



TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

Harrasteilmailun uusista vaatimuksista

Jani Hottola
erityisasiantuntija

PEL M2-70 muutos

- ▶ Muutos liittyy määräyksen OPS M1-20 (Kansallisen ilma-alueksen miehitys) kumoamiseen. Ultralupakirjamääräykseen PEL M2-70 on siirretty kumottavasta määräyksestä ne vaatimukset, jotka koskevat ultrakevyen lentokoneen lentämiseen oikeuttavia lupakirjoja. Muutettu määräys tuli voimaan 16.11.2022.
- ▶ Määräykseen on myös selvennetty, että ultrakevytlentokoneen vesilentoa, hinauslentoa, taitolentoa ym. varten lentäjällä on oltava voimassa oleva kelpuutus SEP-koneella tai hänen on hankittava siihen oikeus määräyksen PEL M2-70 mukaisesti.

PEL M2-70 muutos

- ▶ Määräykseen PEL M2-70 on lisätty vaatimus ultrakevyen lentokoneen taitolento-oikeudesta, joka otetaan käyttöön yhden vuoden siirtymäajan jälkeen 1.1.2024. Jos ultrakevyellä lentokoneella on lento-ohjekirjansa mukaan sallittua lentää taitolentoa ja ohjaaja aikoo sitä jatkossa harjoittaa, ohjaajalla on oltava sitä varten taitolento-oikeus.
- ▶ Taitolento-oikeuden hankkimiseen sovelletaan samoja vaatimuksia kuin taitolentokelpuutusta koskevassa EU-sääntelyssä: edellytyksenä on 30 tunnin lentokokemus, teoriakoulutus sekä 5 tunnin taitolentokoulutus. Jos ultrakevyen lentokoneen painorajoitusten vuoksi ultrakevytlentokoulutus ei ole kyseisellä koneella mahdollista, muunlaiseen koulutusjärjestelyyn on haettava poikkeuslupaa Traficomilta.

PEL M2-70 muutos

- ▶ Ultrakevyillä suoritettu erityislentotoiminta ei ole pääsääntöisesti EU-sääntelyn alla.
- ▶ Aiemmin PEL M2-70 oli huomioituna hinaus- ja vesilentotoiminta, mutta taitolento puuttui.
- ▶ Vesilento- ja hinauslento-oikeuden hankkimisessa ultrille ei muutoksia.
- ▶ Taitolento-oikeus ultrille (jos ei SEP-kelpuutusta vastaavilla oikeuksilla) edellyttää hyväksytyyn koulutusohjelman mukaista koulutusta kansallisessa koulutusorganisaatiossa. Vaatimukset kokemuksen ja koulutuksen osalta ovat FCL.800 (EASA taitolentokelpuutus) mukaiset.

[Linkki uutiseen/määräykseen/perustelumuistioon](#)

OPS M2-11 Lentotoiminta kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvilla ilma-aluksilla

- ▶ Uuden määräyksen mukaan jos peräkkäinistuttavaa ilma-alusta käytetään koulutukseen tai tarkastuslentoihin, kummassakin ohjaamossa on oltava hallintalaitteet, joita pystyy käyttämään opettajan ja oppilaan paikalta. Vaillinaisesti varustettuja ilma-aluksia ei saa käyttää koulutukseen eikä tarkastuslentoihin.
- ▶ Tämän estämiseksi toissijaisessa ohjaamossa mahdollisesti olevat vaillinaiset ohjainlaitteet ja tehonsäädin on poistettava tai estettävä niiden käyttö, tai vaihtoehtoisesti ohjaamon varustus on täydennettävä. Myös erilliset mittarit vaaditaan, elleivät mittarit muutoin ole luettavissa myös toissijaisesta ohjaamosta. Vaatimusten täyttämiseen annetaan siirtymäaikaa 1.1.2024 asti.

OPS M2-11 Lentotoiminta kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvilla ilma-aluksilla.

- ▶ Lisäksi kansallisille ilma-aluksille asetetaan tiettyjä uusia vaatimuksia tarkkuuskorkeusmittarista sekä kuvaruutunäytön mittarien kahdentamisesta. Jos ilma-aluksessa on yksi kuvaruutunäyttö, siinä olevalle ilmanopeusmittarille vaaditaan varamittari. Myös ohjaussuunnan ilmaisemiseen on oltava vaihtoehtoinen menetelmä, mihin kuitenkin riittää esimerkiksi GPS-laite tai puhelimen navigaattori.
- ▶ Korkeusmittarin on oltava tarkkuuskorkeusmittari, joka näyttää korkeuden jalkoina (purjekoneissa joko jalkoina tai metreinä) ja asetusasteikossa on hehtopascal- tai millibaarijaotus. Muita kuin vaatimusten mukaisia korkeusmittareita ei saa asentaa uusina 1.1.2024 jälkeen, ja vanhojen korkeusmittarien käytöstä poistolle annetaan siirtymäaikaa 1.1.2029 asti.

OPS M2-11 Lentotoiminta kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvilla ilma-aluksilla.

- ▶ Määräysmuutoksessa on otettu huomioon EU:n lentotoiminta-asetuksen 965/2012 liitteeseen VII (Osa NCO) viimeksi tehdyt muutokset sekä määrätty, miltä osin näitä vaatimuksia ei sovelleta kansallisen sääntelyn alaisiin ilma-aluksiin. Määräyksen OPS M2-11 soveltamisalaan on myös lisätty EASA-asetuksen liitteessä I tarkoitettut purjelentokoneet ja ilmapallot, kuitenkin niin että niihin sovelletaan pääsääntöisesti EU-vaatimuksia asetuksista 2018/1976 ja 2018/395. Määräyksessä on poikkeusmahdollisuus.
- ▶ Määräykseen on lisätty uusi kohta 11 ilmoituksenvaraisesta matkustajien kuljetuksesta kaupallisesti tai kerhotoimintana kulut kattavaa korvausta vastaan EASA-asetuksen liitteessä I tarkoitetuilla historiallisilla ilma-aluksilla, entisillä sotilaskoneilla tai näiden jäljitelmillä. Tällä tarkennetaan liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 128 §:ssä olevaa vaatimusta.

AIR M5-1 ja 5-2 muutokset

- ▶ Määräyksen AIR M5-1 soveltamisalaa on laajennettu kattamaan harrasterakenteisten ilma-alusten lisäksi ns. koe-ilma-alukset (experimental). Määräykseen on lisätty myös pyöriväsiipisiin sekä ilmaa kevyempiin ilma-aluksiin sovellettavat vaatimukset. Määräysmuutoksessa on otettu huomioon sähkömoottorikäyttöiset harrasterakenteiset ilma-alukset lisäämällä vaatimuksia mm. maadoitusjärjestelmästä, akkujen sijoituksesta ja voimalinjan valvontamittareista. Lento-ohjekirjassa ilmoitettavia teknisiä tietoja on tarkennettu.
- ▶ Määräyksestä AIR M5-2 on poistettu vaatimus harrasterakenteisen ilma-aluksen rakennusluvasta, sillä lupaa ei nykyisen ilmailulain mukaan enää vaadita, sekä selvennetty mm. rakennuskertomuksessa annettavia tietoja ja koelento-ohjelman sisältöä.

[Linkki uutiseen/määräykseen/perustelumuistioon](#)

Kiitos

