

OPS M2-9: Liitimet

Määräyksen tausta ja säädöspерusta

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 lentomiehien pätevyyydestä 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 voimassa oleva luokan 2 lääketieteellinen kelpoisuustodistus sekä todistus hyväksytystä ensiapukoulutuksesta.](#)

[Sen sijaan ei-kaupallista matkustajan kuljetusta tai kaksipaikkaisella liitimellä annettavaa lentokoulutusta varten ei asetettaisi terveydentilaa koskevia vaatimuksia liitimen ohjaajalle tai kouluttajalle. Myös tällaisessa toiminnassa on silti otettava huomioon ilmailulain 170 §:n 1-2 momentti, jonka mukaan tehtävää ilma-aluksessa, ilmailuun käytettävässä liitimessä tai muussa laitteessa taikka lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää maaorganisaatiossa ei saa suorittaa \[...\] henkilö, joka sairauden tai väsymyksen johdosta tai muusta sellaisesta syystä ei voi hoitaa tehtävää lentoturvallisuutta vaarantamatta.](#)

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. Toiseksi määräys perustuu ilmailulain 170 §:ään, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa määräyksiä 1 momentissa tarkoitetun henkilön (eli henkilön, joka hoitaa tehtävää ilma-aluksessa, ilmailuun käytettävässä liitimessä tai muussa laitteessa taikka lentoturvallisuuteen vaikuttavaa tehtävää maaorganisaatiossa) aisteille asetettavista vaatimuksista sekä tehtävien hoitamiseen vaikuttavista sairauksista, vammoista, muusta toimintakyvyn heikentymisestä tai muusta vastaavasta 1–4 momentin mukaisten tehtävien hoitamista heikentävästä ominaisuudesta sekä niiden arviointimenettelystä.

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 törkeästä huolimattomuudesta rikkoo 9 §:n 4 momentin nojalla annettua ilma-alusta tai laitetta, urheilulaskuvarjoa, nousuvarjoa, miehittämättömää ilma-alusjärjestelmää taikka niiden ohjaajaa koskevaa määräystä, on tuomittava 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 vaati-

musten 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 määräyshankepäätoksella. Se on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa yhteistyössä Suomen Ilmailuliitto ry:n (SIL) liidintoimikunnan kanssa, ja osa muutoksista perustuu toimikunnan ehdotuksiin. Määräysluonnoksesta järjestettiin sidosryhmien kuulemiseksi ensimmäinen lausuntokierros 2.4. - 7.5.2025. Tämän jälkeen katsottiin, että ohjaajan terveysvaatimuksia voisi olla aiheellista tarkistaa 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.

[Koska toisella lausuntokierroksella saatiin suuri määrä lausuntoja ja niissä esitetyt näkökohdat edellyttivät määräysluonnoksen edelleen muokkaamista, järjestettiin määräyksestä vielä kolmas lausuntokierros 31.8. - 21.9.2026. Tällä lausuntokierroksella pyydettiin kommentteja pelkästään kaupallista matkustajan kuljetusta koskevia liitimen ohjaajan terveysvaatimuksia käsittelevään kohtaan 5.5.3 sekä kohdassa 9 esitettyihin siirtymämääräyksiin. Kohtiin 5.4 ja 6.5 ehdotetuista muutoksista, jotka koskivat liitimen ohjaajalle asetettavia terveysvaatimuksia ei-kaupallisessa matkustajan kuljetuksessa ja kaksipaikkaisella liitimellä annettavassa lentokoulutuksessa sekä vaatimusta ensiapukoulutuksesta, päätettiin luopua.](#)

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 ryhmän A ja B jaloilta lähteville liitimille, kun sääntely ei koske EASA-tyyppihyväksytyjä 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 tyyppihyväksyntä sekä lentäjälle ICAOn normien mukainen lupakirja, mikä tuo turvaa kaupallisen lennon matkustajille ja kolmansille osapuolille. Sen sijaan kansallisen sääntelyn alaisilta liitimiltä varsinaista tyyppihyväksyntää 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 perustelumuihistoon 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 perustelumuihistossa mainittu EA1-koulutus on vain yhden ensiapukoulutuksia tuottavan palveluntarjoajan koulutus ja tavaramerkki. Tämän johdosta perustelumuihistoon tarkennettiin, että hyväksyttynä ensiapukoulutuksena pidetään EA1-koulutusta tai muuta sisällöltään ja laajuudeltaan vastaavaa koulutusta. (Sittemmin Traficom ehdottaa, että pakollisesta ensiapukoulutuksesta kuitenkin luovuttaisiin.)

