

OPS M2-9: Liitimet

Määräyksen tausta ja säädösperusta

Liitimiä koskeva sääntely kuuluu edelleen yksinomaan kansallisten viranomaisten toimivaltaan. EASA-asetuksen¹ liitteen 1 kohdassa 1 e) rajataan EASA-vaatimusten soveltamisalan ulkopuolelle lentokoneet, joiden mitattavissa oleva sakkausnopeus tai pienin vakaa lentonopeus laskuasussa on enintään 35 solmua, sekä helikopterit, moottoroidut laskuvarjot, purjelentokoneet ja moottoripurjelentokoneet, joissa on enintään kaksi paikkaa. Liitteen kohdassa 1 g) rajataan lisäksi ulkopuolelle muut miehitetyt ilma-alukset, joiden tyhjämassa polttoaine mukaan luettuna on enintään 70 kilogrammaa. Myös liitimet katsotaan nykyisin näihin rajauksiin sisältyviksi. Aiemman EASA-asetuksen (EY) N:o 216/2008 liitteessä II oli erikseen kohta g), jossa asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle suljettiin liitimet, joiden rakenteellinen massa yksipaikkaisina on enintään 80 kilogrammaa tai kaksipaikkaisina alle 100 kilogrammaa, mukaan luettuina jaloilta lähtevät liitimet.

Myöskään ilmailulakia (864/2014) ei kaikilta osin sovelleta liitimiin ja muihin määräyksessä OPS M2-9 tarkoitettuihin ilma-aluksiin. Sen 9 §:n 2 momentin mukaan mitä 2–4 ja 7 luvussa sekä liikenteen palveluista annetun lain 14 luvussa säädetään, ei sovelleta seuraaviin ilma-aluksiin ja laitteisiin:

- 1) painopisteohjattu ultrakevyt lentokone ja moottoroitu laskuvarjo;
- 2) liidin, jonka rakenteellinen massa yksipaikkaisena on enintään 80 kiloa tai kaksipaikkaisena 100 kiloa;
- 3) muu kuin tämän momentin 1 ja 2 kohdassa tarkoitettu ilma-alus, jonka rakenteellinen massa polttoaine mukaan luettuna on enintään 70 kiloa; tällä ei kuitenkaan tarkoiteta miehittämätöntä ilma-alusta.

Näin ollen liitimiä ja muita edellä kuvattuja ilma-aluksia eivät koske ilmailulain säännökset ilma-alusten rekisteröinnistä, lentokelpoisuudesta ja lupakirjoista eikä lentopaikoista, eivätkä myöskään liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) säännökset lentomiehistön pätevyydestä ja koulutuksesta. Ilmailulain 9 §:n 4 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa niiden osalta teknisiä, toiminnallisia sekä ohjaajalta edellytettävää tietoa, taitoa, kokemusta ja ikää koskevia määräyksiä.

Liidintoimintaa koskevassa ilmailumääräyksessä on todettu useita muutostarpeita. Ensinnäkin määräyksessä käytettyä 'liitimen' määritelmää on päivitetty uuden EASA-asetuksen mukaiseksi siten, että A-ryhmään kuuluvien painopisteohjattujen ultrakevyiden lentokoneiden ja varjoliitimien määrittely vastaa EASA-asetuksen liitteen I kohdassa 1 e) määritettyjä painorajoja ja muita rajauksia. Kuitenkin B-ryhmän ja C-ryhmän liitimien määritelmät ovat toistaiseksi pysyneet ennallaan, jotta ne ovat linjassa ilmailulain 9 §:n 2 momentissa säädetyn kanssa. Määrittelyt on nyt kirjoitettu auki määräykseen, kun ennen viitattiin vanhaan EASA-asetukseen.

Toiseksi viime aikoina on tullut ilmi kiinnostusta ja kyselyitä kaupallisen lentotoiminnan harjoittamisesta liitimellä. Tästä asiasta ei ole toistaiseksi Suomessa ollut

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1139, annettu 4 päivänä heinäkuuta 2018, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004, (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta (EUVL L 212, 22.8.2018, s. 1–122)

lainkaan sääntelyä. Nyt kaupalliseen matkustajan kuljetukseen käytettäville liitimille määritetään varustevaatimukset (koko liitimen kantava pelastusvarjo) sekä ohjaajille tavanomaista matkustajan kuljetusta tiukemmat kokemusvaatimukset. Lisäksi [ohjaajalta vaadittaisiin luokan 2 lääketieteellinen kelpoisuustodistus sekä](#) todistus hyväksytystä ensiapukoulutuksesta. [Terveystilaa koskevat vaatimukset on tarkoitus asettaa myös ei-kaupalliseen matkustajan kuljetukseen liitimellä sekä kaksipaikkaisella liitimellä annettavaa lentokoulutusta varten. Näihin toimintoihin edellytettäisiin LAPL-lupakirjaan vaadittava lääketieteellinen kelpoisuustodistus tai lääkärintodistus ryhmän 2 ajokorttiluokan \(ns. kuorma-autokortin\) terveystilamusten täyttämistä.](#)

Kolmanneksi määräyksestä korjataan toistuvia poikkeuslupia edellyttänyt kohta, jonka mukaan omavalmisteiselta liitimeltä edellytettiin luettelointia ennen kuin sille voitiin myöntää tekninen hyväksyntä. Liitimellä ei kuitenkaan saanut lentää ennen kuin se oli luetteloitu, mikä käytännössä olisi estänyt koelennot. Tilanteen korjaamiseksi otetaan käyttöön liitimen väliaikainen luettelointi koelentoja varten enintään kolmen vuoden ajaksi kerrallaan.

Lisäksi on tarkasteltu liitimen tunnuksen merkintää koskevia vaatimuksia. Päivityksen yhteydessä käsiteltiin myös Suomen Ilmailuliiton liidintoimikunnalta saadut muutosehdotukset, jotka koskivat erityisesti liitimien määrittelyä, varjoliidinten vaatimuksia ja koulutustodistusten toimittamista viranomaiselle. Muutosehdotuksesta poiketen koulutustodistukset vaaditaan kuitenkin edelleen toimitettaviksi viranomaiselle, jotta Liikenne- ja viestintävirasto saa valvontaa varten tarvitsemansa tiedot, mutta toimittamisen määräaika on pidennetty 14 vuorokaudesta 30 vuorokauteen. Määräyksen ajantasaisuus on myös muilta osin tarkistettu, ja siihen on tehty tarkennuksia ja selvennyksiä.

Määräyksen säädösperustana on ilmailulain 9 §, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa saman pykälän 2 momentissa tarkoitettuja ilma-aluksia ja laitteita sekä miehittämättömiä ilma-alusjärjestelmiä, urheilulaskuvarjoa ja nousuvarjoa koskevia teknisiä, toiminnallisia sekä ohjaajalta edellytettävää tietoa, taitoa, kokemusta ja ikää koskevia määräyksiä. Tällaisia määräyksiä valmisteltaessa on kuultava ilmailualan valtakunnallisia harrastejärjestöjä.

