

MT/EUT talvipäivät

15.2.2020

MODULAR LAPL

- ▶ ”yksinlentovaltuutus”

MODULAR LAPL

- ▶ Taustaa
- ▶ Modular LAPL: Ranskassa on ollut käytössä ns. yksinlentäjän lupakirja, ”Le Brevet de Base”. Lupakirjalla on saanut lentää 30 km (ICAO matkalento) päähän kentästä, A-to-A operaatioita, yksin

MODULAR LAPL

- ▶ Ko. järjestely on kuitenkin tulossa tiensä päähän EASA määräysten astuessa voimaan 8.4.2020 ja tätä varten uudessa lentomiehistöastuksessa, artikla 4. kohta 7 mahdollistaa kansallisen viranomaisen myöntää lento-oikeus ennen kuin kaikki LAPLiin vaaditut tunnit ja koulutus on kasassa.

MODULAR LAPL

► Ote asetuksesta:

Member State may authorise a student pilot to exercise limited privileges without supervision before he/she meets all the requirements necessary for issuance of an LAPL under the following conditions:

(a) the privileges shall be limited to its national territory or a part of it;

(b) the privileges shall be restricted to a limited geographical area and to single-engine piston aeroplanes with a maximum take-off mass not exceeding 2000 kg, and shall not include the carriage of passengers;

MODULAR LAPL

- ▶ *(c) those authorisations shall be issued on the basis of an individual safety risk assessment carried out by an instructor following a concept safety risk assessment carried out by the Member State;*
- (d) the Member State shall submit periodical reports to the Commission and the Agency every 3 years.*

MODULAR LAPL

- ▶ MT on saanut Ilmailuliiton hallituksen hyväksynnän ajaa modular LAPL lupakirjaa eteenpäin. Ilmailuliitossa näemme, että modular LAPL madaltaisi moottorilennon aloituskynnystä, sillä:
 - ▶ suora vaikutus aloituskustannuksiin.
 - ▶ Madaltunut aloituskynnys taas tarkoittaisi lisää harrastajia

MODULAR LAPL - ranskalaisten malli

- ▶ Ranskalaisten systeemin pääkohdat
- ▶ 1) the modular LAPL will in fact be a solo flight authorization (no supervision by an instructor)
- ▶ 2) the authorization will be issued by the HT of the DTO or ATO (no administrative act for the authority) and its use is restricted to flight performed within the said DTO/ATO

MODULAR LAPL - ranskalaisten malli

- ▶ 3) the prerequisites are:
 - hold at least a medical LAPL
 - hold at least a LAPL theoretical certificate
 - having completed at least:
 - - 6 hours of dual flight instruction with an instructor covering a defined set of competences (listed in annex to our text)
 - - 20 solo landings under the supervision of an instructor

MODULAR LAPL - ranskalaisten malli

- ▶ 4) the privileges are:
 - act as PIC non commercial operation and without remuneration on F-registered aircraft
 - local flight (25NM around the aerodrome - DTO/ATO main base)
 - access to alternate aerodromes to be mentioned on the authorization (provided a reconnaissance flight has been performed with an instructor)
 - restricted to SEP/TMG and their variants with MTOM < 2000kg

MODULAR LAPL - ranskalaisten malli

- ▶ - carrying of passengers provided:
 - - at least 10h as PIC after issuance of the LAPL modular
 - - having completed an additional theoretical and practical training regarding passengers management

MODULAR LAPL - ranskalaisten malli

- ▶ 5) recency
 - comply with FCL.110.A (recency requirements for the LAPL(A))
- 6) renewal
 - perform a flight with an instructor during which the applicant is assessed on the set of competences (the same as the one required for initial issuance)

MODULAR LAPL - ranskalaisten malli

- ▶ competent authority is not involved for the issuance of the LAPL modular. We will monitor its implementation when performing oversight if DTO/ATO.

MODULAR LAPL - MT:n esitys

- ▶ Käyttöoikeus voimassa suomen alueella
- ▶ Lentäminen ilman matkustajia ja max 2000 kg sep kone
- ▶ (em. Asetustekstiä)

MODULAR LAPL - MT:n esitys

- ▶ Sen lisäksi, mitä asetus sisältää, tulisi huomioida seuraavat seikat:
- ▶ Lento max 30 km lähtöpaikasta (ICAO matkalennon määritelmä)
- ▶ maalentokone
- ▶ Sääminimit; ilman vanhaa OPS M1-6:tta, MT näkee tärkeäksi rajoittaa lentotoimintaa sääminiemien muodossa. Tässä lähtökohdaksi on otettu oppilaan sääminimit:
 - ▶ Paikallislennolla 5 km vaakanäkyvyys ja pilvikorkeus 1000 ft.
 - ▶ Matkalennolla 8 km vaakanäkyvyys ja pilvikorkeus 1500 ft
- ▶ Käyttöoikeus päivä VFR

MODULAR LAPL - MT:n esitys

- ▶ minimi myöntämisikä 17 vuotta (tai 16 joka on edellytys yksinlennolle)

