

PEL M2-80: Autogiolentäjän lupakirja

Määräyksen tausta ja säädösperusta

Euroopan komissio on tammikuussa 2025 antanut täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2025/134, jolla muutetaan EU:n lentomiehistöasetusta¹ autogiolentäjän lupakirjan käyttöönoton osalta. Muutosasetus tuli sovellettavaksi 18. päivänä helmikuuta 2026, minkä jälkeen kansallinen määräys jää koskemaan vain kansallisen sääntelyn alaisten autogirojen lupakirjoja. EASA-asetuksen² liitteen I mukaisesti EU-sääntelyn ulkopuolelle suljetaan yksi- ja kaksipaikkaiset autogiot, joiden suurin sallittu lentoonlähdomassa on enintään 600 kilogrammaa.

Kansalliset ilmailumääräykset PEL M2-80 ja PEL M2-81 koskevat siis 18.2.2026 jälkeen vain näiden kevyiden, alle 600 kiloa painavien autogirojen lupakirjoja ja lennonopettajakelpuutuksia. Sen vuoksi määräysten soveltamisala on päivitetty ja määräykset käyty läpi sen varmistamiseksi, että vaatimukset soveltuvat kevyille kansallisille autogiroille ja ovat muutoinkin ajan tasalla. Tässä yhteydessä on määritetty, että oikeus lentää kansallisen sääntelyn alaista autogiroa on paitsi kansallisen autogiolupakirjan haltijalla, myös käyttöoikeudellisen EASA-autogiolentäjän lupakirjan haltijalla, joka on suorittanut vaaditun eroavuuskoulutuksen.

Lisäksi EASA-autogiolupakirjan tavoin myös kansallinen autogiolentäjän lupakirja olisi jatkossa voimassa toistaiseksi, jolloin sen käyttöoikeutta pidettäisiin yllä viimeaikaisen lentokokemuksen ja/tai koululennon tai tarkastuslennon avulla. Tällöin määräykseen ei enää tarvita vaatimuksia lupakirjan uudelleen kirjoittamisesta ja uusimisesta. Nykyisen määräyksen mukaan autogiolentäjän lupakirja on voimassa viisi vuotta kerrallaan. Määräykseen otettaisiin siirtymämääräys, jonka mukaan kumottavan määräyksen PEL M2-80 (5.5.2009) mukaisesti myönnetty autogiolentäjän lupakirjat olisivat voimassa lupakirjaan merkittyyn voimassaolon päättymispäivään asti, ja siihen asti niiden osalta noudatettaisiin kumottua määräystä.

Teoriakoulutuksen hyvittämistä muiden ilma-alusryhmien lupakirjan haltijoille koskevia vaatimuksia on yksinkertaistettu. Jatkossa hakijalle, jolla on minkä tahansa muun ilma-alusryhmän käyttöoikeudellinen lupakirja tai voimassa oleva hyväksytty suoritus teoriakoulutuksesta ja kokeista, hyvitetäisiin autogiolentäjän teoriakoulutuksessa suoritukset oppiaineista sääoppi, lentosuunnistus sekä ihmisen suorituskyky ja rajoitukset. Eroavuus- ja perehdyttämiskoulutusta koskevia vaatimuksia on yhdenmukaistettu ultrakevytlentäjän lupakirjamääräyksen PEL M2-70 kanssa.

Muutetun määräyksen säädösperustana on liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 131 §, jonka nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa lentoturvallisuuden varmistamiseksi tarkemmat määräykset lupien kelpoisuusvaatimuksista ja voimassaoloajoista.

¹ 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 ETA:n kannalta merkityksellinen teksti (EUVL L 311, 25.11.2011, s. 1–193)

² 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)

Määräyksen PEL M2-80 vastainen toiminta voi johtaa liikenteen palveluista annetun lain mukaisiin hallinnollisiin seuraamuksiin. Näitä ovat lain 245 §:n mukainen huomautus tai varoitus sekä luvan peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen lain 242 §:n mukaisesti. Liikenneturvallisuuden vaarantamisesta määrättävistä rangais-
tuksista säädetään rikoslain 23 luvun 1 ja 2 §:ssä, joihin viitataan ilmailulain 175 §:ssä. Lisäksi rikoslain 23 luvun 10 §:n mukaan joka kuljettaa, ohjailee tai ohjaa moottorikäyttöistä ilma-alusta ilman vaadittavaa pätevyyttä osoittavaa lupakirjaa, on tuomittava *kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Määräyksen valmistelu

Määräyksen muutoshanke käynnistettiin 21.10.2025 julkaistulla määräyshankepää-
töksellä. Määräys on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa virkатыönä. Mää-
räyksestä järjestetään sidosryhmien kuulemiseksi noin viiden viikon pituinen lau-
suntokierros samanaikaisesti autogirolennonopettajan kelpuutusta koskevan mää-
räyksen PEL M2-81 kanssa.

