

Tutkintaselostuksen B3/2008L liite 12.7.2011

Tutkintaselostuksen B3/2008L turvallisuussuosituksissa on tapahtunut muutos Euroopan lentoturvallisuusviraston (EASA) 7.7.2010 antaman lausunnon pohjalta.

Alkuperäinen EASA:lle osoitettu suositus numero viisi on siirretty kohtaan "4.1, Toteutetut toimenpiteet".

Alkuperäinen suositus numero kuusi on numeroitu uudelleen numero viideksi ja suosituksen perusteluosa on kirjoitettu uudelleen.

4 TURVALLISUUSSUOSITUKSET

4.1. Toteutetut toimenpiteet

Tutkintalautakunta havaitsi, että yhteiseurooppalaisessa ilmailuvaatimuksessa JAR-FCL osa 2 1.055 IEM nro 1 kohdassa 14 "auditoinnin laajuus" ei ollut mainintaa lennonopettajien yhdenmukaistamiskoulutuksesta ja lentokoulun yhdenmukaisen koulutuksen varmistamisesta. Tutkintalautakunta suositti alkuperäisessä suosituksessa numero viisi, että EASA huomioi lentokoulutusta koskevia määräyksiä laatiessaan että lentokoulutusorganisaation auditointi sisältää lennonopettajien yhdenmukaistamiskoulutuksen ja lentokoulun yhdenmukaisen koulutuksen laatuarvioinnin.

EASA:n määräysluonnos NPA 2008-22c antaa oikeudellisen perustan auditoinneille, joita tulee tehdä sekä lennonopettajien yhdenmukaistamiskoulutuksen että lentokoulun yhdenmukaisen koulutuksen varmistamiseksi kaikissa hyväksytyissä koulutusorganisaatioissa sekä organisaation että valvovan viranomaisen toimesta.

4.2. Turvallisuussuositukset

1. Lentokoulun käyttämä SPIC (Student Pilot In Command) -lentoja sisältävä koulutusjärjestelmä ei edellytä harjoittelua ja/tai mallisuorituksien näyttämistä yksimooottorisella lentokoneella mittarikoulutuksen aikana ennen tarkastuslentoa. Jos lennonopettaja joutuu SPIC-lentokoulutuksen aikana puuttumaan lennon suoritukseen tai opettamaan oppilasta, on lento merkittävä koululennoksi ja päällikköoppilaslento on lennettava uudelleen. Koulutusjärjestelmällä on haettu kustannustehokkuutta ja ajan säästöä.

Tutkintalautakunta suosittaa, että Ilmailuhallinto edellyttäisi SPIC -koulutusohjelman alkuvaiheessa sisältävän riittävän määrän perinteisiä koululentoja yksimooottorisella lentokoneella oppilaiden mittarilentotaitojen lisäämiseksi.

2. JAR-FCL -määräysten mukaan tarkastuslennot tulee lentää sellaisen lennonopettajan kanssa, joka ei ole osallistunut tarkastettavan koulutukseen. VTL4-lento ei sisälly JAR-FCL -määräyksiin, mutta lentoa käytetään oppilaan osaamistason seurantaan ennen koulutusvaiheeseen siirtymistä.

Tutkintalautakunta suosittaa, että Ilmailuhallinto edellyttäisi koulutusohjelmia hyväksyessään, että kaikki lentokoulutusorganisaation määrittelemät välitarkastuslennot lentää lennonopettaja, joka ei ole osallistunut tarkastettavan lentokoulutukseen.

3. Välitarkastuslennon tulee olla yhdenmukainen jokaiselle oppilaalle. Tällöin oppilaiden edistymisen seuraaminen on vertailukelpoista ja tasapuolista.

Tutkintalautakunta suosittaa, että Patria Pilot Training Oy laatii yksityiskohtaisen lentokoulutusohjeen välitarkastuslentoja varten.

4. Lentokoulujen opettajakunta koostuu henkilöistä, joiden koulutus- ja ammatillinen tausta vaihtelevat. Vain osa opettajista on koulun vakituista henkilöstöä, muiden ollessa sivutoimisia, jotka vain pistäytyvät koululla lentämässä sovitut lennot. Tämän vuoksi opettajien yhtenäistämiskoulutus on usein jäänyt puutteelliseksi, mikä aiheuttaa vaihtelua harjoitusten suoritustavoissa ja vaativuudessa.

Tutkintalautakunta suosittaa, että lentokoulujen tulee laatia yksiselitteiset koulutusohjeet ja järjestää säännöllisiä koulutustilaisuuksia, joihin pitää kaikkien koulun opettajaluettelossa olevien opettajien osallistua. Tilaisuuden aiheet ja osallistujat tulee dokumentoida koulutuskirjanpitoon.

5. Ilmailuonnettomuuksien tutkinnan apuna on jo pitkään käytetty GPS-laitteita, joiden varsinainen käyttötarkoitus on lentosuunnistus. GPS-laitteen tallentamat arvot parantavat onnettomuustutkinnan mahdollisuuksia saada tietoa onnettomuutta edeltävistä tapahtumista ja lentotiloista etenkin silloin, kun lentokone lentää tutkapeiton ulkopuolella. Laite ei korvaa lentoarvotallenninta eikä se myöskään täytä samoja teknisiä vaatimuksia. GPS-laitteiden käyttäminen onnettomuustutkinnan apuna edellyttää, että laitteessa on lennetyn reitin tallennustoiminto. Tallennustoiminto puuttuu osasta ilmailukäyttöön tarkoitetuista laitteista. Uusin teknologia parantaa tutkijoiden mahdollisuuksia saada tietoja myös onnettomuudessa vaurioituneen GPS-laitteen muistista.

Tutkintalautakunta suosittaa, että EASA tutkisi mahdollisuutta laatia ehdotus standardiksi, jossa esitetään, että kaikissa ilmailukäyttöön tarkoitetuissa GPS-laitteissa tulee olla lennetyn reitin parametrit tallentava toiminto. Laitteen muistin tulee olla sellainen, joka ei tarvitse virtalähdettä muistin sisältämien tietojen säilyttämiseksi.