MODULAR LAPL - MT:n esitys

- ▶ LAPL luokan medikaali vaade ennen yksinlentoa
- ▶ Hyväksytysti suoritettu lentokoe, joka sisältäisi kaiken muun paitsi matkalento-osuuden

MODULAR LAPL - MT:n esitys

- ▶ Teoriakoulutus hyväksytysti suoritettu joko ATOssa tai DTO:ssa,
 - ▶ Teoriakoulutus sama kuin LAPLissa ilman Navigaation osuutta.
 - ▶ Trafin teoriakokeita ei vaadittaisi, ainoastaan hyväksytysti suoritettut koulun kokeet (vrt UL-lupakirja)
- ▶ Lentokoulutus suoritettu kokonaisuudessaan.
 - ▶ Lentokoulutus sama kuin LAPLissa, ilman navigaatio-osuutta

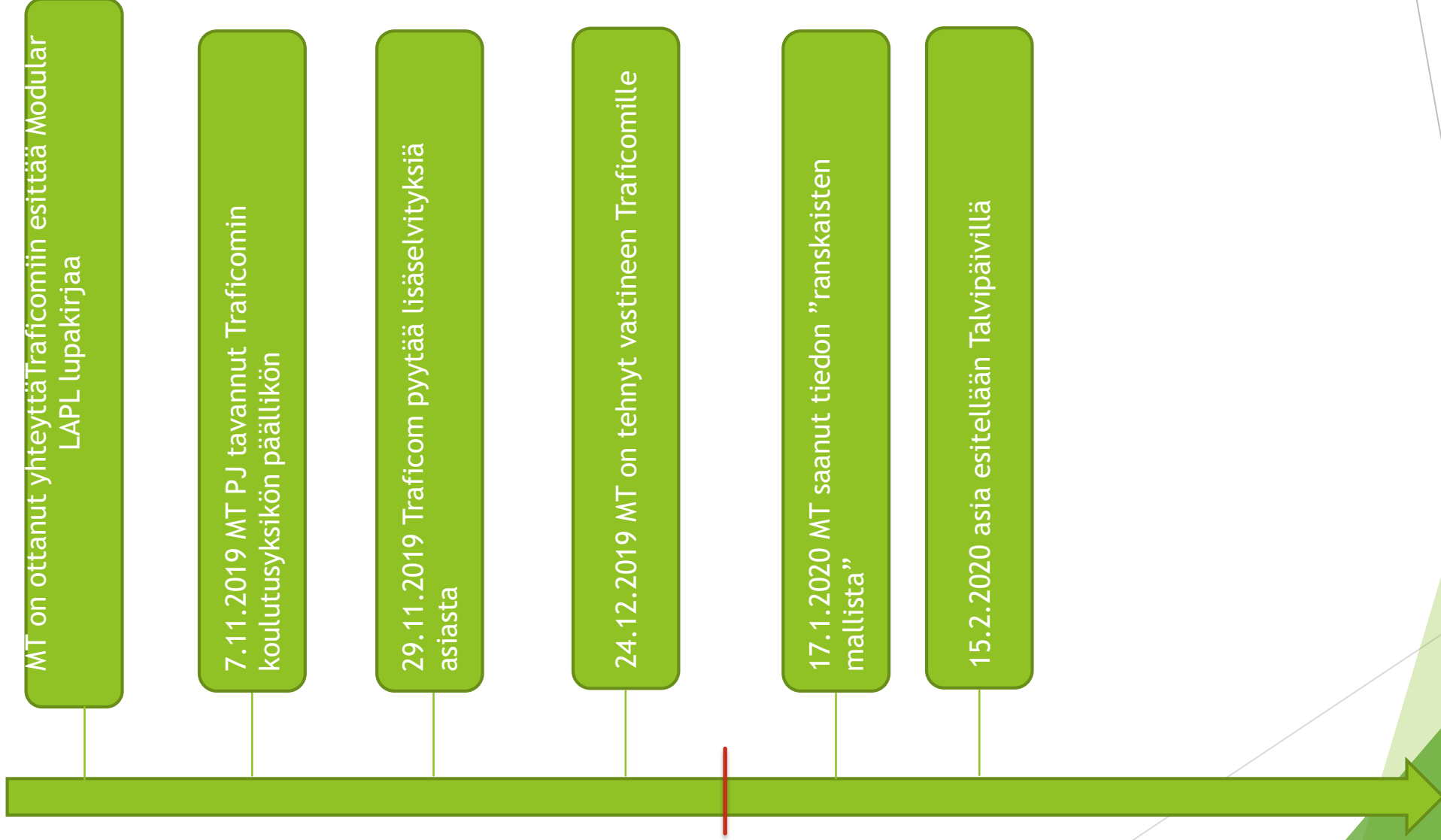
MODULAR LAPL - MT:n esitys

- ▶ Minimissään 15 h lentokoulutusta, josta 5 h yksin
- ▶ minimilaskuvaade 50 kpl erilaisissa tuuliolosuhteissa
- ▶ Käyttöoikeuden rajaus samaan lentokonetyyppiin, kuin millä lentokoe on suoritettu
 - ▶ Eri tyyppien mahdollisuus FI:n suorittamalla perehdyttämiskoulutuksella

MODULAR LAPL - MT:n esitys

Kustannus	LAPL	Modular LAPL
Koulun teorit	1500 €	1000 €
Viranomaiskokeet	297 €	0 €
Tarkastuslento	250 €	250 €
Lentokoulutus	6000 €	3000 €
yhteensä	8047 €	4250 €

MODULAR LAPL - Missä mennään?



