

PEL M2-81: Autogiolennonopettajan kelpuutus

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 on jäänyt koskemaan vain kansallisen sääntelyn alaisten autogirojen lupakirjoja ja kelpuutuksia. EASA-asetuksen² liitteen I mukaisesti EU-sääntelyn ulkopuolelle suljetaan yksi- ja kaksipaikkaiset autogiro, 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, enintään 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 määräyksessä PEL M2-80 vaaditun eroavuuskoulutuksen. Vastaavasti EASA-autogiolennonopettajan kelpuutuksen haltija saa antaa lentokoulutusta myös kansallisen sääntelyn alaisella autogirolla edellyttäen, että hän on suorittanut vaaditun eroavuuskoulutuksen.

Aiemman määräyksen PEL M2-80 mukaan kansallinen autogiolentäjän lupakirja on ollut voimassa viisi vuotta, mutta jatkossa se olisi EASA-autogiolupakirjan tavoin voimassa toistaiseksi. Lupakirjan käyttöoikeutta pidettäisiin yllä viimeaikaisen lentokokemuksen ja/tai koululennon tai tarkastuslennon avulla. Vastaavasti aiemman määräyksen PEL M2-81 mukaan autogiolennonopettajan kelpuutuksen voimassaolo on määräytynyt autogiolentäjän lupakirjan voimassaoloajan mukaan. Jatkossa kun lupakirja on voimassa toistaiseksi, lennonopettajakelpuutukselle olisi määritettävä voimassaoloaika. Kelpuutuksen voimassaoloajaksi ehdotetaan viisi vuotta.

Määräyksen sanamuotoja on yhdenmukaistettu ultrakevytlennonopettajan kelpuutusta koskevan määräyksen PEL M2-71 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 M2-81 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 rangaistuksista säädetään rikoslain 23 luvun 1 ja 2 §:ssä, joihin viitataan ilmailulain 175 §:ssä.

Määräyksen valmistelu

Määräyksen muutoshanke käynnistettiin 21.10.2025 julkaistulla määräyshankepäättöksellä. Määräys on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa virkatyönä. Määräyksestä järjestetään sidosryhmien kuulemiseksi noin viiden viikon pituinen lausuntokierros samanaikaisesti autogiolentäjän lupakirjaa koskevan määräyksen PEL M2-80 kanssa.

Lausuntopalaute

(lisätään lausuntokierroksen jälkeen)

Arvio määräysmuutoksen vaikutuksista

Kansallisten määräysten saattaminen ajan tasalle uuden EU-sääntelyn tultua sovellettavaksi selkeyttää sääntelyä.

Uutena vaatimuksena autogiolennonopettajan kelpuutuksen hakijan olisi suoritettava arviointilento lennonopettajakurssin opettajan kanssa enintään 6 kuukautta ennen lentokoulutuksen aloittamista oman lentotaitonsa varmistamiseksi. Vaatimus on sama kuin ultrakevytlennonopettajan kelpuutusta koskevassa määräyksessä PEL M2-71. Arviointilennon kustannukset todennäköisesti sisältyisivät lennonopettajakurssin kokonaishintaan.

Määräysmuutosten vaikutus viranomaisen toimintaan olisi joka tapauksessa vähäinen, koska kansallisen autogiolennonopettajan kelpuutuksen haltijoita on Suomessa nykyisellään vain kaksi. Määräysmuutoksella ei arvioida olevan vaikutuksia ympäristöön, esteettömyyteen, yhdenvertaisuuteen eikä tasa-arvoon.

Yksityiskohtaiset perustelut

Kohta 1, Yleistä: Määräyksen soveltamista koskeva kohta 1.1 on päivitetty siten, että määräys koskee jatkossa vain sellaisilla autogiroilla harjoitettavaan koulutus-toimintaan vaadittavaa opettajakelpuutusta, jotka eivät kuulu EASA-asetuksen ja sen nojalla annettujen komission asetusten soveltamisalaan. Tämä tarkoittaa yksi- ja kaksipaikkaisia autogiroja, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on enintään 600 kiloa. Tätä painavampia autogiroja koskevat vaatimukset ovat EU:n lentomiehistöasetuksessa 1178/2011, sellaisena kuin se on muutettuna komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2025/134³.

