



SUOMEN ILMAILULIITTO

Taustamuistio

Helsinki-Malmin lentoasema  
FI-00700 Helsinki

Lennokkitoimikunta

14.7.2019

---

## SUUNNITELMAN "LENNOKKITOIMINTA SUOMEN ILMAILULIITTOSSA 2020 ALKAEN" TAUSTAMUISTIO

1. Yleistä	2
2. Määräyksen voimaantuloaikataulu	2
3. Lähtötiedot ja viitedokumentit	3
4. Mahdollisuudet ja uhkakuvat Suomen Ilmailuliiton kannalta	3
5. EU:n lennokkimääräyksen perusteet	4
6. Harri Pihlin toteuttaman lennokkikyselyn tulokset	5
7. Toteutusmalleja	7
7.1 Lennätysmahdollisuus lennokkien lennätyspaikoilla	7
7.2 Pätevyyteen perustuvan yleisen lennätysmahdollisuuden tuottavan järjestelmän kehittäminen, ns. "tutkinto/lupakirjamalli"	9
7.3 Yhdistelmäratkaisu	10
8. Turvallisuuden hallintajärjestelmän kehittäminen, käyttöönotto ja jalkauttaminen	11
9. Muissa maissa toteutettuja ratkaisumalleja	12
9.1 Saksa	12
9.2 Iso-Britannia	13
9.3 Norja	15
9.4 Maita joiden järjestelmien kehitystä kannattaa seurata	16
9.5 Eri maiden järjestelmien yhteisiä tekijöitä	16
<b>10 Esitys toteutusperiaatteeksi</b>	<b>18</b>



## 1. Yleistä

Tässä muistiossa esitetään ja tarkastellaan pääasiakirjassa<sup>1</sup> asetettujen tavoitteiden toteuttamiseen liittyviä taustatietoja, ratkaisuvaihtoehtoja sekä muita huomionarvoisia seikkoja.

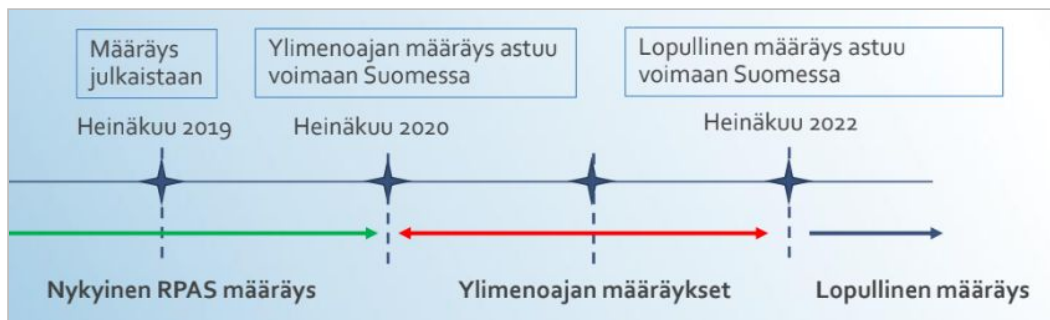
Muistio on laadittu pääasiakirjan valmistelun yhteydessä kootusta ja käsitellystä aineistosta, ja sen laatimiseen ovat osallistuneet

- Aaro Malila, SIL lennokkitoimikunnan jäsen, määräystyöryhmän johtaja, lennokkiharrastaja, Jyväskylä.
- Juha Reinikka, SIL dronetoimikunnan jäsen, Kihu ry:n puheenjohtaja, lennokkiharrastaja, Kuopio.
- Markku Hokkanen, Mallilennokit ry pj, SMS-järjestelmien<sup>2</sup> asiantuntija, lennokkiharrastaja, Äänekoski.
- Harri Pihl, lennokkiharrastaja, Uurainen.

## 2. Määräyksen voimaantuloaikataulu

EASA:n määräyskokoelma on astunut voimaan heinäkuun 1. päivänä 2019. Voimaantulon jälkeen jäsenvaltioissa voidaan toimia nykyisen määräyksen mukaisesti yhden vuoden ajan. Suomessa tämä tarkoittaa ilmailumääräyksen OPS M1-32 mukaista toimintaa.

Tämän jälkeen, siis heinäkuussa 2020, alkaa kaksi vuotta kestävä siirtymäkausi, jonka aikana noudatetaan siirtymäkauden määräyksiä. Lopulliset määräykset tulevat voimaan kolme vuotta EASA-määräyksen voimaantulon jälkeen, eli heinäkuussa 2022.



<sup>1</sup> Suunnitelma "Lennokkitoiminta Suomen Ilmailuliitossa 2020 alkaen"

<sup>2</sup> SMS, safety management system, turvallisuuden hallintajärjestelmä



---

Kuva 1 EU-määräyksen aikataulu

Edellä kuvatusta voimaantulo- ja siirtymäaikataulusta johtuen pääasiakirjassa esitetyn tavoiteohjelman hyväksyttäminen SIL:ön jäsenistön ja jäsenkerhojen etua ajavan Suomen Ilmailuliiton ohjelmaksi on toteutettava viiveettä, jotta ohjelma perusteluineen, ratkaisuehdotuksineen ja resurssitarpeineen voidaan viedä käsiteltäväksi ja huomiotavaksi Suomen Ilmailuliiton omiin työryhmiin, määräyksen jalkauttamista tukemaan mahdollisesti muodostettaviin uusiin työryhmiin / vast. sekä EASA-määräyskokoelman kansallista soveltamista käsitteleville suunnittelu- ja neuvottelufoorumeille joissa Suomen Ilmailuliitto on edustettuna.

### 3. Lähtötiedot ja viitedokumentit

Suunnitelmaa laadittaessa on huomioitu merkittävimpinä seuraavat lähteet ja viitedokumentit:

- EU:n määräysluonnoksen ja sen implementointiohjeen viimeisimmät versiot sekä em. dokumenteissa viitatus EU-dokumentit
- Traficomil mailumääräys OPS M1-32
- Harri Pihlin 2017 toteuttama lennokokikysely
- Juha Reinikan LENTSU-lennokkiturvallisuusprojektin aineisto

Kaksi jälkimmäistä viiteaineistoa sisältävät sekä laajimman Suomessa milloinkaan toteutetun lennokokiharrastajakuntaa koskevan kyselyn ja sen analyysin (Pihl), että EASA-määräyksen viimevuosien lausuntoversioita sekä muiden maiden lennokitoinnin järjestelyitä koskevia artikkeleita ja analyysyjä (Reinikka).

### 4. Mahdollisuudet ja uhkakuvat Suomen Ilmailuliiton kannalta

Suomen Ilmailuliiton on tämän ohjelman valmistelussa aiheellista huomioida, että kansallisen lennokitoinnin järjestelyiden toteutuessa harrastajakenttää tukevalla ja harrastustoiminnan vähintään tyydyttävästi mahdollistavalla tavalla, on tällä todennäköisesti erittäin merkittävää vaikutusta siihen kuinka houkuttavana, tarpeellisena tai jopa välttämättömänä Suomen Ilmailuliitto ja liiton jäsenyys lennokokiharrastajien keskuudessa koetaan. Jäsenmaksujen kautta saatavan taloudellisen vaikutuksen lisäksi onnistumisella on todennäköisesti myös harrastajakuntaa sitouttava vaikutus; liiton jäsenyys koetaan mahdollistajaksi, voimavaraksi ja jatkumoa tuovaksi turvaksi, eikä pelkästään esimerkiksi arvokilpailuosallistumisen edellyttämäksi välttämättömyydeksi.

