
15. NOTAM
16. Opptreden ved ulykke

## 1. Ansvarsforhold vinsjefører (VF):

VF skal om det kreves av lovverket inneha båtførerprøven.

VF skal ha gjennomgått vinsjeinstruks for bruk av gjeldene opptrekksbåt, samt rutiner og vedlikehold av vinsj. VF skal gjøre seg kjent med opptrekksruter, og plassering av skjær før opptrekk finner sted.

VF skal utføre opptrekket etter gjeldende instruks gitt av sikkerhetssystemet, NLF/HPS og lokale regler.

Ved opptrekk der det er behov for hjelpemannskap med tanke på avsperring av startområde og lignende skal hjelpemannskap briefes ihht gjeldende regelverk og prosedyrer.

VF skal før første start for dagen sjekke bensin nivåer, totaktsolje nivå og varmkjøre motoren, samt testkjøre kjøleaggregat. Dette for å minimere risiko for motorstopp på båtmotor.

VF skal før hvert opptrekk stille inn vinsjen til riktig trykk, og starte med stram line.

Vinsjeline skal være tilkoblet pilot med ring som igjen skal være koblet til en karabiner (for manuell nød utløsning) før pilotfallsjerm.

## 2. Ansvarsforhold pilot:

Pilot skal gjøre seg kjent med gjeldende prosedyrer for opptrekk med aktuell båt.

Pilot skal gjøre vinsjefører oppmerksom på erfaringsnivå, og eventuelt OPT eller OTH lisens.

Pilot og eventuelt passasjer skal bruke flytevest som er godkjent ihht personenes vekt.

Piloten har ansvaret selv for når det er startbart, starten og hele opptrekket frem til det løses ut.

### 3. Bruk av startmarshall (SM):

SM skal ha satt seg inn i gjeldende regler og prosedyrer.

SM skal ha overoppsyn og kontroll på start.

SM kan bistå piloten med innkobling av opptrekksline.

SM skal ha radiokontakt med VF via VHF, PMR-radio eller lignende.

SM observerer starten til piloten. Om noe er galt, skal SM straks over radio melde «STOPP STOPP STOPP»

Ved opptrekk av hangglidere, skal det brukes SM som kontaktperson mellom pilot og VF

SM skal formidle klarsignal fra hangglider piloten til VF via radio.

### 4. Bruk av signaler for paraglider:

Pilot gir håndsignal til VF ved å vifte med begge armene. Dette betyr at jeg er klar til start. VF signaliserer tilbake med tommel opp høyt i været. Fra dette tidspunktet kan båten starte når som helst. Tviler piloten på startforhold, eller oppdager at det ikke er klart likevel, skal piloten straks løse ut.

Båten signaliserer til pilot ved slutten av opptrekket ved å stoppe båten. Linen blir slakk. Piloten slipper/utløser linen med en gang.

Om redningsbåt ikke er på vannet, fungerer opptrekksbåten som redningsbåt etter at linen er helt inne i båten. Signalet for at båten er klar, er at båten snur og setter fart tilbake til piloten. Piloten får ikke trene øvelser før dette signalet er gitt.

### 5. Sjekkliste for paraglider:

Paragliden skal være godkjent for opptrekk av produsenten, og fri for skader.

Seletøy skal være fri for skader, og inneha minst en nødskjerm som er pakket om innenfor de siste 12 mnd.

Godkjent utløser skal brukes, og de skal være uten skader.

### 6. Opptrekk av paraglider:

Pilot og VF blir enige om start, opptrekksrute og slutt på opptrekket.

Pilot skal stå klar innkoblet i utstyret når opptrekksline kommer på land.

Pilot kan bruke SM ved innkobling av utløsere, men piloten er selv ansvarlig for at dette blir gjort riktig.

Pilot sjekker at vingen er klar, startretning er optimal, luftrommet er klart og at startvind er ok.

Pilot gir klarsignal til VF, som svarer med kvitteringsignal beskrevet under punkt 3:

Bruk av signaler for paraglider:

VF retter båten opp slik at det er en rett linje for piloten å starte på.

VF sjekker at startretning er fri for hindringer, og dobbeltsjekker for pilot at luftrommet er klart.

VF gir full gass, og følger med på pilot, det som skjer foran båten, og på trykket. Når pilot er trukket trygt opp fra bakken, slakkes farten for å minske angrepsvinkel til pilot. Deretter finjusteres trykket og farten. Det skal være himmel mellom pilot og paraglider.