Määräykseen on lisätty kohta 1.2 EASA-autogiolennonopettajakelpuutuksen haltijan oikeuksista. Sen mukaan EU:n lentomiehistöasetuksen mukaisen autogiolennonopettajan kelpuutuksen haltijalla on oikeus antaa lentokoulutusta myös kansallisen sääntelyn alaisella autogirolla, mikäli hän on suorittanut määräyksessä PEL M2-80 vaaditun eroavuuskoulutuksen. Vastaavasti lentomiehistöasetuksen mukaisen rajoitetun autogiolennonopettajan kelpuutuksen katsotaan vastaavan tässä määräyksessä tarkoitettua lennonopettajaharjoittelijan kelpuutusta.

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)

Kohta 2, Määritelmät: 'Autogiron' määritelmä on päivitetty samaksi kuin edellä mainituksessa 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. 'Ilmailuviranomaisen' määritelmä on poistettu, koska tässä määräyksessä käytetään Liikenne- ja viestintävirastosta sen koko nimeä. 'Lennonopettajan kelpuutuksen' erillinen määritelmä on poistettu, koska asiaa koskevilla määräyskohdilla on aina tarkennettu, mitä lennonopettajan kelpuutuksia kulloinkin tarkoitetaan. Samoin lyhenteiden "AG-lentäjä", "AG-lentokoulutus" jne. selitykset on poistettu, koska nämä termit on kirjoitettu tekstissä auki.

Kohta 3, Kansallisen autogiolennonopettajan kelpuutuksen myöntämisen edellytykset: Kohdan otsikkoa on muutettu sen selventämiseksi, että tämä kohta kuten myös koko määräys koskee vain kansallisen sääntelyn alaisia autogiolennonopettajan kelpuutuksia. EASA-sääntelyn alaisten autogirojen opettajakelpuutuksista säädetään EU-asetuksessa 2025/134. Kohdan 3.2.1 sanamuoto on päivitetty vastaavaksi kuin ultrakevytlennonopettajan kelpuutusta koskevassa määräyksessä PEL M2-71. Maininnalla *hyväksytyn* lennonopettajakurssin mukaisesta tietopuolisesta koulutuksesta korostetaan sitä, että myös lennonopettajakurssin koulutusohjelman on oltava viranomaisen hyväksymä. Koulutuksen ja kokeiden hyväksytystä suoritamisesta on esitettävä todistus Liikenne- ja viestintävirastolle silloin, kun lennonopettajan kelpuutusta haetaan.

Kohtaa 3.2.2 on päivitetty tarkentamalla, että hakijalla on oltava *käyttöoikeudellinen* autogiolentäjän lupakirja, jotta hänet voidaan vapauttaa edellisen kohdan mukaisista koulutus- ja todistusvaatimuksista. Tämä johtuu siitä, että autogiolentäjän lupakirjalle ei enää ole määritetty kiinteää voimassaoloaikaa. Käyttöoikeudellisella tarkoitetaan sitä, että lentäjän lääketieteellinen kelpoisuustodistus on voimassa ja viimeaikaisen kokemuksen vaatimukset täyttyvät. Lennonopettajan kelpuutuksella tarkoitetaan tässä nimenomaan FI-kelpuutusta, ei esimerkiksi tyyppikouluttajan (TRI) tai luokkakelpuutuskouluttajan (CRI) kelpuutuksia.

Kohtaan 3.3.1 on lisätty uusi vaatimus arviointilennon suorittamisesta ennen kuin hakija voi aloittaa lennonopettajakurssiin kuuluvan lentokoulutuksen. Arviointilento suoritetaan kyseisen lennonopettajakurssin opettajalle, ja sen voi suorittaa enintään kuusi kuukautta ennen lennonopettajakurssin lentokoulutuksen aloittamista. Arviointilennon tarkoituksena on varmistaa, että lennonopettajaksi aikovan oma lentotaito autogiroilla on lennonopettajalta vaadittavalla tasolla. Vaatimus on sama kuin ultrakevytlennonopettajan kelpuutusta koskevassa määräyksessä PEL M2-71.

