

Takaisin taivaalle

Lentoon! 2021 –webinaari 10.4.2021

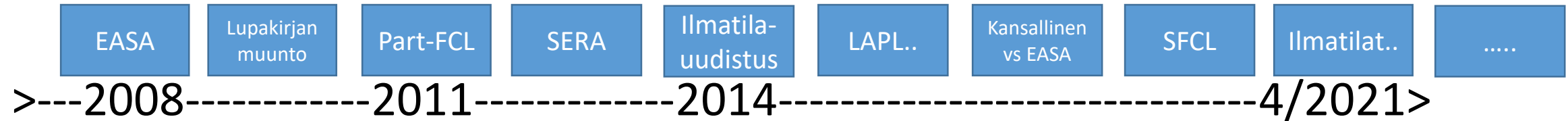
Vesa Lappeteläinen

Lennonopettaja FI(A)/SEP, FI(S)+TMG

Ilmailulääkäri AME1



Takaisin taivaalle.. Lyhyt vai pitkä tauko?



Jos aikaa on kulunut niin päivitettävää tietoa riittää

Kysymys on siis ajantasaisen tiedon merkityksestä lentoturvallisuudelle. Hyvä opettaja ja organisaatio auttaa.

Jos aikaa on kulunut vähemmän on kysymys enemmän *lentorutiinista* mutta myös ajan tasalla pysymisestä, mm:

- ilmatilat ja ilmatilan rajoitukset
- lupakirja- ja kelpuutusosoikeuksien voimassaolo

Onneksi kalusto on pitkälti samaa kuin 20v sitten ;)

Ei-teknisten tietojen ja taitojen merkitys lentoturvallisuudessa

Ajattelemme helposti lentämistä pitkälti teknisenä taitona

Ei-tekniset taidot ovat kuitenkin lentoturvallisuusmielessä keskeisiä, esim:

- päätöksenteko ennen lentoa ja lennolla
- oman toiminnan arviointi ja oman toiminnan kehittäminen

Ei siis riitä, että lentokone on fit to fly

Myös lentäjän täytyy olla

On tärkeä ymmärtää ei-teknisten taitojen merkitys lentoturvallisuudelle.

Kyse on myös toimintaympäristön kulttuurista. Miten teidän kerhossa?

Kun etsit tietoa lupakirjoista ja kelpuutuksista:

Älä googlaa - saat helposti vanhentunutta tietoa jostakin vanhasta säädöksen versiosta

Etsi tietoa viranomaisen sivujen kautta - löydät säädöksen konsolidoitun version

Esimerkki: part-FCL 1178/2011, annettu 3.11.2011
konsolidoitu versio 12.1.2021

Konsolidoitu versio sisältää asetuksen ja kaikki siihen tulleet muutokset.

Säädös, esimerkiksi lentomiehistöasetus part-FCL kertoo vaatimukset. Se, millä tavalla täytät asetuksen vaatimuksen, löydät asetuksen AMC:sta. Tarkentavaa tietoa löytyy lisäksi GM:stä.

Eli: ota asetukset ja sen AMC vierekkäin. Silloin sinulla on se tieto mitä tarvitset.

Älä oletta. Kysy mieluummin.

Takaisin taivaalle: ensiaskeleet keväällä

Kaksi asiaa

Lupakirjat, kelpuutukset, oikeudet kunnossa?

- Selvitä viimeaikainen kokemuksesi ja lupakirjojen, kelpuutusten ja medikaalin voimassaolo
- Selvitä mistä lupakirjasi ja kelpuutustesi kokemusvaatimukset löytyvät

Olenko turvallinen lentäjä?