Tämän voidaan olettaa pätevän myös toisin päin; Mikäli Suomen Ilmailuliitto ei halua tai onnistu ajamaan jäsenistönsä merkittävän osan etua sen edellyttämällä tavalla ja tuloksin, heijastunee tyytymättömyys vähintään jäsenkatona. Tästä on olemassa selviä merkkejä.



Edelliseen liittyen, Suomen Ilmailuliiton kannalta jossain määrin haitallinen mutta realistinen skenaario on se, että Suomeen muodostuu esimerkiksi suurimpien lennökkikerhojen yhdistymisen myötä jäsenistöstä kilpaileva ja lennokkitoimintaa harrastavan jäsenistön etua ajava toimija, jolla on EU-määräyksen perusteella yhtenevä mahdollisuus neuvotella viranomaisten kanssa määräyksen soveltamisesta.

## 5. EU:n lennokkimääräyksen perusteet

Voimaantulevan määräyksen mukaan on mahdollista lennättää kahdessa kategoriassa, avoimessa (open) ja erityisessä (specific).

Avoin kategoria on suunnattu pääasiassa harrastajille. Lennätykseen ei tarvita erillistä lupaa, mutta säädökset ovat yksityiskohtaiset ja selkeät. Nykyisenkaltaisen perinteinen lennokkitoiminta on vain rajoitetusti mahdollista tämän luokan puitteissa. Ongelmaksi muodostuvat esimerkiksi

- 120 metrin korkeusrajoitus
- 16 vuoden ikäraja, jota on mahdollista laskea kansallisesti 12 vuoteen

Avoimen kategorian keskeisimmät vaatimukset ja mahdollisuudet luokittain on esitetty liitteenä 2.1 olevassa taulukossa.

EASA-määräykseen on sisällytetty kaksi tapaa kiertää edellä mainitut rajoitukset. Molemmat näistä on tehty perinteisen lennökkiharrastajien lennätysmahdollisuuksien säilyttämiseksi ja mahdollistamiseksi, minkä lisäksi molemmat ovat kansallisen soveltamisen piirissä.

Artiklan 15 mukaan on mahdollista perustaa paikkoja, joissa voidaan poiketa yhdestä tai useammasta avoimen kategorian säädöksestä. Artiklaan 15 ei liity vaatimuksia esimerkiksi järjestäytymisestä. Artikla 15 mukainen toiminta on sidottu tiettyyn kiinteään paikkaan, ja sen mukainen toiminta voi koskea kaikkia sillä paikalla toimivia harrastajia.

Artiklan 16 mukaan rekisteröityneet kerhot ja yhdistykset voivat hakea itselleen erityiskategorian mukaista lupaa<sup>3</sup> jatkaa toimintaa kerhon puitteissa.

Artiklan 16 puitteissa on lennätystoiminta mahdollista järjestellä joko olemassa oleviin kansallisiin sääntöihin perustuen tai artiklan määritysten mukaisesti.

- *Lennätystoimintalupa voidaan myöntää järjestäytyneelle ja rekisteröityneelle organisaatiolle, jolle asetetaan lupaan liittyen viranomaisen määrittämiä vaatimuksia tai ehtoja. Luvan saanti saattaa edellyttää tyypillisen ilmailussa käytettävän turvallisuushallintajärjestelmän (SMS) keskeisiä elementtejä kuten turvallisuuskeskeinen toiminnan organisointi ja johtaminen, jäsenten*

---

<sup>3</sup> "operational authorization"



---

*perehdyttäminen sovittuihin käytäntöihin, poikkeamiin reagointi, sekä dokumentoidut kuvaukset asiaan liittyvistä menetelmistä ja prosesseista.*

- *"Asianmukaisen muun kansallisen menettelyn käyttäminen". Tämä vaihtoehto on tarkoitettu tilanteeseen, jossa kansallisesti on jo olemassa ensimmäisestä vaihtoehdosta poikkeava järjestely, tai tilanteeseen, jossa kansallisesti halutaan tällainen luoda. Kyseeseen saattaisi tulla esim lupakirjatyypinen, todennettuun pätevyyteen perustuva järjestelmä, jossa lupakirjan haltijalla olisi oikeus ilmailla miehittämättömällä ilma-aluksella valvomattomassa ilmatilassa muun harrasteilmailun kanssa yhdenvertaisesti.*

## **6. Harri Pihlin toteuttaman lennökkikyselyn tulokset**

Harri Pihl suunnitteli ja toteutti laajan lennökkiharrastajille suunnatun kyselyn loppuvuonna 2017. Kyselyyn vastannut kohderyhmä edustaa laajalti sekä Suomen Ilmailuliittoon kuuluvia että liittoon kuulumattomia harrastajia läpi koko kentän, ja on ylipäättään laatuaan ensimmäinen kysely jossa harrastajakunnan mielipiteitä ja kokemuksia on selvitetty järjestelmällisesti.

Suomen Ilmailuliiton ohjelman valmistelussa on huomioitu tämän kyselyn tulospaineistosta tehdyt keskeiset johtopäätökset.

Kyselyn tavoitteena oli hakea vastauksia seuraaviin kysymyksiin:

- Miten lennökkiharrastajat ovat järjestäytyneet?
- Mitä lajeja harrastetaan?
- Missä lennätetään?
- Miten uudet määräykset ovat vaikuttaneet harrastukseen?
- Mihin suuntaan harrastajat haluaisivat kehittää sääntöjä.

Kyselyn laajempaan, sähköisellä alustalla toteutettuun kyselyyn vastasi 335 harrastajaa, joista Suomen Ilmailuliiton jäseniä oli miltei puolet, 158 henkilöä. Täsmällisiin aihekohtaisiin tuloksiin ja niiden analyysiin voi perehtyä viitteen 4 koostedokumentissa sekä siihen liittyvässä tutkimusaineistossa.

Seuraavissa tarkasteluissa on käsitelty ainoastaan Suomen Ilmailuliiton jäsenten antamia vastauksia.

Kyselyn tulospaineiston perusteella esitetään seuraavat havainnot:



Tyypillistä lennokkiharrastajaa ei ole olemassa, eikä siten tyypillistä harrastustoimintaakaan. Lajien moninaisuus ja alati tapahtuva kehittyminen aiheuttavat harrastustoiminnan suuntautumisen ja sijoittumisen alati uusille alueille lennokkiharrastuksen kehittyessä ja saadessa uusia muotoja.

Lennokkiharrastustoiminta sijoittuu hyvin erilaisiin ympäristöihin. Lennokkikerhoihin kuuluvilla on usein käytössään lennokkien lennätukseen soveltuva virallinen lennätyspaikka, mutta yhtä lailla sekä osa kerhoihin kuuluvista että erityisesti kerhoihin kuulumattomista lennättää lennätyspaikkojen ulkopuolella. Luonnollisia syitä tähän ovat esimerkiksi lennätyspaikkojen soveltumattomuus omalle lajille tai liian pitkä ajomatka lähimmälle kentälle.

Nykyinen RPAS-määräys (OPS M1-32) vaikutus lennokkiharrastusmahdollisuuksiin vaihtelee lajin ja maantieteellisen sijoittumisen mukaan. Eniten ongelmia on sellaisten lajien harrastajilla, joille 150 m maksimikorkeus ei esim. kilpailulajin suoritustavasta tai tyypillisestä suoritustavasta johtuen riitä, tai jotka toimivat erällä ilmailumääräyksessä erikseen mainituista erityisalueista<sup>4</sup>.

Nykyisen valvomattomassa ilmatilassa sallitun 150 m korkeusrajan ylitystarpeeseen liittyen

- 28 % vastanneista ilmoitti, että rajaa ei tarvitse ylittää koskaan
- 72 % vastanneista ilmoitti, että raja pitää ylittää satunnaisesti tai jatkuvasti.