Tämän määräyksen vastainen toiminta voi olla rangaistavaa liikenneturvallisuuden vaarantamisena tai törkeänä liikenneturvallisuuden vaarantamisena rikoslain 23 luvun 1 tai 2 §:n mukaisesti, siten kuin ilmailulain 175 §:ssä säädetään, tai ilmailurikkomuksena ilmailulain 178 §:n mukaisesti. Ilmailulain 178 §:n 1 kohdan mukaan se, joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta rikkoo 9 §:n 4 momentin nojalla annettua ilma-alusta tai laitetta, urheilulaskuvarjoa, nousuvarjoa, miehittämättömiä ilma-alusjärjestelmää taikka niiden ohjaajaa koskevaa määräystä, on tuomitettava ilmailurikkomuksesta sakkoon. Lisäksi ilmailulain 57 §:n mukaan ilma-aluksen tai laitteen päällikön on ennen lennon aloittamista varmistauduttava siitä, että ilma-alus tai laite on lentokelpoinen ja että lento on muutoinkin valmisteltu säännösten ja määräysten mukaisesti. Päällikön on huolehdittava siitä, että lento suoritetaan turvallisesti ja että lennolla noudatetaan säännöksiä ja määräyksiä. Näiden vaatimusten noudattamatta jättäminen voi olla rangaistavaa ilmailulain 178 §:n 10 kohdan nojalla.

Liidinkoulutukseen voidaan lisäksi soveltaa ilmailulain 14 luvussa säädettyjä hallinnollisia seuraamuksia, joita ovat huomautus tai varoitus taikka viime kädessä toiminnan rajoittaminen tai kieltäminen.

Määräyksen valmistelu

Määräysmuutos käynnistettiin 11.9.2024 julkaistulla määräyshankepäätoöksellä. Se on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa yhteistyössä Suomen Ilmailuliitto ry:n (SIL) liidintoimikunnan kanssa, ja osa muutoksista perustuu toimikunnan eh-

dotuksiin. Määräysluonnoksesta järjestettiin sidosryhmien kuulemiseksi [ensimmäinen](#) lausuntokierros 2.4. - 7.5.2025. [Tämän jälkeen todettiin, että ohjaajan terveysvaatimuksia olisi aiheellista asettaa paitsi kaupallista matkustajan kuljetusta, myös kaikkea matkustajan kuljetusta varten sekä lentokoulutukseen kaksipaikkaisella liitimellä. Sen vuoksi järjestettiin 27.1. - 27.2.2026 toinen lausuntokierros, jossa pyydettiin kommentteja yksinomaan näitä terveysvaatimuksia koskeviin kohtiin 5.4.4, 5.5.3, 5.6.3 ja 6.5 sekä siirtymämääräyksiä koskevaan kohtaan 9.](#)

Määräysmuutoksesta on ilmoitettu Euroopan komissiolle teknisiä määräyksiä ja tietoyhteiskunnan palveluja koskevia määräyksiä koskevien tietojen toimittamisessa noudatettavasta menettelystä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2015/1535 5 artiklan mukaisesti. Menettelyssä saatiin Itävallasta huomautus, jossa todettiin, että koko laitteen kantavaa pelastusvarjoa ei vaadita EASA-sääntelyn alaisille purjekoneille, ja koneen valmistaja määrittää lentäjän ja matkustajan pelastusvarjoa koskevat vaatimukset harjoitettavan toiminnan tyypistä riippuen. Itävalta ei kuitenkaan vastustanut Suomen kansallista vaatimusta sisäänrakennetusta pelastusvarjosta jaloilta lähteville liitimille, kun sääntely ei koske EASA-tyyppiä hyväksytyjä ilma-aluksia eikä siten ole ristiriidassa unionin sääntelyn kanssa. Euroopan komissio ei esittänyt määräykseen huomautuksia.

Itävallalle annetussa vastauksessa Traficom perusteli koko laitteen kantavan pelastusvarjon vaatimusta kaupallisessa matkustajan kuljetuksessa sillä, että kaupalliseen toimintaan EASA:n sääntelyn alaisilta purjekoneilta vaaditaan ICAO Annex 8 ja EASA Part 21:n mukainen tyyppiä hyväksyntä sekä lentäjälle ICAOn normien mukainen lupakirja, mikä tuo turvaa kaupallisen lennon matkustajille ja kolmansille osapuolille. Sen sijaan kansallisen sääntelyn alaisilta liitimiltä varsinaista tyyppiä hyväksyntää ei vaadita, joten niiden turvallisuustaso ei välttämättä ole yhtä korkea. Myöskään lentäjältä ei vaadita lupakirjaa. Toisaalta matkustajalla ei välttämättä ole riittäviä valmiuksia henkilökohtaisen pelastuslaskuvarjon käyttöön, koska hän saattaa olla tällaisen laitteen kyydissä ensimmäistä kertaa ja tottumaton laskuvarjon toimintaan. Tällöin koko laitteen kantava pelastusvarjo voi parantaa turvallisuutta merkittävästi.

Lausuntopalaute

Lausunnon antoivat [ensimmäisellä lausuntokierroksella](#) Suomen Ilmailuliitto ry (SIL) ja kaksi yksityishenkilöä. SIL esitti kohtaan 3.1.1, että Suomessa saisi ilman erillistä hakemusta käyttää esimerkiksi Yhdysvalloissa valmistettua ja hyväksyttyä liidintä, mikäli se on EU- tai EFTA-valtiossa laillisesti markkinoitu. Traficom totesi, että ilmaisu "laillisesti markkinoitu" oli määräyksestä tarkoituksella poistettu, koska voi olla mahdollista laillisesti markkinoida sellaistaakin liidintä, jolle ei voisi myöntää lentokelpoisuushyväksyntää. Sen vuoksi Traficom katsoo tällaisessa tapauksessa erillisen hakemuksen tarpeelliseksi, jotta kyseisen tapauksen yksityiskohdat voidaan arvioida. SIL:n esityksestä perustelumuihistioon tarkennettiin, että termi 'moottoroitu varjoliidin' käsittää myös moottoroidut laskuvarjot, ja että jaloilta lähtevässä ryhmän B liitimessä, jota ei käytetä kaupalliseen matkustajan kuljetukseen, pelastusvarjo voi olla joko henkilön selkään kiinnitettävä tai koko liitimen kantava. SIL katsoi myös, että kaupallista matkustajan kuljetusta varten vaadittavat ohjaajan terveysvaatimukset ja ensiapukoulutus ovat sinänsä perusteltuja vaatimuksia, mutta perustelumuihistiossa mainittu EA1-koulutus on vain yhden ensiapukoulutuksia tuottavan palveluntarjoajan koulutus ja tavaramerkki. Tämän johdosta perustelumuihistioon tarkennettiin, että hyväksyttynä ensiapukoulutuksena pidetään EA1-koulutusta tai muuta sisällöltään ja laajuudeltaan vastaavaa koulutusta.

