

Kohta	Kommentti	Lausunnon antaja	Traficom
5.5.1	<p>Kuten määräysehdotuksen perustelumuistiossa mainitaan, Liikenne- ja viestintävirasto on poistanut kohdasta tarkennuksen ”Lennettäessä lentokoe tai tarkastuslento purjelentäjän pilvilentokelpuutusta varten, on tarkastettavan sijoitettava tämän tehtävän mukaisesti”. Aiemman täsmennyksen tarkoituksena on Suomen Ilmailuliiton käsityksen mukaan ollut varmennus sille, että tarkastettava voi olla sijoittuneena mittarilentokuomuun, eikä sinne sijoittuneena, ilman näköyhteyttä ulos, voi luonnollisesti huolehtia tai valvoa esimerkiksi ko. tarkastuslennon vaatimaa lento- lähtöä taikka laskeutumista taikka puuttua niiden aikana hätätilanteessa koneen ohjaamiseen. Kysymys lienee nyt siitä, miten kohdan 5.5.1 ensimmäisen virkkeen vaatimus ”...jolta hän voi suorittaa kaikki ilma-aluksen päällikön tehtävät” pitää tässä tapauksessa ymmärtää oikein, kun määräystä luetaan ja sen mukaan toimitaan. Toki, perustelumuistion kohdassa 5.5 on aivan oikein esitetty selvitys mistä on kyse ja miten on toimittu/tarkoitus toimia jatkossakin. Pyydämme Liikenne- ja viestintävirastoa vielä harkitsemaan onko poisjättäminen käytännöllistä.</p>	<p>Suomen Ilmailuliitto ry (SIL), Purjelentotoimikunta</p>	<p>Päätettiin muuttaa edellisen kohdan sanamuoto "kaikki ilma-aluksen päällikön tehtävät" muotoon "kaikki kyseiseen lentokokeeseen tai tarkastuslento- on kuuluvat tehtävät". Tällöin ei synny ristiriitaa sen suhteen, miten tehtävät on mahdollista hoitaa tarkastettavan ollessa mittarilentokuomussa, eikä erillistä purjelentokoneen pilvilentokelpuutusta koskevaa tarkennusta tarvita. Asia kuitenkin selvennetään perustelumuistiossa.</p>
5.6.2	<p>Aikaisemman määräyksen TRG M1-6 kohtaan 6.6.2 verrattuna, kuten perustelumuistion kohdassa 5.6.2 mainitaan, ehdotuksesta on poistettu mahdollisuus jonkin ohjelmakohdan jäämisestä pois, mikäli siihen on ollut perusteltu syy. Toisaalta, määräykseen on lisätty kohtaan 5.6.2 ilmaisu ”pakolliset kohdat”. Koska määräysehdotuksen mukana ei ole tarkastuslento-ohjelmia, pyydämme Liikenne- ja viestintävirastoa kiinnittämään tässä suhteessa asiaan erityistä huomiota määräyksen vaatimuksiin sovitettuja tarkastuslento-ohjelmia laadittaessa. Esimerkiksi purjelennon kansallisiin tarkastuslento-ohjelmiin on kuulunut koh-</p>	<p>SIL, Purjelentotoimikunta</p>	<p>Asia otetaan huomioon tarkastuslento-ohjelmissa siten, ettei ohjelmiin sisälly pakollisina kohtina sellaisia lentoliikkeitä, joita ei kaikissa tapauksissa voida suorittaa.</p>

	<p>ta ”syöksykierre”, mitä ei välttämättä pysty käytettävistä konetyypistä ja/tai koneen painopisteasemasta riippuen aina suorittamaan (koska kone ei siihen mene, tai se voisi olla tahallisenä kielletty koneen lentokäsikirjassa). Määräykseen ehdotettu muutos on siinänsä ymmärrettävä, mutta nähdäksemme huomioitava myös ajanmukaisissa tarkastuslento-ohjelmissa jotta käytännön ongelmia ei syntyisi.</p>		
6.4	<p>Pidämme vaatimusta lausuntojen säilyttämisestä viiden (5) vuoden ajan epätarkoituksenmukaisena vaatimuksena. Ehdotamme säilyttämisaikaksi nykyistä kolmea vuotta. Määräysehdotuksen TRG M1-6 kohdassa 6.2 edellytetään, että alkuperäinen kappale on joka tapauksessa jo toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, tarkastettavan tulee saada kopio. Lisäksi kohdassa 5.4.5 mainitaan, että hyväksytysti suoritettun lentokokeen tai tarkastuslennon lausunto on voimassa 6 kuukautta, jotta se kelpaa tarkastetun hyödyksi. Näin ollen, miksi tarkastuslentäjän olisi vielä lisäksi arkistoitava kopioita viideksi vuodeksi, kun kolmeakin vuotta voisi edellä esitetyn valossa jo ryhtyä kyseenalaistamaan?</p> <p>SIL-tsto lisäys: Myös lupakirjan/kelpuutuksen hakija toimittaa hakemuksensa liitteenä kopion tarkastuslentoausunnosta Liikenne- ja viestintävirastolle. Tällöin yksi kopio jää talteen myös hakijan tiedostoihin.</p>	SIL, Purjelentotoimikunta	Traficom katsoo, että säilytysajan on kuitenkin selkeintä olla sama kuin vastaavissa EU-vaatimuksissa. Suuri osa tarkastuslentäjistä ottaa vastaan sekä EU-vaatimusten mukaisia että kansallisia tarkastuslentoja.