*Huomio tutkimuksen ulkopuolelta: Esimerkiksi Suomen tällä hetkellä nopeimmin kasvavassa ja osallistujamäärältään suurimmassa FAI:n kilpailusääntöjen mukaisessa kilpailuluokassa F5J:ssä 150 tai 120 metrin korkeusrajoitus käytännössä estää sääntöjen mukaisten kilpailusuorituksen harjoittelun niillä kilpailijoilla joilla ei ole käytettävissään korkeusrajan ylittämisen mahdollistavaa lennätyspaikkaa. Kilpailut on toistaiseksi kyetty järjestämään lennätyspaikoilla joilla ilmatilaa on käytettävissä riittävästi, mutta harjoittelumahdollisuuksien kannalta kilpailijoiden tilanne ei ole tasa-arvoinen.*

Kyselyssä tiedusteltiin myös vastaajan näkemystä siitä, kuinka mahdollisuus määräyksen avoimen kategorian säännöksistä poikkeamiseen tulisi harrastajille järjestää. Vaihtoehtoina olivat

- Tutkintojärjestelmä jossa harrastaja osoittaa hallitsevansa viranomaisen määrittämät tiedot ja taidot ja saa tämän jälkeen kelpoisuuden avoimen kategorian määräyksistä poikkeamiseen (esimerkiksi em. korkeusrajan ylitykseen, sekä
- Kiinteisiin lennätyspaikkoihin perustuva järjestelmä, jossa lennättäjä voi virallisilla lennokkien lennätyspaikoilla poiketa avoimen kategorian määräyksistä ko. lennätyspaikan toimintaluvan / vast. mukaisesti.

---

<sup>4</sup> EFJY ja EFUT lähialueet



Enemmistö kyselyyn vastanneista piti esimerkiksi tutkinnolla osoitettavaa kelpoisuuteen perustuvaa järjestelmää kiinteisiin lennätyspaikkoihin perustuvaa järjestelyä parempana. Näitä vaihtoehtoisia tai toisiaan täydentäviä toteutusvaihtoehtoja on käsitelty seuraavassa luvussa.

## 7. Toteutusmalleja

Tässä luvussa esitellään joukko valmistelutyön aikana tunnistettuja malleja, joiden mukaisesti Suomen Ilmailuliiton jäsenistön lennokkiharrastusmahdollisuudet on mahdollista järjestää uuden määräyksen voimaantulon jälkeen.

Skenaariot keskittyvät pääasiakirjassa esitetyn tavoitteen 2 toteuttamiseen:

- *Lennokkeja on mahdollista harrastaa kunkin lajin ja siihen liittyvän kilpailutoiminnan vaatimusten mukaisesti sekä virallisilla lennokkien lennätyspaikoilla että näiden ulkopuolella.*
- *Eri lajeja on mahdollista harrastaa tasapuolisesti ja riippumatta siitä, onko harrastajan käytettävissä virallista lennokkien lennätyspaikkaa, tai onko harrastaja paikallisen lennokkikerhon jäsen.*
- *Usean lennokkilajin tyypillisessä lennätystoiminnassa, kilpailusuorituksissa sekä kilpailusuoritusten harjoittelussa on voitava ylittää EASA-määräyksen yleinen 120 metrin korkeusraja.*
- *Korkeusraja voidaan ylittää sekä varsinaisilla lennokkien lennätyspaikoilla (lennätyspaikan luvan mahdollistaessa), että tarvittaessa myös lennätyspaikkojen ulkopuolella. Tätä varten on olemassa ylityksen mahdollistava, esimerkiksi henkilökohtaiseen pätevyyyteen tai paikalliseen järjestelyyn perustuva sujuva, käyttökelpoinen ja vastuulliseen toimintaan kannustava järjestely.*

### 7.1 Lennätysmahdollisuus lennokkien lennätyspaikoilla

Nykyisten lennokkien lennätyspaikkojen toiminta uuden määräyksen aikana voi perustua esimerkiksi seuraaviin periaatteisiin:

#### 7.1.1 Artikla 15 soveltaminen

*Artikla 15: Viranomainen voi perustaa erityisiä ilmatilavyöhykkeitä, joissa voidaan poiketa avoimen kategorian määräyksistä.*

Tässä skenaariossa nykyiset ja tulevat lennokkien lennätyspaikat muutetaan artiklan 15 tarkoittamiksi ilmatilavyöhykkeiksi.



Nykyisen ilmailumääräyksen OPS M1-32 mukaisia lennokkien lennätyspaikkoja ylläpitävien organisaatioiden näkökulmasta tämä on yksinkertainen ja toimiva ratkaisu, joka voisi perustua siihen tosiasiaan, että paikalliset organisaatiot ovat kykeneviä järjestämään oman toimintansa samalla tavoin kuin ovat sen tähänkin asti tehneet.

Järjestelyä olisi mahdollista tukea Suomen Ilmailuliiton puitteissa ja toimenpitein siten, että lentopaikoilla sijaitseville lennokkien lennätyspaikoille laaditaan Suomen Ilmailuliiton johtamana ja tarvittaessa resurssina yhteiset ja yleiset käytänteet kuvaavat toimintaohjeet, joita voidaan täydentää ja soveltaa paikallisten olosuhteiden ja tarpeiden perusteella.

Viranomaisen kannalta ratkaisu olisi kevyt, sillä vastuu toiminnan järjestelystä on harrastajilla itsellään. Ratkaisu mahdollistaisi lennokkien lennätyspaikkojen järjestämisen myös yksittäisille henkilöille tai esimerkiksi sellaisille paikallisille harrastajaryhmille jotka eivät ole rekisteröityneet yhdistykseksi.

Tähän toteutustapaan liittyy seuraavia haasteita ja kysymyksiä:

- Millä kriteereillä viranomainen voi tällaisia paikkoja (ilmatilavyöhykkeitä) myöntää?
- Ovatko menettely mahdollisuudet tällaisten paikkojen perustamiseen liittyen tasapuolisia, huomioiden esimerkiksi yhdistymisvapaus ja kansalaisten tasavertainen kohtelu?
- Voidaanko näitä vyöhykkeitä myöntää siten, että niille sijoittuvien lennätyspaikkojen hallinnasta ja käyttöluvan myöntämisestä vastaa kerho tai yhdistys, sen sijaan että ne olisivat kaikille avoimia?

#### 7.1.2 Artikla 16 soveltaminen

Lennokkikerhot voivat jatkaa toimintaansa nykyisillä lennokkien lennätyspaikoillaan kuten tähänkin saakka.

Järjestely on mahdollista toteuttaa lähes yhtä kevyesti kuin artiklan 15 mukainen järjestely, mutta oletettavasti vain järjestäytyneiden ja rekisteröityneiden organisaatioiden ts. yhdistysten puitteissa - muistion laatijat olettavat, että viranomainen (Traficom) ei luultavasti tee sopimuksia rekisteröitymättömien kerhojen/vast. kanssa. Artikla 16 ei eksplisiittisesti määritä operoiville organisaatioille asetettavia vaatimuksia, vaan antaa soveltamiseen hyvin suuret kansalliset vapausasteet.

Viranomaiset voivat edellyttää esimerkiksi turvallisuudenhallintajärjestelmän (SMS) laatimista ja noudattamista.

