

Kohta	Kommentti	Lausunnon antaja	Traficom in vastaus
Määräyksen aikataulu	"Uudistettu määräys on tarkoitus antaa keväällä 2024." Sen verran paljon tässä on muutoksia aikaisempaan, että ehdotan aikatauluksi loppukesää 2024. Luulisin, että tämän vuoden näytösjärjestäjien suunnitelmat ovat tässä kohtaa vuotta jo hyvin pitkällä (tai ainakin itsellä olisi) ja niiden muuttaminen vastaamaan tätä määräystä hankalaa.	Yksityishenkilö C	Määräys ehtii voimaan huhti-toukokuun vaihteessa. Kesän 2024 tiedossa olevia näytöksen järjestäjiä on informoitu tulevista muutoksista ja sovittu, että he toimivat uuden määräyksen mukaisesti. Näin ollen Traficom katsoo, että määräys voidaan antaa vielä keväällä 2024.
Yleinen kommentti	Ilmailuliitto edustaa useita eri harraste- ja urheiluilmailun lajeja, joten OPS M1-2 määräysluonnosta on Ilmailuliitossa käyty läpi laajalti, tutkien vaikutusta kaikkiin eri ilmailulajeihin. Ilmailuliitto näkee määräyksessä tiettyjä epäkohtia erityisesti laskuvarjohyppytoimintaan, jonka vuoksi Ilmailuliitto on päättänyt jättää lausunnon ja muutosesityksiä OPS M1-2 määräysluonnokseen. Muutosesityksen tarkoituksena on parantaa turvallisuutta, ja yhdenmukaistaa ympäristöä Ilmailuliiton omien toimintaohjeistusten ja OPS M1-2 määräyksen kanssa.	Suomen Ilmailuliitto ry (SIL)	Traficom kiittää palautteesta. Otamme kantaa jokaiseen muutosesitykseen jäljempänä erikseen. Turvallisuuden parantaminen sekä ohjeistusten/vaatimusten yhdenmukaistaminen ovat kannatettavia tavoitteita.
Yleinen kommentti	Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on pyytänyt Turvallisuus- ja kemikaalivirastolta lausuntoa määräysluonnoksesta OPS M1-2, Lentonäytökset ja lentokilpailut. Tukes on arvioinut asiaa kuluttajaturvallisuuslain (920/2011) ja pyroteknisiä tuotteita koskevan sääntelyn näkökulmasta. Yleisesti kuluttajaturvallisuuslaista ja Tukesin toimivallasta kuluttajapalveluiden valvonnassa: Tukes valvoo tapahtumien ja muiden kuluttajapalveluiden turvallisuutta kuluttajaturvallisuuslain (KuTuL) nojalla. Laki on luonteeltaan toissijainen ja täydentävä (4 §), eli sitä sovelletaan, jos kuluttajapalveluiden aiheuttamien terveys- ja omaisuusvaarojen ehkäisemisestä ei ole muuta sääntelyä, jossa edellytetään	Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes)	Traficom kiittää palautteesta.

	<p>vähintään samaa turvallisuustasoa ottaen huomioon kaikki palvelun turvallisuuteen liittyvät seikat.</p> <p>Lentonäytösten ja -kilpailujen maatoimintoihin voidaan pelastuslain (379/2011), kokoontumislain (530/1999) ja järjestyslain (612/2003) ohella soveltaa myös kuluttajaturvallisuuslakia. Niiltä osin kuin ilmailulaissa (864/2014) on tapahtumaa koskevia turvallisuusmääräyksiä, jotka edellyttävät vähintään samaa turvallisuustasoa kuin kuluttajaturvallisuuslaki, on kuluttajaturvallisuuslaki väistävä yleislaki.</p>		
Yleinen kommentti	<p>Perustelumuiustiossa on lueteltu säädöksiä, jotka on ainakin syytä huomioida lentonäytös- ja lentokilpailutapahtumissa (s. 4). Kyseiset säädökset voisi mainita suoraan määräysluonnoksessa, ja listaan voisi lisätä myös kuluttajaturvallisuuslain.</p>	Tukes	<p>Lentonäytösmääräyksen OPS M1-2 aiemmassa versiossa oli lueteltu muuta huomioitavaa lainsäädäntöä. Määräyksen päivityksen yhteydessä kuitenkin todettiin, että tällaiset "muistutukset" muun lainsäädännön olemassaolosta sopivat paremmin perustelumuiustioon kuin itse määräykseen, sillä lainsäädäntö ei tule sovellettavaksi määräyksen perusteella vaan soveltuu joka tapauksessa. Lisäksi riskinä on, että sovellettavan lainsäädännön luettelo pääsee määräyksen päivitysten välillä vanhentumaan, kuten edellisen määräysversion kohdalla oli käynyt.</p> <p>Sovellettavan lainsäädännön luettelo ei myöskään ole tyhjentävä. Lentonäytöksiin ja -kilpailuihin liittyvien eri osa-alueiden kautta voi tulla sovellettavaksi suuri määrä eri alojen lainsäädäntöä, jota on vaikea kattavasti luetella. Joillakin säädöksillä on läheinen yhteys määräyksessä tarkoitettuun toimintaan, joillakin taas kaukaisempi. On vaikea vetää rajaa siihen, missä määrin toimintaa koskevaa lainsäädäntöä kannattaa luetella. Tästä syystä perustelumuiustiossa annetaan vain esimerkkejä siitä, mitkä lait myös kannattaa huomioida lentonäytöstä tai -kilpailua järjestäessä. Lisätään kuitenkin luetteloon kuluttajaturvallisuuslaki ja pelastuslaki.</p>
Yleinen kommentti	<p>Määräysluonnoksessa voisi korostaa nykyistä enemmän sitä, ettei lentonäytöksistä ja -kilpailuista saa aiheutua vaaraa muillekaan niiden välittömässä läheisyydessä oleskeleville henkilöille kuin varsinaiselle yleisölle.</p>	Tukes	<p>Kokoontumislain (530/1999) 3 §:ssä säädetään, että yleisötilaisuus on järjestettävä osanottajien ja sivullisten turvallisuutta vaarantamatta. Lisätään kuitenkin määräykseen maininta siitä, että myös sivullisten turvallisuus on huomioitava. Lentokilpailut eivät aina ole yleisötilaisuuksia.</p>
Yleinen kommentti	<p>Määräyksessä OPS M1-2 olisi syytä mainita lentopaikan pitäjän suostumuksesta lentonäytöstä tai -kilpailua varten. On ollut tapaus, jossa lentonäytös on järjestetty ilman lentopaikan pitäjän suostumusta.</p>	Lahti-Vesivehmaan lentopaikka	<p>Kokoontumislain 13 §:n mukaan yleisötilaisuuden järjestäjän on hankittava järjestämispaikan omistajan tai haltijan suostumus paikan käyttämiseen tilaisuutta varten. Lisätään kuitenkin maininta lentoaseman tai lentopaikan pitäjän suostumuksesta kohtaan 4, joka koskee näytös- ja kilpailulupien hakemista.</p>

1 Soveltamisala	Yleisenä kommenttina lentoaseman pitäjä Finavia Oyj esittää lisättävän ilmailumääräyksen kohdan, jossa lentonäytöksen järjestäminen edellyttää lentoaseman/paikan pitäjän lupaa ja että lentoaseman/paikan antamia ohjeita tulee noudattaa. Lentoaseman pitäjä voi asettaa ilmailumääräyksestä poikkeavia, mahdollisesti tiukempia ehtoja esimerkkinä näytösalueen ja alueen aitaaminen, tapahtuma-alueella suoritettava rakentaminen sekä mahdollisten rakennusten korkeus sekä tapahtuma-alueen turvallisuusjärjestelyt, ajoneuvojen pysäköinti tai ilma-alusten vaara-etäisyydet.	Finavia Oyj	Lisätään lentonäytös- ja kilpailulupien hakemista koskevaan kohtaan 4 maininta siitä, että hakemukseen on liitettävä tieto lentopaikan pitäjän suostumuksesta tapahtuman järjestämiseen sekä sen mahdollisesti asettamat lisäehdot.
2 Määritelmät	Pienessä lentonäytöksessä voisi olla enintään 10 lento-ohjelmanumeroa. Taitoluokat voisi laittaa järjestykseen: Restricted Standard Intermediate Advanced Unlimited.	Yksityishenkilö B	Muutetaan taitoluokkien järjestys aakkosjärjestyksestä vaativuusjärjestykseen esitetyn mukaisesti. Traficom katsoo, että 10 ohjelmanumeron lentonäytöstä ei voida pitää enää pienenä lentonäytöksenä.
2.1	<i>lennonäytöksellä</i> kokoontumislaissa (530/1999) tarkoitettua yleisötilaisuutta, jossa järjestetään ilmailutoimintaa yleisön nähtäväksi; Ehdotettu lisäys: ... ja joka sisältää taitolentoa sekä muita lento-ohjelmanumeroita (rajataan pois fly innit tai muut pienimuotoisemmat ilmailutapahtumat). Pyydän määrittelemään selkeästi, mitä on taitolento?	Yksityishenkilö C (<i>SIL on ilmoittanut tukevuksensa kaikkia henkilöiden kommentteja.</i>)	Taitolennon käsite on määritelty ilmailulain 62 §:ssä, joten ilmailulain nojalla annetussa määräyksessä ei voida käyttää eri määritelmää. Ilmailulain 72 §:ssä myös säädetään, milloin lentonäytöksen vaaditaan lupa: Lentonäytöksen tai lentokilpailun järjestämiseen vaaditaan Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä lupa, kun: 1) tilaisuus järjestetään lentoasemalla; 2) ohjelmaan sisältyy taitolentoa; tai 3) mukana on ulkomaalaisia osanottajia. Samoin lentonäytöksen määritelmä on ilmailulain 62 §:ssä. Kuitenkin "yleisön nähtäväksi järjestettyä ilmailutoimintaa" voidaan tulkita niin, ettei pelkkä koneiden saapuminen ja lähtö ole erityisesti yleisön nähtäväksi järjestettyä, jolloin lentonäytöslupaa ei tarvita fly-in-tapahtumiin.
2.2	"Kaikki tässä määräyksessä noudatettavaksi määrätyt minimilentokorkeudet on määritettävä lentopaikan korkeudesta (AD ELEV), kun näytös järjestetään lentopaikalla." → esitysalueen ELEV...ei AD elevation	Yksityishenkilö B	Muutetaan kohta niin, että minimilentokorkeudet on määritettävä lentopaikan referenssipisteen korkeudesta (AD ELEV) tai esitysalueen korkeudesta, sen mukaan kumpi näistä on korkeampi.

