

Kohta	Kommentti	Lausunnon antaja	Traficom in vastaus
Yleinen kommentti	Kannatan ehdotettuja muutoksia, jotka selventävät merkittävästi määräystä. Esim. "kahden vuoden välein > kahden vuoden ajanjaksolla". Samoin SEP-kelpuutuksen haltijuuden kautta tulevat oikeudet ja vastaavasti lisävaatimukset löytyvät nyt paljon helpommin. Nykymääräysten hengen mukaista on myös pilkkoa medical ja lupakirja erikseen. Siten medvaatimusten poistaminen määräyksestä yhdenmukaistaa tyyliä mm. Part-FCL:n kanssa (vaikka henkilökohtaisesti sinällään pidin, että myös med oli kuvattu lupakirjamääräyksen käyttöoikeuden näkökulmana). Ne on kuitenkin selvästi sanottu näemmä toisessa lausunnolla olevassa PEL M1-4:ssä.	Yksityishenkilö A	Traficom kiittää palautteesta. Lääketieteellisiä kelpoisuusvaatimuksia koskevat kohdat on poistettu muista kansallisista lupakirjamääräyksistä jo aiemmin, koska ne oli siirretty määräykseen OPS M1-20. Tässä muutoksessa keskitetään myös ultrakevytlentäjän lupakirjan lääketieteellistä kelpoisuustodistusta koskeva vaatimus yleiseen lupakirjamääräykseen PEL M1-4.
Yleinen kommentti	Määräyksi en tulkinta selkiintyy, kun määräyksiä koetaan yhteen. Hyvää on, että ultrien käyttömahdollisuuksia laajennetaan esimerkiksi taitolentoon. Hyvän asia on myös se, että tunnin koululento voidaan tietyissä tapauksissa jakaa osiin.	Yksityishenkilö B	Traficom kiittää palautteesta.
5.1.4	Luonnos: "Lennonopettaja tai tarkastuslentäjä tekee jatkosta merkinnän lentopäiväkirjaan ja lupakirjanhaltijan niin halutessa myös lentolupakirjaan, varmentaen sen nimikirjoituksellaan ja lupakirjanumerollaan." Pois teksti "ja lupakirjanhaltijan niin halutessa myös lentolupakirjaan". Korvaava teksti "ja lupakirjanhaltijan lupakirjaan". On mielestämme tärkeää, että merkintä löytyy lupakirjasta, koska sen pitäminen mukana lennolla on pakollista, lentopäiväkirjan taas ei ole.	Suomen Ilmailuliitto ry, Experimental- ja ultratoimikunta (SIL EUT) Mäntsälän Ilmailukerho ry (MILK)	Kyseisen kohdan tekstiä ei ole tällä kerralla muutettu, vaan se on sama kuin aiemman määräyksen PEL M2-70 kohdassa 3.1.4. Edellisellä muutokierroksella päädyttiin mahdollistamaan molemmat merkintävaihtoehdot, koska lupakirjan rivien täytyessä on haettava lupakirjan uudelleen kirjoittamista viranomaiselta. Kertauskoululennolla (PEL M2-70 kohta 5.1.4) tai tarkastuslennolla (TRG M1-6 kohta 3.2.2) myös lentopäiväkirja on joka tapauksessa pidettävä mukana vaadittavan kokemuksen osoittamiseksi lennonopettajalle tai tarkastuslentäjälle.
7.3	Luonnos: "Eroavuuskoulutusta luokan B2 ultrakevyitä lentokoneita varten ei vaadita henkilöiltä, joilla on oikeus lentää yksimoottorisia mäntämoottorilento-	SIL EUT, MILK	Kyseisen kohdan sisältöä ei ole tällä kierroksella muutettu, vaan sitä on pyritty selkeyttämään asioiden erityisjärjestystä muuttamalla. Vastaavilla ominaisuuksilla varustetulla TMG-purjelentokoneella lentäneeltä ei vaadita eroavuuskoulutusta

<p>koneita (SEP)."</p> <p>Tekstilisyys loppuun "tai TMG-moottoripurjelentokoneella".</p> <p>TMG-luokan jättäminen pois tästä kohdasta kohtelee väärin TMG lento-oikeuden omaavia, tästä keskusteltiin jo edellisessä uudistuksessa, joten ihmettelemme miksi se on taas esillä. Vertailun vuoksi jos SEP-oikeuden haltija ei ole lentänyt kuin C 152/150 koneella niin hän ei todellakaan ole valmis ohjaamaan nykyaikaista B2-ultrakevytlentokonetta.</p>		<p>kohdan 7.2 mukaisessa tapauksessa, eli kun koneessa on lennolla säädettävä potkuri, sisään vedettävät laskutelineet, kannuspyörälaskuteline, pyöräkellukkeet tai sukset.</p> <p>Sen sijaan TMG-purjelentokonetta ei katsota ominaisuuksiltaan vastaavaksi kuin luokan B2 ultrakevytlentokone. Tämä on ollut tarkoituksena jo edellisessä määräyksessä, mutta asia on kohtien järjestyksen vuoksi ollut epäselvä. Edellisen määräyksen perustelumuiustiossa on selitetty, että eroavuuskoulutusta luokan B2 ultrakevyitä lentokoneita varten ei vaadita henkilöiltä, joilla on oikeus lentää yksimoottorisia mäntämoottorilentokoneita (SEP). Sen sijaan TMG-moottoripurjelentokonetta ei tässä yhteydessä pidetä ominaisuuksiltaan luokan B2 ultrakevytlentokonetta vastaavana. Nämä maininnat on nostettu perustelumuiustiossa suoraan määräystekstiin. Erottelu johtuu ennen kaikkea TMG-moottoripurjelentokoneen ja ultrakevytlentokoneen erilaisista käsittelyominaisuuksista laskusa.</p>
--	--	---