Lausuntopalaute

(lisätään lausuntokierroksen jälkeen)

Arvio määräysmuutoksen vaikutuksista

Kansallisten määräysten saattaminen ajan tasalle uuden EU-säätelyn tultua sovel-
lettavaksi selkeyttää sääntelyä.

Autogiroilupakirjan muuttaminen toistaiseksi voimassa olevaksi keventäisi sääntelyä
poistamalla vaatimukset lupakirjan uudelleen kirjoittamisesta, jolloin asiakkaille ai-
heutuva hallinnollinen taakka kevenisi ja viranomaisen työmäärä hieman vähenisi.
Asiakkailta myös säästyisivät viranomaismaksut lupakirjan voimassaolon jatkami-
sesta tai vanhentuneen uusimisesta. Välitön vaikutus viranomaisen työmäärään
olisi kuitenkin vähäinen, koska kansallisia autogiroilupakirjoja on Suomessa nykyi-
sellään voimassa vain noin 10 kappaletta.

Teoriakoulutuksen hyvittämiseen eri lupakirjojen haltijoille tehtäisiin muutoksia,
jotka yksinkertaistaisivat vaatimuksia ja helpottaisivat niiden soveltamista sekä asi-
akkaille että viranomaiselle. Vaatimusten päivityksessä on huomioitu vastaavat hy-
vitykset EASA-vaatimuksissa. Yleisesti ottaen suoritettavien oppiaineiden määrä li-
sääntyisi, mikä jonkin verran kasvattaisi teoriakoulutuksen kustannuksia ilma-alus-
ryhmästä toiseen siirryttäessä. Kansallisesta autogirolentäjän teoriakoulutuksesta
oppilaalta ei vaadita viranomaiskokeita eikä viranomaismaksuja.

Autogirokoulutuksen tuntimääriä tai viimeaikaisen kokemuksen vaatimuksia ei eh-
doteta muutettavaksi, mutta uudeksi vaihtoehdoksi lupakirjan käyttöoikeuden yllä-
pitoon kokemusvaatimusten tai kertauskoululennon rinnalle tuotaisiin myös tarkas-
tuslento. Tällä ei ole kustannuksia tai hallinnollista taakkaa lisääviä vaikutuksia,
koska myös aiemman määräyksen mukaiset ylläpitotavat olisivat edelleen mahdolli-
sia. Eroavuus- ja perehdyttämiskoulutusta sekä vesilento-oikeutta koskevia vaati-
muksia on selkeytetty, mutta ei tiukennettu.

Määräysmuutoksella ei arvioida olevan vaikutuksia ympäristöön, esteettömyyteen,
yhdenvertaisuuteen eikä tasa-arvoon.

Yksityiskohtaiset perustelut

Kohta 1, Soveltamisala: Määräyksen soveltamisalakohta on päivitetty siten, että
määräys koskee jatkossa vain sellaisilla autogiroilla harjoitettavaan lentotoimintaan
vaadittavia lupakirjoja, jotka eivät kuulu EASA-asetuksen ja sen nojalla annettujen
komission asetusten soveltamisalaan. Tämä tarkoittaa yksi- ja kaksipaikkaisia auto-
giroja, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on enintään 600 kilogrammaa. Tätä

painavampia autogiroja koskevat vaatimukset ovat EU:n lentomiehistöasetuksessa 1178/2011, sellaisena kuin se on muutettuna komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2025/134³.

