

Na podlagi drugega odstavka 8. člena, drugega odstavka 21. člena, petega odstavka 31. člena, osmega odstavka 32. člena, drugega odstavka 38. člena, sedmega odstavka 39. člena, tretjega odstavka 40. člena, petega in šestega odstavka 43. člena, tretjega odstavka 44. člena in šestega odstavka 77. člena Zakona o letalstvu (Uradni list RS, št. 81/10 – uradno prečiščeno besedilo in 46/16) minister za infrastrukturo izdaja

## **P R A V I L N I K** **o spremembah in dopolnitvah Pravilnika o ultralahkih letalnih napravah**

### 1. člen

V Pravilniku o ultralahkih letalnih napravah (Uradni list RS, št. 49/16 in 52/16) se 5. člen spremeni tako, da se glasi:

»(1) Naprava se sme uporabljati za lastno uporabo, za usposabljanje pilotov naprav, dela v zraku (specializirane operacije), kot jih določa GM1 k SPO.GEN.005 Sklepa 2017/003/R izvršnega direktorja Evropske agencije za varnost v letalstvu z dne 8. marca 2017 o spremembi sprejemljivih načinov usklajevanja in navodil k delu CAT, Delu NCC, Delu NCO in Delu SPO Uredbe Komisije (EU) št. 965/2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta, ki je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (EU) 2017/363 z dne 1. marca 2017 o spremembi Uredbe (EU) št. 965/2012 glede posebne odobritve operacij z enomotornimi turbinskimi letali ponoči ali v instrumentalnih meteoroloških razmerah in zahtev za odobritev usposabljanja za ravnanje z nevarnim blagom v zvezi s komercialnimi specializiranimi operacijami, nekomercialnimi operacijami s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon in nekomercialnimi specializiranimi operacijami s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon (<https://www.easa.europa.eu/regulations>) pod pogojem, da je naprava ustrezno atestirana za ta dela v zraku, če je to potrebno. Uporaba naprave za prevoz potnikov, blaga in oziroma ali pošte proti plačilu ali nadomestilu ter za izvajanje specializiranih operacij, ki jih agencija določi kot komercialne specializirane operacije z visokim tveganjem, ni dovoljena.

(2) Agencija določi natančnejše zahteve, način in postopek izvajanja posamezne vrste del v zraku (specializirane operacije).

### 2. člen

V 7. členu se šesti in sedmi odstavek spremenita tako, da se glasita:

»(6) Naprava lahko leti pod najmanjšo višino, določeno za vizualno letenje v skladu s pravili letenja zrakoplovov, če je pri tem zagotovljena najmanjša varna višina, ki zagotavlja uspešen pristane, če motor neha delovati.

(7) Pilot mora let načrtovati tako, da v primeru odpovedi motorja lahko varno pristane.«

### 3. člen

V 10. členu se v 2. točki na koncu besedila črta podpičje in doda besedilo »ali agencija;«.

### 4. člen

18. člen se spremeni tako, da se glasi :

»18. člen  
(priročnik za letenje in vzdrževanje naprave)

(1) Priročnik za letenje in vzdrževanje naprave mora vsebovati podatke in navodila o:

1. namenu,
2. masi,
3. območju dovoljenega premikanja masnega središča,
4. sposobnostih,
5. stabilnosti in krmarljivosti,
6. omejitvah uporabe,
7. vzdrževanju,
8. pogonu in njegovem vzdrževanju (ne velja za ultralahka jadralna letala) in
9. predpoletnem pregledu, sestavljanju, razstavljanju in skladiščenju naprave.

(2) Za vzdrževanje naprave je odgovoren lastnik. Lastnik se šteje kot kvalificirana oseba za izvedbo predpisanega vzdrževanja svoje naprave.

(3) Kot kvalificirana oseba za izvedbo predpisanega vzdrževanja naprave se šteje tudi:

- oseba, za katero lastnik oceni, da ima potrebno znanje in izkušnje za izvedbo predpisanega vzdrževanja svoje naprave, kar lastnik opredeli s pisnim pooblastilom,
- proizvajalec naprave in od proizvajalca pooblaščen osebe za izvajanje vzdrževanja tega tipa naprave,
- licencirano letalsko tehnično osebje z ratingom primerljivega tipa ali skupine tipov zrakoplovov, v primeru dvoma o primerljivosti odloči agencija,
- vzdrževalna organizacija, ki je s strani pristojnih letalskih organov potrjena za vzdrževanje primerljivega tipa zrakoplova ali skupine tipov zrakoplovov, v primeru dvoma o primerljivosti odloči agencija.