4 Luvat lentonäytöksen ja lentokilpailun järjestämiseen	Ilmailulain 72 § mainitsee, että Lentonäytöslupa ja lentokilpailulupa myönnetään erikseen kutakin tapahtumaa tai tapahtumasarjaa varten. Ilmailuliitto haluaa tuoda esiin, että lain tarkoittamaa tapahtumasarjaa ei ole erikseen määritelty. On mahdollisesti hyvä, että ei rajoiteta määräyksellä mitä tämä tarkoittaa.	SIL	Tapahtumasarjan käsitettä ei käytetä tässä määräyksessä, vaan ainoastaan ilma-ilulaissa. Ilmailulain hallituksen esityksen perusteluissa ei oteta kantaa käsitteen määrittelyyn, joten sitä tulkitaan tapauskohtaisesti. Periaatteessa tapahtumasarjana voitaisiin luvittaa esimerkiksi eri lentopaikoilla järjestettävä lentokilpailusarja tai eri tapahtumapaikoilla kiertävä lentonäytös.
4.4	Näytöksen johtajan on varmistettava, että Liikenne- ja viestintävirastolle sekä lentoaseman pitäjälle ilmoitetaan lentonäytös- tai kilpailuhakemuksessa esitettyjen tietojen merkittävistä muutoksista.	Finavia Oyj	Lisätään kohtaan 4.4 maininta siitä, että näytöksen johtajan on ilmoitettava merkittävistä muutoksista myös lentopaikan pitäjälle.
4.6 Lentonäytöslupa yksittäistä lentoesitystä varten	Tässä syytä olla kohtuulliset vaatimukset (varsinkin kohdat b, da ja f), jos yksittäinen lentonäytös tapahtuu esim. harvaan asutulla alueella, saaristossa tmv. paikassa ja kyseessä esim. juhlatilaisuuden yhteydessä tapahtuva lentoesitys/ohilennot.	Urheilutaitolentäjät ry	Traficom pitää kohdassa b (Ilma-alusten maakäsittely, kohta 9.2) esitettyjä vaatimuksia kohtuullisina ja tarpeellisina turvallisuuden kannalta, aina kun yksittäinen lentoesitys järjestetään lentopaikalla. Muulta lentopaikalta operoitaviin ohilentoihin nämä vaatimukset eivät muutoinkaan sovellu. Kohdassa d (Vastuu yhteistyöstä pelastuspalvelun kanssa, kohta 9.7.7) vaatimuksia on jo määräyksessä kohtuullistettu, esim. "tapahtuman koosta ja odotettavissa olevasta yleisömäärästä riippuen". Kohdan f (Lentotoiminta näytöksissä, kohta 10) vaatimukset ovat lentoturvallisuuden kannalta erittäin tärkeitä. Lisäksi f-kohdassa mainitaan niiden noudattamisesta "soveltuvien osin". Traficom muistuttaa myös, että yksityiset juhlatilaisuudet eivät ole ilmailulain 62 §:ssä ja kokoontumislain 2 §:ssä tarkoitettuja yleisötilaisuuksia, jolloin niihin ei vaadita lentonäytöslupaa. Tällöin myöskään näytöslentäjän hyväksyntä (PDA) ei ole voimassa.
5 Pienet lentonäytökset	Viittaus kohtaan 4.6.	Urheilutaitolentäjät ry	Kommentti jää epäselväksi siltä osin, ehdotetaanko määräykseen lisättäväksi viittaus kohdasta 5 kohtaan 4.6. Tämä ei ole mahdollista, koska silloin esimerkiksi näytöksen johtajan vaatimus jäisi pois pienistä näytöksistä. Jos taas tarkoitetaan, että myös kohdassa 5 vaatimusten tulisi olla kohtuulliset, Traficom toteaa, että niitä on jo pienten lentonäytösten osalta mahdollisuuksien mukaan kohtuullistettu määräyksessä.
6 Lentokilpailut	Ilmailulain 72 § mukaan lentonäytöksen tai kilpailun järjestämiseen vaaditaan lupa, kun mukana on ulkomaisia osanottajia. Ilmailulaki ei kuitenkaan mää-	SIL	Kysymys koskee ilmailulain 72 §:n tulkintaa eikä nyt valmisteltavaa määräystä, mutta Traficom katsoo silti asianmukaiseksi selventää lupavaatimuksia tässä yhteydessä. Ilmailulain hallituksen esityksen perusteluissa (HE 79/2014 vp) ei selite-

	<p>rittele mitä tällä tarkoitetaan ja olisi toivottavaa, että asia voitaisiin tarkentaa jossakin. Onko ulkomaisena osanottajana pidettävä esimerkiksi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ulkomaalaista , joka toimii kilpailun organisaatiossa esim. toimitsijana tai vaikka hyppy- tai hinauskoneen lentäjänä? - Jos kilpailija käyttää ulkomaille rekisteröityä ilma-alusta, vaikka ohjaajilla on Suomen kansalaisuus ja suomalainen lupakirja? - Toisen maan kansalaista, vaikka hän asuu Suomessa, on saanut lentokoulutuksen Suomessa ja jolla on suomalainen lupakirja? Entä kaksoiskansalaista? <p>Maksuasetuksen mukainen lentonäytös- tai kilpailulupa on samaa suuruusluokkaa kuin joidenkin harrasteilmailutapahtumien osallistumismaksu. Tällöin tapahtuman järjestäjän olisi taloudellisesti kannattavaa sulkea muut kuin suomalaiset ulos kansallisuuden perusteella, joka voi olla syrjivää.</p>		<p>tä lentonäytös- ja kilpailulupavaatimusten taustaa tarkemmin. Koska perusteluisia käsitteitä ei ole avattu, tulkinassa on lähdettävä sanojen yleiskielisistä merkityksistä. Siksi tulkitsemme, että näytöksen tai kilpailun "ulkomaalaisella osanottajalla" tarkoitetaan näytös- tai kilpailulentäjiä eikä esimerkiksi toimitsijoita taikka hyppy- tai hinauskoneen lentäjiä. Osanottajaa ei myöskään pidetä ulkomaalaisena pelkästään sillä perusteella, jos hän käyttää ulkomaille rekisteröityä ilma-alusta. Koska ulkomaalaisten osallistujien asettaminen yhdeksi lupavaatimuksen perusteeksi todennäköisesti pohjautuu tarpeeseen varmistaa, että lentäjä tuntee Suomen kansalliset määräykset ja toimintatavat, emme myöskään katso, että Suomessa asuvaa ja lentokoulutuksen saanutta suomalaisen lupakirjan haltijaa olisi pidettävä "ulkomaalaisena osanottajana" yksinomaan kansallisuuden perusteella.</p>
6.3 a)	<p>Riskiarvion edellyttäminen harrasteilmailun kevyempien lajien kilpailuilta ei ole perusteltua niissä tapauksissa, että lupavaatimuksen laukaisee yhden ulkomaalaisen osallistuminen paikalliseen kilpailuun.</p>	SIL	<p>Riskiarviovaatimus koskee jatkossa kaikkia kilpailuja, myös muita kuin lupaa edellyttäviä (kohta 6.6). Arviolta edellytettävä laajuus luonnollisesti riippuu tapahtuman laajuudesta. Riskiarvion tarkoituksena on miettiä etukäteen varautumista mahdollisiin vaaratilanteisiin.</p>
6.3 e)	<p>Raportointivelvollisuuden ulottaminen harrasteilmailun kevyempien lajien kilpailuilta ei ole perusteltua niissä tapauksissa, että lupavaatimuksen laukaisee yhden ulkomaalaisen osallistuminen paikalliseen kilpailuun.</p>	SIL	<p>Raportointivelvollisuus on perusteltua viranomaisen valvontamahdollisuuksien parantamisen sekä lentonäytöstoiminnan ja kilpailutoiminnan kehittämisen kannalta. Raportointia koskevat vaatimukset ovat varsin kevyet.</p>
6.3 ja 6.4	<p>Taitolentokilpailuissa on luokkien mukaiset alarajat, jotka ovat poikkeuksetta jo ylemmät kuin yleensä näytöksissä eli turvallisemmalla puolella. Myös nopeudet vaihtelevat tyypillisesti kilpalentoon liittyen VNE:stä nollaan. Ei lähtökohtaisesti tarvetta viranomaisella puuttua näihin.</p>	Urheilutaitolentäjät ry	<p>Kohdan 6.4 mukaisesti Traficom voi lentokilpailuluvassa sallia poikkeamisen SERA-lentosääntöjen vaatimuksista esimerkiksi korkeusrajojen osalta, mikä helpottaa kilpailujen järjestämistä.</p> <p>Sama koskee kohdassa 6.3 viitattua, kohdan 10.6.2 mukaista maksiminopeutta.</p> <p>On myös huomioitava, että nämä vaatimukset koskevat myös muita kuin taitolentokilpailuja.</p>