Kohta 2, Määritelmät: 'Autogiron' määritelmä on päivitetty samaksi kuin edellä mainitussa EU-asetuksessa 2025/134. Sisällöltään määritelmä ei muutoin poikkea aikaisemmasta, mutta siinä mainitaan erikseen, että roottoreita voi autogirossa olla enintään kaksi. Määräykseen on lisätty 'koulutusorganisaation' määritelmä; tässä määräyksessä sillä tarkoitetaan Liikenne- ja viestintävirastolle autogiolentokoulutuksesta ilmoituksen tehnyttä koulutusorganisaatiota. Kansallisen lentokoulutuksen lupa- ja ilmoitusvaatimukset sisältyvät määräykseen TRG M1-7. Määritelmäkohtaan on myös siirretty mainitusta TRG-määräyksestä 'eroavuuskoulutuksen' ja 'perehdyttämiskoulutuksen' määritelmät, sillä koulutusmääräystä ei sovelleta näihin koulutusmuotoihin. Eroavuus- ja perehdyttämiskoulutuksesta määrätään tämän määräyksen kohdassa 7 sekä ultrakevytlentäjän lupakirjoja koskevan määräyksen PEL M2-70 kohdassa 7. 'Ilmailuviranomaisen' määritelmä on poistettu, koska tässä määräyksessä käytetään Liikenne- ja viestintävirastosta sen koko nimeä. Samoin lyhenteiden "AG-lentäjä", "AG-lentokoulutus" jne. selitykset on poistettu, koska nämä termit on kirjoitettu tekstissä auki.

Kohta 3, Autogiolentäjältä vaadittava lupakirja tai lento-oikeus: Uusi kohta, jossa määrätään, millä lupakirjoilla Suomessa saa lentää kansallisen sääntelyn alaista autogiroa. Siihen vaaditaan joko Suomessa myönnetty kansallinen autogiolentäjän lupakirja taikka Suomessa lentämiseen oikeuttava ulkomainen autogiolentäjän lupakirja. Vaatimukset siitä, millä edellytyksillä ulkomainen lupakirja oikeuttaa Suomessa lentämiseen, sisältyvät määräykseen PEL M1-4, Lentolupakirjoja koskevia yleisiä määräyksiä (kohta 8). Sen mukaan Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) jäsenvaltiossa myönnetty lentolupakirja oikeuttaa Suomessa oleskelun aikana enintään 28 peräkkäisen päivän ajan toimimaan yksityislennoilla ohjaajana Suomessa rekisteröidyssä kansallisen sääntelyn alaisessa ilma-aluksessa, joka on luokiteltu yhden ohjaajan ohjattavaksi. Ilma-aluksen on kuuluttava samaan ilma-alusryhmään kuin se, jota henkilön ulkomainen lupakirja oikeuttaa lentämään. Toiminta on rajoitettu näkölentosääntöjen (VFR) mukaisesti päivällä tapahtuviin lentoihin, eikä ulkomainen lupakirja oikeuta lentokoulutuksen antamiseen.

Lisäksi oikeus lentää autogiroa on EU:n lentomiehistöasetuksen mukaisen, käyttöoikeudellisen autogiolentäjän lupakirjan haltijalla, joka on suorittanut kohdassa 8 vaaditun eroavuuskoulutuksen. Käyttöoikeudellisella tarkoitetaan sitä, että lentäjän lääketieteellinen kelpoisuustodistus on voimassa ja viimeaikaisen kokemuksen vaatimukset täyttyvät.

Kohta 4, Kansallisen autogiolupakirjan myöntämisen edellytykset (kumottavan määräyksen kohta 2): Kohdassa 4.2 on yksinkertaistettu teoriakoulutuksen hyvittämistä koskevia vaatimuksia. Jatkossa mikäli hakijalla on minkä tahansa muun ilma-alusryhmän käyttöoikeudellinen lupakirja tai voimassa oleva hyväksytty suoritus teoriakoulutuksesta ja -kokeista, hänelle hyvitetäisiin suoritukset oppiaineista f (sääoppi), g (lentosuunnistus) ja i (ihmisen suorituskyyky ja rajoitukset). Nykyisessä määräyksessä hyvitykset on erikseen jaoteltu sen mukaan, onko hakijalla purjelentäjän tai kuumailmapallolentäjän lupakirja; lentokoneen, moottoripurjelentäjän tai ultrakevytlentäjän lupakirja vai helikopterin lupakirja. Traficom katsoo, että edellä mainitut oppiaineet ovat kaikille ilma-alusryhmille yhteisiä, kun taas muissa tulee käsiteltäväksi autogiroille tyypillisiä piirteitä. Myös ilmailun säädökset (kohta a) ovat osin erilaiset eri ilma-alusryhmille.