Yksityishenkilö ehdotti painopisteohjattavien yksipaikkaisten liitimien maksimi omamassan nostamista 120 kiloon, VMC-sääntöjä koskevan rajoituksen poistamista ja matkaviestiverkon käytön sallimista kaikissa ilma-aluksissa. Traficom totesi, että painorajan nosto vaatisi määräyksen sijasta ilmailulain muutoksen, mutta asia ote-

taan harkintaan vastaisuuden varalle. VFR-lentämistä koskevan rajoituksen poistamista liitimiltä Traficom ei katso tarkoituksenmukaiseksi, koska liitimiä ei ole teknisesti todennettu mittarilentoa varten eikä niissä ole siihen soveltuvaa varustusta (esim. lentojarrut). Matkapuhelimen käytöstä ilma-aluksissa on valmisteilla eurooppalainen standardi, mutta sellaista ei ole vielä käytössä.

Toinen yksityishenkilö ehdotti kohdassa 3.6.2 mainittavaksi sekä moottoroidut varjoliitimet että vastaavat riippuliitimet. Ehdotuksen johdosta kohtaa tarkennettiin niin, että tunnusta ei vaadita yksipaikkaiselle riippuliitimelle tai varjoliitimelle, jonka tyhjämassa on enintään 80 kg ja joka on valmistajan tarkoittamassa käytössä lennettävissä joko pyöriltä tai jaloilta lähtevänä.

[Toisella lausuntokierroksella pyydettiin kommentteja yksinomaan ohjaajan terveysvaatimuksia koskeviin kohtiin 5.4.4, 5.5.3, 5.6.3 ja 6.5 sekä siirtymämääräyksiä koskevaan kohtaan 9. Lausunnon antoivat..](#)

Saadut lausunnot ja Liikenne- ja viestintäviraston vastaukset niihin ilmenevät tarkemmin liitteenä olevasta kommenttikosteesta.

Arvio määräyksen vaikutuksista

Liitimellä harjoitettavan kaupallisen toiminnan vaatimusten määrittely edistää lentoturvallisuutta, parantaa toiminnan viranomaisvalvonnan edellytyksiä ja selkeyttää sääntelyä. Kaupalliseen matkustajan kuljetukseen ryhmän A tai B liitimillä vaaditaan koko liitimen kantava pelastusvarjo, jonka asentaminen on Suomessa aiemmin ollut vapaaehtoista. Esimerkiksi Saksassa pelastusvarjo kuitenkin on pakollinen vaatimus myös harrastetoiminnassa, ja niitä on kaupallisesti hankittavissa myös Suomesta. Koko liitimen kantavan pelastusvarjon hankintahinta on noin 2000 - 5000 euron luokkaa.

[Määräysmuutoksella lisättävät liitimen ohjaajan terveydentilaa koskevat vaatimukset lisäisivät kustannuksia niille, jotka aikovat kuljettaa liitimellä matkustajaa joko kaupallisesti tai ei-kaupallisesti taikka antaa lentokoulutusta kaksipaikkaisella liitimellä. Vaatimukset myös tiukentavat edellytyksiä näihin tehtäviin pääsulle. Kaupalliseen matkustajan kuljetukseen vaadittaisiin luokan 2 lääketieteellinen kelpoisuustodistus, jonka myöntämisestä Traficom perii 150 euron viranomaismaksun. Ei-kaupalliseen matkustajan koulutukseen tai lentokoulutukseen riittäisi LAPL-luokan lääketieteellinen kelpoisuustodistus, jonka myöntämisestä peritään 70 euron maksu. Näiden lisäksi ilmailulääkäri perii vastaanottomaksun. Ilmailulääkärin tarkastus maksaa noin 200-300 euroa sisältäen laboratoriotutkimukset.](#)

[Vaihtoehtona ei-kaupalliseen toimintaan tai liidinlentokoulutukseen olisi ryhmän 2 ajokorttiluokkaa eli raskaan ajoneuvon ajokorttia koskevien terveysvaatimusten täyttäminen ja sen osoittaminen lääkärintodistuksella. Ajokorttia varten lääkärintodistus maksaa yleensä alle sadasta eurosta noin kahteensataan euroon, minkä lisäksi tulee maksu lääkärikäynnistä. Suomessa ryhmän 2 ajokorttiluokkaa koskevan lääkärintarkastuksen voi suorittaa yleislääkäri, mutta LAPL- ja luokan 2 lääketieteelliseen kelpoisuustodistukseen vaaditaan ilmailulääkärin tarkastus.](#)

[Terveysvaatimusten täyttäminen edellyttää toistuvia lääkärintarkastuksia. Luokan 2 lääketieteellinen kelpoisuustodistus on voimassa 5 vuotta, kunnes henkilö täyttää 40 vuotta; 2 vuotta ikävuosien 40–50 välillä; ja 1 vuoden yli 50-vuotiailla. LAPL-luokan lääketieteellinen kelpoisuustodistus on voimassa 5 vuotta, kunnes henkilö täyttää 40 vuotta, ja 2 vuotta yli 40-vuotiailla. Ryhmän 2 ajokorttiluokan mukaisten terveysvaatimusten täyttämiseen vaaditaan lääkärinlausunto 5 vuoden välein sen jälkeen, kun henkilö täyttää 45 vuotta, ja yli 70-vuotiailla 2 vuoden välein. Nämä ajat ovat maksimiaikoja; lääkäri voi vaatia tarkastuksia useamminkin, jos henkilön terveydentila sitä edellyttää.](#)

[Suomen Ilmailuliitto ry:ltä \(SIL\) saadun tiedon mukaan liiton jäsenistössä on varjo-liittäjiä lähes tuhat, ja näiden keskimääräinen ikä on 47 vuotta \(riippuliittäjissä on etenkin aktiiviharrastajia huomattavasti vähemmän, arviolta muutama kymmenen\). Jäsenistön suurimmat ikäluokat ovat 40-49v ja 50-59v. Tosin liiton jäsenenä voi olla, vaikka ei itse \(enää\) aktiivisesti harrastaisi liidinlajeja, ja toisaalta kaikki liidin-harrastajat eivät ole SIL:n jäseniä. Tästä huolimatta tilastoista ilmenevää ikäja-kaumaa voi pitää suuntaa antavana. Tilastoista ei ilmene, kuinka moni kuljettaa matkustajia tai antaa koulutusta kaksipaikkaisella liitimellä, mutta tällaisten harrastajien määrän voidaan olettaa olevan merkittävästi kokonaismäärää pienempi. Liidinentämistä yksin harrastaville ei ole tarkoitus asettaa lääketieteellisiä kelpoisuusvaatimuksia.](#)

[Ensiapukurssin hinta on yleensä 100-200 euroa osallistujaa kohti. Myös verkkokurssina suoritettava koulutus hyväksytään.](#)

[Liitimen ohjaajan terveysvaatimukset matkustajan kuljetusta ja 2-paikkaisella liitimellä kouluttamista varten parantaisivat turvallisuutta, kun ohjaajan toimintakyvyn menetyksen riski vähenisi. Myös kaupallisesti matkustajaa kuljettavan ohjaajan ensiapukoulutus parantaisi matkustajan turvallisuutta, koska ohjaaja on esimerkiksi sairaustapauksessa tai onnettomuustilanteessa usein ensimmäinen tai ainoa henkilö, jolla voi olla mahdollisuus auttaa matkustajaa. Näistä syistä Traficom pitää liitimen ohjaajan terveysvaatimuksia turvallisuussyistä perusteltuna aina, kun liitimellä kuljetetaan matkustajaa, huolimatta vaatimusten täyttämiseen liittyvistä kustannuksista.](#)

Liitimien luettelointia koskevan vaatimuksen selventäminen vähentää poikkeuslupien tarvetta ja sitä kautta asiakkaille aiheutuvaa hallinnollista taakkaa sekä viranomaistyötä. Tähän mennessä poikkeuslupia on jouduttu myöntämään vuosittain muutama liitimien koelentoja varten. Muutos korjaa määräyksessä olleen teknisen puutteen. Myös liitimen määritelmän ja määräyksen soveltamisalan tarkentaminen selkeyttää sääntelyä.