7 Tapahtuman riskiarvio	Riskien arviointi on ilmailutapahtumissa olennaisen tärkeä tapahtuman johtajan tehtävä, ja velvollisuus sen tekemiseen seuraa useista eri säädöksistä. Määräysluonnoksen kohdassa 7 on hyvin kuvattu riskien arvioinnin sisältö. Kuvausta voisi vielä täydentää siten, että tapahtuman johtajan on kuvattava menettelyt sille, miten tunnistettujen ja tunnistamattomien riskien esiintymistä seurataan koko tapahtuman ajan ja miten niihin reagoidaan ajoissa ja ennaltaehkäisevästi.	Tukes	Tehdään ehdotettu täydennys riskiarviossa esitettävien tietojen luetteloon.
7.1	Tapahtuman johtaja vastaa yhdessä näytöksen johtajan kanssa riskiarvion laatimisesta tapahtumaa varten. Riskiarvio on esitettävä Liikenne- ja viestintävirastolle näytöslupahakemuksen yhteydessä. <i>Lisäksi riskiarvio on toimitettava lentoaseman pitäjälle.</i>	Finavia Oyj	Lisätään vaatimus riskiarvion toimittamisesta tiedoksi lentopaikan pitäjälle.
7.3	Riskiarviota on päivitettävä tarvittaessa myös näytösluvan myöntämisen jälkeen ja muutoksista on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle <i>sekä lentoaseman pitäjälle.</i>	Finavia Oyj	Lisätään vaatimus riskiarvion muutosten toimittamisesta tiedoksi lentopaikan pitäjälle.
8 Näytöslentäjän hyväksymistodistus	Pidennetty aika (2 -> 3 v) on hyvä parannus.	Urheilutaitolentäjät ry	Traficom kiittää kommentista.
8 Näytöslentäjän hyväksymistodistus	Yksi asia, jonka haluaisin näkyvän suoraan määräyksessä kohdassa 8.3.4 on energian hallinta. Tämä asia koskee luonnollisesti kaikki lentokonetyyppejä, mutta erityisesti heikkotehoisia koneita kuten purjekoneet, C150 Aerobat tai Vinka tms. Perustelut: - Se on keskeinen elementti turvalliseen lentonäytössarjaan. - Energian hallintaa ovat mm. lentokorkeus, miniminopeudet ja -korkeudet liikkeiden ja liikesarjojen aloitukseen. Hyväksyttäessä PDA ohjaajalle tulisi arvioida tarkasti	Investigation Management Consulting	Lisätään kohdan 8.3.4 arvioitavien asioiden luetteloon lentäjän kyky hallita ilma-aluksen kokonaisenergiaa esityksen aikana. Asia tulee tosin jo nykyisellään ilmi PDA:n myöntämistä varten käytettävässä arviointilomakkeessa. Lisäksi kommentissa esitettyjä asioita voidaan tarkemmin huomioida Traficomien sisäisessä työohjeessa.

seuraavia tekijöitä:

- Kokemus taitolentokilpailuista (lentokilpailu ja lentonäytös ovat kuitenkin kaksi eri asiaa).
- Suunnitelma eri liikkeiden aloitusnopeuksista, korkeuksista ja oikaisukorkeuksista.
- Todelliset mahdollisuudet harjoitella esityslentokorkeudesta. Tämä on vaikea toteuttaa useilla lentopaikoilla, mutta olisi oleellista ennen oikeita näytöksiä.

Taitolentoliikkeet:

- Millaista ”pakettia” eri liikkeitä lentäjä aikoo käyttää? UK CAA:lla on hyvä listaus määräyksessään (<https://publicapps.caa.co.uk/docs/33/CAP%201724%20Edition%206.pdf>, kohta 6.8).

- Onko näytössarja looginen energian hallinnan kannalta?

- Kilpataitolennessa ohjaajat eivät tee nuotteihinsa minimikorkeus/-nopeus merkintöjä, mutta pitäisi tehdä näytöslennoissa, koska minimikorkeudet ovat alhaisemmat.

- Erilaiset syöksy- ja lattakierteet tulisi arvioida oikaisukorkeuksien osalta erikseen. Ei voi olla, että tähdätään PDA:n minimiin vaan sen pitää olla huomattavasti korkeammalla. (Esimerkiksi lentäessäni Vinkalla esityksiä kierteen piti olla oikaistuna 2000 ft vaikka esityksen alaraja oli vaakaliikkeissä 330 ft).

- Pystyliikhehdinnässä esim. silmukka varsinkin alarajalta lähdettäessä tulee olla ”nouseva” eli alaspäin tultaessa on varaa kiristää vetoa tai loiventaa. Mikään liike ei saa mennä liikehtimisen rajalla vaan pelivaraa pitää olla; jälleen kyse energian hallinnasta. Ilmavoimissa pystyliikkeiden alaraja oli/on kalustosta riippumatta 500 ft ja vaakaliikkeet 330 ft. Hyvä periaate edelleen!

8.1	Ei koske valtion ilma-aluksia?	Yksityishenkilö B	Lisätään kohtaan 8.1 maininta siitä, että vaatimus näytöslentäjän hyväksymistodistuksesta (PDA) ei koske myöskään sotilasilmailua. Ilmailulaissa valtion ilmailu ja sotilasilmailu on määritelty erikseen. Kohdassa mainitaan jo Rajavartiolaitoksen ohjaajat, eikä muilla valtion toimijoilla kuin Rajavartiolaitoksella nykyisellään ole käytössään miehitettyjä ilma-aluksia.
8.2 Kokemusvaatimukset	Restricted-taitoluokan PDA:n tuntimääriä (200 h total, 100 h PIC) olisi syytä laskea. Tällä mahdollistetaan uusien näytöslentäjien kokemuksen kartuttaminen turvallisesti.	Urheilutaitolentäjät ry	Traficom ei näe aiheelliseksi laskea kokemusvaatimusta, sillä lentokokemusta on syytä kerätä riittävästi muualla kuin näytöksissä siten, että ohjaaminen näytöksessä on varmalla pohjalla. Lisäksi Restricted-taitoluokkaa käytetään vain sellaisilla ilma-aluksilla, joilla ei ilma-aluksen ominaisuuksista johtuen voi täydellisesti suorittaa Standard - Unlimited -taitoluokkien liikkeitä. Kaikissa muissa tapauksissa PDA:n alin taitoluokka on Standard.
8.2.2 g)	<p>"laskuvarjohyppääjien osalta ryhmänjohtajalla tai yksin hyppääjällä on oltava vähintään 200 hypyn ja muilla ryhmän jäsenillä vähintään 100 hypyn kokemus"</p> <p>Ehdotetaan, että tätä kohtaa yhdenmukaistetaan laskuvarjohyppääjien omien Toiminnallisten ohjeiden</p> <p>(http://laskuvarjotoimikunta.ilmailuliitto.fi/toiminnalliset-ohjeet/) vaatimuksien mukaiseksi. Eli</p> <p>"Näytöksessä laskuvarjohyppyjä suorittavalta hyppääjältä edellytetään vähintään C-lisenssiä." Tuossa mainitun C-lisenssin vaatimukset hyppykokemuksen osalta ovat "vähintään 200 itseaukaisuhyppyä ja tunti vapaapudotusta". Meillä ei ole erillistä vaatimusta "ryhmänjohtajalle" eikä sellaista termiä ohjeissamme tunneta. Käytämme termiä pokaivanhin (joka on käytössä yleisesti).</p> <p>Toisin sanoen, jos vain muutetaan hyppymääriä, niin kohta voisi olla seuraavanlainen:</p> <p><i>Laskuvarjohyppääjillä on oltava vähintään 200 itseaukaisuhypyn kokemus käytettäessä liitovarjoa. Jos käytetään pallovarjoa, ryhmänjohtajalla tai yksin hyppääjällä on oltava vähintään 200 hypyn, ja muilla ryhmän jäsenillä vähintään 100 hypyn kokemus.</i></p>	SIL	Muutetaan teksti ehdotetun mukaisesti.