Kohdassa 3.3.2 "voimassa oleva" autogiolentäjän lupakirja on muutettu "käyttöoikeudelliseksi", koska lupakirjalle ei enää ole määritetty kiinteää voimassaoloaikaa. Alakohdassa a) vähintään 2 vuotta voimassa olleella autogiolentäjän tai muulla lentäjän lupakirjalla tarkoitetaan sitä, että henkilö on saanut lupakirjansa vähintään 2 vuotta sitten, vaikka kiinteää voimassaoloaikaa ei enää ole. Alakohdassa d) aiempi vaatimus vähintään kahden oppilaan kouluttamisesta lennonopettajaharjoittelijana autogiolentäjän lupakirjaan saakka (ilman hyvityksiä muista lupakirjoista) on muutettu siten, että lennonopettajaharjoittelijana vaaditaan annetun vähintään 15 tuntia lento-opetusta, joka kattaa koko autogiolentäjän lupakirjakurssin lentokoulutusohjelman. Lento-opetus tarkoittaa tässä nimenomaan oppilaan kanssa lentämistä eikä sisällä yksinlentojen valvontaa. Vaadittu 15 tunnin opetustuntimäärä vastaa yhden oppilaan koulutusta lupakirjaan asti. Vaatimus on muutoin sama kuin ultrakevytlennonopettajan kelpuutusta koskevassa määräyksessä PEL M2-71, mutta vaadittu tuntimäärä on puolet pienempi. Autogiolennonopettajalta vaadittava tun-

timäärä on katsottu tarkoituksenmukaiseksi sovittaa lajin harrastajamääriin siten, että vaadittu opetustuntimäärä on mahdollista kerätä kohtuullisessa ajassa.

Kohdassa 3.3.3 viittaus voimassaoleviin lennonopettajakelpuutuksiin on muutettu oikeudeksi antaa lennonopetusta, koska kaikilla opettajakelpuutuksilla ei ole kiinteää voimassaoloaikaa, sekä voimassa oleva autogiolentäjän lupakirja "käyttöoikeudelliseksi". Tämän kohdan mukaiset hyvitykset saa hakija, jolla on jo oikeus antaa lennonopetusta purjelentokoneella, ultrakevytlentokoneella, moottoripurjelentokoneella, helikopterilla tai yksimoottorisella lentokoneella. Viimeksi mainittua ilmausta on tarkennettu, sillä aiemmassa määräyksessä edellytettiin yleisemmällä tasolla moottorilennonopettajan kelpuutus. Kohdan lopuksi luetellaan, mitä tällaisen lennonopettajakelpuutuksen haltijalta vaaditaan autogiolennonopettajan kelpuutuksen saadakseen: arviointilento, koulutusorganisaation määrittämä lentokoulutus sekä todistus siitä, että hän on saavuttanut autogiolennonopettajalta vaadittavan osaamisen tason. Arviointilennolla arvioitaisiin tässä yhteydessä sekä kokelaan omaa lentotaitoa autogiorolla että koulutustaitoa, ja sen perusteella määritetään, minkä verran koulutusta hän tarvitsee autogiolennonopettajana toimimista varten. Koulutusorganisaatio määrittää arviointi- ja hyvityisperusteet koulutusohjelmassaan.

Kohdan 3.4 sanamuotoa on muutettu vastaavaksi kuin ultrakevytlennonopettajan kelpuutusta koskevassa määräyksessä PEL M2-71. Lentokokeessa ja siihen liittyvässä tietopuolisessa kuulustelussa osoitettu tiedon ja taidon taso todistetaan lentokoelausunnolla.

Kohta 4, Kelpuutuksen haltijan oikeudet: Kohdassa 4.1 termi "lennonopetus" on muutettu muotoon "lentokoulutus", koska lennonopetuksella yleisesti ymmärretään oppilaan kanssa lennettyjä koululentoja. Tässä kohdassa taas tarkoitetaan lentokoulutusta yleisemminkin, sisältäen myös esimerkiksi oppilaan yksinlentojen valvonnan. Kohdassa 4.2.1 c) on uutena määritetty vaatimus siitä, millä edellytyksillä saa antaa teoria- ja lentokoulutusta autogiolentäjän lennonopettajakelpuutusta varten. Lennonopettajakelpuutusta varten opettamiseen vaadittaisiin vähintään puolet siitä lento- ja kouluttajakokemuksesta, mikä vaaditaan autogiotarkastuslentäjän valtuutusta varten. Tällä sanamuodolla pyritään siihen, ettei määräystä PEL M2-81 tarvitsisi muuttaa, jos tarkastuslentäjän valtuutusta koskevassa määräyksessä PEL M2-16 asetetut tuntimäärävaatimukset muuttuvat.

Kohtaan 4.2.2 on lisätty uusi vaatimus siitä, että lennonopettajalla on oltava kelpoisuus toimia ilma-aluksen päällikkönä lentokoulutusta annettaessa. Tämä on yleinen vaatimus EU:n lentomiehistöasetuksen mukaisessa lentokoulutuksessa.

