

Kohta	Kommentti	Lausunnon antaja	Traficom in vastaus
1.2	Tarkastuslento-määritelmä puuttuu vaikka siihen viitataan myöhemmin määräysluonnoksessa	Suomen Moottorilentäjien Liitto (SMLL)	Lentokoe ja tarkastuslento on määritelty ilmailumääräyksessä TRG M1-6, Harrastusilmailun tarkastuslentotoimintaa koskevat määräykset. Koska tarkastuslentotoiminnan vaatimukset sisältyvät mainittuun määräykseen, nämä käsitteet katsotaan asianmukaisimmaksi määritellä siellä. Myös määräyksen TRG M1-6 muutoshanke on käynnissä, ja nämä määritelmät on tarkoitus säilyttää.
2.3.2 & 2.3.3	PEL M2-70 kohdissa 2.3.2 ja 2.3.3 vaaditaan oppilaalta 150km matkalento yksin sekä TRG M1-7 kohdassa 9.3.6 lasku valvotulle lentopaikalle matkalennolla yksin. Näissä molemmissa näen turvallisuusriskin. Vuosia sitten eräs oppilas lensi kotikentän ohi sählätessään radion kanssa. Onneksi radioyhteys opettajaan kuitenkin syntyi ja maisemakuvauksen perusteella hänet löydettiin moottorikoneella ja saatettiin kentälle. Valvotun kentän riski koskee lähinnä oppilaita, joiden pääasiallinen koulutus tapahtuu valvomattomalla kentällä. Matkustajankuljetusoikeutta voitaisiin lieventää siten, että ilman matkustajankuljetusoikeutta matkustajana voisi olla lupakirjan omaava henkilö. Näin olisi mahdollista harjoitella em. asioita pienemmällä riskillä heti peruskoulutuksen jälkeen.	Yksityishenkilö 5	Aiemmissa määräyshankkeissa PEL M2-70 ja TRG M1-7 on tullut esiin, että matkalentoa on hyvä harjoitella valvotussa ilmatilassa, jotta matkalennon suoritus ja valvotussa ilmatilassa toimiminen tulevat tutuksi jo lupakirjakurssin aikana. Asian harjoittelu koulutusvaiheessa vähentää turvallisuusriskejä lentäjän toimiessa myöhemmin itsenäisesti. Vaatimusten sisältö on ollut sama jo aiemmissa määräyksissä, eikä sitä pidetä tarpeellisenä muuttaa. Matkustajankuljetusoikeutta varten voi harjoitella lennonopettajan kanssa.
2.3.3 c)	Tämä lisäys on hyvä. Sama lisäys tarvittaisiin myös Moottoripurjelentäjän lupakirjaa (PEL M2-46) varten, sillä purjelentokoneista moottoripurjelentokoneisiin siirtyvät voivat myös lentää suoraan ensimmäisen yksinlennon matkalentona vieraalle lento-	Yksityishenkilö 2	Kommentti on sinänsä aiheellinen. Määräys PEL M2-46 tulee kuitenkin lähitulevaisuudessa todennäköisesti kumoutumaan, koska moottoripurjelentäjän lupakirjavaatimukset ovat siirtymässä EU-sääntelyn alle vuonna 2020. Kansallisen MGPL-lupakirjan tarpeellisuus harkitaan erikseen siirtymäajan päättymisen jälkeen.

	paikalle.		
3.2 b	Korvaava teksti: <i>”...merkinnän matkustajankuljetusoikeudesta lupakirjan haltijan lupakirjaan.</i> ” Merkintöjen kirjoittaminen lentopäiväkirjaan ei ole tarkoituksen mukaista, koska lennolla ei ole pidettävä mukana lentopäiväkirjaa, muutkin merkinnät voitaisiin tehdä lupakirjaan koska ne ovat lennolla mukana ja valvonnan on ne silloin helppo tarkastaa. Lentopäiväkirja voi olla myös sähköinen, siihen kuitauksen tekeminen mahdoton.	Suomen ilmailuliitto (SIL) Mäntsälän ilmailukerho Yksityishenkilö 3	Määräyksen TRG M1-6 kohdassa 4.2.2 vaaditaan, että lentopäiväkirja on tarkastuslennolla esitettävä tarkastuslentäjälle. Sähköisen lentopäiväkirjan merkinnät voidaan tehdä millä tahansa menetelmällä. Sähköisen lentopäiväkirjan tulee kuitenkin täyttää sisältönsä samat vaatimukset kuin paperisen, mikä tarkoittaa mm. sitä että merkintä on varmennettava koulutuksen antajan tai tarkastuslentäjän lupakirjanumerolla. Lentopäiväkirjan merkintöjen oikeellisuudesta vastaa lentopäiväkirjan haltija, mutta viime kädessä viranomainen voi varmistaa merkinnän paikkansapitävyyden viranomaiselle toimitetusta tarkastuslentolausunnosta tai kouluttajalta. Määräyksen PEL M1-4 kohta 4.6 edellyttää, että lupakirjan haltijan on pystyttävä viipymättä esittämään lentopäiväkirjansa viranomaisen sitä pyytäessä. Ilmailumääräyksissä on periaatteena, että vain viranomainen saa tehdä lupakirjaan merkinnät uusien kelpuutusten tai oikeuksien myöntämisestä. Sen sijaan voimassaolon jatkamisen tai uusinnan voi merkitä tarkastuslentäjä.
