



TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

Lentoon! 2025 Ajankohtaista

Jani Hottola
erityisasiantuntija

Asetus 2024/2076 julkaisu ja voimaantulo

- ▶ Asetusmuutoksesta äänestettiin EASA komiteassa kesäkuun 2024 lopussa
- ▶ [Julkaistiin](#) 24.7.2024
 - ▶ Soveltaminen alkoi 14.8.2024
 - ▶ Part-MED muutosten soveltaminen alkaa 13.2.2025
- ▶ Tehtyjen määräysmuutosten perusteet löytyvät Opinion 05/2023 [taustamateriaaleista](#) (ks erityisesti draft tekstien 'rationales' sekä NPAt)
- ▶ AMC/GM materiaali julkaistiin 02/2025

Muutoksia määritelmiin

- ▶ Lentokoneiden SEP määritelmä kattaa jatkossa mäntämoottorin lisäksi hybridimoottorit ja sähkömoottorit
 - Lisätty myös menettelyt eroavaisuuskoulutuksista (FCL.710) ja viimeaikaisesta kokemuksesta eri moottorityypeille LAPL –lupakirjassa sekä SEP –luokkakelpuutuksessa
- ▶ Helikoptereiden SEP ennallaan (single engine, single pilot, piston)

Part-FCL muutoksia – LAPL ja PPL

- ▶ LAPL ja PPL *koulutusten* välisiä hyvityksiä lisätty ja täsmennetty
- ▶ Huomioitava opettajavaatimukset, kun LAPL –lupakirjaan tähtäävää koulutusta jatketaan PPL –koulutuksena
 - ▶ ICAO vaatimusten täytyttävä PPL:n osalta
- ▶ PPL koulutukseen voi sisällyttää yölentokoulutuksen – lentokoetta ei

Part-FCL muutoksia – tyyppi- ja luokkakelpuutukset

- ▶ Lisätty eroavuuskoulutusvaatimuksia eri moottorityypeille/varianteilla
- ▶ Eroavuuskoulutuksen voi antaa yksittäinen opettaja kun kyseessä TMG, SEP lentokone tai MEP lentokone, sekä näissä tapauksissa:
 - ▶ SET aeroplanes, *except for complex or high-performance SET aeroplanes*
 - ▶ single-engine helicopters with a *maximum take-off mass not exceeding 3 175 kg*
- ▶ SEP(land) ja LAPL(A) –kertauskoululennon sisältöä tarkennettu
 - Harjoituksissa huomioitava normaali-, poikkeus- ja hätätilanteiden soveltaminen
 - SEP kertauskoululennon voi korvata tarkastuslennolla, lentokokeella, EBT tai AoC:lla
 - 45° kallistusvaatimus on poistunut
 - SE helikoptereiden (alle 3175 kg) voimassaoloa voi jatkaa myös 6 h lentokokemuksen ja kertauskoululennon perusteella (FCL.740.H) – ei voi tehdä lupakirjamerkintää vielä!

Part-FCL muutoksia – MP ops SP koneella FCL.725(d)

- ▶ Usean ohjaajan oikeudet mahdollista suorittaa joko initiaalikurssilla tai täydennyskurssilla, koulutusvaatimukset Appendix 9:ssä (OSD huomioitava)
 - ▶ Koulutus ATOssa tai lisäkoulutuksen osalta erikseen hyväksytyllä operaattorilla
 - ▶ SP oikeuksia varten suoritettava lentokoe/tarkastuslento SP menetelmin, tai MP tarkastuslennon yhteydessä tehtävin SP lisäharjoittein
 - ▶ MP oikeuksia varten suoritettava lentokoe/tarkastuslento MP menetelmin
 - ▶ MP oikeuksia varten oltava suoritettuna myös MCC ja advanced UPRT
 - ▶ Jos kurssi sisältää vain MP menetelmät, tyyppikelpuutukseen tulee 'MP only' rajoitus
 - ▶ *In all other cases, the form of operation shall not be entered onto the licence –* Suomessa jatketaan toistaiseksi edelleen vanhan menettelyn mukaisesti