8.2.2 g)	<p>"Näytöslentäjän hyväksymistodistusta ei vaadita ilmapallon, riippuliitimen tai varjoliitimen ohjaajilta eikä laskuvarjohyppääjiltä, mutta näiden on täytettävä seuraavat vaatimukset osallistuakseen lentonäytökseen: [...]</p> <p>(g) laskuvarjohyppääjien osalta ryhmänjohtajalla tai yksin hyppääjällä on oltava vähintään 200 hypyn ja muilla ryhmän jäsenillä vähintään 100 hypyn kokemus."</p> <p>Mitenkäs tandemlaskuvarjohyppy? Onko mahdollista tuoda esim. joku julkkis laskuvarjolla näytökseen? Onnistuuko jatkossa?</p>	Yksityishenkilö C	Jatkossakin on sallittua järjestää lentonäytöksissä tandemlaskuvarjohyppyjä. Määräyskohtaan lisätään tandemhyppymestarille kokemusvaatimus, joka vastaa SIL:n ohjeistusta laskuvarjohyppääjien kelpoisuusvaatimuksista. Tandemlaskuvarjohyppyllä mukana olevalle ei aseteta kokemusvaatimuksia.
8.3.3	PDA:ssa voi olla alle 200 ft Unlimited-luokassa. Ei tarkoita, että pilotti tuota rajaa välttämättä alittaisi mutta oltava mahdollista ilman rangaistusta.	Urheilutaitolentäjät ry	Jatkossa 200 ft olisi lähtökohtaisesti alin mahdollinen raja PDA:ssa. Sen alittamiseen voi olla mahdollista saada esityskohtainen yksittäislupa perustellusta syystä.
8.3.4	Edellytetään arviointilennon kuulustelussa pilotilta selkeää ymmärrystä/selvitystä matalalla suoritettujen autorotaatioiden riskeistä.	Urheilutaitolentäjät ry	Asia otetaan huomioon Traficomien sisäisessä työohjeessa. Yleisesti ottaen autorotaatioliikkeissä on aina huomioitava riittävä korkeusvara.
8.6 Viimeaikainen kokemus	Tarvitseeko harjoitteluun erillisluvan, esim. harjoittelee Pirkkalassa ja lentää Vaasassa?	Yksityishenkilö B	Harjoittelu ei edellytä erillislupaa, jos toimitaan esitettyjen vaatimusten mukaisesti; harjoittelu ei saa tapahtua yleisötilaisuuden yhteydessä, tiheästi asutulla alueella tai ulkosalle kokoontuneiden väkijoukkojen läheisyydessä. Kohtaan lisätään maininta siitä, että harjoittelu lentosääntöjen mukaisten minimilentokorkeuksien alapuolella on sallittu ainoastaan lentopaikan päällä.
9 Lentonäytöksen järjestäminen	Määräysluonnoksen kohdan 7.1 mukaan riskiarvio on osa ilmailunäytöksen lupahakemusta. Tapahtuman järjestämistä koskevissa määräysluonnoksen kohdissa riskien arviointiin viitataan vain lentokorkeutta (10.4.1) ja pyrotekniikkaa (10.8.1) koskevissa kohdissa. Riskien arvioinnin tulee ohjata koko tapahtuman suunnittelua ja toteutusta ja kaikkia tapahtuman aikaisia turvallisuusjärjestelyitä, esim. turvallisuussuunnitelman laatimista (9.7). Sen vuoksi olisi tärkeää, että riskien arviointiin viitattaisiin myös määräysluonnoksen kohdassa 9.	Tukes	Lisätään riskiarviota koskevaan kohtaan 7.1 maininta siitä, että tapahtuman johtaja vastaa yhdessä näytöksen johtajan kanssa myös riskiarvion huomioimisesta tapahtumajärjestelyissä. Näin riskiarvion huomioimiseen ei ole tarvetta viitata erikseen yksittäisissä kohdissa.

9.1.2	Tiedotustilaisuus voisi olla myös etäyhteydellä.	Yksityishenkilö B	Lisätään tästä maininta perustelumuiistioon. Määräyksen teksti ei sulje pois tiedotustilaisuuden pitämistä etäyhteydellä.
9.2.1	<p>Alakohta 3): Finavia Oyj:n ylläpitämällä lentoasemilla ilma-aluksiin liittyvät turvaetäisyydet on ilmoitettu MLO B Kenttäalueen liikennesäännöt -käsikirjassa. Käsikirja perustuu ICAO Annex 14 Doc 9157 Aerodrome Design Manuaaliin. Finavia Oyj pitää nyt ehdotettu kohdan 9.2.1 alakohta 3) kirjaus rullaavan ilma-aluksen minkä tahansa osan ja katsojien välinen vähimmäisetäisyys on 15 m; yleisöturvallisuuden kannalta riittävät etäisyydet rullaaviin suihkukoneisiin ja helikoptereihin on arvioitava tapauskohtaisesti. Perustelumuiistiossa on mainittu Doc 9157 mukaiset etäisyydet suihkukaluston (kapea/laaja) takana suosituksena.</p> <p>Finavia Oyj tulee jatkossakin edellyttämään lentonäytöksen järjestäjää noudattamaan edellä mainitun MLO B Kenttäalueen liikennesäännöt -käsikirjassa asetettuja turvaetäisyyksiä. Perusteena tälle vaatimukselle on, että lentoasemalla operoi samaan aikaan lentonäytöksen kanssa normaali kaupallinen reitti- ja charterliikenne.</p>	Finavia Oyj	Määräyksessä vaaditaan ilma-aluksen ja katsojien välinen vähimmäisetäisyys. Lentopaikan pitäjä voi tarpeen mukaan asettaa tiukempia vaatimuksia näytöslupahakemukseen liitettävän lentopaikan pitäjän suostumuksen edellytykseksi.
9.2.1	<p>"Näytöksen johtajan on yhteistyössä tapahtuman johtajan kanssa varmistettava, että:</p> <p>(1) yleisön pääsy ilma-alusten seisonta-alueille ja liikennealueille estetään ja että esteet pysyvät paikoillaan koko lentoesitysten ajan. Hänen on myös varmistettava, että näille rajoitetuille alueille pääsy on valvottua ja sallitaan vain luvan saaneille henkilöille;"</p> <p>Jämillä tapahtuma on myös fly in, paikalla on parhailaan ollut 183 ilma-alusta 16 eri maasta, ja yleisö on päässyt vapaasti näitä ilma-aluksia katselemaan lähietäisyydeltä niiden ollessa parkissa. Lasketaanko tuo parkkialue seisonta-alueeksi vai ei? Varsinaiselle</p>	Yksityishenkilö C	Määräyksessä ei ole tarkoitus rajoittaa koneiden esittelyä yleisölle fly-in-tapahtumissa. Tarkennetaan tekstiä niin, että yleisön pääsy on estettävä <i>lentonäytöksessä käytettävien</i> ilma-alusten seisonta-alueille sekä liikennealueille. Lähtökohtana on varmistaa, että näytöksen valmistautuminen ja koneiden valmistelu, tankkaus yms. on häiriötöntä ja turvallista.

	<p>platta-alueelle, jonka yhteydessä myös tankkaus suoritetaan olemme päästäneet vain ilma-alusten miehistöä ja valokuvaajia valvottuna.</p> <p>Olisi kyllä iso miinus tapahtuman luonteen kannalta, jos "suuri yleisö" ei pääsisi fly inniin saapuvia koneita lähietäisyydeltä katsomaan. Voisiko tämän kohdan muotoilla jotenkin toisin?</p>		
9.3.1	Termin järjestysmies sijaan voisi käyttää yksityisiä turvallisuuspalveluita koskevan lain (1085/2015) terminologian mukaisesti termiä järjestyksenvalvoja.	Tukes	Muutetaan termi "järjestyksenvalvojaksi" ja lisätään perustelumuiistioon viittaus kyseiseen lakiin.
9.3.2	Lisäksi kuulutuksissa yleisöä muistutetaan tapahtuma-alueelle mahdollisia FODEja varten sijoitetuista jätteistöistä.	Finavia Oyj	Perustelumuiistiossa voidaan antaa esimerkkejä turvallisuuden kannalta tärkeitä tiedoista, joista kuulutuksissa on syytä mainita.
9.4.2	Näytöksen johtajan on varmistettava, että Liikenne- ja viestintävirastolle sekä lentoaseman pitäjälle toimitetaan ennen kyseistä tapahtumaa vakuutustodistuksen tai muun vakuutuksen kattavuutta osoittavan asiakirjan kopio.	Finavia Oyj	Traficom ei pidä tarpeellisena edellyttää määräyksessä vakuutustodistuksen toimitamista myös lentopaikan pitäjälle. Tarvittaessa lentopaikan pitäjä voi vaatia todistusta vakuutuksista ehtona sille, että se antaa suostumuksensa tapahtuman järjestämiseen ko. lentopaikalla.
9.6.2	Rajoitusaluetta haettaessa on otettava huomioon sen aiheuttamat vaikutukset lentopaikalle, jossa lentonäytös järjestetään. Jo tässä vaiheessa on määriteltävä erityisesti luvussa 9.6.4 mainitut kohdat 1-3.	Fintraffic Lennonvarmistus Oy	Tilapäisen rajoitusalueen perustamisen yhteydessä Traficom kuulee niitä ilmailun sidosryhmiä, joihin alueella harjoitettava toiminta voi vaikuttaa, ja ottaa päätöksessä huomioon tarvittavat asiat.
9.6.3	Rajoitusalueen (R) julkaisu tulee tehdä Traficomien päätöksellä AIP SUPPLEMENT:lla. SUPPLEMENT:ssa tulee mainita em. kohdat. Mitä palvelua R-alueen sisällä annetaan? Mitä menetelmiä ilmatilassa noudatetaan? Toisin sanoen, millä ehdoilla R-alueelle tai sieltä pois voi lentää? Esim. ehdot VFR ja IFR liikenteelle, mitä reittiä, mihin kellonaikaan yms. AIP SUPPLEMENT ja siinä julkaistut huolellisesti valmistellut ehdot mahdollistavat lentäjille paremman tietoisuuden lentonäytöksen aiheuttamista rajoitteista. Lisäksi ehtojen huolellinen määrittely mahdollistaa ilmaliikennepalvelun tarjoajalle mahdollisuuden pitää R-alueelle kuulumaton liikenne erossa alueesta.	Fintraffic Lennonvarmistus Oy	Tilapäisten ilmatilavarausten ehdot määritellään Traficomien päätöksissä. Tällä määräyksellä ei ole tarkoitus määrätä ilmatilavarauspäätösten sisällöstä.