Kumottavan määräyksen kohta 4.3 Rajoitukset on poistettu, koska se tulee kateeksi kelpuutuksen voimassaolon jatkamista koskevassa kohdassa 6 esitetyillä vaatimuksilla.

Kohta 5, Kelpuutuksen voimassaoloaika: Kohtaan on määritetty, että autogiolennonopettajan kelpuutus on voimassa viisi vuotta. Aiemmin kelpuutuksen voimassaolo määräytyi autogiolentäjän lupakirjan voimassaoloajan mukaan, joka myös oli viisi vuotta. Jatkossa itse lupakirja on voimassa toistaiseksi ja sen käyttöoikeutta ylläpidetään viimeaikaisen kokemuksen ja tarvittaessa kertauskoululennon tai tarkastuslennon kautta. Lennonopettajakelpuutuksen voimassaoloaika merkitään päätymiskuukauden loppuun asti, kuten on yleinen käytäntö myös muiden kelpuutusten osalta. EU-säntelyn alaisilla autogioilla lennonopettajan kelpuutus on voimassa kolme vuotta (lentomiehistöasetuksen kohta FCL.940).

Kumottavan määräyksen kohta 6 kelpuutuksen myöntämisestä on poistettu. Kohta on sisältänyt ilmailuviranomaiselle lupakirjan myöntämistä varten esitettävien asiakirjojen osalta viittauksen määräykseen PEL M1-4, mutta näistä hakemusasiakir-

joista ei enää määrätä siinä. Sen sijaan vaadittavat asiakirjat ilmenevät ilmailuohjeesta PEL T1-1, Ilmailulupakirjan ja siihen liittyvien kelpuutusten, hyväksyntätodistusten ja oikeuksien hakeminen, sekä Traficomin verkkosivuilta. Hakuohjeita ei enää ole katsottu tarkoituksenmukaiseksi sisällyttää määräykseen, jotta niitä voidaan tarvittaessa nopeasti päivittää.

Kohta 6, Kelpuutuksen voimassaolon jatkaminen: Maininnat moottorilentokoneesta on tarkennettu yksimoottoriseksi määntämoottorilentokoneeksi, koska millä tahansa moottorilentokoneella annettua lennonopetusta tai suoritettua tarkastuslentoa ei voida katsoa autogirolennonopettajakelpuutusta varten hyvitettäväksi. Lisäksi "ilmailuviranomainen" on muutettu Liikenne- ja viestintävirastoksi.

Kohta 7, Kelpuutuksen uusiminen: Kohta on päivitetty linjaan ultrakevytlennonopettajan kelpuutusta koskevan määräyksen PEL M2-71 kanssa. Aiemmin kohdassa viitattiin määräyksiin PEL M1-4 ja PEL M1-5. Näistä viimeksi mainittu määräys on kumottu, ja määräyksen PEL M1-4 mukaan vanhentuneet kelpuutukset uusitaan kyseistä kelpuutusta koskevan kansallisen ilmailumääräyksen mukaan. Vanhentuneen autogirolennonopettajan kelpuutuksen uusiminen edellyttää, että hakija on uusimista edeltävien 12 kuukauden aikana osallistunut lennonopettajan kertauskoulutukseen sekä suorittanut hyväksytysti tarkastuslennon tai lentokokeen lennonopettajakelpuutusta varten.

Kohta 8, 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 9, Siirtymämääräykset: Aiempaan määräykseen liittyneet siirtymäajat ovat päättyneet tai niille ei enää ole tarvetta, joten niitä koskevat alakohdat on poistettu. Uutena siirtymämääräyksenä kohtaan on lisätty, että autogirolennonopettajan kelpuutuksen voimassaoloaika lasketaan alkavaksi siitä päivämäärästä, jolloin hakijan lupakirja kirjoitetaan uudelleen toistaiseksi voimassa olevana. Tätä koskeva siirtymämääräys on määräyksessä PEL M2-80. Jos autogirolennonopettajan kelpuutuksen haltija hakee samassa yhteydessä kelpuutuksensa voimassaolon jatkamista ja täyttää kohdan 6 mukaiset vaatimukset kertauskoulutuksesta, viimeaikaisesta koulutuskokemuksesta ja/tai tarkastuslennosta, hänelle myönnetään tämän määräyksen mukainen autogirolennonopettajan kelpuutus, joka on voimassa viisi vuotta.

Määräyksen aikataulu

Uudistettu määräys on tarkoitus antaa syksyllä 2026.

Määräyksestä viestiminen

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

LIITTEET:

Kommenttikooste (*lisätään lausuntokierroksen jälkeen*)