Part-FCL muutoksia – MP ops SP koneella

- ▶ MP oikeudet mahdollista saada myös SP *luokkakelpuutukseen*
- ▶ Pitkälti samat vaatimukset kuin tyyppikelpuutuksissa, mutta:
 - ▶ SP luokkakelpuutuksen voimassaolo vaatii aina tarkastuslennon SP menetelmin, ks. App 9 kohta 5 (i)
 - ▶ Voidaan päätellä, että initiaaliluokkakelpuutuskurssi on suoritettava aina SP menetelmin
 - ▶ Additional privileges for multi-pilot operations in a single-pilot aeroplane class shall not be entered onto the licence - Suomessa jatketaan toistaiseksi edelleen vanhan menettelyn mukaisesti
- ▶ MP ja SP oikeudet merkitään lentopäiväkirjaan sen mukaan, millä menetelmillä tarkastuslento on lennetty
- ▶ MP oikeuksia saa käyttää vain Part-ORO:n mukaisessa organisaatiossa (FCL.725(da))
- ▶ Huom. EASAn tulkinta on, että SPH MP ops ja MPH ovat kaksi eri tyyppikelpuutusta, vaikka kyseessä olisi sama koneyksilö

Part-FCL muutoksia - opettajakelpuutukset

- ▶ Lisätty opettajavaatimukset uusille SEP moottorityypeille:
 - ▶ Oltava 5 h kokemusta, tai suorittanut pätevyysarvioinnin ko. variantilla
- ▶ FI kelpuutus on mahdollista myöntää MPL haltijalle, jolla PPL oikeudet

Part-FCL muutoksia – Lisäykset

- ▶ Lisäys 4 - CPL lentokoe
 - ▶ lisätty, mitä FNPT II:ssa voi tehdä ja annettu optio jättää moottorin sammutus tekemättä
- ▶ Lisäys 8 – IR hyvityksissä nyt myös EBT mukana
- ▶ Lisäys 9
 - ▶ Selkeytetty milloin T/O and landing training tehtävä: aina FFS koulutuksen jälkeen, paitsi kun kyseessä ZFTT koulutus (FCL.730.A) tai cruise relief copilot koulutus
 - ▶ Lisätty koulutuslaitekombinaatioita SP koneille (ks seuraavat sivut)
 - ▶ Tärkeää huomioda, että OSD ei voi ohittaa Appendix 9 vaatimuksia käytettävän *koulutuslaitteen* osalta

Lisäys 9 - koulutuslaitteet

- ▶ MP lentokoneet ja powered-lift tyyppikelpuutukset
 - ▶ TR koulutus: FFS or in a combination of FSTD(s) and FFS
 - ▶ TR lentokoe/tarkastuslento, ATPL ja MPL lentokokeet: FFS, if available.
- ▶ SP lentokoneet ja kaikki helikopterit, tyyppi- ja luokkakelpuutukset
 - ▶ an available and accessible FFS, or in a combination of such FFS and FSTD(s)
 - ▶ a combination of FSTD(s) and the aircraft if an FFS is not available or accessible
 - ▶ the aircraft if no FSTD is available or accessible
- ▶ non-complex SP lentokoneet ja non-complex helikopterit
 - ▶ combination of FSTD(s) and the aircraft even if an FFS is available and accessible
 - ▶ Huom. jos FSTD ei ole saatavilla mutta FFS on, on koulutus tehtävä FFS:llä. Pelkkä ilma-alus koulutus ei tuolloin vaihtoehto

Lisäys 9 - koulutuslaitteet

- ▶ non-complex non-high-performance SP lentokoneet, TMGs ja non-complex helikopterit (max certified seat configuration 5 tai alle)
 - ▶ Kaikki vaihtoehdot käytettävissä, riippumatta siitä onko FFS tai FSTD available tai accessible

Appendix 9 - harjoitteet

- ▶ SP ja MP elementtejä täsmennetty ja lisätty SP luokkakelpuutukset
 - ▶ Nämä kannattaa lukea rinnan kohdan FCL.725(d) kanssa
- ▶ SE helikoptereilla autorotaatio voidaan korvata 'power recoveryllä' mikäli kokelas on tehnyt autorotaation koulutuksessa viimeisen vuoden aikana

Lupakirja-asioita

- ▶ SEP(land)/(sea)/TMG voimassaolon jatkoon on kaksi vaihtoehtoa
 - ▶ Tarkastuslento (3kk sisään jatkaa sykliä, sitä aiemmin vaihtaa sykliä uuteen)
 - ▶ Kokemus ja koululento (tai muu lento)
 - ▶ Asetus vaatii kokemuksen löytymisen päättymispäivää edeltävien 12kk aikana eli kahden vuoden voimassaoloajalla tämä tarkoittaa sitä, että kokemus pitää löytyä viimeisen vuoden ajalta. Tällä vaihtoehdolla 2 ei ole mahdollista jatkaa kelpuutusta ensimmäisen voimassaolovuoden aikana (koska kokemusta ei voi vielä löytyä kun ei eletä "edeltäviä 12kk").
 - ▶ Koululennon voi suorittaa ennen kun kaikki vaadittava kokemus on täynnä. Jatkomerkinnän lupakirjaan voi tehdä vasta kun molemmat ehdot täyttyvät
 - ▶ Sykliä ei ole mahdollista vaihtaa kokemuksella ja koululennolla, ainoastaan tarkkarin lentämällä