Mikäli viranomainen edellyttää tällaisen SMS-järjestelmän käyttöönottoa, tulisi Suomen Ilmailuliiton tukea jäsenkerhojensa toimintaa toimimalla esimerkiksi "lennokki-SMS" -järjestelmän tuottajana ja ylläpitäjänä. Tulee huomioida, että mainittu SMS-järjestelmä ei tarkoita vain toimintaohjeistuksen kertaluontoista kokoamista; kokonaisuuden tulee sisältää myös esimerkiksi SMS-järjestelmän koulutus, ylläpito ja kehittäminen. Tähän on osoitettava sekä vastuutahot että tarvittavat resurssit.





Järjestely saattaa kuormittaa viranomaisia enemmän kuin edellinen, artiklan 15 soveltamiseen perustuvaa vaihtoehto, sillä järjestely edellyttäneen turvallisuudenhallintajärjestelmän auditointia ja sen toimivuuden seuraamista. Lupaehtojen noudattamista on todennäköisesti myös valvottava samaan tapaan kuin vastaavia järjestelyitä muun ilmailun puolella.

Toistaiseksi ei ole tiedossa, minkä tasoista kansallista järjestelyä viranomainen tulee edellyttämään. Suomen Ilmailuliitto voisi valmistelutyössä esittää, että viranomaisvaatimukset voisivat perustua esimerkiksi nykyisen toiminnan riskikartoitukseen.

Järjestelyyn liittyy seuraavia kysymyksiä ja haasteita:

- Mitä vaatimuksia ja velvoitteita viranomainen asettaa käytännössä kerhoille toimiluvan saamiseksi? EU-määräyksessä vaatimukset on asetettu yleisellä tasolla artiklan 16 kohdassa 2b.
- Käykö nettikoulutus- ja tutkintojärjestelmäksi se sama kuin minkä viranomainen joutuu määräyksen artiklan 18 mukaan järjestämään avoimen kategorian järjestelmien käyttäjille ja kauko-ohjaajille?
- Onko viranomaisen järjestämään nettikoulutus- ja tutkintokokonaisuuteen mahdollista implementoida laajuudeltaan ja vaatimustasoltaan eri tasoisia kokonaisuuksia esimerkiksi määräyksen avoimen kategorian kohdista poikkeamiseen liittyen? Käytännön esimerkkinä 120 m korkeusajan ylittäminen.
- Mikä on kerhojen vastuu vs. yhdistyslaki? Kerho ei ole vastuussa jäsentensä tekemisestä eikä muusta toiminnasta kuin siltä osin mitä kerho itse järjestää. Kerhon vastuun ulkopuolella ovat esimerkiksi jäsenten spontaanit ja oma-aloitteiset lennätystapahtumat.
- Miten kerhojen jäsenrekisterit saadaan yhteensopimaan viranomaisen rekisterijärjestelmän kanssa (artikla 14 kohta 4)? Kevyt ratkaisumalli voisi olla sellainen, jossa Traficom antaa kerhon jäsenihteerille rekisteripalveluunsa oman kerhon tietojen ylläpidon mahdollistavat käyttöoikeudet.
- Haluaisiko viranomainen, että sille esitetään lennökkikerhojen osalta valmis toteuttamiskelpoinen ratkaisu (esim. lennokki- tai lennökkikerho-SMS), vai haluaako viranomainen itse määrittää ratkaisun sisällön?

## **7.2 Pätevyyteen perustuvan yleisen lennätysmahdollisuuden tuottavan järjestelmän kehittäminen, ns. "tutkinto/lupakirjamalli"**

Tässä ratkaisumallissa Suomen Ilmailuliitto ja sen jäsenkerhot toimisivat artiklan 16 mukaisina järjestäytyneinä organisaatioina, joiden jäsenillä on mahdollisuus lennättää sekä lennökkien lennätyspaikoilla että niiden ulkopuolella avoimen kategorian määräyksistä poiketen, perustuen Artiklan 16 kohtaan 2a.

Toiminta ei ole keskittynyt tai rajoitu ennalta määrättyihin ja muun ilmailun tiedossa oleviin paikkoihin, mikä saattaa aiheuttaa riskienhallintajärjestelmään / vast. sellaisia elementtejä joita toiminnassa kiinteillä lennökkien lennätyspaikoilla ei vaadita.



Jo avoimen kategorian mukaisessa toiminnassa edellytetään henkilökohtaisen pätevyyden osoittamista tutkinnoilla ja käytännön harjoittelulla. Tässä ratkaisumallissa tavoitellaan järjestelyä, jossa kelpoisuuden osoittanut Suomen Ilmailuliiton ja sen jäsenkerhon jäsen voi poiketa avoimen kategorian määräyksistä samoilla paikoilla joilla muiden on noudatettava avoimen kategorian määräyksiä.

On todennäköistä, että myös tämä järjestely edellyttää aikaisemmin mainitun turvallisuuden hallintajärjestelmän luomista ja vastaavia resursseja.

Järjestelyyn liittyy seuraavia haasteita ja kysymyksiä:

- Voidaanko Artiklan 16 kohtaa 2a tulkita (tai tuleeko viranomaisen tulkitsemaan) siten, että määräyksen tällainen soveltaminen on mahdollista?
- Miten sovittujen käytäntöjen noudattaminen voidaan riittävällä luotettavuudella varmistaa?
- Syntyykö järjestäytymisen tuottavalle organisaatiolle jokin vastuu jäsenistönsä toiminnasta?

Tällaiseen järjestelyyn voidaan alustavasti arvioida liittyvän esimerkiksi seuraavia etuja:

- Lennätyspaikoilla tapahtuva toiminta on voidaan ratkaista artiklan 16 avulla; ei tarvetta perustaa erillisiä ilmatilavyöhykkeitä, mikä on viranomaisen kannalta kevyt ratkaisu.
- Harrastajan ja lennätyspaikan hallinnon kannalta artiklan 16 soveltaminen mahdollistaa toiminnasta sopimisen toimijoiden kesken.
- Turvallisuuden kannalta artiklan 16 tapauksessa ohjeet voidaan määritellä toimintaluvassa eikä lennätyspaikoille yritetä väkisin ohjata sellaisia lennättäjiä joilla ei ole pätevyyttä toimia niillä.
- Ilmailuliiton kannalta tässä ratkaisussa ei tarvitse uhrata resursseja kahden päällekkäisen järjestelmän rakentamiseen.

Tällainen järjestelmä on kehitetty ja otettu käyttöön Norjassa. Norjan mallia hyödyntäen olisi mahdollista rakentaa toimiva ratkaisumalli myös Suomen oloihin, edellyttäen että viranomaisen vaatimustaso ei poikkea merkittävästi Norjassa vallitsevasta.

Järjestelmää esitellään tarkemmin kappaleessa 9.

### 7.3 Yhdistelmäratkaisu

Tässä vaihtoehdossa toiminta lennokkien lennätyspaikoilla perustuu em. kohtien 7.1.1 tai 7.1.2 mukaiseen toteutukseen, ja näiden ulkopuolella Suomen Ilmailuliiton ja sen jäsenkerhojen jäsenillä on käytettävissä pätevyyteen perustuva järjestely joka mahdollistaa avoimen kategorian määräyksistä poikkeamisen.

Toiminta lennokkien lennätyspaikkojen ulkopuolella voisi perustua esimerkiksi seuraaviin periaatteisiin:



- Artiklan 16 mukaisesti Suomen Ilmailuliittoon ja sen jäsenkerhoihin kuuluville harrastajille neuvotellaan edellisen luvun mukainen mahdollisuus poiketa avoimen kategorian määräyksistä myös lennokkien lennätyspaikkojen ulkopuolella.
- Erityisen kategorian mukainen henkilökohtainen lupa, tarvittaessa vakiotoimintatapaa (standard scenario) hyödyntäen.
- Avoimen kategorian UAS.OPEN.040 määräys, jonka mukaan itse rakennettuja lennokkeja voi lennättää paikassa jossa sivullisille ei aiheudu vaaraa.
- Artiklan 15 mukaiset paikat, joissa voidaan poiketa yhdestä tai useammasta avoimen kategorian määräyksestä.