Määräysmuutos säästää hieman viranomaisen hallinnollisia kustannuksia poikkeuslupien myöntämisessä. Asiakkailta ei ole peritty maksua liitimien luettelointiin liittyvistä poikkeusluvista. Liitimen luetteloinnista peritään Traficomien maksuasetuksen² mukaan 20 euron kertamaksu, ja sama maksu peritään jatkossa myös väliaikaisesti luetteloinnista koelentoja varten.

Määräyksellä ei ole vaikutuksia ympäristöön, esteettömyyteen, yhdenvertaisuuteen eikä tasa-arvoon.

Yksityiskohtaiset perustelut

Kohta 1, Soveltamisala: Määräykseen on lisätty soveltamisalan määrittävä kohta. Määräys koskee sellaisia liitimiä, jotka on EASA-asetuksen liitteessä I suljettu asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Voimassa olevan EASA-asetuksen liitteessä I liitimiä ei mainita erikseen, vaan niiden katsotaan sisältyvän liitteen kohtaan e), jossa määritetään asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle jäävien ilma-alusten painorajat, tai kohtaan i) muut miehitetyt ilma-alukset, joiden tyhjämassa polttoaine mukaan luettuna on enintään 70 kilogrammaa. Kohdassa mainitaan myös, että määräystä ei sovelleta miehittämättömiin ilma-aluksiin. Niitä koskevat vaatimukset ovat komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2019/947.

Kohta 2, Määritelmät: Määritelmäkohdasta on poistettu kansainvälisen urheiluilmailujärjestö FAI:n ja ilmailun vakuutusasetuksen (EY) N:o 785/2004 määritelmät, koska näihin kumpaankin viitataan määräyksessä vain yhden kerran. Järjestön ja asetuksen nimet on näissä kohdissa kirjoitettu auki. EU-vakuutusasetuksen osalta

² Liikenne- ja viestintäministeriön asetus Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen muuttamisesta (904/2024)

on edelleen hyvä huomata, että sitä sovelletaan pyöriltä lähteviin liitimiin, mutta ei jaloilta lähteviin. Myös jaloilta lähteviä liitimiä kuitenkin koskee ilmailulain 139 §:n 2 momentissa oleva vaatimus vastuuvakuutuksesta, jos niillä kuljetetaan matkustajaa. Vakuutus on mahdollista hankkia siiven sarjanumerolla, joka yksilöi liitimen. Liitimien omistajanvaihdoksia ei rekisteröidä Liikenne- ja viestintävirastossa.

Lennon määrittely on siirretty erilliseksi määritelmäkohdan loppuun, koska siinä ei tarkalleen ottaen määritellä lennon käsitettä vaan lennon alkamis- ja päättymisajankohdan laskentatapa.

Liitimen määritelmä ja jaottelu on päivitetty vastaamaan paremmin voimassa olevan EASA-asetuksen mukaista määrittelyä. Kuitenkin B-ryhmän liitimien määrittely on edelleen yksipaikkaisena enintään 80 kiloa tai kaksipaikkaisena 100 kiloa, koska näitä vanhan EASA-asetuksen mukaisia rajoja käytetään ilmailulain 9 §:n 2 kohdassa, jossa luetellaan ne ilma-alukset ja laitteet, joihin ei sovelleta ilmailulain 2–4 ja 7 luvun sekä liikenteen palveluista annetun lain 14 luvun säännöksiä. A-ryhmän ilma-alukset vastaavat voimassa olevan v. 2018 EASA-asetuksen liitteen I kohtaa e), joskin sillä erotuksella, että tämän kansallisen liidinmääräyksen piiriin kuuluvat vain painopisteohjatut ultrakevyet lentokoneet - aerodynaamisesti ohjattuihin sovelletaan määräystä AIR M5-10, Ultrakevyiden ilma-alusten lentokelpoisuus ja valmistus. Lisäksi A-ryhmään kuuluvat raskaat moottoroidut varjoliitimet. B-ryhmään taas kuuluvat mainitut painorajat alittavat liitimet ohjaustavasta riippumatta. Kohdasta on poistettu erillinen maininta "mukaan luettuna jaloilta lähtevät liitimet", koska myös muihin ryhmiin voi kuulua jaloilta lähteviä liitimiä. C-ryhmä vastaa voimassa olevan EASA-asetuksen liitteen I kohtaa i). Myös EASA-asetuksen liitteen I kohdan h) mukaiset yhdelle tai kahdelle hengelle tarkoitetut ilmapallot ja ilmalaivat, joiden suurin sallittu suunniteltu tilavuus on kuumailmapalloilla enintään 1 200 m³ ja muuta nostekaasua käytettäessä enintään 400 m³, katsotaan tässä määräyksessä C-ryhmään kuuluviksi.

Liitimien määrittelyssä on lisäksi korjattu termi 'moottoroidut laskuvarjot' muotoon 'moottoroidut varjoliitimet'. Termi 'moottoroitu varjoliidin' käsittää myös moottoroidut laskuvarjot.

Rakenteellisen massan määritelmässä termi on muutettu *tyhjämassaksi*, jota käytetään voimassa olevan EASA-asetuksen liitteessä I. Termi on myöhemmin tarkoitettu korjata myös ilmailulain 9 §:ään. Kiinteällä varustuksella tarkoitetaan sellaista varustusta, jolla liitimellä pystyy sellaisenaan lentämään; siihen eivät kuulu esimerkiksi ilmanohjauslevyt, pleksit, mittaristo tai koko laitteen kantava pelastusvarjo.

Kohta 3, Tekniset määräykset: Alakohtien järjestystä on muutettu selkeämmäksi. Kohdan 3.1.1.1 sanamuotoa on korjattu siten, että Suomessa käytettävän liitimen on oltava toisessa EU- tai EFTA-valtiossa ilmailukäyttöön hyväksytty. Jos liidin on Suomessa valmistettu, sen on täytettävä jonkin EU- tai EFTA-valtion tekniset vaatimukset, esimerkiksi silloin kun kyseessä on harrasterakenteinen liidin. Kohdassa myös todetaan, että Liikenne- ja viestintävirasto myöntää liitimelle todistuksen, jos vaaditut tekniset vaatimukset täyttyvät.