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 otetaan 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. Ensimmäisellä lausuntokierroksella saadut lausunnot ja Liikenne- ja viestintäviraston vastaukset niihin ilmenevät tarkemmin lopullisen määräyksen liitteenä olevasta kommenttikoosteesta.

Toisella lausuntokierroksella pyydettiin kommentteja yksinomaan ohjaajan terveysvaatimuksia koskeviin kohtiin 5.4.4, 5.5.3 ja 6.5 sekä siirtymämääräyksiä koskevaan kohtaan 9. Lausunnon antoivat seuraavat yhdistykset: Etelä-Suomen varjoliititäjät, Extreme Team Tampere, Hämeenkyrön lentokerho, Kalajoen varjoliititäjät, Savon Liititäjät, Suomen Ilmailuliitto, Tampereen kevytilmailukerho ja Varsinais-Suomen moottoriliititäjät, sekä 14 yksityishenkilöä.

Saaduissa lausunnoissa varsin yhtenäisesti vastustettiin ehdotettuja muutoksia liidinlentojen terveysvaatimuksiin. Ehdotettuja terveydentilavaatimuksia ei pidetty oikeasuhteisina kaksipaikkaisten varjoliitimien turvallisuustilanteeseen tai toiminnan riskeihin nähden, ja niistä aiheutuvan kustannusten kasvun pelättiin vähentävän tandem-toimintaan osallistuvien pilottien määrää. Mikäli medikaalivaatimus nostaisi kouluttajille aiheutuvia kustannuksia, ne siirtyisivät väistämättä kurssimaksuihin. Kurssihintojen nousu heikentäisi liidinlentojen saavutettavuutta ja vähentäisi harrastajamääriä, mikä viime kädessä heikentäisi lajin toimintaedellytyksiä ja käytännön turvallisuutta Suomessa.

Lausunnoissa todettiin myös, että lajin historia Suomessa ei tunne yhtään tilastoitua onnettomuutta, jossa tandemvarjoliitimen lentäjän terveydentila olisi aiheuttanut onnettomuuden. Lisäksi lausunnonantajat totesivat, että liidinlajit, etenkin

moottoroitu varjoliito, ovat luonteeltaan varsin vaativia lajeja, joiden menestyksessä harrastaminen jo lähtökohtaisesti vaatii hyvän fyysisen ja psyykkisen kunnon. Kun ikä tai terveydentila heikentää fyysistä suorituskkyä, monet harrastajat lopettavat aktiivisen toiminnan ilman ulkopuolisia sääntelypakotteita.

Lausuntojen mukaan koulutustoimintaan liittyvät lennot ovat tyypillisesti varjoliitokurssia aloittavien kanssa tehtäviä esittelylentoja, joiden tarkoitus on esitellä konkreettisesti lajia viemällä lajista kiinnostunut todelliseen tilanteeseen. Tähän liittyy myös karsiva elementti, sillä jotkut lajista kiinnostuneet huomaavat jo tässä vaiheessa ettei laji kenties olekaan heitä varten. Tämä puolestaan estää tehokkaasti tilanteita, joissa jo hieman kurssilla edenneen henkilön toimintakyky jännityksen tai stressin vaikutuksesta havaitaan puutteelliseksi, joten esittelylentotoiminta on sitä kautta omiaan edistämään turvallisuutta.

Lausunnoissa käsiteltiin myös varjoliitimen ominaisuuksia lentolaitteena. Niissä todettiin, että varjoliitotandemissa ohjaajan toimintakyvyn menetys ei johda hallitsemattomaan syöksyyn, vaan siipi jatkaa aerodynaamisesti vakaata lentoa trimmino-peudella. Moottoroidussa varjoliitimessä moottorin sammuminen poistaa työntövoiman, mutta siiven aerodynaaminen toimintaperiaate ei muutu. Näin ollen lento jatkuu kuten moottorittomalla varjoliitimellä, hallitussa ja hitaasti vajoavassa lentotilassa. Vastatuuli pienentää maanopeutta edelleen. Tilanne poikkeaa olennaisesti kiinteäsiipisistä ilma-aluksista, joissa suurempi nopeus ja massa merkitsevät huomattavasti suurempaa kineettistä energiaa maahantulohetkellä. Ohjaajan toimintakyvyttömyys ei ole aiheuttanut poikkeus- tai vaaratilanteita tandemliitimillä lajin huomattavan pitkän historian aikana.

