

Antopäivä: 18.12.2020	Voimaantulopäivä: 1.1.2021	Voimassa: toistaiseksi
Säädösperusta: Ilmailulaki (864/2014) 33 ja 44 §		
Määräyksen vastaisen toiminnan seuraamuksista säädetään: Ilmailulaki (864/2014) 175 ja 178 §		
Muutostiedot: Tällä määräyksellä kumotaan Liikenteen turvallisuusviraston 20.12.2016 antama määräys AIR M5-10, Ultrakevyiden lentokoneiden lentokelpoisuus, valmistus ja rekisteröinti (TRAFI/25028/03.04.00.00/2014).		

Ultrakevyiden ilma-alusten lentokelpoisuus ja valmistus

1	SOVELTAMISALA	1
2	MÄÄRITELMÄT	1
3	SUOMESSA VALMISTETTUJEN UL-ILMA-ALUSTEN LENTOKELPOISUUSVAATIMUKSET	2
4	KOELENNOT	4
5	KUORMATTAVUUS.....	4
6	VAATIMUKSET VARUSTEILLE.....	5
7	LENTO-OHJEKIRJA	5
8	HUOLTO-OHJEET	6
9	MELU	6
10	TYYPITODISTUS.....	6
11	KANSALLISUUS- JA REKISTERITUNNUKSET	8
12	LUPA ILMAILUUN	8
13	POIKKEUKSET	8

1 SOVELTAMISALA

Tätä määräystä sovelletaan EASA-perusasetuksen liitteessä I tarkoitettujen tai muutoin EU-sääntelyn ulkopuolelle jäävien aerodynaamisesti ohjattujen ultrakevyiden lentokoneiden ja helikopterien, sekä EASA-perusasetuksen liitteessä I tarkoitettujen purjelentokoneiden ja autogirojen lentokelpoisuuteen ja valmistukseen. Painopistehjattuihin ultrakevyisiin lentokoneisiin, moottoroituihin laskuvarjoihin sekä liitimiin sovelletaan ilmailumääräystä OPS M2-9, Liitimet.

2 MÄÄRITELMÄT

2.1 Tässä määräyksessä tarkoitetaan:

autogirolla yksi- tai kaksipaikkaista kaupallisesti valmistettua autogiroa, jonka suurin sallittu lentoonlähtömassa on enintään 600 kg, tai harrasterakenteista autogiroa;

harrasterakenteisella UL-ilma-aluksella ilma-alusta, mukaan lukien koottavina sarjoina toimitettavat ilma-alukset, jonka valmistus- ja kokoonpanotehtävistä vähintään 51 prosenttia suorittaa

harrasterakentaja tai voittoa tavoittelematon harrasteyhdistys omiin tarkoituksiinsa ja ilman kaupallisia tavoitteita;

luokan B1 ultrakevyellä helikopterilla helikopteria, jonka suurin sallittu lentoonlähtömassa on yksipaikkaisilla helikoptereilla enintään 300 kg ja yksipaikkaisilla amfibio- tai kellukevarustetuilla helikoptereilla enintään 330 kg sekä kaksipaikkaisilla helikoptereilla enintään 450 kg ja kaksipaikkaisilla amfibio- tai kellukevarustetuilla helikoptereilla enintään 495 kg; koko UL-helikopterin kantava pelastusvarjo nostaa suurinta sallittua lentoonlähtömassarajaa yksipaikkaisten osalta 15 kg ja kaksipaikkaisten osalta 25 kg;

luokan B2 ultrakevyellä helikopterilla helikopteria, jonka suurin sallittu lentoonlähtömassa on yksi- tai kaksipaikkaisilla helikoptereilla enintään 600 kg sekä yksi- tai kaksipaikkaisilla amfibio- tai kellukevarustetuilla helikoptereilla enintään 650 kg;