Sekä kohtaan 3.1.1.1 (yksipaikkaisten osalta) että kohtaan 3.1.2.1 (kaksipaikkaisten osalta) on lisätty maininta, että tyhjämassaltaan alle 120 kg painoisille liitimille riittää siiven hyväksyntä. Tällöin liitimen moottorin, potkurin ja alustan (trike-osan) ei tarvitse olla hyväksyttyjä, vaan laitteen valmistaja on yleensä määrittänyt, millaisia osia siiven alle saa asentaa. Liitimen alaosille ei ole määritetty esimerkiksi lujuusvaatimuksia. Sen sijaan yli 120-kiloisilla liitimillä on oltava tyyppitodistus, jolloin liitimen on oltava kokonaisuutena hyväksytty, siten kuin kohdassa 3.1.2.1 määrätään.

Sekä kohtaan 3.1.1.3 (yksipaikkaisten osalta) että kohtaan 3.1.2.3 (kaksipaikkaisten osalta) on lisätty maininta, että Traficom voi hakemuksesta hyväksyä käytettäväksi myös muita kuin EU- ja EFTA-valtioiden teknisiä vaatimuksia. Tällöin taustalla

voi olla esimerkiksi jonkin kansainvälisesti tunnustetun organisaation antama liidinhyväksyntä, jonka rakenne- ja testausvaatimukset vastaavat EU- ja EFTA-valtioissa käytössä olevia vaatimuksia, tai yhdysvaltalaisen liidinvalmistajan antama vakuutus vaatimustenmukaisuudesta.

Kohdassa 3.2 Vaatimukset kilpailu- ja esittelytoiminnassa on lyhennetty aikaa, jonka ulkomaisessa omistuksessa oleva liidin saa olla Suomessa ilman erillistä lupaa. Aiemman 185 päivän sijasta tällainen liidin saa olla Suomen alueella enintään kahden kuukauden ajan peräkkäisten 12 kuukauden aikana. Vaatimus on sama kuin määräyksen OPS M2-11 kohdassa 4.13 a)3), joka koskee ulkomaille rekisteröityjen kansallisen sääntelyn piirissä olevien ilma-alusten lentotoimintaa Suomessa.

Toiseksi kohtaan 3.2 on lisätty maininta siitä, että liidinlajien lupaa edellyttävissä lentokilpailuissa noudatetaan määräyksen OPS M1-2, Lentonäytökset ja lentokilpailut, kohdan 6.3 mukaisia vaatimuksia, vaikka kilpailu olisi samalla yleisötilaisuus. Muutoin esimerkiksi liitimien matkalentokilpailuissa olisi noudatettava kaikkia määräyksen OPS M1-2 vaatimuksia, mitä ei katsota tarkoituksenmukaiseksi, sillä yleisölle aiheutuva riski tällaisessa tapahtumassa on hyvin pieni. Kuitenkin tapahtumaan nykyisellään vaaditaan lentokilpailulupa ilmailulain 72 §:n mukaisesti, jos siihen on tulossa ulkomaisia osanottajia. Määräyksen OPS M1-2 kohdan 6.3 mukaan lupaa edellyttävissä lentokilpailuissa, jotka eivät ole yleisötilaisuuksia, on noudatettava vain osaa määräyksen vaatimuksista. Traficom katsoo, että kohdassa 6.3 lueteltujen vaatimusten täyttäminen on liidinkilpailuissa riittävää silloinkin, kun kyseessä on yleisötilaisuus. Myöhemmässä vaiheessa, kun lentonäytösmääräystä OPS M1-2 seuraavan kerran päivitetään, vastaava maininta on tarkoitus lisätä myös siihen.

Kohdassa 3.5 Liitimen asiakirjat on muutettu alakohtaa c) siten, että "radiopuhelin" on muutettu "luvanvaraiseksi radiolähtimeksi". Tällä tarkoitetaan radiopuhelimen lisäksi esimerkiksi transponderia tai hätälähetintä (kiinteä tai kannettava), jotka myös vaativat radioluvan. Lisäksi liitimeltä vaadituksi asiakirjaksi on lisätty d-kohtaan liitimen luettelointipäätös, jos kyseinen liidin on luetteloitava.

Liitimien luettelointivaatimuksista määrätään *kohdassa 3.6 Muun kuin jaloilta lähtevän liitimen luettelointi ja merkintä*. Kohdan 3.6.1 mukaan liitimellä, joka ei ole jaloilta lähtevä, on oltava tunnus. Näin ollen jaloilta lähtevillä liitimillä ei tarvitse olla tunnuksia, ja ne ovat vapautettuja luettelointivaatimuksesta. Edellä 2 kohdassa olevan määritelmän mukaisesti jaloilta lähteväksi katsotaan myös liidin, jossa on lentoonlähtöä ja laskeutumista helpottavat apupyörät tai sukset, jos ne eivät haittaa lentoonlähtöä jaloilta. Jaloilta lähteviksi katsotaan myös liikuntarajoitteisten henkilöiden käyttämät liitimet, joissa on apupyörät tai sukset, mikäli liitimellä voidaan ne irrotettuna suorittaa lentoonlähtö jaloilta.

Kohdassa 3.6.2 määrätään lisäksi, että tunnusta ei myöskään vaadita jaloilta lähtevältä yksipaikkaiselta riippuliitimeltä eikä varjoliitimeltä silloin, kun liitimen tyhjämassa on enintään 80 kg ja se on valmistajan tarkoittamassa käytössä lennettävissä joko pyöriltä tai jaloilta lähtevänä.

Kohdissa 3.6.3 - 3.6.8 tarkennetaan liitimen luettelointia ja tunnuksen merkintää koskevia vaatimuksia. Kohdassa 3.6.3 otetaan käyttöön väliaikainen luettelointi liitimen hyväksynnän saamiseen vaadittavia koelentoja varten. Väliaikaista luettelointia voi hakea Liikenne- ja viestintävirastolta enintään kolmeksi vuodeksi kerrallaan. Hakemiseen käytetään lomaketta LU3009, Liitimen luettelointihakemus, jonka Lisätietoja-kohtaan kirjataan, että haetaan väliaikaista luettelointia koelentoja varten. Aiemmin kaikille liitimille vaadittiin hyväksyntä ennen luettelointia, minkä vuoksi koelentovaihe suomalaisen hyväksynnän hakemiseksi ei ollut mahdollinen ilman poikkeuslupaa.

Kohdassa 3.6.6 määrätään liitimen tunnuksen merkitsemisestä. Tunnus on merkittävä vasemman siiven alapintaan vähintään 30 cm korkeana, kuten aiemminkin

määräyksen mukaan. Kohdasta on kuitenkin poistettu yleinen mahdollisuus merkitä tunnus liitimen runkoon tai sivuohjainpintoihin, koska niistä merkintä on vaikeammin havaittavissa. Kohdissa 3.6.7 ja 3.6.8 sallitaan poikkeuksia merkintävaatimuksesta sellaisille liitimille, joissa tunnuksen merkintä siiven alapintaan ei ole mahdollista (esim. pyöriväsiipiset gyrolitimet). Tällöin merkintä on tehtävä rungon pohjaan. Jos ilma-aluksen pinnoissa ei ole tilaa määräyksen mukaisille merkinnöille, ne voidaan myös tehdä vaadittua pienempinä, mutta merkintöjen on silti oltava niin suuret kuin käytännössä mahdollista.