9.7.1	Tapahtuman johtaja vastaa siitä, että jokaista lentonäytöstä varten laaditaan turvallisuussuunnitelma, joka täyttää myös pelastuslain 16 §:n 2 momentin vaatimukset yleisötilaisuuden pelastussuunnitelmas- ta. Turvallisuussuunnitelma on toimitettava tiedoksi hyvinvointialueen pelastusviranomaisen lisäksi myös Liikenne- ja viestintävirastolle <i>ja lentoaseman pitä- jälle.</i>	Finavia Oyj	Lisätään määräykseen vaatimus turvallisuussuunnitelman toimittamisesta myös lentopaikan pitäjälle. Perustelumuistiossa suositellaan lisäksi, että lentopaikan pitäjän olisi hyvä olla mukana jo turvallisuussuunnitelman laatimisvaiheessa.
9.7.1	Turvallisuussuunnitelman tulisi maatoimintojen osalta täyttää myös KuTuL 7 §:n vaatimukset turvallisuusasiakirjalle. Jos palvelusta on muun lain nojalla laadittava pelastus-, valmius- tai muu vastaava suunnitelma, KuTuLm tarkoittamaa turvallisuusasia- kirjaa ei tarvitse laatia, vaan siinä selvitettäviä tietoja vastaavat tiedot voidaan koota tällaiseen muuhun suunnitelmaan.	Tukes	Lisätään kohtaan viittaus myös kuluttajaturvallisuuslain mukaisen turvallisuus- asiakirjan vaatimuksiin yleisöalueiden osalta.
9.7.2	"Turvallisuussuunnitelman on sisällettävä yksityis- kohtaiset tiedot seuraavista:" Ehdotan lisättäväksi sanaa "ainakin". Lisäksi ehdot- taisin, että sana turvallisuussuunnitelma korvattai- siin sanalla pelastussuunnitelma. Me on pyritty sii- hen, että on yksi paperi, ja se on pelastussuunnitel- ma - sisältää kaikki muut suunnitelmat ja on käytän- nössä sama asia kuin turvallisuussuunnitelma.	Yksityishenkilö C	Lisätään sana "vähintään". Yleisötilaisuuden pelastussuunnitelma vaaditaan pelastuslain (379/2011) 16 §:n mukaisesti. Kuitenkin pelastustoimesta annetun valtioneuvoston asetuksen (407/2011) 3 §:ssä säädetään tarkemmin, että pelastussuunnitelman sijasta voidaan käyttää muun lainsäädännön tai määräyksen perusteella vaadittavaa turval- lisuussuunnitelmaa tai vastaavaa: Jos samaa yleisötilaisuutta tai tapahtumaa varten tulee muun lain kuin pelastuslain taikka toimivaltaisen viranomaisen antaman määräyksen no- jalla laatia turvallisuus-, valmius- tai muu vastaava suunnitelma, erillistä yleisötilaisuuden pelastussuunnitelmaa ei tarvitse laatia, vaan pelastuslain 16 §:n 2 momentissa säädetty suunnitelman sisältöä koskevat seikat voi- daan koota mainittuun muuhun suunnitelmaan. Tästä on mainittava suunnitelmassa. Näin ollen jos määräyksessä käytettäisiin termiä "pelastussuunnitelma", sen pitäisi olla yksinomaan pelastuslain mukainen, eikä Traficom voisi asettaa tarkempia vaatimuksia suunnitelman sisällölle. Virasto on kuitenkin katsonut tarpeelliseksi edellyttää kohdassa 9.7.2 vaadittujen tietojen esittämistä lentonäytöstä koske- vassa suunnitelmassa, samoin kuin määräyksen OPS M1-2 aiemmassa versiossa. Tästä syystä määräyksessä käytetään nimitystä "turvallisuussuunnitelma". Use- ampaa turvallisuus- tai pelastussuunnitelmaa ei silti jatkossakaan vaadita, vaan

			<p>yksi asiakirja riittää kattamaan sekä ilmailumääräyksen että pelastuslain mukaiset vaatimukset, siten kuin pelastuslain nojalla on säädetty.</p> <p>Pelastustoimesta annetun valtioneuvoston asetuksen 3 §:n mukaisesti pelastuslaitoksen tulee antaa neuvontaa yleisötilaisuuden pelastussuunnitelman laadinnasta. Tätä varten onkin julkaistu ohjeistusta:</p> <p>https://www.pelastuslaitokset.fi/sites/default/files/2020-03/Opas-yleistapahtuman-pelastussuunnitelman-laadintaan-2017.pdf</p> <p>https://pelastuslaitokset.fi/julkaisu/pelastussuunnitelmapohja</p>
9.7.3 ja 9.7.7	Termin palokunta sijaan voisi käyttää pelastuslain terminologian mukaisesti termiä pelastuslaitos.	Tukes	Muutetaan kohdassa 9.7.7. termi "pelastuspalveluksi". Kohdassa 9.7.3 sen sijaan on tarvetta mainita erikseen poliisi-, sairaankuljetus- ja palokuntapalvelut, koska halutaan selkeästi esittää, mitä turvallisuussuunnitelman on sisällettävä.
9.7.7	<p>Kohta a): Jämällä pelastustiet, samoin kuin pelastussuunnitelma on tarkistettu pelastuslaitoksen (palokunta) toimesta ensin, sen jälkeen annettu tiedoksi poliisille. Jatkossakin on tarkoitus tsekata pelastuslaitoksen kanssa asiat, suora lainaus poliisin ohjeesta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pelastussuunnitelma on toimitettava viimeistään 14 vuorokautta ennen tilaisuuden alkamista hyväksyttäväksi alueen pelastusviranomaiselle. Aikaraja on ehdoton. Poliisi edellyttää hyväksytyin pelastussuunnitelman liittämistä yleisötilaisuusilmoitukseen. <p>Joten esitän hälytysajoneuvojen reittien tarkistamista siirrettäväksi kohtaan c.</p> <p>Kohta b) ambulanssi vai ambulansseja? Jämällä on näytöksissä ollut yksi ambulanssi paikan päällä ja se mielestämme riittää meille jatkossakin.</p> <p>Kohta c) ok.</p>	Yksityishenkilö C	<p>Siirretään hälytysajoneuvojen reittien tarkistamista koskeva virke c-kohtaan pelastuspalvelun yhteyteen.</p> <p>Muutetaan b-kohdassa ambulanssi-sana yksikköön. Tilaisuuden laajuuden mukaan yksikin ambulanssi voi olla riittävä.</p>
9.8 Raportointivelvollisuus näytöksen jälkeen	Kohdan mukaan Traficomille tulee laatia tapahtuman jälkeen raportti näytöksen kulusta, ja raportin tulee sisältää alakohdan 3 mukaan mahdolliset tapahtuneet vaara- tai poikkeustilanteet myös muuhun kuin lentotoimintaan liittyen. KuTuL 8 §:ssa on	Tukes	Lisätään perustelumuiistioon maininta siitä, että esimerkiksi yleisöturvallisuuteen liittyvistä vaara- ja poikkeustilanteista voi olla tarpeen kuluttajaturvallisuuslain perusteella ilmoittaa myös Tukesille.

	säädetty kuluttajapalveluiden palveluntarjoajille velvollisuus ilmoittaa Tukesille, jos kuluttajapalvelusta aiheutuu vaaraa jonkun terveydelle tai omaisuudelle, joten palveluntarjoajien tulisi ilmoittaa muuhun kuin lentotoimintaan liittyvistä vaaratilanteista kuluttajaturvallisuuslain perusteella Tukesille.		
9.8 Raportointivelvollisuus näytöksen jälkeen	"Raportissa on oltava vähintään seuraavat tiedot: (1) näytöksessä esiintyneet ilma-alukset ja mahdolliset peruutukset (2) mahdolliset linjanylitykset ja niiden johdosta suoritettavat toimenpiteet sekä kohdan 10.4.3 mukaiset kiellot tai rajoitukset (3) mahdolliset tapahtuneet vaara- tai poikkeustilanteet myös muuhun kuin lentotoimintaan liittyen (4) kehitysehdotukset ja huomioitavat seikat tuleviin lentonäytöksiin." Ehdotettu lisäys: (5) <i>ennakkoon arvioitu ja lipunmyynnin perusteella toteutunut yleisömäärä.</i>	Yksityishenkilö C	Traficom katsoo, ettei yleisömäärää koskevan tiedon kerääminen ole lentonäytösten valvonnan kannalta välttämätöntä. Nämäkin tiedot voi kuitenkin esittää jälkiraportissa vapaaehtoisesti.
10.1.3	Tavanomaiset lento-onlähdöt ja laskut ovat sallittuja käytössä olevalla kiitotiellä edellyttäen, että kiitotien keskilinja on vähintään 75 m etäisyydellä yleisölinjasta. Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää poikkeusluvan pienempään etäisyyteen kohdan 13 mukaisesti. <i>Finavia Oyj:n lentoasemilla yleisölinjan minimietäisyys tavanomaisista lento-onlähdöistä ja laskuista on 150 m kiitotien keskilinjasta.</i>	Finavia Oyj	Määräyksessä vaaditaan yleisölinjan vähimmäisetäisyys kiitotien keskilinjasta. Lentopaikan pitäjä voi tarpeen mukaan asettaa tiukempia vaatimuksia näytöslupahakemukseen liitettävän lentopaikan pitäjän suostumuksen edellytykseksi.
10.1.3	"Tavanomaiset lento-onlähdöt ja laskut ovat sallittuja käytössä olevalla kiitotiellä edellyttäen, että kiitotien keskilinja on vähintään 75 m etäisyydellä yleisölinjasta. Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää poikkeusluvan pienempään etäisyyteen kohdan 13 mukaisesti." Tämä 75 m etäisyys keskilinjasta on Jämällä mahdoton. Kiitotien 15/33 (jonka suuntaisesti on esityslinja	Yksityishenkilö C	Asiasta kannattaa keskustella Traficomien kanssa jo näytöksen suunnitteluvaiheessa, ja tarvittaessa voidaan myöntää poikkeuslupa kohdan 13 mukaisesti. Harkinta on kuitenkin tapauskohtaista eikä pysyvää poikkeuslupaa voida ennakolta myöntää.