Esimerkki

Esim. SEP(land) on voimassa 30.11.2025 asti:

1. Kertauskoululento suoritetaan 5.1.2025,
12kk aikaikkunan sisään.

AIKAIKKUNA 1.12.2024 – 30.11.2025

→ Uusi voimassaolopäivä: 30.11.2027

→ Järjestys ehtojen täyttymiselle vapaa

2. Kertauskoululento suoritetaan 10.10.2024,
12kk aikaikkunan ulkopuolella.

→ Ei voi jatkaa (FCL.740)

Lupakirja-asioita

- ▶ Koulutuksella ja koululennolla jatkaminen on päivitetty nyt myös [lennonopettajien soveltamisohjeeseen](#), jolla Traficom valtuuttaa suomalaiset FI/CRI-haltijat tekemään jatkomerkinän suoraan oppilaan lupakirjan takasivulle.
- ▶ Helikoptereiden osalta on tullut asetusmuutos, joka mahdollistaa kelpuutuksen jatkon samalla tapaa kokemuksella ja kertauskoululennolla. Traficom ei ole vielä valtuuttanut (H)-opettajia tekemään jatkomerkintää lupakirjaan eli toistaiseksi jatkomerkintä pitää hakea Traficomilta (130€).

Lupakirja-asioita

Kielitaito-ohjeen päivitys (25.1.2022), sisältää tarkennuksen LP fin -merkinnän saamisesta.

Sekä koulutus että Traficomien teoriakokeet on suoritettava suomen kielellä, jotta LP fin voidaan kirjoittaa. Jos jompikumpi on englanniksi niin lupakirjaa hakiessa ei voida myöntää suomen kielitaitomerkintää ilman, että on suoritettu suomen kielitaitohaastattelu. Koskee myös suomea äidinkielenään puhuvia.

https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/regulation/PEL%20M2-92_2022_final.pdf

Valvomattomat lentopaikat – Lentopaikan pitäjän ohjeet

- ▶ Lentopaikan pitäminen edellyttää Traficomien myöntämää rakentamislupaa sekä pitolupaa. Tämän lisäksi lentopaikalla tulee olla ympäristöviranomaisen myöntämä ympäristölupa.
- ▶ Ympäristölupa myönnetään lentopaikan pitotoimintaan, luvan mukaisesta toiminnasta vastaa lentopaikanpitäjä.
- ▶ Lupa myönnetään hakemuksessa esitetyn toiminnankuvauksen perusteella.
- ▶ Lentopaikanpitäjä huolehtii luvan mukaisesta toiminnasta antamalla ohjeita siitä, miten lentopaikalla tulisi toimia.
- ▶ Lähtökohtana on, että ilmailijoiden tulee toimia ohjeiden mukaisesti käyttäessään lentopaikkaa.
- ▶ Mikäli lentopaikan toiminta ei ole lupien mukaista, voidaan tähän puuttua mm. asettamalla uusia rajoituksia tai peruuttamalla lupa.

Ilmailun turvallisuustiedote – kevät 2025

Lentokauden alussa julkaistu ilmailun perinteinen kevään turvallisuustiedote:

- ▶ [Ilmatilaloukkausten määrä viime vuonna oli keskiarvon tasolla](#)
- ▶ [Mikä on ASM-toimintakäsikirja ja miksi minun kannattaisi siihen tutustua?](#)
- ▶ [Tilannetietoisuus ja viestintä valvomattomilla lentopaikoilla](#)
- ▶ [Radiotaajuusmuutoksia: Kiikalan taajuus muuttumassa, yleistaajuuden 119.700 MHz käyttö lentoasemilla loppuu](#)
- ▶ [Lentoasemien kunnossapito voi olla kiitotiealueella myös lennonjohdon tai AFIS-elimien aukioloaikojen ulkopuolella](#)
- ▶ [Valvomattoman lentopaikan pitäjä - muista NOTAMointi](#)
- ▶ [Lentotoimintatilastot vuodelta 2024 julkaistu](#)
- ▶ [Lentoon-seminaari järjestetään 24.5.2025 Vantaalla Suomen ilmailumuseossa](#)
- ▶ [Keväistä asiaa ilmailuterveydestä ja lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta](#)
- ▶ [Käynnistä kone oikein!](#)

Kiitos