4.2	Kannatan optiota a. Se vastaa selkeämmin, miten eri kokemustaustan omaavan pilotin pitää käyttöikeuttaan jatkaa.	Yksityishenkilö 1	Kommentti huomioitu vaihtoehtoa a puoltavana.
4.2	Esitetty sanamuoto vaihtoehdossa b jättää edelleen avoimeksi kaksi oleellista kohtaa: Kuka määrittelee, tarvitaanko hylätyn suorituksen jälkeen kertauskoulutusta vai ei? Tällä sanamuodolla lupakirjan haltija voi itse tuumata, että kokeilenpa toisen lennonopettajan kanssa tuurilla. Toinen, vaarallisempi kohta on vielä se, että lupakirjan haltija voisi päättää harjoitella itse ennen toisen opettajan kanssa lennettävää koululentoa. Tällöin siis – määräyksen millään tavalla estämättä – hän jatkaisi itsenäistä lentämistä, vaikka ensimmäisellä koululennolla hän on todistettavasti osoittanut osaamisensa olevan riittämätön.	Yksityishenkilö 1	Vaihtoehdossa b kertauskoululennon hyväksyminen/hylkääminen ja mahdollisen lisäkoulutuksen vaatiminen perustui lennonopettajan arvioon: ”Jos koululennon tai tarkastuslennon suoritus on hylätty, voidaan vaatia lisäkoulutusta lennonopettajan tai tarkastuslentäjän arvion mukaan.”
4.2	Sekä a) että b) -optioista puuttuu selkeä määräys: Hylätyn suorituksen jälkeen lupakirjan haltija ei saa	Yksityishenkilö 1	Asiasta määrätään ilmailumääräyksessä PEL M1-4, Lentolupakirjoja koskevia yleisiä määräyksiä, kohta 4.5: ”Jos lentotoimintaa koskevien ilmailumääräysten perusteella tai

	toimia päällikkönä ilma-aluksessa. Vain koulu- ja tarkastuslennot ovat sallittuja.		ilmailuviranomaisen erityisestä määräyksestä lentolupakirjan haltijan pätevyyden toteamiseksi suoritettu teoriakoe, tarkastuslento tai lentokoe ja siihen liittyvä kuulustelu hylätään, ei lupakirjan haltija saa käyttää kyseiseen lupakirjaan tai kelpuutukseen liittyviä oikeuksia ennen uuden teoriakokeen tai tarkastuslennon hyväksyttyä suorittamista.”
4.2	Vaihtoehto a) johon on lisätty b-kohdasta seuraava lause: ”Jos koululennon tai tarkastuslennon suoritus on hylätty, voidaan vaatia lisäkoulutusta lennonopettajan tai tarkastuslentäjän arvion mukaan.” (kohta 4.2.1, alakohta 2). Perustelut: Lennonopettajalla pitäisi aina olla oikeus hylätä kertauskoululento, mikäli hän sen katsoo tarpeelliseksi, vaikka tarkastettava olisi lentänyt 24 kk aikana 12 h. Osa pitää tätä ehkä myös itsestäänselvyytenä, että voi opettajana ilmaista tarpeen lisäkoululennoille, mutta tuo lause toisi enemmän voimaa opettajan mielipiteelle. Lisäperusteluna se, että joillekin saattaa ajan saatossa pinttyä hyvinkin huonoja lentotapoja tai yksinkertaisesti lentotaito huonontua.	Yksityishenkilö 2	Kommentti huomioitu vaihtoehtoa a puoltavana. Lopulliseen määräykseen on lisätty maininta siitä, että jos kertauskoululennon suoritus on ollut puutteellinen, voidaan vaatia lisäkoulutusta lennonopettajan arvion mukaan.