Tulee huomioda, että avoimen kategorian UAS.OPEN.040 ei mahdollista 120 metrin korkeusrajan ylitystä, jolloin näihin tapauksiin tarvitaan jokin muu tapa kuten esimerkiksi henkilökohtainen lupakirja tai vastaava.

*Artiklan 15 käyttöön perustuvan toteutuksen edellytyksenä on, että näitä paikkoja on myös tosiasiallisesti mahdollista perustaa ja hyödyntää lennokkiharrastajien tarpeiden mukaisesti. Tämä voisi käytännössä edellyttää esimerkiksi milloin tahansa hyödynnettävissä olevaa, tarkoitusta varten kehitettyä viranomaisen (sähköistä)palvelua.*

## **8. Turvallisuuden hallintajärjestelmän kehittäminen, käyttöönotto ja jalkauttaminen**

EU-määräyksen artiklan 16 kohdassa 2b määritetään, että

*“... luvan antamisen lennökkikerhoille ja yhdistyksille on perustuttava... lennökkikerhon tai -yhdistyksen vakiintuneisiin menetelmiin, organisaatorakenteeseen ja hallintojärjestelmään, joilla varmistutaan, että*

- *lennökkikerhossa tai -yhdistyksessä toimivat kauko-ohjaajat tuntevat toimivaltaisen viranomaisen antamassa luvassa määritellyt ehdot ja rajoitukset;*
- *lennökkikerhoissa tai -yhdistyksissä toimivia kauko-ohjaajia autetaan saavuttamaan miehittämättömän ilma-alusjärjestelmän turvallisen käytön edellyttämä vähimmäispätevyys luvassa määritettyjen ehtojen ja rajoitusten mukaisesti;*
- *lennökkikerho tai -yhdistys toteuttaa asianmukaiset toimet, jos sille ilmoitetaan, ettei lennökkikerhoissa tai -yhdistyksissä toimiva kauko-ohjaaja noudata luvassa määritellyjä ehtoja ja rajoituksia, ja ilmoittaa asiasta tarvittaessa toimivaltaiselle viranomaiselle;*
- *lennökkikerho tai -yhdistys toimittaa toimivaltaisen viranomaisen pyynnöstä valvontaa ja seurantaa varten tarvittavat asiakirjat. “*

Tällaista vakiintunutta järjestelmää, rakennetta tai menetelmiä ei tähän saakka ole edellytetty olevan olemassa, jolloin sellainen tulee laatia ja hyväksyttävä käyttöön. Suunnitelman lähtöoletuksena on, että Suomen Ilmailuliiton turvallisuustoimikunta johtaa em. vaatimukset toteuttavan järjestelmän kehittämisen ja käyttöönoton liiton jäsenten ja jäsenkerhojen osallistuessa järjestelmän laadintaan.



Kehitettävän järjestelmän tulee oletettavasti<sup>5</sup> sisältää *toimintakäsikirja* ja *turvallisuuden hallintajärjestelmä*. Kokonaisuuden rakenne voi perustua esimerkiksi Traficomin ”turvallisen toiminnan malli ilmailukerhoille”<sup>6</sup> -aineiston rakenteeseen ja osin myös sisältöön.

Muistion liitteenä 2.2 on Markku Hokkasen 2017 laatima SMS-järjestelmän malli ”Lennokkiturvallisuuden hallintajärjestelmä lennökkikerhoille”. Malli perustuu Traficomin laatimaan pienille ilmailuyhdistyksille tarkoitettuun vastaavaan malliin, mutta sitä on voimakkaasti yksinkertaistettu silmälläpitäen lennökkikerhojen käytössä olevat resurssit ja osaaminen k.o. järjestelmän ylläpitoon.

## 9. Muissa maissa toteutettuja ratkaisumalleja

Tässä luvussa esitellään muutamia muissa maissa toteutettuja tai suunniteltuja malleja perinteisen lennokkitoiminnan järjestämiseksi.

### 9.1 Saksa

Lennokkiharrastus Saksassa on laajinta koko Euroopan alueella ja lennokkiharrastajien etua valvoo useita eri järjestöjä:

- DMFV, n. 90000 jäsentä, n.1300 kerhoa (erikoistunut lennökkiliitto)
- DAeC, jossa n. 17000 lennokkiharrastajaa, n. 500 kerhoa (Saksan Ilmailuliitto, useita alajärjestöjä)

Lennokkiharrastajien kokonaismääräksi on eri lähteissä arvioitu jopa yli 200000 joista noin puolet on järjestäytynyt liittoihin ja/tai kerhoihin. Esim. DMFV:n jäsenistöstä noin kolmannes ei kuulu kerhoihin.

Perinteisten alle 5 kg painavien lennökkien (vanha FAI-määritys) lennätys on ollut aina varsin vapaata. Yli 5 kg painavien lennökkien lennätys on sallittua vain erityisen osavaltiolta haettavan luvan (Aufstiegserlaubnis, AE) saaneilla paikoilla, hakijana on yleensä kerho. Lupa muistuttaa monella tapaa ympäristölupaa ja siitä aiheutuva kustannus voi olla huomattavan korkea, jopa tuhansia euroja. Korkeiden kustannusten vuoksi osalla kerhojen lennätyspaikoista ei ole tällaista lupaa, esim. DMFV:n jäsenkerhoista noin kolmanneksella ei ole olemassa AE:ta kerhon lennätyspaikalle, jolloin näillä lennätyspaikoilla toimitaan alle 5 kg kalustolla kuten muuallakin samassa ilmatilassa.

Vuonna 2016 Saksan ilmailuviranomainen esitti uusia tiukempia sääntöjä joissa oikeus lennättää yli 100 m:n korkeudessa olisi rajattu vain lennökkikentille joilla on edellä mainittu lupa (AE). Yleensä varsin eripuraiset liitot reagoivat kuitenkin nopeasti ja organisoivat tehokkaan kampanjan jonka tuloksena oikeudet pystyttiin pääosin säilyttämään. Ratkaisuna liitot perustivat verkkotutkintoon perustuvan järjestelmän

<sup>5</sup> Oletettavasti; viranomaisen vaatimukset eivät toistaiseksi ole tiedossa.

<sup>6</sup> <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/ilmailu/turvallisen-toiminnan-malli-ilmailukerhoille>



(Kenntnisnachweis), jolla varmistetaan että lennättäjällä on perustiedot turvallisesta lennättämisestä ja ilmatilan käytöstä. Tutkinto on maksullinen (€25 + vero) ja sen voi suorittaa kuka tahansa.

Tutkinto vaaditaan lennättämiseen yli 100 m:n korkeudella maan pinnan yläpuolella tai yli 2 kg painavien lennokkien tai droonien lennättämiseen. Poikkeuksena ovat lennokkikentät (AE), joilla 100 m voidaan ylittää lennokkikentän lennonjohtajan (Flugleiter) valvonnassa ilman tutkintoa. Ilman asianmukaista valvontaa tutkinto vaaditaan myös lennokkikentillä. Sadan metrin korkeuden ylitysoikeus tutkinnon avulla koskee vain perinteisiä kiinteäsiipisiä lennokkeja ja helikoptereita, multikoptereilla korkeusraja voidaan ylittää vain lennokkikentillä (AE).

