

Kohta	Kommentti	Lausunnon antaja	Traficom in vastaus
7.1.15 Erityisvaatimukset mittarien ja varusteiden sijoittelusta (lentokoneet)	<p><i>Lentokoulutukseen tai tarkastuslentoihin käytettävissä luvalla ilmailuun lentävässä lentokoneessa, jossa ohjaajille tarkoitetut istumapaikat on sijoitettu peräkkäin, toissijaisessa ohjaamossa on oltava pääohjaamon hallintalaitteista ja mittareista erilliset hallintalaitteet ja mittarit.</i></p> <p><i>Jos tätä varustusta ei ole asennettu, on toissijaisen ohjaamon ohjainlaitteet ja tehonsäädin poistettava tai estettävä niiden käyttö.</i></p> <p>Korvaavaksi tekstiksi seuraavaa:</p> <p>Lentokoulutukseen tai tarkastuslentoihin käytettävissä luvalla ilmailuun lentävässä lentokoneessa, jossa ohjaajille tarkoitetut istumapaikat on sijoitettu peräkkäin, toissijaisessa ohjaamossa on oltava pääohjaamon hallintalaitteet käytettävissä ja mittarit luettavissa.</p> <p>Tämä kohta tulee lennonpäällikön määrittellä lennonvalmistelun yhteydessä, päällikön vastuu siitä voiko lennon suorittaa. Määräyksellä ei voida määrittellä asiaa, joka on määritelty ilmailulaissa ilma-aluksen päällikön vastuuksi.</p> <p>Toinen kappale, määräys vaatisi ilma-alukselle tehtäväksi suuren muutostyön. Teksti pois.</p>	Suomen Ilmailuliitto ry (SIL) Mäntsälän Ilmailukerho Milk ry (MILK)	<p>Lievennetään vaatimusta niin, että erilliset mittarit vaaditaan vain, jos mittarit eivät muutoin ole luettavissa kummastakin ohjaamosta. Sen sijaan Traficom katsoo, etteivät peräkkäin istuttavassa ilma-aluksessa pääohjaamon hallintalaitteet (esim. ohjaussauva ja polkimet) voi olla käytettävissä toissijaisesta ohjaamosta ilman erillisiä hallintalaitteita. Kansallisen sääntelyn alaisen ilma-aluksen (EASA-asetuksen liite I) koulutuskäyttöön ilmoituksenvaraisessa koulutusorganisaatiossa vaaditaan joka tapauksessa erillinen viranomaisen hyväksyntä (lentotoiminta-asetus 965/2012, kohta DTO.GEN.240). Hyväksyntä edellyttää tämän määräyksen mukaisten vaatimusten täyttymistä.</p> <p>Lennon valmistelua ja suorittamista koskeva ilmailulain 57 § antaa ilma-aluksen päällikön tehtäväksi ennen lennon aloittamista varmistautua siitä, että ilma-alus tai laite on lentokelpoinen ja että lento on muutoinkin valmisteltu säännösten ja määräysten mukaisesti. Samoin päällikön on huolehdittava siitä, että lento suoritetaan turvallisesti sekä säännösten ja määräysten mukaisesti. Tämä ei kuitenkaan anna ilma-aluksen päällikölle valtuuksia määrittää lentoa ja ilma-aluksen varustusta koskevia vaatimuksia, vaan ainoastaan vaatii noudattamaan niitä.</p> <p>Sama ilmailulain 57 § valtuuttaa Liikenne- ja viestintäviraston antamaan turvallisuuden edellyttämiä tarkempia määräyksiä mm. lennon valmistelusta ja suorittamisesta sekä lennolle vaadittavasta erikoisvarustuksesta. Lain 33 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaa määräyksiä mm. ilma-alusten varustuksesta. Liikenteen palveluista annetun lain 128 §:n mukaan virasto voi antaa määräyksiä mm. ilmoituksenvaraiseen toimintaan käytettävästä kalustosta.</p> <p>'Suuren muutostyön' käsite määrittellään määräyksessä AIR M1-5: "<i>suurella muutostyöllä</i> [tarkoitetaan] sellaista muutostyötä, jonka tekeminen saattaa vaikuttaa olennaisesti ilma-aluksen tai ilmailuvälineen ominaisuuksiin, erityisesti lujuteen, suoritusarvoihin, massaan, massakeskiöasemaan, lento-ominaisuuksiin tai muihin lentokelpoisuuteen vaikuttaviin ominaisuuksiin tai meluun." Jos ohjaussauva on ruuvilla irrotettava, kyseessä ei ole suuri muutostyö. Polkimien irrotus voi olla suuri muutostyö, jos koneen rakenteita joudutaan muuttamaan ja purkamaan, mutta polkimien peittäminen tai kotelointi ei ole. Mittarien lisääminen ei ole suuri muutostyö.</p>