VF kjører avtalt rute, og pilot posisjonerer deg i forhold til avtalte svinger.

Pilot holder stram line gjennom hele opptrekket.

Pilot kan når som helt under opptrekket løse ut før avtalt stoppsted, men dette bør ikke gjøres uten grunn.

VF stopper opptrekket på avtalt sted. Båten stopper opp, opptrekkslinen blir slakk og piloten løser ut med en gang

Øvelser kan begynnes umiddelbart etter dette om redningsbåt er klar på vannet.

Om redningsbåt ikke er på vannet, fungerer opptrekksbåten som redningsbåt etter at linen er spolt helt inn i båten. Signalet for at båten er klar, er at båten snur og setter fart tilbake til pilot. Pilot får ikke trene øvelser før dette signalet er gitt.

## 9. Bruk av utløser:

Til opptrekk av paraglider, skal det brukes godkjent utløser

Festet i karabin eller festet kombinert i A-riser og karabin. SM sjekker at dette er gjort rett.

## 10. Nødprosedyrer for VF:

Ved bomstart: Stopp båten og skru ned trykket.

Ved skjening i luften etter start: Slakk farten og kjør om nødvendig etter piloten.

Ved fare for lockout: Aktiver nødstop.

Hvis linen låser seg på eller av trommelen: Stopp båten og kutt linen om ikke piloten har løst ut.

Ved motorstopp: Aktiver nødstop.

Ved utspoling ned til blå line: Øk trykket og avpass farten slik at piloten blir kitet til avtalt stoppested.

Ved pilot i vannet, skal VF straks komme til unnsetning om ikke redningsbåt er i bruk.

## 11. Nødprosedyrer for pilot:

Usikkerhet før start etter at klarsignal er gitt: Løs ut.

Ved høy angrepsvinkel rett etter start:

o For paraglider: Hendene opp\ingen brems.

Ved skjening til siden etter start: Styr etter båten. Se på vingen og se på båten. Er de rett etter hver andre? I verste fall: Løs ut og land i vann.

Ved lockout: Løs ut.

Defekt utløser, koble fra karabinerkroken til ringen foran utløseren.

Ved linebrudd: Fly opptrekkslinen i S ned i vannet. Løs ut når du er lavt nok til å nå

alternativ landing nærme båten. Er dette nærme land, løs ut og slå knute på bremseskjermen slik at den ikke åpner seg. Denne må ikke drifte inn over land, da den kan forårsake skader på mennesker og dyr.

## 12. Alternative landingsområder:

Alle jorder i alle retninger. Vær obs på vindretning, høyspentkabler og mekanisk turbulens. Om du utelander, løft utstyret til nærmeste vei for å pakke det sammen der. Kontakt nærmeste hus for avklaring om økonomisk kompensasjon til grunneier.

## 13. Flyging i opptreksområdet

Andre piloter blir informert av NOTAM, på klubbens FB, via BODØ TWR ved aktivering av opptreksboks samt at det gis beskjed på radiosamband om dette.

## 14. Ferdsl i opptreksområdet

SM sikrer at ingen er i nærheten av line eller pilot under opptrekket.

## 15. NOTAM

NOTAM MÅ være utstedt for det aktuelle området opptreksbåten er i bruk.

NOTAM teksten skal lyde for eksempel:

PARAGLIDING WITH LINE BTN BOAT AND PARAGLIDER AT XXXXX PSN XXXXXXN  
0XXXXXXE, RADIUS X NM. LOCAL CONTACT (+47) XXX XX XXX

## 16. Opptreden ved ulykke

Sikre skadested.

Sjekk den skadede, start livreddende førstehjelp om nødvendig.

Ved store skader eller fare for liv: Varsle AMK sentralen telefon: 113. Rekvirer luftambulans ved behov. Si høyhastighets skade for å få helikopter.

Om luftambulans er på vei, sørg for å rydde landingsområde for løse ting som kan være til fare for helikopteret.

Ved små skader: Utfør generell førstehjelp. Ring legevakt tlf: 116117. Transporter den forulykkede til henvist legevakt.

Bistå helsepersonell og politi i alt de ber om.

Varsle gjeldende fagsjef i NLF/HPS ved alvorlig ulykke.

Henvis media til fagsjef i NLF/HPS.

Bistå pilot med hendelsesrapportering i loggboken.