luokan B1 ultrakevyellä lentokoneella lentokonetta, jonka suurin sallittu lentoonlähtömassa on yksipaikkaisilla maalentokoneilla enintään 300 kg ja yksipaikkaisilla amfibio- tai vesilentokoneilla enintään 330 kg, sekä kaksipaikkaisilla maalentokoneilla enintään 450 kg ja kaksipaikkaisilla amfibio- tai vesilentokoneilla enintään 495 kg, ja jonka sakkausnopeus tai pienin vakaa lentonopeus laskuasussa on enintään 65 km/h CAS (35 solmua); koko UL-lentokoneen kantava pelastusvarjo nostaa suurinta sallittua lentoonlähtömassarajaa yksipaikkaisten osalta 15 kg ja kaksipaikkaisten osalta 25 kg;

luokan B2 ultrakevyellä lentokoneella lentokonetta, jonka suurin sallittu lentoonlähtömassa on yksipaikkaisilla maalentokoneilla enintään 450 kg ja yksipaikkaisilla amfibio- tai vesilentokoneilla enintään 500 kg, sekä kaksipaikkaisilla maalentokoneilla enintään 600 kg ja kaksipaikkaisilla amfibio- tai vesilentokoneilla enintään 650 kg, ja jonka sakkausnopeus tai pienin vakaa lentonopeus laskuasussa on enintään 83 km/h CAS (45 solmua);

luokan B1 ultrakevyellä purjelentokoneella purjelentokonetta, jonka suurin sallittu lentoonlähtömassa on yksipaikkaisena enintään 250 kg ja kaksipaikkaisena enintään 400 kg; koko UL-purjelentokoneen kantava pelastusvarjo nostaa suurinta sallittua lentoonlähtömassarajaa yksipaikkaisten osalta 15 kg ja kaksipaikkaisten osalta 25 kg;

purjelentokoneella kiinteäsiipistä ilma-alusta, jossa ei ole työntövoimaa tuottavaa voimalaitetta;

tyyppitarkastuksella tarkastusta, jolla selvitetään ultrakevyen ilma-alustyyppiin sovellettavien lentokelpoisuusvaatimusten täyttyminen ja jonka tuloksena ilma-alustyyppille myönnetään tyyppitodistus;

ultrakevyellä helikopterilla yhteisnimitystä luokan B1 ja B2 ultrakevyille helikoptereille;

ultrakevyellä ilma-aluksella (UL-ilma-alus) UL-lentokonetta, UL-purjelentokonetta, UL-helikopteria tai autogiroa, jota ohjataan kolmen akselin suhteen ohjainpinnoin;

ultrakevyellä lentokoneella yhteisnimitystä luokan B1 ja B2 ultrakevyille lentokoneille;

validointimenettelyllä kohdassa 10.3 kuvattua ulkomaisen tyyppitodistuksen tunnustamista Suomessa ja suomalaisen tyyppitodistuksen myöntämistä sen perusteella.

2.2 UL-moottoripurjelentokoneet luetaan tässä määräyksessä UL-lentokoneisiin kuuluviksi.

3 SUOMESSA VALMISTETTUJEN UL-ILMA-ALUSTEN LENTOKELPOISUUSVAATIMUKSET

3.1 Lentokelpoisuusvaatimukset UL-lentokoneille

3.1.1 Yleistä

- a) Suomessa kaupallisesti valmistettujen UL-lentokoneiden ja UL-purjelentokoneiden on täytettävä tämän määräyksen lentokelpoisuusvaatimukset sekä Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymässä "Suomalaisten ultrakevyiden lentokoneiden tarkastuskäsikirjassa" esitetyt hyväksymisperusteet.

- b) Harrasterakenteisen UL-lentokoneen ja soveltuvin osin UL-purjelentokoneen on täytettävä tämän määräyksen lentokelpoisuusvaatimusten lisäksi määräyksessä AIR M5-1 asetetut harrasterakenteisten ilma-alusten lentokelpoisuusvaatimukset.

3.1.2 Lujuus

3.1.2.1 Rakenteen on kestettävä vähintään seuraavia liikehtimiskuormituskertoimia vastaavat rajakuormat:

- a) positiivinen kuormituskerroin 3,8 g ja
- b) negatiivinen kuormituskerroin 1,5 g.

Lisäksi rakenteen on kestettävä Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto EASAn hyväksyntäeritelmän CS-22 mukaisesti määritetyt puuskakuormat. Suunnitelussa on käytettävä CS-22:n mukaisia varmuuskertoimia. Rakenteen kestävyys vaadittujen rajakuormien alaisena kuormitustapauksissa on näytettävä riittävällä tavalla toteen.