Hyväksytty kansallinen teoriakoe on lupakirja- tai kelpuutushakemusta varten voimassa kaksi vuotta kokeen suorituspäivästä lukien (TRG M1-7, kohta 9.2.4). EASA-

³ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2025/134, annettu 28 päivänä tammikuuta 2025, asetuksen (EU) N:o 1178/2011 muuttamisesta autogiolentäjän lupakirjan käyttöönoton osalta (EUVL L, 2025/134, 29.1.2025)

teoriakokeen hyväksytty suoritus on lentomiestöasetuksen mukaan voimassa kevyiden ilma-alusten lupakirjan (LAPL) tai yksityislentäjän lupakirjan (PPL) myöntämistä varten 24 kuukautta (FCL.025 c)1)i)).

Kohdan 4.2.3 mukaan mikäli hakijalla on muun ilma-alusryhmän kuin autogiron lupakirja, joka ei ole käyttöoikeudellinen, oppilaan on suoritettava hyväksytysti kaikkien oppiaineiden loppukokeet koulutusorganisaatiossa.

Kohdassa 4.3 on tehty vähäisiä sanamuodon muutoksia sekä muutettu lupakirjoista puhuttaessa ilmaisut "voimassa oleva" muotoon "käyttöoikeudellinen". Tämä johtuu siitä, että kaikki lupakirjat ovat nykyisin toistaiseksi voimassa olevia eivätkä siinänsä vanhene, vaan lupakirjan käyttöoikeutta pidetään yllä täyttämällä viimeaikaista kokemusta, kertauskoulutusta sekä tarvittaessa kertauskoululentoja tai tarkastuslentoja koskevat vaatimukset. Kohdan 4.3.7 mukaan jos hakijalla on muun ilma-alusryhmän kuin autogiron lupakirja, joka ei ole käyttöoikeudellinen, hänen on suoritettava autogirokentokoulutuksen lisäksi lennonopettajan kanssa arviointikoululento, jonka perusteella vaadittaisiin tarpeen mukaan lisäkoulutusta.

Kohtaan 4.4 Taito (aiemman määräyksen kohta 2.4) on tarkennettu, että hakijan on täytettävä autogirokentämistä koskevat kokemusvaatimukset ennen lupakirjan myöntämiseksi lennettävää lentokoetta. Myös määräyksen TRG M1-6, Kansallinen tarkastuslentotoiminta, kohdan 3.2.1 mukaan ennen lentokokeen tai tarkastuslennon aloittamista tarkastettavan on esitettävä tarkastuslentäjälle selvitys siitä, että tarkastettavalla on kyseessä olevan lupakirjan, kelpuutuksen tai oikeuden myöntämiseen vaadittava lentokokemus. Määräyksen TRG M1-7 kohdassa 10 määrätään, mitkä tiedot koulutustodistuksessa on oltava.

Kohta 5, Lupakirjan haltijan oikeudet ja niiden ylläpito (kumottavan määräyksen kohta 3): Kohdan 5 pääotsikkoa on muutettu niin, että se vastaa paremmin kohdan sisältöä. Kohdassa 5.1.1 on tehty vähäisiä sanamuodon ja terminologian muutoksia; esimerkiksi tarkastuslento on muutettu lentokokeeksi, koska kyseessä on kokeen suorittaminen ensimmäistä kertaa uutta oikeutta varten. Tarkastuslentäjän on vahvistettava merkintä matkustajankuljetusoikeudesta paitsi nimikirjoituksellaan, myös lupakirjanumerollaan, jotta merkinnän tekijä voidaan varmemmin tunnistaa.

Kohdassa 5.1.2 ei enää viitata erikseen eri lupakirjaluokkiin, vaan mainitaan yleisesti, että jos autogirokentäjän lupakirjan haltijalla on myös toisen ilma-alusryhmän käyttöoikeudellinen lupakirja matkustajankuljetusoikeudella, hän saa oikeuden kuljettaa matkustajia myös autogiroilla. Tämä ei kuitenkaan koske ilmapallolentäjän lupakirjaa. Matkustajankuljetusoikeuteen vaaditaan myös, että kyseisessä ilma-alusryhmässä matkustajan kuljetusta varten asetetut kokemusvaatimukset täyttyvät.