Erilliseksi *kohdaksi 3.7 Suomessa valmistetun liitimen merkinnät ja valmistuskirjanpito* on siirretty kumottavan määräyksen kohta 2.1.2.4. Vaatimus koskee sekä 1- että 2-paikkaisia liitimiä. Kohdasta on poistettu viittaus *kaupalliseen* valmistukseen, sillä vaatimus valmistenumeron, valmistajan tunnusteen ja valmistusvuoden merkinnästä on tarkoitus ulottaa myös harrasterakenteisiin liitimiin. Vaatimuksen tarkoituksena on helpottaa harrasterakenteisten liitimien yksilöintiä ja tunnistamista, koska luettelointivaatimus ei koske jaloilta lähteviä liitimiä. Valmistenumero ja tunniste eivät ole viranomaisen määrittämiä, vaan rakentaja voi määrittää ne itse.

Kohta 4, Toiminnalliset määräykset: Kohdassa 4.1.2 asetetaan lisävaatimus, jonka mukaan kaupalliseen matkustajan kuljetukseen käytettävässä ryhmän A tai B liitimessä on aina oltava koko liitimen kantava pelastusvarjo. Sen sijaan jaloilta lähtevässä ryhmän B liitimessä, jota ei käytetä kaupalliseen matkustajan kuljetukseen, pelastusvarjo voi olla joko henkilön selkään kiinnitettävä tai koko liitimen kantava. Kohdassa 4.3.2 (entinen 3.3.2) vaatimus siitä, että ohjaajan on saatava perehdyttämiskoulutus jokaiselle uudelle liidintyyppille, on muutettu siten, että ohjaajan on perehdyttävä jokaisen uuden liidintyyppin käyttörajoituksiin ja huolto-ohjeisiin. Koulutuksen ei tarvitse olla toisen henkilön antamaa, vaan riittää että ohjaaja itse perehtyy rajoituksiin ja ohjeisiin. Jos kyseessä on kokonaan uusi tai Suomessa uusi liidintyyppi, sopivaa kouluttajaa ei välttämättä ole saatavissa. Kohtaa 4.3.3 on muutettu siten, että koelennolla tarkkailijana mukana olevalle henkilölle riittää myös vanhentunut lentäjän lupakirja. Tarkoituksena on varmistaa, että henkilö tiedostaa lentämiseen liittyvät riskit. Tämä ei kuitenkaan edellytä voimassa olevaa lupakirjaa.

Kohta 5, Ohjaajalta edellytettävä ikää, tietoa, taitoa ja kokemusta koskevat vaatimukset: Kohdassa 5.2 *Tietoa koskevat vaatimukset* liidintoimintaa koskeviin säädöksiin ja määräyksiin perehtymisen osalta on nostettu esiin lentosäännöt, joista säädetään EU:n SERA-asetuksessa³ sekä kansallisessa ilmailumääräyksessä OPS M1-1, Suomessa sovellettavat lentosäännöt.

Kohdassa 5.3 Taito ja kokemus, jota edellytetään itsenäiseen lentämiseen on selvennetty kohdan 5.3.1 vaatimuksia. Ensinnäkin ryhmän A painopistehajatuilla ultrilla itsenäisen lento-oikeuden hankkimiseen vaaditut 60 lentoa on oltava suoritettu koulutuksessa, ja siitä vähintään puolet eli 30 lentoa on oltava lennetty kouluttajan kanssa. Lisäksi näistä lennoista vähintään 5 on oltava lennetty yksin kouluttajan valvonnassa. Termi "lennonopettaja" on kohdasta poistettu, koska liitimillä annettavaan koulutukseen ei vaadita lennonopettajan kelpuutusta, vaan pelkästään kokemusvaatimusten täyttyminen kohdan 5.4 mukaisesti. Kohdan 5.3.2 mukaan ryhmän A moottoroidulla varjoliitimellä vaaditaan koulutuksessa vähintään 40 lentoa, joista vähintään 30 kouluttajan kanssa ja 5 yksin kouluttajan valvonnassa.

Kohdassa 5.3.3 määrätään vaatimukset, jotka koskevat siirtymistä ryhmän A ultrakevyeen lentokoneeseen tai varjoliitimeen silloin, kun ohjaaja jo täyttää itsenäisen lentämisen edellytykset ryhmän B tai C liitimellä käyttäen vastaavaa ohjaustapaa. Tällöin koulutukseksi riittää 20 lentoa kyseisen ohjaustavan ryhmän A ultralla tai

³ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) N:o 923/2012, annettu 26 päivänä syyskuuta 2012, yhteisistä lentosäännöistä, lennonvarmistuspalveluja ja -menetelmiä koskevista operatiivisista säännöksistä sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 1035/2011 ja asetusten (EY) N:o 1265/2007, (EY) N:o 1794/2006, (EY) N:o 730/2006, (EY) N:o 1033/2006 ja (EU) N:o 255/2010 muuttamisesta (EUVL L 281, 13.10.2012, s. 1–66)

varjoliitimellä. Koulutus voi koostua joko koululenkoista kouluttajan kanssa tai valvotuista yksinlennoista, tai näiden yhdistelmästä.

Myös kohtia 5.3.4 ja 5.3.6 on selvennetty muuttamalla kokemusvaatimus koulutusvaatimukseksi, koska kokemusta ei voi hankkia ennen kuin on oikeus lentää itsenäisesti. Kohtiin on myös tarkennettu, minkä ryhmän liitimestä kulloinkin on kysymys. Ryhmän B tai C liitimellä itsenäisen lento-oikeuden hankkimiseen riittää 20 lennon koulutus silloin, kun ohjaaja jo täyttää itsenäisen lentämisen edellytykset ryhmän A liitimellä käyttäen vastaavaa ohjaustapaa, vastaavasti kuin edellisessä kohdassa 5.3.3 on määrätty toisin päin siirtymisen osalta.

Kohtaan 5.3.5 on lisätty maininta siitä, että kouluttajan on kuitattava antamansa koulutus oppilaan lentopäiväkirjaan.

Kohtaa 5.3.7 on selvennetty niin, että koulutuksen on jakauduttava vähintään seitsemän lentopäivän ajanjaksolle, mikäli oppilas ei saa hyvitystä aiemmasta liidinlento-kokemuksesta. Vaatimuksen tarkoitus on varmistaa, että koulutuksessa lennetään erilaisissa sääolosuhteissa (esim. tuuli), eikä vaatimusta voi täyttää kokonaan yhden päivän "pikakoulutuksella". Koulutuspäivien ei tarvitse olla peräkkäisiä, mutta ne saavat olla.

Ryhmän C liitimiä ohjaajan vaatimuksia koskevassa kohdassa 5.3.9 on muutettu sanamuotoa siten, että "jolla on tai on ollut lentäjän lupakirja" on korvattu ilmaisulla "jolla on voimassaoleva tai vanhentunut lentäjän lupakirja". Tässä lentäjän lupakirjalla tarkoitetaan mitä tahansa lentolupakirjaa aina liikennelentäjistä kuumailmapallolentäjään. Tarkoituksena on edellyttää jonkinlaista ilmailukokemusta, jotta lentäjällä on edellytykset tunnistaa toimintaan liittyvät riskit.