Saksan tutkintomalli luotiin nopeassa tahdissa tilanteessa jossa hallinnon valmistelemat tiukemmat säännöt olisivat tehneet suuresta osasta järjestäytynyttä ja järjestäytymätöntä lennokkiharrastusta vaikeaa tai mahdotonta. Erityisesti liidokkilajien harrastamisesta olisi tullut erityisen vaikeaa. Näennäisestä yksinkertaisuudestaan huolimatta tutkinto pakottaa sen suorittajan käymään läpi turvallisen ilmatilankäytön perussäännöt ja toisaalta korkeusrajan ylitysmahdollisuus on tarkoitettu nimenomaan perinteisten lennokkien harrastajille.

Tulevan EASA-määräyksen suhteen Saksan tutkintomalli on puutteellinen koska siinä ei ole varsinaista rekisteröintiä eikä lennättäjään asti ulottuvaa organisaatiopohjaa ja sen mukanaan tuomaa turvallisuusjärjestelmää. Toisaalta määräyksen sanamuoto kerhojen tai liiton puitteissa tapahtuvasta toiminnasta jättää tulkinnanvaraa sen suhteen tarvitseeko harrastajan olla kerhon tai liiton jäsen jos hän muuten liittyy niiden ylläpitämään järjestelmään.

## 9.2 Iso-Britannia

Useita harrastajien järjestöjä:

- BMFA n. 36000 jäsentä, n. 780 kerhoa
- SAA (Skotlanti)
- LMA (isot lennokit)
- FPV UK

Harrastajien kokonaismäärästä ei ole olemassa luotettavaa arviota mutta todennäköisesti puhutaan yli 100000 harrastajan joukosta. Saarivaltion olosuhteet ovat erityisen suotuisat rinnerennätykselle ja esim. suuria ranta-alueita hallinnoiva National Trust tunnistaa ja sallii säännöissään liidokkitoiminnan.

Kuten Saksassa myös Iso-Britannian järjestelmässä on painorajoja. Alle 7 kg painavien lennokkien lennätys on ollut varsin vapaata mutta yli 7 kg painaville on 120 m (400 ft) korkeusraja valvomattomassa ilmatilassa. Valvotussa ilmatilassa voi lennonjohdon luvalla lennättää yli 7 kg kalustoa korkeammalla, lisäksi joitakin lennokkikenttiä on merkitty AIP:iin samalla tavalla kuin Suomessa (tätä kirjoitettaessa 13 kpl) ja näillä



---

kentillä voi lennättää yli 7 kg kalustoa 450 m (1500 ft) korkeuteen saakka. Lisäksi yli 20kg painaville lennokeille on tiukemmat säännöt joihin sisältyy esim. tarkastuksia ja kirjanpitoa.

Vuonna 2018 astuivat voimaan uudet tiukemmat säännöt joissa 120 m:n korkeusrajaa (maan pinnasta mitattuna) laajennettiin koskemaan myös alle 7 kg painavaa kalustoa. Järjestäytynyt lennokkiharrastus (edellä mainittujen neljän järjestön jäsenet) sai kuitenkin jäsenyyteen perustuvan poikkeuksen jolla säilytettiin oikeus lennättää kiinteäsiipisiä tai sellaisia pyöriviä siipisiä joissa vain yksi nostoa tuottava roottori (esim. helikopteri), alle 7 kg lentopaino eikä autonomiaa, näköyhteydessä yli 120 m:n korkeudella. Lisäksi 7-14 kg painavilla liidokeilla korkeusraja mitataan lennättäjästä rinne-lennätyksen mahdollisestamiseksi. FPV-lennätys sai myös poikkeuksen jossa alle 3,5 kg painavaa FPV-kalustoa voi avustajan kanssa lennättää 300 m (1000 ft) korkeudelle saakka.

BMFA:lla on jo pitkään ollut lennokkiharrastajille sertifiointijärjestelmää. Järjestelmä perustuu vapaaehtoisuuteen ja järjestelmän mukaisia tutkintoja voivat suorittaa myös muutkin kuin BMFA:n tai kerhojen jäsenet. Osa kerhoista vaatii jo nyt järjestelmän mukaisen tutkinnon jäseniltään.

Tutkintoja on kolmea eri tasoa joista perustaso A ja kehittynyt taso B ovat yleisimmät, lisäksi halukkaat voivat vielä suorittaa C tason tutkinnon. Erityyppisille lennokeille on omat tutkintonsa (kiinteäsiipiset voimalaitteella varustetut, helikopterit, liidokit, sähköliidokit, rinneliidokit, vapaastilentävät, multikopterit, sisälennokit, FPV).

Käytännössä tutkinto suoritetaan tekemällä näyttölentö jossa tehdään ennalta määrätty liikkeitä ja hyväksytyn näyttölennon jälkeen alueen tarkastaja vielä pitää suullisen tentin yleisistä lennätysäännöistä. Sertifiointijärjestelmään sisältyy suuri määrä yksityiskohtaisia ohjekirjoja ja niitä päivitetään jatkuvasti.

EASA-määräyksen suhteen suurin kysymysmerkki on Iso-Britanian tekeillä oleva EU-ero, sopimukseton ero johtaisi myös eroon EASA:sta. Muutoin käytössä olevat järjestelmät tarjoavat hyvän pohjan artiklan 16 mukaisten järjestelmien toteuttamiseen.

### 9.3 Norja

Kattojärjestönä toimii Norjan ilmailuliitto NLF jossa on jäsenenä n. 3600 lennokkiharrastajaa ja n. 100 kerhoa tai muuta lennokkiyhteisöä.

Norjassa oli aiemmin hyvin vähäinen säätely lennokkiharrastukselle mutta alkaen vuodesta 2011 NLF on kehittänyt viranomaisen myötävaikutuksella omaa turvallisuusjärjestelmää. Järjestelmä oli pääosin valmiina jo 2014 mutta koska varsinainen miehittämätöntä ilmailua koskeva lainsäädäntö tuli voimaan vasta 2018, NLF:n turvallisuusjärjestelmän varsinainen hyväksyminen on tapahtumassa vasta nyt.

Norjan järjestelmä perustuu kerhoissa tapahtuvaan koulutukseen jossa lennättäjä voi suorittaa kolme eritasoista tutkintoa:



1. A-taso, elinikäinen ja alle 12 kg painaville hitaille lennokeille.
2. B-taso, kolmen vuoden valein uusittava yli 12 kg painavat tai nopeat lennokit (suihkulennokit).
3. Näytöslennättäjä, uusittava kolmen vuoden välein

Tutkinnon läpäisemiseen vaaditaan lyhyt ja vapaamuotoinen teoriakurssi ja näyttölento kerhon lennonopettajan valvonnassa. Näyttölennolla suoritetaan, lennokin tyypistä riippuen, tietyt vaaditut liikkeet (esim. nousu ja laskeutuminen, vaakakahdesikko, hallittu sakkaus jne.) ja opettaja joko hyväksyy tai hylkää suorituksen. Tutkinto on maksullinen, hinta vaihtelee välillä 85-115 NKR ja osa maksuista palautuu koulutusta suorittaville kerhoille. Turvallisuusjärjestelmän antamat oikeudet ovat sidoksissa kerhon jäsenyyteen. Painaville 75-150 kg lennokeille on omat sääntönsä.

Järjestelmää varten on kirjoitettu manuaali jossa on käyty läpi oleelliset perusasiat. Manuaali on hyvin tiivis kokonaisuus, vain 26 harvaan kirjoitettua sivua. Tämän lisäksi NLF on kirjoittanut ohjeet esim. kouluttajille ja hätätilanteita varten.