3.1.2.2 Edellä esitetyt lujuusvaatimukset eivät koske yksipaikkaisia UL-lentokoneita tai UL-purjelentokoneita, joiden tyhjämassa on enintään 120 kg. Niiden on kuitenkin kestettävä lennon aikana odotettavissa olevat liikehtimis- ja puuskakuormat niissä olosuhteissa ja tilanteissa, joissa UL-lentokone tai UL-purjelentokone on suunniteltu käytettäväksi.

3.1.3 Sakkausnopeus

Sakkausnopeudella tarkoitetaan sakkausnopeutta standardiolosuhteissa laskuasussa ilman moottoritehoa (V_{S0}) suurimmalla sallitulla lentoonlähtömassalla. Mikäli UL-lentokoneella ei ole havaittavissa selvää sakkausta, on sakkausnopeus se lentonopeus, jolla lentokone on vielä ohjattavissa ja vajoaa 4 m/s (800 ft/min).

3.1.4 Muut ominaisuudet

UL-lentokoneen tai UL-purjelentokoneen pääohjainlaitteiden käyttösuuntien on täytettävä EASAn hyväksyntäeritelmän CS-22 vaatimukset. UL-lentokoneella tai UL-purjelentokoneella ei saa olla epätavallisia tai vaarallisia ominaisuuksia tai muita sellaisia ominaisuuksia, joita ohjaaja ei voi hallita ilman poikkeuksellisia taitoja. Tällaisia ominaisuuksia ovat muun muassa hallitsemattoman raju kallistuminen tai hallitsematon syöksykierteeseen joutuminen sakkaustilanteessa.

3.2 Lentokelpoisuusvaatimukset autogiroille

3.2.1 Yleistä

- a) Suomessa kaupallisesti valmistettujen autogirojen on täytettävä tämän määräyksen lentokelpoisuusvaatimukset sekä yleisilmailujulkaisussa CAP 643 *British Civil Airworthiness Requirements - Section T Light Gyroplanes* esitetyt lentokelpoisuusvaatimukset.
- b) Harrasterakenteisen autogiron on täytettävä tämän määräyksen lentokelpoisuusvaatimusten lisäksi soveltuvin osin myös CAP 643:ssa esitetyt lentokelpoisuusvaatimukset.

3.2.2 Lujuus

3.2.2.1 Rakenteen on kestettävä vähintään seuraavia liikehtimiskuormituskertoimia vastaavat rajakuormat:

- a) positiivinen kuormituskerroin 3,5 g ja
- b) negatiivinen kuormituskerroin -0,5 g.

Autogiron ja sen roottorin tulee olla suunniteltu positiivisille ja negatiivisille liikehtimiskuormituskertoimille ilmanopeudesta 0 maksimisuunnittelunopeuksiin

asti. Rakenteen kestävyys vaadittujen rajakuormien alaisena kuormitustapauksissa on näytettävä riittävällä tavalla toteen.

3.2.2.2 Edellä esitetyt lujuusvaatimukset eivät koske yksipaikkaisia autogiroja, joiden tyhjämassa on enintään 120 kg. Niiden on kuitenkin kestävä lennon aikana odotettavissa olevat liikehtimis- ja puuskakuormat niissä olosuhteissa ja tilanteissa, joissa autogiro on suunniteltu käytettäväksi.

3.3 Lentokelpoisuusvaatimukset UL-helikoptereille

Suomessa kaupallisesti valmistettujen UL-helikopterien on täytettävä tämän määräyksen lentokelpoisuusvaatimukset sekä Saksan ilmailuviranomaisen julkaisussa LTF-ULH esitetyt lentokelpoisuusvaatimukset.

4 KOELENNOT

4.1 Tämä kohta koskee vain Suomessa kaupallisesti valmistettuja UL-ilma-aluksia. Harrasterakenteisten ilma-alusten koelennoista määrätään ilmailumääräyksessä AIR M5-2, Harrasterakenteisten ilma-alusten rakentaminen. Ulkomailta tuotavalla UL-ilma-aluksella on oltava tyyppitodistus, jonka myöntämisen yhteydessä koelento-ohjelma on suoritettu. Suomalaisen tyyppitodistuksen hakemisesta ulkomailla valmistetulle UL-ilma-alukselle validointimenettelyn kautta määrätään kohdassa 10.3.