	ja jolta tehdään mahdollisesti osa lentoonlähdistä ja laskuista) keskilinjalta yleisöön on noin 40 m. Kii- totien 09/27 keskilinjalta yleisöön (fly in koneiden parkki, DC-3:n parkki) yleisöön on noin 45 m. Eikä noita yleisölinjoja ole mahdollista muuttaa. Meidän pitää saada pysyvä poikkeuslupa tai 100% varmuus siitä, että poikkeuslupa saadaan ilman eri vaatimuk- sia ENNEN kuin rupeamme näytöstä edes suunnitte- lemaan.		
10.2.2	"Laskuvarjohyppääjä ei saa liittää yleisöalueiden eikä ajoneuvojen pysäköintialueiden yli alle 25 ft korkeu- della." Käytännössä kohdassa mainittu 25 ft on teennäinen ja matala raja, ottaen huomioon nykyisen laskuvarjokaluston moninaisuuden ja olosuhteiden vaihtelun. Ilmailuliitto ehdottaa, että tämä kohta poistetaan. Tämä siksi, että yleisöalueen laatu (tasamaa vai areenakatsomo) ja erilaisten varjojen nopeudet ja liitoluvut aiheuttavat sen, että yksi luku ei millään voi olla järkevä kaikkiin variaatioihin. Näytöksen johtajan ja näytöshyppääjien tilannekohtainen har- kinta korostuu. Vaihtoehtoisesti: <i>Laskuvarjohyppääjien tulee välttää yleisön päällä lentämistä. Jos tämä ei ole mahdollista, tulee hyp- pääjän varmistaa, että varjon liitokyky on riittävä lennättämään hyppääjän turvallisesti yleisön yli las- keutumisalueelle.</i>	SIL	Muutetaan teksti ehdotuksen perusteella siten, että laskuvarjohyppääjän on väl- tettävä yleisöalueiden yli lentämistä matalalla.
10.3 Säätöminimit	Esitetyt minimisääolosuhteet eivät mahdollista mil- lään lailla turvallista taitolentoa. Esimerkiksi kansain- välisissä taitolentokilpailuissa minimi pilven alaraja on 800 m ja näkyvyys 5 km. Taitolentaminen näissä olosuhteissa on jo huomattavan haastavaa. Pilven alaraja on harvoin täysin tasainen ja voi muuttua paljonkin lyhyen ajan ja matkan sisällä. Varsinkin	Yksityishenkilö A	Taulukon 10.3.1 arvot ovat vähimmäisarvoja, jotka määrittävät säätöminimit niin siviiliesiintyjille (PDA:lla lentävät) kuin sotilasesiintyjillekin ja koskevat myös muu- ta lentotoimintaa kuin taitolentoa. Näytöslentäjillä sekä näytöksen johtajalla on oikeus käyttää korkeampia minimejä tarvittaessa. Lisäksi viimeaikaisen kokemuk- sen vaatimuksissa (kohta 8.6) vaaditaan, että kyseistä esitettävää ohjelmaa on oltava harjoiteltu tai esitetty vähintään 3 kertaa edeltäneiden 90 vuorokauden aikana.

	<p>suoraan ylöspäin menevät pystyliikkeet (esim. pystykäännös) päättyy hyvin helposti pilveen. Jos ollaan jo valmiiksi matalalla niin oikaiseminen huonoissa sääolosuhteissa voi olla miltei mahdotonta.</p> <p>Niin sanotut flat/matala ohjelmat ovat harvoin jos ollenkaan hyvin harjoitetut saatikka esitetyt PDA arvioinnissa. Käytännössä päädytään siis lentämään hyvin huonoissa olosuhteissa erittäin matalalla huonosti harjoiteltua ohjelmaa. Esitetyt sääminimit voivat myös asettaa näytöslentäjälle painetta lentää olosuhteissa, joissa hän ei normaalisti missään tapauksessa lentäisi. Esitän sääminimien huomattavaa korotusta taitolentoa varten.</p>		Taulukossa on otettu huomioon Ison-Britannian CAP-vaatimukset sekä vastaavan Nato-standardin vaatimukset.
10.3.1	Tähdellä merkitty huomio. "pilven alaraja on vähintään 250 ft AGL". Ymmärrettävää esim. valtion helikoptereiden osalta, mutta ei esim. siviili ultrien, koska eivät ole koskaan voineet harjoitella näin huonossa kelissä?	Yksityishenkilö D	Lisätään kohtaan 10.3.2 maininta myös ilma-aluksen tyyhin huomioon ottamisesta, kun näytöksen johtaja harkitsee, voidaanko näytökseen sisältyvät esitykset toteuttaa.
10.5.2	"Tapahtuman johtaja on vastuussa näytösalueen suunnittelusta. Tupakointi voidaan sallia vain siihen erikseen varatuilla alueilla." Ehdotus, olisiko tälle sinänsä hyvin tärkeälle kohdalle parempi paikka esimerkiksi kohdassa 9.7 Lentönäytöksen turvallisuusjärjestelyt.	Finavia Oyj	Siirretään kohdan 9.7 alle.
10.5.3	"ettei ...ajoneuvojen pysäköintialueita missään tilanteessa sijoiteta esitysalueelle tai lentopaikan läheisyys- tai lentoonlähtösektoriin." Maailmalla usein lentokenttien ko. sektoreissa on yleiset pysäköintialueet. Helsinki-Vantaallakin teollisuutta ja asutusta. Tampereella voisi olla halu tehdä nousutiestä parkkialue, jos esityslinja käännetään esim. poikittain kiitotiehen nähden ja esitysalue on lännessä.	Yksityishenkilö D	Traficom pitää vaatimusta lähtökohtaisesti edelleen tarpeellisena turvallisuusyisistä. Tarvittaessa voidaan yksittäistapauksissa käyttää kohdan 13 mukaista poikkeuslupamenettelyä.
10.5.2 ja 10.5.3	Kohdissa käsitellään näytösalueen suunnittelua. Määräysluonnoksessa voisi korostaa, että näytösalu-	Tukes	Lisätään ehdotettu vaatimus kohtaan 10.5.2.

	een suunnittelussa tulee ottaa huomioon yleisön (ja muiden tapahtuman välittömässä läheisyydessä olevien) turvallisuus.		
10.5.4	Ehdotan esityslinjojen merkitsemistä koskevaa tekstiä muutettavaksi näin: Maastoon ei ole välttämätöntä merkitä esityslinjoja. Jämillä emme ole merkinneet esityslinjoja lainkaan, sillä metsän raja muodostaa selkeän luonnollisen linjan ja on toiminut hyvin tähän asti. Eikä metsän raja ole valittavasti muuttumassa. Toivon että voitaisiin välttää turhan työn tekemistä, sitä on muutenkin ihan tarpeeksi näytöksen järjestämisessä.	Yksityishenkilö C	Traficom katsoo, että myös ns. luonnollisia linjoja voidaan käyttää esityslinjoina. Tarkennetaan määräykseen siten, että esityslinjat on oltava selvästi merkitty, elleivät ne ole muutoinkin ilmasta helposti havaittavissa .
10.8 Pyrotekniikan käyttö näytöksessä ja pyrotekniikan määritelmä	Pyrotekniikan määrittelyssä ja sen käyttöä koskevis- sa kohdissa tulisi ottaa huomioon seuraavat asiat: - pyroteknisten tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta annetun lain (180/2015) 3 §:n ja vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain (390/2005) 6 §:n mukainen määritelmä pyrotekniselle tuotteelle. Pyrotekniikkaa koskevissa osioissa tulisi huomioida kaikki pyrotekniset tuotteet (Valtioneuvoston asetus pyroteknisten tuotteiden vaatimustenmukaisuudesta (719/2015), 3 §) ja niiden käytöt (ilotulitteet F1-F4, teattereissa käytettävät pyrotekniset tehosteet T1-T2 sekä muut pyrotekniset tuotteet P1-P2). - ilotulitteiden käyttö tapahtumissa on aina luvanvaraista toimintaa (= ilotulitusnäytökset), joka edellyttää ilotulitteiden toimijasta erillistä Tukes- hyväksyntää (laki vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta 94 §) ja erillistä ilmoitusta poliisille jokaisesta ilotulitusnäytöksestä (97 §). - laki vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta 81 §: vaatimukset räjähteiden ja vaarallisten kemikaalien käytöstä erikoistehosteina	Tukes	Lentonäytöksissä pyrotekniikalla tarkoitetaan lentoesityksissä tehosteena käytettävää savua ja soihtuja. Yleisempi pyrotekniikan käytön sääntely ei kuulu Traficom in toimialaan. Perustelumui- stioon voidaan kuitenkin lisätä muistutus pyrotekniikkaa koskevasta sääntelystä ja sen käytön edellyttämistä luvista ja ilmoituksista.