4.2	Vaihtoehto a: tämä on käytettävä vaihtoehto joka takaa lupakirjan haltijan lentotaidon säilymisen.	Yksityishenkilö 3	Kommentti huomioitu vaihtoehtoa a puoltavana.
4.2	Vaihtoehto b: ei missään tapauksessa tässä muodossa käyttöön, kertauskoululentoa ei pidä hyväksyä jos lupakirjan haltijalla ei ole viimeaikaista kokemusta. Kentällä voi tulla tilanteita missä vähäisellä opettajakokemuksella oleva opettaja joutuu arvioimaan tuhansia tunteja lentäneen entisen ammattilentäjän taitoja pitkän tauon jälkeen.	Yksityishenkilö 3	Kommentti huomioitu vaihtoehtoa a puoltavana.
4.2	Vaihtoehto a: tämä on käytettävä vaihtoehto joka takaa lupakirjan haltijan lentotaidon säilymisen, lentoturvallisuuden ylläpitämiseksi ei lento-oikeutta	SIL	Kommentti huomioitu vaihtoehtoa a puoltavana.

	voi jatkaa ilman viimeaikaista kokemusta ilman tarkastuslentoa.		
4.2	Vaihtoehto b: ei missään tapauksessa tässä muodossa käyttöön, kertauskoululentoa ei pidä hyväksyä jos lupakirjan haltijalla ei ole viimeaikaista kokemusta.	SIL	Kommentti huomioitu vaihtoehtoa a puoltavana.
4.2	Mielestäni tämä kohta (vaihtoehto b) on määräysehdotuksessa hyvin ja selkeästi kuvattu. Pitäisin kuitenkin lentotaidon, kokemuksen, ja lentoturvallisuuden kannalta hyvänä jatkaa nykyistä viimeaikaisen kokemuksen vaatimusta. Toistuva, vähäininkin lentokokemus pitää yllä lentotuntumaa ja parantaa lentoturvallisuutta. Vuonna 2014 UP-lupakirjamääräykseen lisätty viimeaikaisen kokemuksen vaatimus on mielestäni yksi parhaita ja lentoturvallisuuden parantamisen kannalta onnistuneimpia muutoksia, josta ei tulisi luopua. Olen oman UP-lupakirjani lentänyt vasta tuon määräyksen voimaantulon jälkeen ja pidän sitä hyvänä vaatimuksena.	Yksityishenkilö 4	Kommentti huomioitu vaihtoehtoa a puoltavana.
4.2	Vaihtoehto a). Mielestämme riittävä lentokokemus saavutetaan vaatimalla viimeaikaiseksi kokeemukseksi vähintään 12 tuntia lentoaikaa ilma-aluksella päällikkönä, mukaan lukien 12 lentoonlätöä ja laskua, ja kokonaislentoajaltaan vähintään yhden (1) tunnin pituisen kertauskoululennon lennonopettajan kanssa. Vaatimus on mielestämme linjassa ja vastaa pääpiirteiltään LAPL-lupakirjan kokemusvaatimuksia lentomiehistöasetuksen (EU) N:o 1178/2011 kohdan	SMLL	Kommentti huomioitu vaihtoehtoa a puoltavana.

	FCL.140.A mukaisesti. Esitetty vaatimus jatkuvasta lentokokemuksesta on oleellista nykyisen turvallisuustason ylläpitämiseksi.		
4.2	Vaihtoehto a on käytettävä vaihtoehto joka takaa lupakirjan haltijan lentotaidon säilymisen. Vaihtoehto b ei missään tapauksessa tässä muodossa käytöön. Perustelut: - Aikavaatimus + Kertauskoululento on järkevä yhdistelmä. Aikavaatimus takaa tietyn minimiosaamistason (peruslentämisen edellytykset ovat kunnossa). Ei olisi järkevä lentää puhtaasti kertauskoululentoja, vaan silloin olisi lennettävä lupakirjatarkastuslento. - Aikavaatimus 12 tuntia/24kk ei ole paljon. - Aikavaatimuksella on kohtuullisen hyvä osaa- mistason mittari. Aikavaatimuksen hylkäämisel- lä olisi vaikutus lentoturvallisuuteen.	Mäntsälän ilmailukerho	Kommentti huomioitu vaihtoehtoa a puoltavana.