Myös pakollista ensiapukoulutusvaatimusta pääsääntöisesti vastustettiin. Lausunnoissa todettiin, että Suomessa varjoliitotandemtoiminta tapahtuu pääosin hinaustoimintana, jossa lentopaikalla on käytännössä aina maahenkilöstöä. Vakavassa onnettomuustilanteessa taas myös liitimen ohjaaja olisi samanaikaisesti toimintakyvytön eikä pystyisi auttamaan matkustajaa.

Yleisesti ottaen lausunnoissa katsottiin, että harrasteilmailussa jo käytössä oleva omaehtoinen terveydentilavakuutus tarjoaa jo hyväksi havaitun, kevyen ja laajasti käytetyn riskinhallintamekanismin. Mekanismi myös velvoittaa oman terveydentilan jatkuvaan arviointiin ja lääkärinlausuntoon epäselvissä tapauksissa. Suomen ilmailuliiton mukaan järjestäytyneessä harrasteilmailussa vallitsee ryhmäkuriin kuuluva turvallisuuskulttuuri, jossa kanssaharrastajat ja kerhon vastuuhenkilöt seuraavat sekä arvioivat toistensa toimintakykyä jatkuvasti. Jos terveydentilavaatimusten kiristäminen kuitenkin katsotaan välttämättömäksi, niiden tulisi kohdistua vain liidinluokkaan A ja perustua ajokorttilaissa säädettyihin ryhmän 1 tai 2 ajokorttilupaa koskeviin terveysvaatimuksiin.

[Toisella lausuntokierroksella saatujen lausuntojen johdosta Traficom päätti luopua liitimen ohjaajalle asetettavista terveysvaatimuksista ei-kaupallisessa matkustajan kuljetuksessa sekä kaksipaikkaisella liitimellä annettavassa lentokoulutuksessa. Samoin luovuttiin ensiapukoulutusta koskevista vaatimuksista. Sen sijaan kaupallista matkustajan kuljetusta varten ehdotetaan edelleen, että liitimen ohjaajalta vaadittaisiin luokan 2 lääketieteellinen kelpoisuustodistus, josta säädetään EU:n lentomiestöasetuksen² liitteessä IV \(osa MED\).](#)

[Toisella lausuntokierroksella Hämeenkyrön Lentokerho esitti lisäksi kysymyksen, mikä tulkitaan kaupalliseksi toiminnaksi liitimellä: onko kaupallista toimintaa esimerkiksi tandemlento, josta pyydetään pieni kulukorvaus, tai ilmailukerhon varainhankintaa varten suoritettava lento? Traficom totesi, että tätä asiaa on syytä tarkentaa määräyksen perustelumuistiossa. Kaupallisen ja toisaalta yksityisen tai ker-](#)

² Komission asetus (EU) N:o 1178/2011, annettu 3 päivänä marraskuuta 2011, siviili-ilmailun lentomiestöä 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)

[hotoiminnan rajanvetoa käsitellään jäljempänä kohdan 5.5 yksityiskohtaisissa perusteluissa.](#)

[Lausuntojen suuren määrän, pituuden ja sisällön samankaltaisuuden vuoksi toisella kierroksella saatuja lausuntoja ei tällä kertaa julkaista kokonaisuudessaan kommenttikosteena. Lausunnot ovat kuitenkin lähtökohtaisesti julkisia, ja ne saa nähtäväksi pyytämällä Traficomin kirjaamosta.](#)

[Kolmannella lausuntokierroksella lausunnon antoivat... \(lisätään lausuntokierroksen jälkeen\)](#)

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 asetettavat liitimen ohjaajan terveydentilaa koskevat vaatimukset lisäisivät kustannuksia niille, jotka aikovat kuljettaa liitimellä matkustajaa kaupallisesti. Vaatimukset myös tiukentavat edellytyksiä näihin tehtäviin pääsulle. Kaupalliseen matkustajan kuljetukseen vaadittaisiin luokan 2 lääketieteellinen kelpoisuustodistus, jonka myöntämisestä Traficom perii 150 euron viranomaismaksun. Lisäksi ilmailulääkärin tarkastus maksaa noin 200-400 euroa sisältäen laboratoriotutkimukset. Jos liitimen ohjaajalla on jonkin muun ilma-alusryhmän lupakirja, hän voi täyttää myös liidinmääräyksen mukaiset terveystvaatimukset hänellä jo muutoinkin olevan luokan 2 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen perusteella. Luokan 2 lääketieteellinen kelpoisuustodistus vaaditaan yksityislentäjän lupakirjan \(PPL\) ja autogiroilentäjän lupakirjan \(GPL\) mukaisten oikeuksien käyttämiseen sekä lisäksi kaupalliseen matkustajan kuljetukseen myös purjelentokoneella tai ilmapallolla \(ks. lentomiehistöasetuksen kohta MED.A.030\).](#)