- Lennon suunnittelu, ilmatila ja ilmatilan rajoitukset, lentosäännöt
- Lentokoneen ohjaaminen, kertauskoululento tarpeen vai jopa välttämätön?
- Päätöksenteko: parhaat päätökset tehdään maassa
- Lentäjänä kehittyminen

Lupakirjoista, luokkakelpuutuksista ja oikeuksista toimia päällikkönä

EASA-lupakirja on voimassa toistaiseksi mutta päällikköoikeuden käyttäminen ei ole Kansallisissa lupakirjoissa on vielä ”parasta ennen” -päiviä

PPL-lupakirjaan liittyvä SEP-luokkakelpuus voimassa 24kk ja uudelleenkirjoittaminen edellyttää viimeaikaisesta kokemuksesta riippuen joko tarkastuslentoa tai kertauskoululentoa

LAPL(A)-lupakirjaan liittyy oikeus lentää tietyllä lentokoneluokalla, tarkasteluväli on 24kk ja edellyttää aina vähintään yhden tunnin koululentoja opettajan kanssa 24kk aikana

Mistä löydän tiedon siitä, onko päällikköoikeuteni voimassa?

1. Lentopäiväkirja ja viimeaikainen kokemus
2. Tarvittava viimeaikainen kokemus löytyy
 - part-FCL lentokoneet ja TMG-luokkakelpuus
 - part-SFCL purjelentokoneet ja TMG-laajennus

90vrk sääntö: ennen matkustajan kuljettamista on oltava kolme laskua.
Näistä yksi yöllä jos kuljettaa matkustajia yöllä.

Jos lennät PPL- tai LAPL-lupakirjalla TMG:a, katsot viimeaikaisen kokemuksen part-FCL:sta

Jos lennät SPL-lupakirjalla TMG:a, katsot viimeaikaisen kokemuksen part-SFCL:sta

LAPL(A):viimeaikainen kokemus, oikeudet ja ehdot

LAPL(A)-lupakirjan haltija saa käyttää lupakirjansa oikeuksia vain, jos hän on kahden viime vuoden aikana täyttänyt jonkin seuraavista ehdoista lentokoneiden tai TMG-moottoripurjelentokoneiden ohjaajana:

12 tuntia lentoaikaa ilma-aluksen päällikkönä tai koululentoina tai yksinlentoina opettajan valvonnassa

12 lentoonlähtöä ja laskua ja

kokonaislentoajaltaan vähintään **yhden tunnin pituinen kertauskoululento opettajan kanssa**

tai

läpäissyt LAPL(A) -tarkastuslennon tarkastuslentäjän kanssa

- tarkastuslento-ohjelman on perustuttava LAPL(A)-lupakirjan lentokokeeseen.

LAPL(A): oikeudet ja ehdot, päällikköoikeuden jatkaminen

LAPL(A)-oikeudet ja ehdot

- Lentokoneen LAPL-lupakirjan haltijalla on oikeus toimia ilma-aluksen päällikkönä yksimoottorisessa mäntämoottorikäyttöisessä maalentokoneessa (SEP(land)), yksimoottorisessa mäntämoottorikäyttöisessä vesilentokoneessa (SEP(sea)) tai TMG-moottoripurjelentokoneessa, jonka suurin sallittu lentoonlähtömassa on enintään 2000 kg ja joka voi kuljettaa enintään kolme matkustajaa siten, että ilma-aluksessa on aina enintään neljä henkilöä.
- LAPL(A)-lupakirjan haltija saa kuljettaa matkustajia vain, jos hän on suorittanut lupakirjan myöntämisen jälkeen 10 tuntia lentoaikaa ilma-aluksen päällikkönä lentokoneilla tai TMG-moottoripurjelentokoneilla.

LAPL(A) SEP-oikeus ja SEP/SEA-oikeus

Jos LAPL(A)-lupakirjan haltijalla on sekä SEP(land)- että SEP(sea)-oikeus, hän voi täyttää a alakohdan 1 alakohdan vaatimukset kummalla tahansa luokalla tai niitä yhdistäen, ja täyttää siten vaatimukset molempien oikeuksien osalta. Tätä varten kummallakin lentokoneluokalla on suoritettava vähintään yksi tunti vaadittua lentoaikaa ja kuusi vaadituista 12 lentoonlähdistä ja laskusta.