4.2 Koelennoilla on osoitettava, että UL-ilma-aluksen suoritusarvot ja muut lento-ominaisuudet täyttävät tässä määräyksessä asetetut vaatimukset.

4.3 Liikenne- ja viestintävirastolle esitetty asianmukainen koelento-ohjelma, jonka pituus on vähintään 45 lentotuntia, on lennettävä tyyppitodistuksen saamiseksi UL-ilma-alukselle, jolla ei ole kohdan 10.3 vaatimukset täyttävää ulkomaista tyyppitodistusta.

4.4 Liikenne- ja viestintävirastolle esitetty asianmukainen koelento-ohjelma, jonka pituus on vähintään 10 lentotuntia, on lennettävä vesilentovarustuksen tai vastaavien suurten muutostöiden hyväksymiseksi.

4.5 Koelentotuloksista on pidettävä kirjaa siten, että kirjanpidon perusteella voidaan osoittaa edellä kohdassa 4.3 tai 4.4 asetetut vaatimukset täytetyiksi sekä laatia riittävät perustiedot ja rajoitukset lento-ohjekirjaa varten. Mikäli koelennot osoittavat, että suunniteltuja rajoituksia tai ilma-aluksen suunnittelua on muutettava, saatujen koelentotulosten perusteella on määriteltävä uudet rajoitukset.

5 KUORMATTAVUUS

5.1 Luokan B1 UL-lentokoneen, UL-purjelentokoneen ja UL-helikopterin kuormattavuuden on oltava määräyksen OPS M2-11, Lentotoiminta kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvilla ilma-aluksilla, mukaisessa minimivarustuksessa yksipaikkaisilla ilma-aluksilla vähintään 95 kg ja kaksipaikkaisilla vähintään 175 kg.

5.2 Luokan B2 UL-lentokoneen ja UL-helikopterin kuormattavuuden on täytettävä seuraavat vaatimukset:

- a) yksipaikkaisen UL-ilma-aluksen kuormattavuuden on oltava määräyksen OPS M2-11 mukaisessa minimivarustuksessa vähintään 25 % ilma-aluksen suurimmasta sallitusta lentoonlähtömassasta mutta vähintään 100 kg;

- b) kaksipaikkaisen UL-ilma-aluksen kuormattavuuden on oltava määräyksen OPS M2-11 mukaisessa minimivarustuksessa vähintään 40 % ilma-aluksen suurimmasta sallitusta lentoonlähtömassasta mutta vähintään 200 kg;
- c) sähkömoottorikäyttöisen yksipaikkaisen UL-ilma-aluksen kuormattavuuden on oltava määräyksen OPS M2-11 mukaisessa minimivarustuksessa vähintään 90 kg riippumatta suurimmasta sallitusta lentoonlähtömassasta. UL-ilma-aluksen akut laskeaan tyhjämassaan kuuluvaksi;
- d) sähkömoottorikäyttöisen kaksipaikkaisen UL-ilma-aluksen kuormattavuuden on oltava määräyksen OPS M2-11 mukaisessa minimivarustuksessa vähintään 180 kg riippumatta suurimmasta sallitusta lentoonlähtömassasta. UL-ilma-aluksen akut laskeaan tyhjämassaan kuuluvaksi.

5.3 Autogiron kuormattavuuden on oltava määräyksen OPS M2-11 mukaisessa minimivarustuksessa yksipaikkaisilla vähintään 100 kg ja kaksipaikkaisilla vähintään 200 kg.

6 VAATIMUKSET VARUSTEILLE

6.1 Mittarit

UL-ilma-aluksessa käytettäville lennonvalvonta- ja moottorinvalvontamittareille ei vaadita tyyppi hyväksyntää. Mittareiden on oltava tarkoitukseen sopivat ja niihin on tehtävä valmistajan lento-ohjekirjassa tai "Suomalaisen ultrakevyiden lentokoneiden tarkastuskäsikirjassa" mainitut merkinnät.