[Kaupallista matkustajan kuljetusta koskevien terveystvaatimusten 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. Näin ollen ilmailulääkärin tarkastuksista aiheutuvat kustannukset riippuvat henkilön iästä ja olisivat suurimmillaan yli 50-vuotiailla, useita satoja euroja vuodessa.](#)

Suomen Ilmailuliitto ry:ltä (SIL) saadun tiedon mukaan liiton jäsenistössä on varjoliittäjiä 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 ikäjakautumaa voi pitää suuntaa antavana. [Kaupallisesti tandemlentoja varjoliitimellä tarjoaa Suomessa vajaat kymmenen yritystä. Näiden suorittamien kaupallisten lentojen määrä vaihtelee, ollen vain muutamasta lennosta useaan kymmeneen vuosittain. Liidinlentämistä yksin harrastaville tai tandemlentoja kerhon puitteissa ilman kaupallista tarkoitusta järjestäville ei ehdoteta lääketieteellisiä kelpoisuustvaatimuksia.](#)

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 Traficomin maksuasetuksen³ mukaan 25 euron kertamaksu, ja sama maksu peritään jatkossa myös väliaikaisesta luetteloinnista koelentoja varten. [Kaupalliseen matkustajan kuljetukseen vaadittavan luokan 2 lääketieteellisen kelpoisuustodistuksen myöntämisestä Traficom perii 150 euron viranomaismaksun.](#)

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 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 luetaan 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 painopistehjatut 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 luettuina 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

³ Liikenne- ja viestintäministeriön asetus Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä koskevista maksullisista suoritteista annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen muuttamisesta (1337/2025)

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 liidin hyväksyntä, 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 radiolähettimeksi". 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 irtotettuna 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 merkitävä 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 liidintyypille, 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 pe-

rehtyy 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 edellytettyä 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-asetuksessa⁴ 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 varjoliitimellä. Koulutus voi koostua joko koululennoista 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 liitimistä 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 liidinlentosäädöksistä. 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 liikennelentäjästä kuumailmapallolentäjään. Tarkoituksena on edellyttää jonkinlaista ilmailukokemusta, jotta lentäjällä on edellytykset tunnistaa toimintaan liittyvät riskit.

⁴ 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)

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 ilmailulakiin liittyvät sekä tarkennettu, että tarkoitus on toimia yli 10 km etäisyydellä minkäänlaisesta lentopaikasta: lentoasema, valvoton lentopaikka tai kevytlentopaikka.

Kohta 5.4, Vaatimukset matkustajan kuljettamiseen liitimellä: Kohdan otsikko on muutettu ja kaikkia alakohtia tarkennettu. Kohdassa 5.4.1 tarkoitetaan 35 tunnin kokonaislentokokemusta liitimen päällikkönä. Vaadittuun tuntimäärään sisältyvät peruslentokoulutuksessa suoritettut 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.

Liitimen ohjaajalle, joka kuljettaa matkustajaa ei-kaupallisesti esimerkiksi kerhotoimintaan liittyvässä pienimuotoisessa varainhankinnassa (ns. esittelylennot) ei asetettaisi terveydentilavaatimuksia. Myös tällaisessa toiminnassa on kuitenkin otettava huomioon ilmailulain 170 §, jonka mukaan tehtävää ilma-aluksessa, ilmailuun käytettävässä liitimessä tai muussa laitteessa ei saa suorittaa henkilö, joka sairauden tai väsymyksen johdosta tai muusta sellaisesta syystä ei voi hoitaa tehtävää lentoturvallisuutta vaarantamatta. Näin ollen liitimen ohjaaja on itse vastuussa sen varmistamisesta, että hänen terveytensä ja toimintakykynsä on lennolle lähtiessä riittävä.

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.

