Hoppfeltbrief for Rakkestad flyplass

Feltet har vært Nimbus fallskjermklubbs dropzone siden våren 2011. Det ligger 115m over havet, 3km sør for Rakkestad sentrum med åkerlandskap i umiddelbar nærhet.

Ytterligere informasjon om flyplassen med web-kamera og informasjon fra lokal værstasjon finnes på egen nettside http://enrk.net/



Fig. 1: Feltet fra 11.000 fot

Landingsområde

Primært landingsområde er et område av åkeren på østsiden av rullebanen, markert stiplet blått på *Fig.2/3*. Alternative områder er gode i nord med noen kabelføringer i høyden, markert med rødt.

Efaringsmessig har det vært gunstig å legge spot nord-øst på grunn av de mange landingsalternativene, samt for å hindre utelandinger bak trelinjer der HFL har mindre oversikt.

Det er et mindre landingsområde (80x25m, stiplet gult) på vestsiden av flystripen som kan benyttes av hoppere med Demo2, eller hoppere som trener opp mot dette. I hvert enkelt tilfelle skal det avtales med HL og løftet/HFL informeres.



Forbudet mot passering av flystripen under 1000 fot gjelder også her.

Fig 2: Feltet fra 6.000 fot med venstresving-mønster markert for landing ***mot sør.***

Høy kabelføring er markert med rød strek og er noe en bør være obs på i tilfeller man lander utenfor feltet på nord/vest-siden. Alternativt landingsfelt i vest er uten hindringer, men noe kupert.

Sikkerhetssonen (15m gress på hver side av rullebane) skal ikke benyttes som primærlandingsfelt og ved eventuell landing her skal hopper ta med skjerm og trekke ut på siden av sikkerhetssonen. Passering av rullebanen skjer kun ved klarsignal fra HFL.

Landingsmønster

Landing skjer langs med flystripen i retning nord eller sør, og landingsmønster følger alltid jordtegn/T. For landing mot sør gjøres venstresvinger på base leg og finale, og motsatt med høyresvinger for landinger mot nord. Luftrommet over landingsfeltet er forbeholdt hoppere som er på innflyving mens eksperimentering i skjerm gjøres i venteområdet øst for landingsfeltet. Luftrommet under 1200 fot er forbeholdt hoppere på innflyving.

Ved vind fra vest kan landingsforholdene være turbulente da vinden går over bygningsmassen. Det anbefales i slike situasjoner å legge landingen lenger ut fra stripen.



Fig. 3: Feltet fra 6.000 fot med høyresving-mønster markert for landing ***mot nord.***

Høyhastighetslandinger

Høyhastighetslandinger er tillat dager det er hensiktsmessig og for de som er funnet skikket, og informeres om av hoppleder under morgenbriefen. Følgende presiseringer gjelder:

- Det skal være god separasjon i tid mellom utfører av høyhastighetslanding og andre hoppere.
- Hoppere som skal gjennomføre slike hopp skal ha blitt briefet av hoppleder.
- Høyhastighetslandinger skal ikke kombineres med andre avanserte manøvre.

Wingsuit

For flytypen er det spesielt viktig at armvinger og benvinge er helt kollapset samt at hopperen presserhoften fram fra en forlater flyet til en er gått klar av høyderor.

Stor propell på flyet gjør slik at prop-wash kan oppleves som høy dropspeed og understreker behovet for rutinen over.

Betaling

Betaling gjøres med kort før hopping.

Ferdsel på feltet

Hoppere som skal utenfor hangarområde med tilhørende taxi-way skal ha følge med HFL eller ground crew med vest og radio.

Det oppfordres alle hoppere å ha med seg telefon ved hopping. Ved utelanding, meld inn status til HFL på +47 95 15 34 55 snarest.

Fly

Nimbus disponerer LN-ACZ, et 1977 Cessna U206 Soloy med en registrert kapasitet til seks hoppere. Flyet eies av Agnar Stene og flys av Martin Stene og Oddmar Stenhaug i tillegg til flyeier selv. Maskinen bruker tar 6 hoppere og bruker under normale forhold ca. 12 minutter til 12.000 fot og er rigget for linehopping.



Fig. 4: LN-ACZ Cessna 206 Turbin

For maskinen gjelder følgende sikkerhetspunkter utover andre flytyper:

- Landingshjul skal ikke benyttes ved exit. Merk spesielt opphenget til bakre landingshjul som har overliggende bremserør.
- Under exit er det viktig at en ikke "hopper opp", da høyderoret er lavt plassert på maskinen.
- Unngå å sette deg på, eller legge vekt på boksen eller stabiliseringsstag bakerst i flyet.