6.2 Istuinvyöt ja muut kiinnitysvarusteet

6.2.1 Istuinvyöiden ja muiden kiinnitysvarusteiden on oltava samaa rakennetta ja laatua kuin muihin ilma-aluksiin tai moottoriajoneuvoihin hyväksytyt varusteet. Istuinvyöt on asennettava ilmailussa yleisesti hyväksytyjen ohjeiden mukaisesti.

6.2.2 UL-ilma-alukseen on oltava asennettuna istuin- ja olkavyöt hyväksytyin istuinpaikkaluvun mukaisille istuimille. Olkavöitä ei saa olla kiinnitetty lantiovyöhön neulomalla, lenkillä tai vastavalla tavalla. Istuinvyöiden on oltava kolmi- tai nelipistetyyppiä. Keskuslukko avaamalla kaikkien istuinvyön osien on vapauduttava niin, ettei poistuminen ilma-aluksesta esty.

6.3 Kuormausrajoituskilpi

Luokan B1 UL-lentokoneessa on oltava ohjaajan ja matkustajan nähtävissä kuormausrajoituskilpi, josta on käytävä ilmi vähintään seuraavat tiedot:

- a) suurin sallittu lentoonlähtömassa
- b) viimeksi tehdyssä punituksessa todettu perusmassa
- c) suurin sallittu matkatavaran massa
- d) taulukko suurimmista sallituista ohjaamokuormista 25 %, 50 %, 75 % ja 100 %:n polttoainekuormilla. Jos UL-lentokoneessa on matkatavaratila, on matkatavaroiden vaikutus huomioitava 0 %, 50 % ja 100 %:n matkatavaramassoilla. Mikäli massakeskiön asema rajoittaa ohjaamokuormia tai edellyttää tasapainotusmassojen käyttämistä, sen on käytävä ilmi kuormausrajoituskilvestä.

7 LENTO-OHJEKIRJA

7.1 UL-ilma-alukselle ei vaadita ilmailuviranomaisen hyväksymää lentokäsikirjaa. Tämän sijaan UL-ilma-aluksella on oltava suomen-, ruotsin- tai englanninkielinen lento-ohjekirja. Lento-

ohjekirjan tyyppitietojen sekä toiminta- ja käyttörajoitusten on vastattava UL-ilma-alueksen tyyppitietoja ja koelentokertomusta. Lento-ohjekirjaa ei vaadita ohjekirjan laatimiseen liittyvillä koelentoilla.

7.2 Kaupallisesti valmistetun UL-ilma-alueksen lento-ohjekirjassa on oltava seuraavat tiedot:

- 1) yleistiedot ilma-aluksesta
- 2) toiminta- ja käyttörajoitukset
- 3) hätätilanneohjeet
- 4) normaalitoimintaohjeet ja moottorin käyttöohjeet
- 5) suoritusarvot
- 6) kuormausohjeet
- 7) ilma-alueksen mahdolliset erityisominaisuudet
- 8) tarkastusohjeet ennen lentoa tehtävää tarkastusta varten
- 9) liitteet.

8 HUOLTO-OHJEET

UL-ilma-alueksen huoltoa varten on oltava huolto-ohjeet. Ohjeisiin on tehtävä tarpeelliset muutokset ilma-alueksen tai ilma-aluslaitevalmistajan ohjeiden päivittyessä, ilma-alueksen käytöstä saadut kokemukset huomioiden sekä lentokelpoisuusmääräysten niin edellyttäessä.

9 MELU

9.1 Enimmäismeluraja

Luokan B1 UL-lentokoneen enimmäismeluraja on 68 dB(A) ja luokan B2 UL-lentokoneen 70 dB(A) mitattuna kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 16 (ICAO Annex 16, Vol. 1, Chapter 10 tai Chapter 6) mukaisella tavalla.

9.2 Melumittaus

Tyyppitodistuksen saamiseksi UL-lentokoneelle on tehtävä melumittaus. Tietyille UL-lentokonetyppeille tehty melumittaus on voimassa kaikille tyyppitietojen mukaan samantyyppisille UL-lentokoneille. Ulkomailla tehdyt liitettä 16 vastaavat melumittaukset voidaan hyväksyä, mikäli ne on tehty kyseisen maan ilmailuviranomaisen hyväksymällä tavalla. Harrasterakenteiselle UL-lentokoneelle vaaditaan melumittaus, ellei UL-lentokonetta läheisesti vastaavan muun UL-lentokoneen melumittauksista voida pitää riittävän tarkkana myös kyseessä olevalle UL-lentokoneelle.