Kohta 5.2 Viimeaikainen kokemus (otsikko muutettu) koskee vaatimuksia autogiron päällikkönä toimimiseen ja matkustajan kuljettamiseen. Näihin kohtiin on lisätty viimeaikaisen kokemuksen vaatimusten täyttämisen tai kertauskoululennon rinnalle vaihtoehdoksi myös tarkastuslennon suorittaminen. Näin ollen voidakseen toimia päällikkönä autogirossa lupakirjanhaltijan on oltava viimeksi kuluneiden 12 kuukauden aikana lentänyt autogiroilla tai helikopterilla vähintään kaksi lentoa, tai kertauskoululento lennonopettajan kanssa, tai tarkastuslento. Vastaavasti voidakseen kuljettaa matkustajaa hänen on oltava viimeksi kuluneiden 90 vuorokauden aikana lentänyt autogiroilla tai helikopterilla ohjaavana ohjaajana vähintään kolme lentoa, tai kertauskoululento lennonopettajan kanssa, tai tarkastuslento. Vaadittuun lentoon katsotaan tässä yhteydessä kuuluvan lentoonlähtö, reittiosuus, lähestyminen ja lasku.

Kohdassa 5.2.3 on uusi maininta siitä, että jos lupakirjanhaltijan suoriutumisessa kertauskoululennolla on ollut puutteita tai tarkastuslennon suoritus on hylätty, voidaan vaatia lisäkoulutusta lennonopettajan tai tarkastuslentäjän arvion mukaan.

Vastaava maininta on myös ultrakevytlentäjän lupakirjamääräyksen PEL M2-70 kohdassa 5.1.3.

Kohta 6, Lupakirjan voimassaolo (kumottavan määräyksen kohta 4): Autogiolentäjän lupakirja muutettaisiin toistaiseksi voimassa olevaksi, samoin kuin nykyisin muutkin lupakirjat. Lupakirjan oikeuksien käytettävyys riippuisi sen mahdollisesti sisältämien kelpuutusten ja lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen voimassaolosta sekä edellä kohdassa 5.2 määrättyjen viimeaikaista kokemusta, kertauskoululentoa tai tarkastuslentoa koskevien vaatimusten täyttymisestä. Vaikka autogiroille siinä ei vaadita kelpuutuksia, niin kohdan 8.1.3 mukaan vesiautogiroilla saa lentää myös sillä perusteella, että ohjaajalla on voimassa oleva vesilentokelpuutus moottorilentokoneita varten.

Kansalliseen lupakirjaan liittyvästä lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta määrätään määräyksen PEL M1-4 kohdassa 3.8, ja sen mukaan ultrakevyen ilma-aluksen tai autogiron lupakirjan hakijalla tai haltijalla on oltava vähintään kevyiden ilma-alusten lupakirjaan vaadittava lentäjän lääketieteellinen kelpoisuustodistus, luokka LAPL.

Kumottavan määräyksen kohta 5 lupakirjan myöntämisestä on poistettu. Kohta on sisältänyt ilmailuviranomaiselle lupakirjan myöntämistä varten esitettävien asiakirjojen osalta viittauksen määräykseen PEL M1-4, mutta näistä hakemusasiakirjoista ei enää määrätä siinä. Sen sijaan vaadittavat asiakirjat ilmenevät ilmailuohjeesta PEL T1-1, Ilmailulupakirjan ja siihen liittyvien kelpuutusten, hyväksyntätodistusten ja oikeuksien hakeminen. Hakuohjeita ei enää ole katsottu tarkoituksenmukaiseksi sisällyttää määräykseen, jotta niitä voidaan tarvittaessa nopeasti päivittää.

Kumottavan määräyksen kohta 6 lupakirjan uudelleenkirjoittamisesta ja kohta 7 lupakirjan uusimisesta on poistettu, koska kansalliset autogiolentäjän lupakirjat olisivat jatkossa toistaiseksi voimassa.

Kohta 7, Eroavuus- ja perehdyttämiskoulutus (kumottavan määräyksen kohta 8): Kohtaa on päivitetty linjaan ultrakevytlentäjän lupakirjamääräyksen PEL M2-70 kanssa. Kohdan 7.1 mukaan ohjaajan on perehdyttävä jokaiseen autogirotyyppiin, jolla aikoo lentää, muun muassa perehtymällä lento-ohjekirjoihin ja tarvittaessa hankkimalla perehdyttämiskoulutusta. Kohdan 7.2 mukaan ohjaajan on hankittava eroavuuskoulutus ominaisuuksiin tai järjestelmiin, joista hänellä ei ole kokemusta ja jotka vaikuttavat navigointiin, lento-ominaisuuksiin, ohjattavuuteen tai käytettävyyteen. Kohdassa 7.3 otetaan huomioon EASA-autogiolentäjän lupakirjat: jos ohjaajalla on EU:n lentomiehistöasetuksen mukainen autogiolentäjän lupakirja, hänen on hankittava eroavuuskoulutus saadakseen lentää kansallisen sääntelyn alaista autogiroa. Kohtaan 7.4 on lisätty vaihtoehto, että jollei kyseisen autogiron ominaisuuksiin tai järjestelmiin riittävästi perehtynyttä autogiolennonopettajaa ole saatavilla, eroavuuskoulutuksen voi antaa muu näihin ominaisuuksiin tai järjestelmiin hyvin perehtynyt henkilö. Lentopäiväkirjamerkintä eroavuuskoulutuksesta on varmennettava paitsi koulutuksen antajan nimikirjoituksella, myös lupakirjanumerolla.