<p>7.1.15 Erityisvaatimukset mittarien ja varusteiden sijoittelusta (lento-koneet)</p>	<p>Suomessa on lukuisia kaksipaikkaisia koneita missä pääohjaamo on takana ja toissijainen ohjaamo edessä, siten että hallintalaitteet on kahdennettu mutta mittarit sijaitsevat ainoastaan etuohjaamossa. Esimerkiksi Christen Eagle ja Piper Cub. Mittarit on sijoitettu niin että ne näkyvät selvästi takaohjaamosta vaikka edessä istuu toinen henkilö. Molemmat mainitut konetyypit ovat erittäin merkittäviä eroavuus- ja perehdyttämiskoulutukseen. Eaglea käytetään esimerkki eroavuus- ja perehdytyskoulutukseen yksipaikkaisiin kaksitasoihin (kuten Pitts Special ja vastaaviin) siirtyville lentäjille, ja Piper Cub kannuspyörä- ja suksilentokoulutukseen. Määräysluonnoksen kohta 7.3.17 esitettyssä muodossaan esittäisi tämän tyyppisen eroavuus- ja perehdytyskoulutuksen antamisen ja huonontaisi merkittävästi suomalaista ilmailukulttuuria ja -turvallisuutta.</p>	<p>Urheilutaitolentäjät ry</p>	<p>Lievennetään vaatimusta niin, että erilliset mittarit vaaditaan vain, jos mittarit eivät muutoin ole luettavissa kummastakin ohjaamosta. Kansallisen sääntelyn alaisen ilma-aluksen (EASA-asetuksen liite I) koulutusikäyttöön ilmoituksenvaraisessa koulutusorganisaatiossa vaaditaan erillinen viranomaisen hyväksyntä (lentotoiminta-asetus 965/2012, kohta DTO.GEN.240). Hyväksyntä edellyttää tämän määräyksen mukaisten vaatimusten täyttymistä.</p> <p>Tämän kohdan vaatimukset eivät kuitenkaan koske ICAO-tyyppi hyväksytyjä ilma-aluksia vaan ainoastaan luvalla ilmailuun lentäviä, joten suurin osa Piper Cubeista jää vaatimuksen ulkopuolelle.</p>
<p>7.1.16 Kuvaruutunäytön mittarien kahdentaminen</p>	<p><i>Jos ilma-aluksessa on käytössä vain yksi lentotietoja antava kuvaruutunäyttö (Electronic Flight Instrument System, EFIS), jonka tietoja ei voida siirtää toiseen vastaavaan näyttöön, on seuraavat näytöt kahdennettava:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - ilmanopeusmittari - magneettikompassi - luisumittari. <p><i>Kahdennusvaatimus ei koske voimalaitteen valvontaa (Engine Monitoring System, EMS).</i></p> <p>Pidämme tätä vaatimusta kohtuuttomana, kun kysymyksessä on lentokalusto, jolla lentotoiminta on sallittua ainoastaan päivällä ja ei-jäätävissä VFR-olosuhteissa.</p> <p>Magneettikompassi on pakollinen, ei tulisi erikseen mainita tässä määräyksessä, ilmanopeus tulee pysyä hallitsemaan turvallisesti ilman mittaria kaikissa lentotiloissa, tämä on koulutusvaatimus, kuulan</p>	<p>SIL, MILK</p>	<p>Vaatimusta lievennetään siten, että varsinainen varamittari vaaditaan ainoastaan ilmanopeusmittarille. Ilmanopeutta ei käytännössä pysty luotettavasti arvioimaan ilman nopeusmittaria. Vaatimus luisumittarin varamittarista poistetaan, sillä koneen vähäisestä luisumisesta ei aiheudu välitöntä turvallisuusriskiä, ja merkittävän luisun taas havaitsee jo aistinvaraisesti. Ohjaussuunnan ilmaisemiseen on oltava jokin vaihtoehtoinen keino, mutta se voi olla esimerkiksi irrallinen GPS-laite tai puhelimen navigaattori.</p>

	asema lentotoiminnan turvallisuuteen on kyseenalainen. Mielestämme tämä määräyskohta ei ole tarpeellinen.		
--	--	--	--