9.3 Melumittaustodistus

Melumittaustodistuksesta on käytävä ilmi UL-lentokoneen, moottorin, potkurin ja äänenvaimentimen tyyppimerkintä, valmistaja sekä tiedot käytetyistä tehoasetuksista ja sääolosuhteista, joissa melumittaus on tehty. Todistus melumittauksesta on esitettävä koelentojen jälkeisessä lentokelpoisuustarkastuksessa tai ennen tyyppitodistuksen myöntämistä.

10 TYYPITODISTUS

10.1 Tapaukset, joissa tyyppitodistus vaaditaan

Tyyppitodistus vaaditaan kaupallisesti valmistetuille UL-ilma-alueksille sekä kaupallisesti valmistettuina rakennussarjoina myytävälle UL-ilma-alueksille, joiden kokoonpanotyöstä alle 51 % on tehnyt harrasterakentaja. Harrasterakenteiselta UL-ilma-aluekselta ei vaadita tyyppitodistusta.

10.2 Tyyppitodistuksen hakeminen ja myöntäminen - Suomessa valmistetut UL-ilma-alukset

10.2.1 Ilma-aluksen valmistajan on haettava tyyppitodistusta Liikenne- ja viestintävirastolta kirjallisesti. Hakemuksesta on käytävä ilmi valmistajan tyyppimerkintä. Hakemukseen on liitettävä seuraavat asiakirjat suomen, ruotsin tai englannin kielellä:

- a) selvitys siitä, miten UL-ilma-alus täyttää tässä määräyksessä määritellyt lentokelpoisuusvaatimukset; ja
- b) yhteenveto lujuuslaskelmista ja -kokeista.

10.2.2 Ilma-aluksen koelentojen jälkeen on esitettävä seuraavat asiakirjat:

- a) valmistajan laatima lento-ohjekirja liitteineen;
- b) tyyppitiedot, joihin tyyppitarkastus on perustunut;
- c) valmistajan laatimat huolto-ohjeet ja -tiedotteet ilma-alukselle, moottorille, laitteille ja varusteille;
- d) yhteenveto hyväksymiseen liittyvistä koelentoista; ja
- e) melumittaustodistus tai vastaavat tiedot sisältävä selvitys.

10.2.3 Tyyppitodistuksen hakijan on nimettävä hakemusprosessia varten yhteyshenkilöksi pätevä edustaja, jolla on riittävä lentotekniikan asiantuntemus.

10.2.4 Liikenne- ja viestintävirasto myöntää Suomessa kaupallisesti valmistetulle UL-ilma-alukselle tyyppitodistuksen, jos tyyppitarkastuksessa todetaan, että kohdissa 3-9 esitetyt vaatimukset täyttyvät ja kohdissa 10.2.1 ja 10.2.2 mainitut asiakirjat sekä tyyppitarkastusraportti on toimitettu Liikenne- ja viestintävirastolle.

10.3 Tyyppitodistuksen hakeminen ja myöntäminen validointimenettelyn kautta - ulkomailta valmistetut UL-ilma-alukset

10.3.1 Maahantuojan on haettava tyyppitodistusta Liikenne- ja viestintävirastolta kirjallisesti. Hakemuksesta on käytävä ilmi UL-ilma-aluksen valmistaja, valmistajan tyyppimerkintä, valmistusmaa ja tiedot maahantuojasta. Hakemukseen on liitettävä seuraavat asiakirjat suomen, ruotsin tai englannin kielellä:

- a) ilmailuviranomaisen tai tämän edustajan myöntämä tyyppitodistus;
- b) selvitys siitä, miten UL-ilma-alus täyttää Suomessa voimassa olevat, tämän määräyksen kohdan 5 mukaiset kuormattavuusvaatimukset, kohdan 6.2 mukaiset istuinvöitä koskevat vaatimukset ja kohdan 9 mukaiset melumittaussvaatimukset; sekä
- c) selvitys käytettävästä lentokelpoisuusvaatimuksesta, ellei tämä ilmene muista asiakirjoista.