MODULAR LAPL - Missä mennään?

- ▶ Sunnitteilla vielä lisäesitys Traficomille, perustuen ranskalaisten esitykseen (ATO/DTO ottaisi vastuun, viranomaiskäsitteilyn poistuminen)

MODULAR LAPL - Missä mennään?

- ▶ Mitä seuraavaksi?

MODULAR LAPL - Missä mennään?

- ▶ Jos homma etenee, riippuen viranomaisesta:
- ▶ Riskiarviomalli käyttöönoton vaikutuksista
- ▶ Lähtökohtaisesti tavoitteena täytyy pitää nykyinen tai parempi turvallisuustaso

MODULAR LAPL - Missä mennään?

- ▶ Asetus vaatii viranomaista tekemään riskiarvion mallista, mikään ei kuitenkaan sanele miten se tulee tehdä. MT näkeekin Traficommin esittämän yhteistyömallin toimivaksi vaihtoehdoksi riskiarvioita tehdessä.

MODULAR LAPL - Missä mennään?

- ▶ MT näkee, että Traficom, yhdessä SIL:in kanssa toteuttaisi:
- ▶ kyselyn, jossa lentokoulutusluvan haltijoilta (ATO ja DTO), kysyttäisiin ns. pystymetsäläisten keskiarvoa yksinlennolle.
- ▶ Traficom voisi myös suorittamansa valvonnan yhteydessä kirjata tätä dataa käytettäväksi analyysiä varten.

MODULAR LAPL - Missä mennään?

- ▶ MT:n esittämä 15 h minimivaade perustuu pitkälti kahteen seikkaan:
 1. MT:n pj on toiminut PPL ja LAPL koulutustehtävissä 10 vuoden ajan ja rukkastuntumalla, arvioi, että oppilaat ovat valmiita ensimmäiseen yksinlentoonsa noin 10 h - 15 h kohdalla.
 2. UPL lupakirja vaatimus on seuraava: Ote PEL M2-70;
 - ▶ *vähintään 25 lentotuntia UL-lentokoneella, joista vähintään 15 lentotuntia koululentoina ja vähintään viisi (5) lentotuntia yksinlentoina, ja*
 - ▶ *edellä mainittuihin lentoihin on kuuluttava vähintään viisi (5) lentotuntia matkalentoja*

MODULAR LAPL - Missä mennään?

- ▶ Näin ollen;
- ▶ kun tuo matkalentovaade pudotetaan pois Modular LAPL vaateista, päästään tuohon mainittuun 15 h.
- ▶ Toki UL vaatimus on 15 h + 5 h, sisältäen 5 h matkalentoa.
- ▶ Käytännössä tämä on tarkoittanut kahta matkalentoa opettajan kanssa ja yhtä lentoa yksin. Kun huomioidaan, että tämäkin varsin ”ohut” matkalentokoulutukseen käytetty aika voitaisiin käyttää koneen hallinnan säilyttämisen opetteluun, päästään laadullisesti turvallisempiin pilotteihin
- ▶ Varsinkin, kun takaraivosta saadaan pois ”pakko”, että pitäisi päästä lentämään matkalentoa.

MODULAR LAPL - Missä mennään?

- ▶ Tarvittaessa aiheesta voidaan järjestää lentokouluttajien riskipaja joko Traficomin toimesta tai esim. SUIO Oy:n toimesta
- ▶ Riskipajan tavoitteena olisi tunnistaa keskeiset riskit ja miettiä mahdolliset mitigointikeinot, jotka implementoitaisiin MODULAR LAPL lupakirjamääräykseen

MODULAR LAPL - Missä mennään?

- ▶ Asetuksen edellyttämällä tavalla, Traficom antaa raportin aiheesta EASAlle kolmen vuoden välein.
- ▶ Tässä voitaisiin käyttää samoja keinoja kuin ensimmäisessä riskiarvoissa. Luonnollisesti Moottorilentotoimikunta ja SIL ovat tässäkin apuna.

MODULAR LAPL - Missä mennään?

- ▶ Muuten, muita riskinhallintakeinoja ovat jo mainitut mm:
- ▶ -Korkeammat sääminimit
- ▶ lentomatkan rajaaminen kentän lähiympäristöön
- ▶ Lentokoulutuksen keskittyminen koneen hallintaan
- ▶ Päivä-VFR
- ▶ Maalentokone
- ▶ Käytön rajaaminen lentokokeessa käytettyyn konetyyppiin ilman perehdytystä

MODULAR LAPL - Missä mennään?

- ▶ Tänään kuultua:
 - ▶ Vaatii ilmailulain uudistuksen, ei kerkiä tälle kierrokselle

MODULAR LAPL

- ▶ Keskustelua?