Kaupallisen liidintoiminnan rajanvetoon sovelletaan soveltuvin osin ilmailumääräyksen OPS M2-11 kohtaa 4.11, jonka mukaan korvausta voidaan periä kustannustenjakolennoilla ja esittelylennoilla ilman, että toimintaa pidetään kaupallisena. Kustannustenjakolennoilla tarkoitetaan sitä, että lennon välittömät kustannukset jaetaan yksityishenkilöiden kesken siten, että myös ohjaaja osallistuu kustannuksiin suunnilleen yhtäläisellä osuudella. Esittelylennolla tarkoitetaan lentoa, jonka suorittaa lentokerho tai muu yhdistys, joka on perustettu edistämään harraste- ja vapaa-ajan ilmailua, omalla tai vuokraamallaan liitimellä. Lennosta ei saa syntyä yhdistyksen ulkopuolelle jaettavaa voittoa, ja jos toimintaan osallistuu muita kuin yhdistyksen jäseniä, kyseiset lennot saavat olla ainoastaan pieni osa yhdistyksen toimintaa. Määräyksen OPS M1-33 mukaan "pieneksi osaksi" eli marginaaliseksi toiminnaksi katsotaan toiminta, jota harjoitetaan enintään kuutena päivänä kalenterivuoden aikana. Kaikessa maksullisessa toiminnassa on lisäksi otettava huomioon yhdistyslainsäädännökset siitä, että yhdistyksen tarkoitus ei ole tuottaa voittoa, ja siitä, millä edellytyksillä yhdistys saa järjestää maksullista toimintaa varainhankintaansa varten ilman, että sitä pidetään kaupallisena.

Kohdassa 5.5.1 määrätään, että ohjaajalla on kaupallista lentotoimintaa harjoittaakseen 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 oppilaana 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 lentäjälle asetettavat terveystaustatiedot, 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). 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 terveystaustatiedoissa etenkin yli 50-vuotiailla, joten tämä vaatimus on katsottu tarkoituksenmukaiseksi tandemohjaajan toimintakyvyn menetyksen riskin pienentämiseksi.

Lentomiehistöasetuksen kohdassa MED.B.075 asetettuja väärinkäytöksiä koskevia vaatimuksia ei kuitenkaan tarvitsisi täyttää, koska määräyksen OPS M2-9 kohdan 4.2.2 mukaan liitimellä ovat sallittuja vain näkölentosääntöjen (VFR) mukaiset lennot päivällä.

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 kuvalinen henkilöllisyystodistus ja pyydettyä esitettävä se Traficomille. Sen sijaan koulutustodistuksia ja lentopäiväkirjaa ei tarvitse pitää lennolla mukana, vaan ne voidaan säilyttää laskupaikalla, mutta todistus ja lentopäiväkirja on pyydettyä esitettävä Traficomille tarkastettavaksi.

Kohta 6, Koulutus: Kohdassa 6.1 on päivitetty lakiviittaus. Liitimellä annettavaan koulutukseen ei edelleenkään vaadita viranomaisen myöntämää koulutuslupaa, mutta Traficomille on tehtävä koulutusilmoitus kohdan 6.2 mukaisesti. Ilmoituksessa annettavia tietoja koskien alakohtaan a) on tarkennettu, että kouluttajana voi olla organisaatio tai yksittäinen kouluttaja. Alakohtaan 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 aerodynaamisista tai painopistehjausta, ja liidinlajeilla 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.

Liitimen ohjaajalle, joka antaa lentokoulutusta kaksipaikkaisella liitimellä, ei asetetaisi terveydentilavaatimuksia. Myös tällaisessa toiminnassa on kuitenkin otettava huomioon ilmailulain 170 §, jonka mukaan tehtävää ilma-aluksessa, ilmailuun käytettävässä liitimessä tai muussa laitteessa ei saa suorittaa henkilö, joka sairauden tai väsymyksen johdosta tai muusta sellaisesta syystä ei voi hoitaa tehtävää lentoturvallisuutta vaarantamatta. Näin ollen liidinkouluttaja on itse vastuussa sen varmistamisesta, että hänen terveytensä ja toimintakykynsä on lennolle lähtiessä riittävä.

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 raja. 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. Myös kohdan 5.5.3 mukaisen terveydentilaa koskevan vaatimuksen täyttämiseen annettaisiin kuuden kuukauden siirtymäaika määräyksen voimaantulosta, jotta matkustajia kaupallisesti kuljettavilla liitimen ohjaajilla olisi aikaa hankkia luokan 2 lääketieteellinen kelpoisuustodistus. Lääkärintarkastuksen osana voi olla tarpeen vaatia lisäselvityksiä ja konsultaatioita, joihin kuluu aikaa.

Määräyksen aikataulu

Muutettu määräys on tarkoitus antaa syksyllä 2026.

Määräyksestä viestiminen

Määräyshankepäättöksestä, 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 (*lisätään lausuntokierroksen jälkeen*)