4.2	Ilman muuta vaihtoehto b ja nopea päätös.	Yksityishenkilö 6	Kommentti huomioitu vaihtoehtoa b puoltavana.
4.2	Minun tulkintani mukaan molemmissa vaihtoehtoissa vaaditaan 24 kk välein joko kertauskoululento tai tarkastuslento, jonka voi suorittaa joko UL-koneella, yksimoottorisella lentokoneella tai TMG-MOPUlla. Trafin vaihtoehdossa ei vaadita erikseen 12 tunnin lentoaikaa eikä laskujen/lentoonlähtöjen lukumäärää. Minusta Traficom vaihtoehto on selkeämpi.	Yksityishenkilö 7	Kommentti huomioitu vaihtoehtoa b puoltavana.
4.2.1	(Vaihtoehto a): Termistöä tarkennettava. Otsikoksi lienee tarkoitettu ”käyttöoikeuden jatkaminen”. Se on syytä lihavoida tai numeroida 4.3:ksi ja alakohdat korjata vastaavasti. 4.2.1 kuvaa menettelyn käyttöoikeuden uusimisesta eli termistö jatkaminen	Yksityishenkilö 1	Vaihtoehdon a mukaista tekstiä on lopullisessa määräyksessä selkeytetty.

	/ (vanhentuneen) uusiminen on tekstissä sekaisin.		
4.2.1	Korvataan sana uusinta sanalla jatkaminen.	Yksityishenkilö 3	Oikea ilmaus tässä kohdassa olisi todellakin ”voimassaolon jatkaminen”. Vaihtoehdon a mukaista tekstiä on lopullisessa määräyksessä selkeytetty.
4.2.1	(Vaihtoehto a): ”4.2.1 Ultrakevytlupakirjan käyttöoikeuden uusinta, jos lupakirjanhaltija on viimeksi kuluneiden 24 kuukauden aikana suorittanut UL lentokoneen, yksimoottorisen lentokoneen tai TMG moottoripurjelentokoneen ohjaajana yhteensä:” Tämä lause mielestäni kieliopillisesti epäonnistunut ja tulisi muotoilla alkuosan ”Ultrakevytlupakirjan käyttöoikeuden uusinta, jos...” osalta uudelleen. Itse asiassa voimassa olevan määräyksen lauserakenne on mielestäni tässä kohtaa selkeämpi.	Yksityishenkilö 4	Vaihtoehdon a mukaista tekstiä on lopullisessa määräyksessä selkeytetty.
4.2.3	Merkinnät käyttöoikeuden jatkamisesta vain lupakirjan haltijan lupakirjaan, perustelut kohdassa 3.2 b	SIL Mäntsälän ilmailukerho Yksityishenkilö 3	Vaihtoehdon a mukaista tekstiä on lopullisessa määräyksessä muokattu. Oikeuksien osalta periaatteena on, että merkinnät tehdään lentopäiväkirjaan (hinauslento-oikeus, vesilento-oikeus). Vastaus muutoin kuten kohdassa 3.2 b.
7.3	Eroavuuskoulutuksen antajan tulisi voida antaa erillinen todistus annetusta koulutuksesta mikäli lentopäiväkirjaan ei voida tehdä merkintää (sähköinen lentopäiväkirja).	Yksityishenkilö 3	Sähköisen lentopäiväkirjan merkinnät voidaan tehdä millä tahansa menetelmällä, mutta sen tulee täyttää sisällöltään samat vaatimukset kuin paperisen. Tämä tarkoittaa mm. sitä että merkintä on varmennettava koulutuksen antajan tai tarkastuslentäjän lupakirjanumerolla. Lentopäiväkirjan merkintöjen oikeellisuudesta vastaa lentopäiväkirjan haltija, mutta viranomaisen voi viime kädessä varmistaa merkinnän paikkansapitävyyden viranomaiselle toimitetusta tarkastuslentolausunnosta tai kouluttajalta. Määräyksen PEL M1-4 kohta 4.6 edellyttää, että lupakirjan haltijan on pystyttävä viipymättä esittämään lentopäiväkirjansa viranomaisen sitä pyytäessä. Erillisen todistuksen antamista lentopäiväkirjamerkinnän lisäksi ei kuitenkaan ole määräyksessä kielletty.