Norjan järjestelmä on monella tapaa urauurtava. Kerhoista on tullut osa koulutusjärjestelmää, mikä mahdollistaa hyvin vapaan toiminnan ilmatilassa; lennokokikentillä ei ole mitään erityisasemaa vaan lennättäminen on sallittua siellä missä sitä voidaan turvallisesti suorittaa. Tämä oli NLF:n tavoite alusta alkaen. Toiminta lentokenttien lähialueilla on myös huomattavan vapaata kunhan pysytään yli 5 km etäisyydellä lentokentistä, muutoin vaaditaan lupa lennonjohdolta. FPV-lennätykselle on määrätty 120 m:n korkeusraja ilman avustajaa toimittaessa.

EASA-määräyksen suhteen Norjan järjestelmä näyttäisi rekisteröintiä lukuunottamatta olevan lähes valmis sellaisenaan.

#### **9.4 Maita joiden järjestelmien kehitystä kannattaa seurata**

Sveitsissä on tällä hetkellä Euroopan liberaalein järjestelmä jossa lennokkien lennätys on varsin vapaata 30 kg painorajaan asti, oikeus ulottuu myös maassa vieraileviin muiden maiden lennokkiharrastajiin.

Lennokkiharrastus on maassa hyvin järjestäytynyt, lennokokiliitossa SMV on n. 8000 jäsentä ja 180 kerhoa. SMV on ollut aktiivisesti mukana ja kuultuna EASA-määräyksen valmistelussa mutta se ei ole vielä esittänyt selkeitä linjauksia kuinka toiminta pyritään jatkossa järjestämään. Todennäköisesti maassa tullaan soveltamaan artiklaa 16 ja uusi järjestelmä luodaan siirtymäkauden aikana.

Ranska edustaa maata jossa sääntely on edennyt jo pitkälle, siellä on jo käytössä verkkotutkinto ja kaikkien yli 800 g painavien lennokkien ja droonien rekisteröinti- ja merkintäpakko. Paikallinen lennokokiliitto FFAM on ajanut linjaa, jossa oikeuksia on keskitetty kiinteille lennätyspaikoille. Tästä on kuitenkin seurannut erityisesti liidokkiharrastajien keskuudesta noussut vastareaktio, jossa vapaampia lennätysoikeuksia puolustamaan on perustettu uusi järjestö *Finesse plus*. Uusi järjestö on ollutkin varsin aktiivinen esim. EASA-määräyksen valmistelun aikana; alle 10 kg painavien liidokkien korkeusrajan määrittäminen lennättäjän



perusteella open-kategoriassa on pitkälti juuri Finesse Plus:n tehokkaan kampanjoinnin tulosta. Vielä ei tiedetä kuinka Ranska tulee sopeutumaan EASA-määräykseen mutta mikään ei sulje pois sitä mahdollisuutta, että Finesse plus hakisi omaa artiklan 16 mukaista valtuutusta.

Näiden lisäksi on suuri joukko maita joiden suhtautumista EASA-määräykseen voi kuvailla sanoilla ”passiivinen” ja ”odottava”. Tällaisia maita ovat esim. Tanska ja Ruotsi, kummassakin maassa on laaja ja hyvin järjestäytynyt lennokkiharrastus. Tanskassa oikeudet ovat tähän asti olleet hyvin rajatut, koska maassa on ollut jo kauan voimassa yleinen 100 m korkeuskatto mutta käytännössä viranomainen on katsonut esim. liidokkien kilpailutoimintaa läpi sormien. Ruotsissa toimintaa on keskitetty kerhojen kentille joita kuitenkin suuri määrä ympäri maata. Tanskan osalta EASA-määräys saattaa jopa parantaa tilannetta, Ruotsin tulevasta linjasta ei ole vielä tietoa, todennäköisesti molemmissa maissa tullaan kuitenkin soveltamaan artiklaa 16.

### 9.5 Eri maiden järjestelmien yhteisiä tekijöitä

Tarkasteltaessa maita, joissa lennokkiharrastuksen oikeudet on kyetty säilyttämään, voidaan nähdä joukko tekijöitä jotka yhdistävät näitä kaikkia:

1. Tahto ja valmius puolustaa lennokkiharrastuksen oikeuksia, tarvittaessa myös joukkovoiman avulla.
2. Yhtenevä turvallisuushistoriaan liittyvä argumentointi: *Lennokkiharrastuksella erinomainen turvallisuushistoria riippumatta siitä missä sitä harrastetaan.*
3. Konkreettiset toimet: Hyvän turvallisuushistorian jatkuminen varmistetaan esim. ohjekirjoilla, tutkinnoilla ja kehittämällä turvallisuusjärjestelmää.
4. Painorajat: Lennokin koon ja painon kasvaessa myös riskit lisääntyvät ja tämä on huomioitu säännöissä.
5. Perinteisille lennokeille eri säännöt kuin esim. multikoptereille ja/tai FPV-toiminnalle.
6. Vakuutukset: Kattava vakuutus saatavilla ja vaaditaan tietyn painorajan jälkeen
7. Asukastiheys, lennokkiharrastajien määrä, ilmaliikenteen määrä (sotilas-, siviili- ja harrasteilmailu) paljon suurempi kuin Suomessa.





## 10 Esitys toteutusperiaatteeksi

Määrästyöryhmä on perehtynyt uusiin EU- lennokkimääräyksiin sekä Suomessa ja muissa maissa voimassa oleviin käytäntöihin lennokkitoiminnan osalta. Tämän perusteella työryhmä esittää seuraavassa alustavia suuntaviivoja, periaatteita ja perusteluja siihen, miten lennokkitoiminta tulisi Suomen Ilmailuliitossa järjestää EU-määräyksen tultua voimaan.

Esitetyn alustavan toteutusperiaatteen tarkoituksena on toimia perusteina sekä Suomen Ilmailuliiton edunvalvonnassa (tavoiteohjelmaa täydentäen), että määrittää tavoitteet Suomen Ilmailuliiton ja viranomaisen välisiin lennokkitoiminnan järjestelyitä koskeviin neuvotteluihin.

Suuri osa perinteistä lennokkiharrastusta on mahdollista järjestää kansallisen säätelyn puitteissa ja siihen liittyvä viranomais- ja lainsäädäntötyö on juuri aloitettu. Kirjoittajien tiedossa ei ole, mihin suuntaan kansallinen säätely toimintaa vie, ja sen vuoksi edunvalvonnalle ei voi esittää liian kiinteitä raameja. Edunvalvonnan on kyettävä toimimaan johdonmukaisesti muuttuvissa tilanteissa.

Perinteisen lennokkitoiminnan vaatimukset on mahdollista ottaa täysimääräisesti huomioon vain soveltamalla määräyksen artikloja 15 ja 16. Nämä kumpikin sisältävät kansallisen vapauden poiketa muun määräyksen säädöksistä, jolloin näiden arvioidaan mahdollistavan monipuolisen lennokkiharrastuksen vaatimat kansalliset järjestelyt.

Artiklan 15 mukaan jollain tietyllä kiinteällä paikalla on mahdollista poiketa muusta määräyksestä esimerkiksi lennätyskorkeuden, kalustolle asetettujen vaatimusten, lennättäjän ikärajan ja kelpoisuuden (esimerkiksi tutkintojen) osalta. Artiklan 15 hyödyntäminen soveltuu näin ollen luontevasti kiinteille lennokkien lennätyspaikoille.

Artiklan 16 mukaan järjestäytyneiden harrastajien on mahdollista poiketa vastaavalla tavalla muusta määräyksestä. Tämän oletetaan soveltuvan ja mahdollistavan lennätystoiminta erityisesti lennokkien lennätyspaikkojen ulkopuolella määräyksen muista kohdista poiketen. Artiklan 16 oletetaan tuovan ratkaisun erityisesti 120 metrin korkeusrajan ylittämiseen virallisten lennätyspaikkojen ulkopuolella. Tämä on perustavaa laatua oleva edellytys moni- ja tasapuolisen harrastusmahdollisuuden kannalta.