	<p>(ilmoitusvelvollisuus pelastusviranomaiselle ja käyttäjän pätevyys - tehosteräjäyttäjä).</p> <p>- räjähteiden valmistuksen ja varastoinnin valvonnasta annetun valtioneuvoston asetuksen (819/2015) 62 §:n sisältövaatimukset pelastusviranomaiselle tehtävästä tehoste ilmoituksesta.</p> <p>Pyrotekniikan käyttö tapahtumissa edellyttää aina erillisten ilmoitusten tekemistä pelastuslaitokselle tai poliisille sekä niiden käyttäjältä edellytetään tietynlaista pätevyyttä (= asiantuntemus).</p>		
10.8 Pyrotekniikan käyttö näyttöksessä ja pyrotekniikan määritelmä	<p>Määräysluonnoksessa on määritetty pyrotekniikka (kohta 2.1) ja asetettu vaatimuksia pyrotekniikan käytölle (kohta 10.8.). Onko tarkoitettu että kuumailmapallon polttimen käyttäminen luokitellaan myös pyrotekniikaksi? Määritelmä vaikuttaisi soveltuvan myös tilanteessa, jossa maassa esitellään kuumailmapallon koria ja käytetään poltinta. Onko tämä tarkoitettu näin?</p>	SIL	<p>Kuumailmapallon polttimen käyttöä ei ole tarkoitus luokitella pyrotekniikaksi. Tarkennetaan määritelmää siten, että pyrotekniikassa on kyse tehosteena käytävistä esineistä tai efekteistä, eikä niistä joita tarvitaan lentotoimintaan.</p>
10.8 Pyrotekniikan käyttö näyttöksessä	<p>Erilaiset ilotulitteet luokitellaan seuraavasti:</p> <p>F1 ilotulitteet</p> <p>F2 ilotulitteet (pikku raketit) joiden lähtöaineina on max 75gr ruutia (nostaa paukun taivaalle ja määräjän kuluttua poksauttaa kultasadetta tai pikku pommin</p> <p>F3 ilotulitteet, padat ja suihkut ja yhdistelmä tuotteet jotka eivät sisällä paukkupommeja</p> <p>F4 tuotteet ovat ammattilaisille. Tarkoittaa sitä että käyttäjällä pitää olla tehosteräjäyttäjän lupakirja. Tehosteräjäyttäjän lupakirjan hankinta on turhan raskas pelkästään ilmailu- ja näyttöesityksiin koska se vaatii ensinnäkin 40h:n teoriaopetuksen, kirjalliset kokeet sekä 6kk:n käytännön työn maastossa räjäytystyöineen. Tällaisen vaatimuksen voimme unohtaa.</p>	Yksityishenkilö D	<p>Traficom huomioi pyrotekniikan käytön lentonäytösluvassa. Pyrotekniikkaan liittyvien lupien ja ilmoitusten sääntely ei kuulu Traficom in toimialaan, mutta asiaa koskevaa yleistä lainsäädäntöä on lentonäytöksissäkin luonnollisesti soveltuvin osin noudatettava.</p> <p>Näytöksen johtaja vastaa kaikkien tarvittavien ilmoitusten tekemisestä pelastusviranomaisille.</p>

Juridisesti kyse on siitä kuka "nappia" painaa ja F4 luokan raketit voisi asentaa radio-ohjauksella niin että tehostelupakirjan omaava sytyttää. Ovat kuitenkin kovia ja näyttäviä.

Mainitsemani pyrotekniset ilitulitteet luokissa F1 - F3 ovat ilmailun näytöksissä varsin käyttökelpoiset koska ne eivät vaadi osto-, kuljetus eikä käyttölupaa. Iloitulitteita saa ampua ilman erillistä lupaa uutena vuotena, myös muina aikoina mutta tällöin tulee haakea lupa pelastusviranomaiselta. Nähdäkseni tämä sisältyy luonnoksen kohtaan 10.8.1.

En näe tarpeen erillishyväksyttää Traficomilla mitään koska esityksen kohdassa 8 asiaa käsitellään. Kohta 8.1 toteaa, että näytöslentäjän hyväksymistodistus vaaditaan ainoastaan taitolentoa lentävältä ohjaajalta, ellei Liikenne- ja viestintävirasto katso muun lento-ohjelman tai siinä käytettävien menetelmien edellyttävän näytöslentäjän hyväksymistodistusta. Tämä siksi että tiedot ja taidot on esitetty kohdan 8.3.2 mukaisesti.

Tässä arviointitilaisuudessa nähdäkseni käydään läpi lento-ohjelma ensin teoriassa, sitten käytännössä savuineen, kultasuihkuineen, raketteineen. Periaate; kun se on kerran hyväksytty, sitä tulee voida käyttää samanlaisena näytöksestä toiseen. Tästä eteenpäin voisi ohjelmamuutokset hoitaa toimistotyönä ilman uutta kenttäkatselmusta.

Summa summarum: Olen jo vuosia suunnitellut helikopterilla tehtävää näytösohjelmaa joka pitää sisällään helikopterin liikehdintää, musiikkia ja pyrotekniikkaa. Experimental-luokassa rakentaja voi itse suunnitella käytettävät pyrotekniset telineet/ ripustukset ja laukaisut. Noihin savuihin, raketteihin, kultasateisiin on mahdollista asentaa esim. ohjaussauvan nappiin (jokaiselle oma) sähkösytytys joka ottaa

	<p>virtansa esim. 9V:n paristosta ja sytyttävä helmi kiinnitetään sytytyslangan juureen.</p> <p>Tiedoksi</p> <p>Sovittaessa lentonäytöksestä tapahtuman johtajan kanssa, lentäjä kertoo, näyttää ohjelmansa jonka tapahtuman johtaja sisällyttää kohdan 7 TAPAHTUMAN RISKIARVIOON.</p> <p>Huom. olisi suotavaa että lentäjä tekee ilmoituksensa käytettävistä pyroteknisistä laitteista ko. tapahtuman pelastusviranomaisille itse koska hän on se joka tietää mukana olevat pyrotekniset laitteet parhaiten ja hän on myös se joka painaa nappia siellä ohjaamossa.</p> <p>Tämän näen vaivattomana, koska ohjelma, pyrotekniikka olisi jo Traficom in puolesta hyväksytty aiemmin näytöslupaa myönnettäessä.</p>		
10.8.2	<p>Mikäli ilma-alus käyttää esityksessään näytöksen johtajan hyväksynnällä pyrotekniikkaa, tulee kiitotien tarkastus suorittaa jokaisen pyrotekniikkaa sisältävän esityksen jälkeen ennen seuraavaa esitystä. Kiitotietarkastuksesta vastaa lentoaseman pitäjä.</p>	Finavia Oyj	<p>Tarkastuksen tarve riippuu ensinnäkin käytetyn pyrotekniikan tyypistä. Esimerkiksi savua käytettäessä ei kiitotien tarkastus ole tarpeen, mutta soihtujen osalta saattaa olla, sen mukaan millainen kone on seuraavaksi tulossa esiintymään. Pyrotekniikan jäämien putoamista myös seurataan. Näytöksen johtaja vastaa, että tarkastus tulee tarvittaessa suoritetuksi.</p> <p>Lisätään kohdan 10.8.2 loppuun maininta siitä, että näytöksen johtajan on varmistettava, että kiitotie tarkastetaan tarvittaessa pyrotekniikkaa sisältävän esityksen jälkeen ennen seuraavaa esitystä.</p>
<p>[10.9 Tehosteiden käyttö</p> <p><i>Ehdotus lisättäväksi kohdaksi]</i></p>	<p>Perinteisesti taitolennossa on käytetty harmaata savua joka tuotetaan paikan päällä ilmassa: sähköpumppu ottaa erillisestä säiliöstä joko kerosiinia tai dieseliä jota erillisen suuttimen kautta sumutetaan paineella pakosarjan sisälle lähelle sylinterin pakoaukkoa.</p> <p>Tällainen tulisi sallia ilman sen kummempia lupia, kunhan se on mainittu lentonäytöksen johtajalle esitetyissä "nuoteissa".</p> <p>Muita tehosteita voisivat olla pillit, urut jne.</p>	Yksityishenkilö D	<p>Tehosteena käytettävä savu kuuluu pyrotekniikan määritelmän piiriin. Vaatimukset käsittävät vain näytöksen johtajan hyväksynnän, ennalta suunnitellun ohjelman sekä pyrotekniikan käytön huomioimisen näytöslupaa varten laadittavassa riskiarviossa. Riskiarvion ja näytöslupahakemuksen kautta savun käytöstä tulee ennakkotieto näytöksen johtajalle ja viranomaiselle.</p>