7.3	Eroavuuskoulutuksen antajan tulisi voida antaa myös erillinen todistus annetusta koulutuksesta mikäli lentopäiväkirjaan ei voida tehdä merkintää	SIL	Vastaus kuten edellä. Kommentti lupakirjan nopeasta täyttymisestä puoltaa merkintöjen tekemistä lentopäiväkirjaan.

	(sähköinen lentopäiväkirja). Jos eroavuuskoulutus merkitään lupakirjaan se täytyisi nopeasti eikä siinä ole tilaa kyseiselle merkinnälle.		
8.1.1.3	Korvaava teksti. <i>”Itsenäinen vesilentotoiminta edellyttää, että tarkastuslentäjä on varmentanut nimikirjoituksellaan ja lupakirjan numerollaan hyväksytyksi suoritettun tarkastuslennon lupakirjan haltijan lupakirjaan, sekä on antanut ilmailumääräyksen TRG M1-6 mukaisen tarkastuslentolausunnon.”</i> Perustelut katso kohta 3.2 b. Tarkastuslento lomakkeena käytetään PPL SES lomaketta jossa on kouluttajan todistus annetusta koulutuksesta, josta tarkastuslentäjä pystyy tarkastamaan annetun koulutuksen ennen tarkastuslentoa. Uusittaessa tarkastuslentolomakkeita tämä tulee huomioida otettaessa käyttöön uusia malleja.	SIL Mäntsälän ilmailukerho Yksityishenkilö 3	Vesilentokoulutus on kaksivaiheinen. Vesilento-oikeuden voi saada vasta suoritettuaan vesilentokoulutuksen koulutusorganisaatiossa sekä lentokokeen. Koulutuksen ja lentokokeen suorittamisen jälkeen koulutuspäällikkö tai päälennonopettaja varmentaa vesilento-oikeuden lentopäiväkirjaan. Määräystekstiä on selkeytetty tältä osin. Kommentti erillisestä tarkastuslentolomakkeesta vesilento-oikeutta varten on huomioitu.
8.2.2	Pois kohta d. Perustelut: ei voi juurikaan millään ultrakevytlentokoneella suorittaa hinauslentotoimintaa jos koneessa on kaksi henkilöä (hinauskoneen painorajoituksen ylitys).	SIL Mäntsälän ilmailukerho Yksityishenkilö 3	Kohta d poistetaan. Lentokoetta ei vaadita hinauslento-oikeutta varten myöskään EASA-sääntelyssä (lentomiehistöasetus 1178/2011, kohta FCL.805). Hinauskoneen mahdollisia paino- tai muita rajoituksia on noudatettava sekä lentokoulutuksessa että -kokeessa.
8.2.3	Muutetaan teksti kuulumaan seuraavasti: Itsenäisen hinauslentotoiminta edellyttää, että koulutusorganisaation koulutuspäällikkö tai päälennonopettaja on varmentanut nimikirjoituksellaan hyväksytysti suoritettun koulutuksen lupakirjan haltijan lentopäiväkirjaan <i>tai on antanut erillisen todistuksen</i>	SIL Yksityishenkilö 3	Tekstiä on selvennetty samoin kuin kohdassa 8.1.1.3. Viittaus tarkastuslentolausuntoon on poistettu, koska edellä mainitulla perusteella hinauslento-oikeutta varten ei enää vaadita lentokoetta. Lentopäiväkirjamerkin ja erillisen todistuksen osalta vastaus kuten kohdassa 7.3.

	<i>annetusta hinauslentokoulutuksesta.</i> Poistetaan teksti ”ja tarkastuslentäjä on antanut ilmailumääräyksen TRG M1-6 mukaisen tarkastuslentolausunnon”. Perustelut edellisessä kohdassa.		
8.2.3	Muutetaan teksti kuulumaan seuraavasti: <i>”Itsenäinen hinauslentotoiminta edellyttää, että koulutusorganisaation koulutuspäällikkö tai päälennonopettaja on varmentanut nimikirjoituksellaan hyväksytysti suoritettun koulutuksen lupakirjan haltijan lentopäiväkirjaan.”</i> poistetaan teksti <i>”...ja tarkastuslentäjä on antanut ilmailumääräyksen TRG M1-6 mukaisen tarkastuslentolausunnon.”</i> Perustelut edellisessä kohdassa.	Mäntsälän ilmailukerho	Viittaus tarkastuslentolausuntoon on poistettu, koska edellä mainitulla perusteella hinauslento-oikeutta varten ei enää vaadita lentokoetta.