Artikla 15 on luonteeltaan kevyt eikä se sisällä mitään vaatimuksia paikan tai toiminnan osalta. Artikla 16 saattaa, riippuen viranomaisen asettamista vaatimuksista, olla raskaampi vaihtoehto ja sisältää vaatimuksia toiminnalle. Se on kuitenkin ainoa mahdollisuus järjestää tavoiteltavan laatuista lennokkitoimintaa kiinteiden paikkojen ulkopuolella.

Edellisestä johtuen työryhmä ehdottaa alustavasti<sup>7</sup> toteutettavaksi näiden kahden mallin yhdistelmän.

---

<sup>7</sup> Alustavasti; Eri mallien toteutettavuus, kattavuus ja esimerkiksi työmäärä selviävät vasta kun neuvottelut viranomaisen kanssa on aloitettu.



---

### Järjestelyt lennokkien lennätyspaikkojen ulkopuolella - Artiklan 16 soveltaminen

Suomen Ilmailuliitto sekä sen jäsenkerhot toimivat artiklan 16 mukaisina järjestäytyneinä organisaatioina, joiden jäsenillä on mahdollisuus lennättää artiklan 15 mukaisten lennätyspaikkojen ulkopuolella avoimen kategorian määräyksistä poiketen.

Suomen Ilmailuliitto käynnistää yhdessä tästä toiminnasta kiinnostuneiden jäsenten ja jäsenkerhojen kanssa hankkeen, jossa tuotetaan jäsenistölle sekä EU-määräyksen että viranomaisen edellyttämät toiminnan perusteet. Näitä ovat *oletettavasti*

- Toimintakäsikirja sekä
- Turvallisuuden hallintajärjestelmä (SMS).

Järjestelylle asetetaan seuraavat tavoitteet:

- Suomen Ilmailuliiton tai sen jäsenkerhojen jäsenistöllä on viranomaisen asettamien vaatimusten mukaisen osaamisensa todennettuaan lupa lennättää itse rakennettuja lennokkeja lennokkien lennätyspaikkojen ulkopuolella tarvittaessa 120 metrin korkeusraja ylittäen.
- Suomen Ilmailuliiton ja sen jäsenkerhojen jäsenistöllä on käytössään viranomaisen asettamien vaatimusten mukaiset, tarvittaessa Suomen Ilmailuliiton tuottamat palvelut.
- Järjestelmän ylläpito on sisällytetty ja tarvittavilta osin resursoitu Suomen Ilmailuliiton ja sen jäsenkerhojen organisaatioihin. Tehtäviä hoitavalle henkilöstölle on olemassa vaaditun osaamisen tuottava menettely.
- Sekä lennokkimääräyksen kansallisessa soveltamisessa että muiden ilmailumääräysten ja mahdollisesti ilmailulain uudistuksessa esitetään varmistettavan ja mahdollistettavan riittävä liikkumavara ilmailuliikennepalveluiden järjestäjän (kirjoitushetkellä ANS Finland Oy) ja lennokkiharrastajien välisen paikallisen sopimisen mahdollistamiseksi erityisesti ilmailumääräyksessä OPS M1-32 mainituilla erityisalueilla EFJY ja EFUT.

### Järjestelyt lennokkien lennätyspaikoilla - Artiklan 15 soveltaminen

Artikla 15 mukaan on mahdollista perustaa paikkoja, joissa voi poiketa yhdestä tai useammasta open-kategorian määräyksestä. Näitä voivat olla esimerkiksi korkeusrajat, ikäraja, tutkintovaatimukset, kalustovaatimukset jne. Paikalle ja siellä toimiville harrastajille ei määräyksessä aseteta vaatimuksia.

Viranomaisen (Traficom) oletetaan tuottavan kansalaisille ja yhteisöille tarkoitetun palvelun tai prosessin, jonka kautta lennätyspaikkoja voidaan anoa. Tällaisen lennätyspaikan perustamiselle asetetaan todennäköisesti jotkin yleiset kriteerit. Nämä kriteerit eivät ole toistaiseksi tiedossa. Voidaan olettaa, että viranomainen kuulee lennätyspaikkahakemuksia käsitellessään keskeisiä sidosryhmiä kuten Suomen Ilmailuliittoa.



On ilmeistä, että viranomaiset eivät oma-aloitteisesti perusta tällaisia paikkoja vaan jonkun on esitettävä pyyntö lennätyspaikan perustamiseksi. Kuka tahansa, myös Suomen Ilmailuliitto, voi tällaisen pyynnön esittää.

Työryhmä esittää, että määräyksen käyttöönoton yhteydessä Suomen Ilmailuliitto asettaa lennätyspaikkoihin liittyen seuraavat tavoitteet ja ottaa toteuttaakseen vastaavat jäsenistönsä toimintaa tukevat tehtävät ja toimenpiteet:

- Jatkossa säilytettävät lennokkien lennätyspaikat muutetaan sellaisenaan artiklan 15 mukaisiksi lennätyspaikoiksi.
- Uusien lennätyspaikkojen kriteerit sekä haku- ja hyväksyntäprosessi on määritelty ja toteutettu.
- Mikäli viranomainen haluaa tarkastella uudelleen kunkin lennätyspaikan hyväksyttävyyden artiklan 15 mukaiseksi lennätyspaikaksi, toimii Suomen Ilmailuliitto jäsenistönsä näin halutessa<sup>8</sup> Suomen Ilmailuliiton jäsenten lennätyspaikkojen tiedot kokoavana ja välittävänä toimijana.
- Mikäli viranomainen asettaa artiklan 15 mukaisille lennätyspaikoille jotain kansallisia *uusia* vaatimuksia, tukee Suomen Ilmailuliitto jäsenistöään tällaisten yleisten vaatimusten toteuttamiseen tähtäävässä työskentelyssä käynnistämällä, resursoimalla ja johtamalla vaadittavan työskentelyn.
- Mikäli viranomainen haluaa lennätyspaikkahakemuksia käsitellessään kuulla Suomen Ilmailuliittoa yhtenä ilmailun sidosryhmänä, muodostaa ja lausuu Suomen Ilmailuliitto kantansa pääasiakirjassa (SIL lennokkitoiminnan tavoiteohjelma) *esitettyjen tavoitteiden mukaisesti*.

Mikäli lennätyspaikan myöntävä viranomainen ei aseta artiklan 15 mukaisiksi lennätyspaikoiksi muunnettaville paikoille tai toimijoille mitään uusia vaatimuksia, ei Suomen Ilmailuliitolla lähtökohtaisesti ole prosessissa erityistä roolia lennätyspaikkojen hakemisen ollessa hakijan ja viranomaisen välinen prosessi. Mahdollisia ilmailun sidosryhmälausuntoja antaessaan Suomen Ilmailuliitto kuitenkin muodostaa lausuntonsa pääasiakirjassa (SIL lennokkitoiminnan tavoiteohjelma) *esitettyjen tavoitteiden mukaisesti*.

---

<sup>8</sup> Jäseniston halutessa; Suomen Ilmailuliitolla ei oletettavasti voi olla roolia muutoin kuin oman jäsenistönsä / jäsenkerhojensa tavoitteita tukevana toimijana, viranomaisen ollessa velvollinen järjestämään kansalaisille tasapuoliset, esimerkiksi organisoitumisesta (esim. yhdistysten jäsenyyksi) riippumattomat palvelut.