Kohtaan 5.3.10 on tarkennettu, että jaloilta lähtevän moottoroimattoman liitimen ohjaajalta ei *yksinlennoilla* vaadita koulutusta, jos lentoonlähtö tapahtuu ilman ulkopuolista apua ja toimitaan ilmatilassa, joka täyttää alakohdissa a-c luetellut edellytykset; sen sijaan matkustajan kuljetukseen vaadittavasta koulutuksesta määrätään erikseen kohdassa 5.4. Alakohdassa b) on päivitetty ilmailulakiviittaukset sekä tarkennettu, että tarkoitus on toimia yli 10 km etäisyydellä minkäänlaisesta lentopaikasta: lentoasema, valvoton lentopaikka tai kevytlentopaikka.

Kohta 5.4, ~~Kokemus, jota edellytetään~~ Vaatimukset matkustajan kuljettamiseen liitimellä: Kohdan otsikko on muutettu ja ~~K~~ kaikki alakohdat ~~on~~ tarkennettu. Kohdassa 5.4.1 tarkoitetaan 35 tunnin kokonaislentokokemusta liitimen päällikkönä. Vaadittuun tuntimäärään sisältyvät peruslentokoulutuksessa suoritettujen lennot ja sen lisäksi hankittu lentokokemus. Tuntimääräinen kokemusvaatimus on sama kuin se, joka vaaditaan matkustajan kuljetusoikeuteen aerodynaamisesti ohjattavilla ultrakevyillä lentokoneilla (määräys PEL M2-70). Kohdassa 5.4.2 vaaditaan vähintään viisi lentoa liitimen ohjaajan paikalta; tarkoituksena on varmistaa, ettei henkilö matkustajaa kuljettaessaan lennä ensimmäistä kertaa ohjaajan paikalla, eikä myöskään ensimmäistä kertaa 2-paikkaisella liitimellä. Kohtaan 5.4.3 on tarkennettu, että kyse on viimeaikaisesta lentokokemuksesta kyseisellä ohjaustavalla viimeksi kuluneiden kuuden kuukauden aikana.

Kohtaan 5.4.4 on lisätty vaatimus, jonka mukaan kaikkien matkustajan kuljettamiseen liitimellä vaadittaisiin ohjaajalta joko LAPL-lupakirjaan eli kevyiden ilmailusten lupakirjaan vaadittava lääketieteellinen kelpoisuustodistus, josta säädetään EU:n lentomiehistöasetuksen⁴ liitteessä IV (Osa MED), tai ajokorttilain (386/2011) 18 §:ssä säädettyjen ryhmän 2 ajokorttilupaa koskevien terveysvaatimusten täyttymisen osoittaminen lääkärintodistuksella. Ajokorttiluokat määritellään ajokorttilain 4 §:ssä. Ryhmän 2 ajokorttiluokat ovat C1-DE, eli käytännössä kyseessä ovat raskaan ajoneuvon ajokortin terveysvaatimukset. Terveysvaatimusten täytyminen

⁴ Komission asetus (EU) N:o 1178/2011, annettu 3 päivänä marraskuuta 2011, siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla (EUVL L 311, 25.11.2011, s. 1-193)

[olisi osoitettava lääkärintodistuksella, ja niiden jatkuvaa täyttämistä varten olisi käytävä määräajoin toistuvissa lääkärintarkastuksissa sen mukaan kuin lentomiehistöasetuksessa tai ajokorttilaissa säädetään.](#)

Kohta 5.5, Vaatimukset kaupalliseen lentotoimintaan liitimellä: Kokonaan uusi kohta, jossa määritellään ohjaajan vaatimukset kaupalliseen lentotoimintaan liitimellä. Suomessa ei aiemmin ole ollut lainkaan vaatimuksia liitimellä harjoitettavasta kaupallisesta toiminnasta.

Kohdassa 5.5.1 määrätään, että ohjaajalla on kaupallista lentotoimintaa harjoitukseen oltava vähintään 100 lentotunnin tai 200 lentoonlähdon kokonaislentokokemus kyseisen ryhmän liitimellä ja ohjaustavalla. Vaatimukset ovat lähellä kaupalliseen purjelentotoimintaan asetettuja kokemusvaatimuksia EU:n purjelentoasetuksessa 2018/1976. Lisäksi määrätään kaupalliseen lentotoimintaan vaadittavasta viimeaikaisesta lentokokemuksesta. Vaatimus on muutoin sama kuin matkustajan kuljettamiseen eli 10 lentoa viimeksi kuluneiden 6 kuukauden aikana, mutta kokemus on oltava hankittu liitimen päällikkönä. Tähän kokemukseen ei siis lasketa mukaan sellaisia oppilaina suoritettuja lentoja, joilla kouluttaja on toiminut liitimen päällikkönä.

Kohdassa 5.5.2 viitataan edellisen kohdan 5.4 vaatimukseen matkustajan kuljettamiseen vaadittavasta kokemuksesta; myös näiden vaatimusten on täytyttävä, jos kaupallisessa lentotoiminnassa liitimellä kuljetetaan matkustajaa. Tällä tarkoitetaan vaatimuksia 15 tunnin yksinlentoista sekä vähintään viidestä lennosta liitimen ohjaajan paikalta kouluttajan kanssa. Liitimellä on kuitenkin mahdollista harjoittaa myös muunlaista kaupallista lentotoimintaa, kuten lentotyötä esimerkiksi ilmakuvauslentoilla.

Kohta 5.5.3 sisältää muut lentäjälle asetettavat vaatimukset, jotka koskevat kaupallista matkustajan kuljettamista liitimellä. Sen mukaan [liitimen ohjaajalla olisi oltava luokan 2 lääketieteellinen kelpoisuustodistus, josta säädetään EU:n lentomiehistöasetuksen liitteessä IV \(Osa MED\), sekä todistus hyväksytystä ensiapukoulutuksesta. Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston \(EASA\) vaatimusten mukaan luokan 2 lääketieteellinen kelpoisuustodistus vaaditaan kaupalliseen matkustajan kuljetukseen myös purjelentokoneella tai ilmapallolla. Luokan 2 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen ylläpitoon vaadittavien lääkärintarkastusten väli on tiheämpi kuin LAPL-luokan lääketieteellisessä kelpoisuustodistuksessa tai raskaan ajoneuvon ajokortin terveysvaatimuksissa etenkin yli 50-vuotiailla, joten tämä vaatimus on katsottu tarkoituksenmukaiseksi toimintakyvyn menetyksen todennäköisyyden pienentämiseksi.](#)

[Lisäksi kaupallisesti matkustajaa kuljettavalla ohjaajalla olisi oltava todistus hyväksytystä ensiapukoulutuksesta. Määräyksessä tarkoitettuna hyväksyttynä ensiapukoulutuksena pidetään EA1-koulutusta tai muuta sisällöltään ja laajuudeltaan vastaavaa koulutusta. Tällaisen kurssin kesto on 16 tuntia. Vaatimuksen täyttämiseksi riittäisi, että ensiapukoulutus on kertaalleen suoritettu; sitä ei tarvitse pitää jatkuvasti voimassa. Koulutuksen voisi suorittaa myös verkkokurssina. Vaatimus ensiapukoulutuksesta katsotaan tarpeelliseksi, koska liitimen ohjaaja olisi sairauskohdauksen tai onnettomuuden sattuessa usein ainoa paikalla oleva henkilö, jolla voi olla mahdollisuus auttaa matkustajaa.](#)