Kohta 8, Lisäoikeudet (kumottavan määräyksen kohta 9): Vesilento-oikeuden teoriakoulutusta koskevaan kohtaan 8.1.1 on lisätty vaatimus c) vesiautogirojen ohjaustekniikka ja käsittely erilaisilla alustoilla, kuten lumi, jää ja ruoho, sekä niiden vaikutus suorituskykyyn. Vastaava vaatimus on ultrakevytlentäjän lupakirjamääräyksessä PEL M2-70. Kohtaan 8.1.2 on tarkennettu, että vesilentokoulutus on annettava hyväksytyn koulutusohjelman mukaisesti, ja vesilento-oikeutta varten on myös suoritettava hyväksytysti lentokoe. Koulutusohjelman hyväksynnästä määrätään määräyksessä TRG M1-7 (kohta 9.1.1). Viittaus tarkastuslentäjän antamaan tarkastuslentolausuntoon on poistettu, koska tämä vaatimus esitetään tarkastuslentotoimintaa koskevassa määräyksessä TRG M1-6.

Koulutuspäällikkö tai päälennonopettaja varmentaa vesilento-oikeuden lupakirjan haltijan lentopäiväkirjaan nimikirjoituksellaan ja lupakirjanumerolla sen jälkeen, kun hän on suorittanut sekä koulutuksen että lentokokeen. Sähköiseen lentopäiväkirjaan merkinnät voidaan tehdä vapaasti valittavalla menetelmällä, mutta sen tulee täyttää sisällöltään samat vaatimukset kuin paperisen. Merkintä on siis varmentettava lennonopettajan tai tarkastuslentäjän lupakirjanumerolla. Merkintöjen oikeellisuudesta vastaa lentopäiväkirjan haltija, mutta viime kädessä viranomaisen voi varmistaa merkinnän paikkansapitävyyden viranomaiselle toimitetusta tarkastuslentolausunnosta tai lennonopettajalta.

Kohta 9, Poikkeukset: Määräykseen on lisätty poikkeuskohta, jonka sisältö on sama kuin ultrakevytlentäjän lupakirjamääräyksessä PEL M2-70. Poikkeuksia voidaan myöntää perustellusta hakemuksesta, jos Liikenne- ja viestintävirasto katsoo, että vastaava turvallisuustaso ja vastaavat lupakirjan tai kelpuutuksen haltijan tiedot ja taidot voidaan muulla tavoin varmistaa.

Kohta 10, Siirtymämääräykset: Kohdan 10.1 siirtymämääräys tarkoittaa, että aiemman määräyksen PEL M2-80 mukaisesti myönnettyt autogiolentäjän lupakirjat ovat voimassa niihin merkittyyn voimassaolon päättymispäivään asti, ja siihen asti niiden osalta noudatetaan kumottua määräystä. Tämän jälkeen lupakirja kirjoitetaan hakemuksesta uudelleen toistaiseksi voimassa olevana, jos hakija täyttää kohdassa 5.2.1 esitetyt vaatimukset viimeaikaisesta kokemuksesta, kertauskoululennosta tai tarkastuslennosta. Kohdassa 10.2 kuvataan menettely silloin, kun autogiolentäjän lupakirja on vanhentunut ennen tämän määräyksen voimaantuloa.

Määräyksen aikataulu

Uudistettu määräys on tarkoitus antaa syksyllä 2026.

Määräyksestä viestiminen

Määräyshankepääätöksestä, lausuntokierroksesta ja määräyksen valmistumisesta tiedotetaan sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille sekä Traficomien verkkosivuilla. Lisäksi viestitään kohdennetusti kansallisten autogiolupakirjojen haltijoille. Valmis määräys julkaistaan Finlex-säädöstietopankissa ja linkitetään Traficomien verkkosivuille ilmailumääräyskokoelmaan.

LIITTEET:

Kommenttikooste (*lisätään lausuntokierroksen jälkeen*)