Millä luokalla saa lentää?

LAPL(A)-lupakirjan oikeudet rajoittuvat siihen lentokoneen tai TMG-moottoripurjelentokoneen luokkaan tai versioon, jolla lentokoe on suoritettu.

Lisäkoulutus muut luokat, esim. TMG

3 tunnin lentokoulutus, 10 laskua opettajan kanssa ja 10 yksin, teoritiedon tason osoitus

Viimeaikainen kokemus: PPL(A)+SEP(land) tai +SEP(SEA)

Yksimoottoristen mäntämoottorilentokoneiden luokkakelpuutukset ja TMG-luokkakelpuutukset, kaksi vaihtoehtoa:

1. Kokemuksella ja kertauskoululennolla uusiminen

12 kuukauden aikana 12 tuntia lentoaikaa kyseisellä luokalla, mukaan lukien

- 6 tuntia ilma-aluksen päällikkönä
- 12 lentoonlähtöä ja 12 laskua, ja
- kokonaislentoajaltaan vähintään yhden tunnin pituinen kertauskoulutus lennonopettajan (FI) tai luokkakelpuutuskouluttajan (CRI) kanssa.

2. Uusiminen tarkastuslennolla:

kelpuutuksen voimassaolon päättymispäivää edeltävien kolmen kuukauden aikana hyväksytysti tarkastuslento tarkastuslentäjän kanssa kyseisellä luokalla

PPL(A)/SEP(land)+SEP(sea) haltijan luokkakelpuutuksen uudistaminen

..hän voi täyttää vaatimukset kummassa tahansa luokassa tai niiden yhdistelmässä ja täyttää vaatimukset samalla kertaa kumpaakin kelpuutusta varten. Kummassakin luokassa on suoritettava vähintään yksi tunti vaaditusta ajasta ilma-aluksen päällikkönä ja kuusi vaadituista 12 lentoonlähdöstä ja laskusta.

PPL(A)/SEP(land)+TMG-luokkakelpuutuksen haltijan uudistaminen

Jos hakijalla on sekä yksimoottoristen mäntämoottorikäyttöisten maalentokoneiden luokkakelpuutus että TMG-kelpuutus, hän voi täyttää 1 kohdan vaatimukset kummassa tahansa luokassa tai niiden yhdistelmässä ja jatkaa samalla kertaa kummankin kelpuutuksen voimassaoloa.

Vanhentunut SEP(land) tai SEP(sea) eli uusiminen

Jos SEP(land/sea) vanhenee:

- Arvioitava kertauskoulutuksen tarve organisaation tai opettajan* toimesta
- Lennettävä tarpeelliseksi katsottava kertauskoulutus
 - Tarkastuslento joka tapauksessa

*Opettaja voi arvioida edellyttäen että SEP ollut vanhana enintään kolme vuotta

Lääketieteellinen kelpoisuus: Ik2- ja LAPL-medikaalit

Medikaalin uusiminen mahdollista 45vrk ennen päättymistä, jaksotus ei muutu. Muista että terveydentila saattaa muuttua medikaaalijakson aikana. Sen vuoksi:

Medikaalin haltijan tulee ilmoittaa jos:

- 1) hänelle on tehty kirurginen tai invasiivinen (elimistön sisälle ulottuva) toimenpide
- 2) hän on aloittanut säännöllisen lääkityksen
- 3) hänelle on aiheutunut merkittävä henkilökohtainen vamma, joka vaikuttaa hänen kykyynsä toimia ohjaamomiehistön jäsenenä
- 4) hän kärsii merkittävästä sairaudesta, joka vaikuttaa hänen kykyynsä toimia ohjaamomiehistön jäsenenä
- 5) hän on raskaana
- 6) hän on joutunut sairaalaan tai muuhun sairaanhoitolaitokseen
- 7) hän tarvitsee silmälasit ensimmäisen kerran.