Kohta 5.6, Tiedollisten ja taidollisten vaatimusten todentaminen: Kohdassa 5.6.2 "lennon aihe" on muutettu "lennon tarkoitukseksi". Sillä tarkoitetaan, onko kyseessä esimerkiksi harjoituslento, koululento vai matkalento. Kohtaan 5.6.3 on lisätty uusi vaatimus, jonka mukaan ohjaajan on pidettävä lentotoiminnassa mukana kvalifikaation henkilöllisyystodistus ja pyydettyä esitettävä se Traficomille. Sen sijaan koulutustodistuksia, [lääketieteellistä kelpoisuustodistusta tai lääkärintodistusta](#) ja lentopäiväkirjaa ei tarvitse pitää lennolla mukana, vaan ne voidaan säilyttää laskupaikalla, mutta todistus ja lentopäiväkirja on pyydettyä esitettävä Traficomien tarkastettavaksi.

Kohta 6, Koulutus: Kohdassa 6.1 on päivitetty lakiviittaus, mutta liitimellä annettavaan koulutukseen ei edelleenkään vaadita viranomaisen myöntämää koulutuslupaa. Traficomille on kuitenkin tehtävä koulutusilmoitus kohdan 6.2 mukaisesti. Ilmoituksessa annettavia tietoja koskien alakohtaan a) on tarkennettu, että kouluttajana voi olla organisaatio tai yksittäinen kouluttaja. Alakohdan b) mukaan on ilmoitettava koulutusta antavat henkilöt, joita voi olla yksi tai useampia. Jos ilmoituksen tekee esimerkiksi yhdistys, kouluttajiksi nimetyiltä henkilöiltä on saatava suostumus tehtävään. Kohdan d) mukaan ilmoituksessa on eriteltävä koulutuksessa käytettävä lentokalusto. Tässä yhteydessä liidinryhmällä tarkoitetaan ryhmän A, B tai C liitimiä siten kuin määräyksen kohdassa 2 määritellään, ohjaustavalla aerodynaamista tai painopistehjausta, ja liidinlajilla esimerkiksi jaloilta lähtevää varjoliidintä, kaksipaikkaista riippuliidintä jne. Erillisiä koulutustiloja ei vaadita.

Kohdassa 6.3 määrätään koulutustodistuksen sisällöstä. Kohdan a) mukaan todistuksesta on käytävä ilmi koulutusilmoituksen jättäneen organisaation tai yksittäisen kouluttajan nimi. Jos koulutusilmoituksen antaja on organisaatio tai yhdistys, jossa kouluttajia on useita, todistuksessa ilmoitetaan organisaation tai yhdistyksen nimi eikä yksittäisen kouluttajan nimeä. Kohdassa e) vaaditaan koulutuksen antaneen henkilön allekirjoitus (ei enää "koulutuksesta vastaavan") ja päivämäärä sekä lisäksi uutena vaatimuksena nimenselvennys. Koulutustodistusten jäljennökset on edelleen toimitettava Traficomille valvontaa varten, mutta toimittamisen määräaika on pidennetty 14 vuorokaudesta 30 vuorokauteen. Tällöin on mahdollista esimerkiksi lähettää useiden koulutettujen todistukset yhdellä kertaa.

[Kohdassa 6.5 asetettaisiin uusia terveydentilavaatimuksia henkilöille, jotka antavat lentokoulutusta 2-paikkaisella liitimellä. Kouluttajalla olisi oltava LAPL-lupakirjaan vaadittava lääketieteellinen kelpoisuustodistus tai hänen olisi täytettävä ajokorttilain 18 §:ssä säädetty ryhmän 2 ajokorttiluokkaa koskevat terveysvaatimukset. Vaatimukset olisivat samat kuin ei-kaupallisessa matkustajan kuljetuksessa, ja niitä kuvataan tarkemmin edellä kohdassa 5.4.4.](#)

Kohta 7, Onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen: Kansallinen ilmailumääräys GEN M1-4 on kumottu, koska EU-säätely on korvannut sen. Kohdassa viitataan sen takia EU:n poikkeama-asetukseen 376/2014, joka nykyisin sisältää vaatimukset ilmailun poikkeamien ilmoittamisesta. Ilmailulain 125 §:n mukaan poikkeama-asetusta sovelletaan Suomessa kaikkiin ilma-aluksiin, ottaen kuitenkin huomioon asetuksessa säädetty miehittämättömiä ilma-aluksia koskeva rajaus. Asetusta täydentää kansallinen ilmailuohje GEN T1-4, Ilmailun onnettomuuksista, vakavista vaaratilanteista ja poikkeamista ilmoittaminen, jossa annetaan tarkemmat ohjeet lentoturvallisuusilmoitusten tekemisestä Suomessa.

Kohta 8, Poikkeukset: Määräykseen on lisätty tavanomainen poikkeuskohta, jonka mukaan Traficom voi hakemuksesta myöntää poikkeuksia määräyksen vaatimuksista. Poikkeusluvan myöntäminen edellyttää, että Traficomien arvion mukaan poikkeus on perusteltu ja määräyksen tarkoitusta vastaava turvallisuustaso saavutetaan hakijan esittämällä tavalla.

Kohta 9, Siirtymämääräykset: Määräyksen kohdissa 3.6.6. - 3.6.8 asetettujen uusien merkintävaatimusten täyttämiseen annetaan kolmen kuukauden siirtymäaika määräyksen voimaantulosta. [Kohtien 5.4.4, 5.5.3 ja 6.5 mukaisten terveydentilaa koskevien vaatimusten ja kohdan 5.5.3 mukaisen ensiapukoulutusta koskevan vaatimuksen täyttämiseen annettaisiin kuuden kuukauden siirtymäaika määräyksen voimaantulosta, jotta matkustajia kaupallisesti tai ei-kaupallisesti kuljettavilla sekä 2-paikkaisella liitimellä lentokoulutusta antavilla henkilöillä olisi aikaa hankkia tarvittavat lääkärintodistukset tai lääketieteelliset kelpoisuustodistukset. Lääkärintarkastuksen osana voi olla tarpeen vaatia lisäselvityksiä ja konsultaatioita, joihin kuuluu aikaa. Matkustajia kaupallisesti kuljettaville liidinlentäjille annettaisiin näin aikaa myös ensiapukoulutuksen suorittamiseen.](#)

Määräyksen aikataulu

Muutettu määräys on tarkoitus antaa [keväällä 2026](#).

Määräyksestä viestiminen

Määräyshankepääätöksestä, lausuntokierroksesta ja määräyksen valmistumisesta tiedotetaan sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille sekä Traficomien verkkosivuilla. Lisäksi viestitään liidinharrastajille erityisesti Suomen Ilmailuliiton kautta. Valmis määräys julkaistaan Finlex-säädöstietopankissa ja linkitetään Traficomien verkkosivuille ilmailumääräyskokoelmaan.

LIITTEET:

Kommenttikooste