10.3.2 Liikenne- ja viestintävirasto myöntää validointimenettelyn kautta suomalaisen tyyppitodistuksen ulkomailta tuodulle luokan B1 UL-ilma-alukselle tai autogiorolle, jolla on EU- tai EFTA-maassa myönnetty tyyppitodistus, mikäli UL-ilma-alustyyppi on tämän määräyksen kohdassa 2 esitetyn määritelmän mukainen.

10.3.3 Liikenne- ja viestintävirasto myöntää validointimenettelyn kautta suomalaisen tyyppitodistuksen ulkomailta tuodulle luokan B2 ultrakevyelle lentokoneelle tai helikopterille, jos sillä on Saksan ilmailuviranomaisen tai sen valtuuttaman organisaation myöntämä, standardin LTF-UL tai LTF-ULH mukainen taikka Tšekin tasavallan ilmailuviranomaisen tai sen valtuuttaman organisaation myöntämä, standardin UL2 mukainen tyyppitodistus.

10.3.4 Liikenne- ja viestintävirasto voi jättää validointimenettelyn kautta myönnettävän tyyppitodistuksen myöntämättä, jos se oikeutetusta yleistä etua koskevasta syystä perustellusti

katsoo, että toisessa EU- tai EFTA-maassa tyyppitodistuksen saanut UL-ilma-alustyyppi ei tarjoa samanlaista suojan tasoa kuin sellainen UL-ilma-alustyyppi, joka täyttää kohdissa 3-9 esitetyt vaatimukset.

10.3.5 Jos ulkomailta tuotu UL-ilma-alus ei ole kaikilta osin tyyppitodistuksen mukainen, suurille muutostöille on hankittava Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä määräyksen AIR M1-5 kohdan 18 mukaisella menettelyllä.

11 KANSALLISUUS- JA REKISTERITUNNUKSET

11.1 UL-ilma-alus on merkittävä kansallisuus- ja rekisteritunnuksin. Tunnuksiin sovelletaan määräystä AIR M1-2, Ilma-aluksen kansallisuus- ja rekisteritunnus, alla mainituin poikkeuksin:

- a) Kansallisuustunnuksen muodostavat kirjaimet OH. Rekisteritunnuksen muodostavat U-kirjain (UL-lentokone, UL-purjelentokone tai UL-helikopteri) tai G-kirjain (autogiro) sekä kolme tai neljä numeroa.
- b) Jos UL-ilma-aluksen muoto tai rakenne on sellainen, ettei määräyksen AIR M1-2 mukaisen tunnusten sijoittaminen runkoon tai siipeen ole mahdollista, voi lentokelpoisuustarkastaja hyväksyä kooltaan kyseisestä määräyksestä poikkeavat tunnuksat. Tunnusten luettavuus ei saa kuitenkaan olennaisesti huonontua.

11.2 Tarkempi ohjeistus tunnusten koosta ja sijoittamisesta annetaan erillisessä AIR-sarjan ilmailuohjeessa.

12 LUPA ILMAILUUN

UL-ilma-alukselle voidaan myöntää lupa ilmailuun ja lentokelpoisuuden tarkastustodistus lentokelpoisuustarkastuksen jälkeen edellyttäen, että UL-ilma-alus täyttää tässä määräyksessä asetetut vaatimukset ja UL-ilma-alus on tyyppitodistuksen ja lento-ohjekirjan tyyppitietojen mukainen. Harrasterakenteisesta UL-ilma-aluksesta vaaditaan lisäksi määräyksen AIR M5-2 mukaiset selvitykset ja asiakirjat.

13 POIKKEUKSET

Liikenne- ja viestintävirasto voi perustellusta hakemuksesta myöntää UL-ilma-alukselle poikkeuksia tämän määräyksen vaatimuksista, jos se katsoo, että poikkeukset ovat tarpeellisia ja että määräyksen tarkoitusta vastaava turvallisuustaso saavutetaan hakijan esittämällä keinoilla.

Kirsi Karlamaa
pääjohtaja

Jarkko Saarimäki
ylijohtaja