11.2.1	<p>"Näytöksen johtajan on varmistettava, että miehitämättömiä ilma-aluksia ei lennätetä lähempänä yleisölinjaa kuin taulukossa 4 määrätyillä etäisyyksillä."</p> <p>Tuossa taulukossa suihkurturbiinilennoille mainittu 75 m toteutuu Jämillä esityslennossa mutta ei lennokin nousun & laskun aikana, jolloin etäisyys yleisöön on sivusuunnassa noin 40 m. Ehdotan lisättäväksi, että mainituista rajoista voidaan poiketa nousun ja laskun aikana.</p>	Yksityishenkilö C	<p>Samoin kuin miehitetyssä ilmailussa käytettävien varoetäisyyksien osalta, asiasta kannattaa keskustella Traficomien kanssa jo näytöksen suunnitteluvaiheessa. Tarvittaessa voidaan myöntää poikkeuslupa kohdan 13 mukaisesti. Harkinta on kuitenkin tapauskohtaista eikä pysyvää poikkeuslupaa voida ennakolta myöntää.</p>
11.2.3	<p>"Näytöksen johtajan on varmistettava, että miehitämättömien ilma-alusten esitykset järjestetään riittävän kaukana muusta lentotoiminnasta tai eri aikana."</p> <p>Tätä kohtaa ehdotan poistettavaksi kokonaan. Harjoiteltuna turvallista ja on Jämillä tehtykin: https://youtu.be/zRTyQ78uk-0?si=yxqzqUnR77JcuY0eU . Ehdotan, ettei tätä kategorisesti kielletä.</p>	Yksityishenkilö C	<p>Miehitämättömien ilma-alusten lentotoiminta voidaan sallia samanaikaisesti muun esityksen kanssa, jos etäisyys on näytöksen johtajan arvion mukaan riittävä. Tärkeää on varmistaa, ettei miehitämättömän ilma-aluksen esitystä järjestetä lähellä miehitetyn ilma-aluksen esitystä ilman ennakkosuunnittelua.</p>
11.2.4	<p>"Näytöksen johtajan on varmistettava, ettei radio-ohjattuja miehitämättömiä ilma-aluksia lennätetä tuulen nopeuden ylittäessä 25 kts eikä yleensä näkyvyyden ollessa alle 500 m. Näkyvyyden suhteen voidaan kuitenkin ottaa huomioon lennätettävän kaluston ominaisuudet."</p> <p>Ehdotan tuulen nopeusrajaa muutettavaksi 35-40 kts, jos jokin raja on pakko olla. Tosin me ei Jämillä oteta näytökseen mukaan lennättäjiä jotka eivät osaa kieltäytyä esityksestä kelin mennessä mahdolliseksi. 25 kts raja on kuitenkin liian pieni.</p> <p>Sään ollessa mahdoton oikeille ilma-aluksille se usein on mahdollinen lennokeille, ja lennokeilla voidaan paikata aukkoja ohjelmassa. Jämillä lennokit ovat erittäin tärkeässä roolissa näytöksessä.</p>	Yksityishenkilö C	<p>Traficom pitää 25 kts tuulirajaa yleisesti ottaen sopivana. Tarkennetaan kuitenkin määräykseen, että 25 kts tarkoittaa keskituulta, ja puuskissa tuuli voi olla kovempi.</p>

11.2.7	<p>"Näytöksen johtajan on varmistettava, että jokaisessa lentonäytöksessä käytettävässä miehitämättömässä ilma-aluksessa on toiminto, jonka avulla se on ilma-aluksen vikaantuessa tai ohjausyhteyden katketessa turvallisesti palautettavissa hallintaan siten kuin asetuksen (EU) 2019/947 ohjemateriaalin kohdassa AMC1 UAS.OPEN.060(1)(d) vaaditaan, tai se on muutoin vikaantuessa turvallinen. Valtion ilmailun osalta on varmistettava ilmailumääräyksen OPS M1-35 kohdan 3.9 mukaisten vaatimusten täytyminen."</p> <p>Määräyksen OPS M1-35 kohdan 3.9 mukaan miehitämättömässä ilma-aluksessa on oltava järjestelmä tai kauko-ohjaajalla menettely siltä varalta, että ohjaukseen tai valvontaan tarvittavat yhteydet katkeavat tai ilma-alus vikaantuu niin, että sen ohjaaminen estyy. Tämän järjestelmän tai menettelyn on varmistettava, että ulkopuolisille ihmisille ja heidän omaisuudelleen vikaantumisesta aiheutuva vaara on mahdollisimman pieni.</p> <p>Ehdotan lauseen tai se on muutoin vikaantuessa turvallinen tilalle: tai se on muutoin vikaantuessa mahdollisimman vaaraton.</p>	Yksityishenkilö C	EU:n droneasetuksessa 2019/947 käytetään termiä fail-safe, joka yleensä käännetään "vikaantuessa turvallisesti". Vaatimuksen tarkoituksena on kieltää sellaisten miehittämättömien ilma-alusten lennättäminen lentonäytöksessä, joissa ei ole palautusjärjestelmää ja jotka pudotessaan aiheuttaisivat merkittävää vaaraa yleisölle. Esimerkiksi kevyen ja hitaasti putoavan laitteen katsotaan olevan vikaantuessa turvallinen, vaikka siinä ei ole erillistä järjestelmää hallintaan palauttamista varten.
11.3 Laskuvarjohypytt	<p>"Näytöksen johtajan on varmistettava, että (1) maalialueen mikään kohta ei ole alle 15 metrin etäisyydellä yleisöstä (2) maalialue erotetaan turvallisesti yleisöalueesta esimerkiksi köysin, nauhoin tai aidaten"</p> <p>Omassa ohjeistuksessaamme tämä alue on määritelty seuraavasti (käytössä nykyään on laskeutumisaluetermi):</p> <p>"Laskeutumisalueen on oltava vapaa yleisöstä ja hyppääjille vaarallisista esteistä vähintään halkaisijaltaan 25 metrin suuruisella alueella. Yleisön pysyminen poissa laskeutumisalueelta on varmistettava esim. aitauksen tai järjestyksenvalvojen avulla."</p>	SIL	Muutetaan termi ehdotetun mukaisesti.

	Eli sinänsä emme ehdota muuta muutosta kuin, että termin "maalialue" voisi korvata termillä "laskeutumisalue", jolloin terminologia olisi yhdenmukaista. Esiintyy 11.3 kohdassa 4 kertaa.		
12 Taitolennon eri taitoluokkien liikkeet	Näytöslentäjälle olisi syöksykierteisiin (myös autorotaatiot) liittyen oleellista pystyä tunnistamaan milloin ja miten esim. positiivisena aloitettu syöksykierte muuttuu negatiiviseksi eikä välttämättä oikene. Koulutusta erityisesti Standard ja Intermediate taitotason piloteilta sekä tähän liittyvän ylimääräisen turvamarginaalin korostamista.	Urheilutaitolentäjät ry	Traficom kiittää kommentista. Asia on hyvä ottaa huomioon näytöslentäjän hyväksymistodistuksen myöntämiseen liittyvissä työohjeissa.
12 Taitolennon eri taitoluokkien liikkeet	Mielestäni koneet yli 200 kts näytösnopeudella ovat luokkaa Advanced.	Yksityishenkilö B	Näin ei välttämättä ole. Useat ilma-alukset voivat tehdä ohilentoja yli 200 kts nopeudella, vaikka eivät edes lennä taitolentoa eikä lentäjältä vaadita näytöslentäjän hyväksymistodistusta (PDA).
13 Poikkeukset	Liikenne- ja viestintäviraston on kuultava lentoaseman pitäjää ennen kuin se myöntää sille esitetyn hakemuksen mukaisesti erityisistä syistä yksittäisiä poikkeuksia tämän määräyksen vaatimuksista.	Finavia Oyj	Poikkeuslupien osalta noudatetaan hallintolain mukaista kuulemismenettelyä, jossa pyydetään lausunnot kaikilta asiaan vaikuttavilta sidosryhmiltä. Asiasta on hyvä mainita Traficomien asiaa koskevissa työohjeissa.
Määräyksen soveltaminen sotilaslento-toiminnan osuuteen siviilinäytöksessä	Perustelumuihistiosta: "Tätä määräystä ei sovelleta sotilasilmailun lentonäytöksiin, sillä kuten ilmailulain 7 §:n 1 mom. 12 kohdassa säädetään, sotilasilmailun lentonäytös- ja lentokilpailuluvat sekä niitä koskevat määräykset antaa Puolustusvoimat. Lentonäytöslupaa tai lentokilpailulupaa ei vaadita sotilasilmailun esittelyyn tai yksittäiseen taitolentoesitykseen, jonka Puolustusvoimat toteuttaa suomalaisella sotilasilmaluksella sotilasmääräysten mukaisesti. Jos kuitenkin kyseessä on siviilitoimijoiden järjestämä lentonäytös, jossa on mukana sotilasilma-aluksia, tämän määräyksen vaatimukset koskevat myös sotilaslentotoiminnan osuutta tällaisessa näytöksessä." Tuottaa vaikeuksia tarkastaa esim. PDA:t, lupakirjat, jne. joita kaikilla sotilailla ei ole, tai että "osanottajien ilma-aluksilla on riittävät lentovastuuvakuutukset".	Yksityishenkilö D	Vaatus näytöslentäjän hyväksymistodistuksesta (PDA) ei koske miehittämätöntä ilmailua, sotilasilmailua eikä Rajavartiolaitoksen ohjaajia - lisätään kohtaan 8.1 erillinen maininta myös sotilasilmailusta. Vakuutusten osalta ilmailulain 7 §:ssä on sotilasilmailua koskevana poikkeuksena mainittu, että lain vakuutuslainsäädännössä ei sovelleta sotilasilmailuun. Lisätään myös itse määräyksen soveltamisalakohtaan maininta siitä, että määräystä ei sovelleta sotilasilmailun lentonäytöksiin, mutta jos siviililentonäytöksessä on mukana sotilasilma-aluksia, vaatimukset koskevat soveltuvin osin myös sotilaslentotoiminnan osuutta tällaisessa näytöksessä. Määräyksen vaatimusten soveltamisessa sotilasilmailun esityksiin on otettava huomioon ilmailulain 7 §:ssä säädetyt sotilasilmailua koskevat poikkeukset.