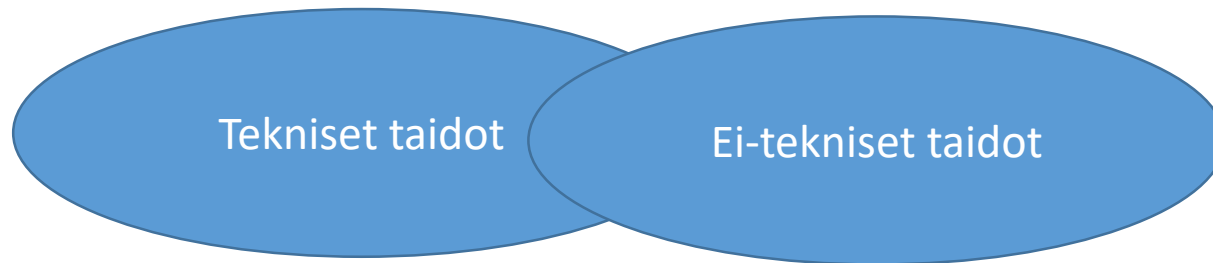
Medikaalin haltija ei saa lentää, jos:

1. lääketieteellisen kelpoisuus on heikentynyt niin, että se saattaisi estää häntä käyttämästä näitä oikeuksia turvallisesti
2. ottaa tai käyttää lääkärin määräyksellä tai ilman sitä saatavia lääkkeitä, jotka todennäköisesti haittaavat kyseisen lupakirjan mukaisten oikeuksien turvallista käyttöä
3. saa lääketieteellistä, kirurgista tai muunlaista hoitoa, joka todennäköisesti haittaa kyseisen lupakirjan mukaisten oikeuksien turvallista käyttöä.

Takaisin taivaalle turvallisesti

- 1. *Ole laillinen lentäjä***, muista viimeaikaisen kokemuksen vaatimukset ja medikaaalin voimassaolo, sen rajoitukset ja ilmoitusvelvollisuus muuttuneesta terveydentilasta
- 2. *Ole turvallinen lentäjä***, muista myös ei-teknisten taitojen merkitys lentoturvallisuudelle

Lentämisen taito muodostuu teknisistä ja ei-teknisistä taidoista



Turvallinen lentäjä

Hyvissä ajoin ennen lentokauden alkamista..



1. käy läpi ja muistele hyvä ja laadukas lennonvalmistelu: **ais.fi**
 - kiinnitä erityistä huomiota ilmatiloihin ja ilmatilan rajoituksiin
 - käytä vain ajantasaisia karttoja ja päivitettyjä sähköisiä apuvälineitä
 - osallistu kerhon tai muiden toimijoiden tietoiskuihin ja -iltoihin
2. käy läpi lupakirjat, kelpuutukset ja medikaali
 - tiedä mistä viimeaikaisen kokemuksen vaatimukset löytyvät

Turvallinen lentäjä 2

Lähempänä lentokauden alkamista...

1. Käy läpi lentokoneen käsikirja ja muut paperit ajatuksen kanssa
 - olisi hyvä jos koneen käsikirjat olisi sähköisesti saatavilla
2. Käy istumassa koneessa ja muistele nappulatekniikka
 - ota lentokaveri mukaan niin on hauskeempaa
3. Ota yhteyttä lennonopettajaan ja pyydä kertauskoululentoa
 - usein se on tarpeen, joskus se on välttämätön
4. Alkukaudesta harkitse erityisen tarkasti olosuhteet
 - lentorutiinin muodostuminen vie aikansa

Ja vielä lopuksi ennen koneeseen
nousemista....

Fit to fly?

Go vai No Go?

Kiitos



OH-SDA ja allekirjoittanut odottelee hinauksia
kuivassa kelissä @EFPU