(4) Kot kvalificirana oseba za izvedbo servisa, popravila ali obnove motorja naprave se šteje tudi proizvajalec motorja naprave in od proizvajalca pooblaščen osebe za izvajanje vzdrževanja tega tipa motorja.

(5) Kot kvalificirana oseba za izvedbo servisa, popravila ali obnove propelerja naprave se šteje tudi proizvajalec propelerja naprave in od proizvajalca pooblaščen osebe za izvajanje vzdrževanja tega tipa propelerja.

(6) Kot kvalificirana oseba za izvedbo servisa, popravila ali obnove komponente naprave se šteje tudi proizvajalec komponente naprave in od proizvajalca pooblaščen osebe za izvajanje vzdrževanja tega tipa komponente.

(7) Za predpoletni pregled je odgovoren pilot naprave. Pilot naprave se šteje kot kvalificirana oseba za izvedbo predpoletnega pregleda.

(8) Za naprave so obvezni letni pregledi po priročniku za letenje in vzdrževanje naprave, ter v njem predpisane zamenjave komponent z zavrženjem po preteku opredeljene dobe obratovanja, ostali vzdrževalni pregledi po priročniku za letenje in vzdrževanje naprave so priporočeni. Letni pregled naprave se šteje po priročniku za letenje in vzdrževanje predpisan vzdrževalni pregled v obsegu vsaj vzdrževalnega pregleda po 100 urah letenja od predhodnega enakovrednega vzdrževalnega pregleda oziroma od izdelave naprave. V kolikor tak pregled v priročniku za letenje in vzdrževanje ni določen, ga določi agencija. Letni pregled naprave je potrebno izvesti najmanj enkrat letno.

(9) Če se priporoči priročnika za letenje in vzdrževanje naprave glede ostalega vzdrževanja ne upošteva, to ne razveljavi dovoljenja za letenje, se pa šteje, da lastnik oziroma pilot, če ni hkrati lastnik, sprejema dejstvo, da se lahko pojavi povečano tveganje odpovedi naprave, motorja ali komponente.

(10) Za letenje v kontroliranem zračnem prostoru so obvezni tudi predpisani redni kontrolni pregledi navigacijske in komunikacijske opreme naprave s strani licenciranega letalsko tehničnega osebja ustrezno usposobljenega za izvajanje tovrstnih kontrolnih pregledov.

(11) Lastnik mora v Poročilu o tehničnem pregledu naprave natančno navesti v kakšnem obsegu izvaja predpisano vzdrževanje naprave in to potrditi s svojim podpisom. Obliko in vsebino Poročila o tehničnem pregledu naprave določi agencija.

(12) Lastnik naprave mora zagotoviti redno vodenje knjige zrakoplova, ki jo izda agencija. Za rednost vodenja knjige zrakoplova in točnost podatkov je odgovoren lastnik naprave. Knjigo zrakoplova mora lastnik naprave hraniti kot trajno dokumentacijo.

(13) Na napravi se lahko izvajajo standardne spremembe in standardna popravila, za katere se smiselno uporablja predpise in tehnične zahteve o standardnih spremembah in standardnih popravilih. Ostale spremembe in popravila na napravi se klasificira po predpisih, ki opredeljujejo klasifikacijo sprememb in popravil, izvajajo pa se lahko samo, če je zanje izdelana tehnična dokumentacija iz 16.člena tega pravilnika, ki jo odobri agencija.«.

#### 5. člen

36. člen se spremeni tako, da se glasi:

#### **»36. člen (pogoji za usposabljanje)**

(1) Oseba, ki se usposablja za pilota naprave, mora izpolnjevati naslednje pogoje:

1. da ni mlajša od 16 let;
2. da glede zdravstvenih pogojev izpolnjuje pogoje, ki so določeni s predpisi o zdravstvenih zahtevah, ki jih mora izpolnjevati voznik motornega vozila kategorije B, kar izkaže z zdravniškim spričevalom o opravljenem zdravstvenem pregledu kandidata za voznika oziroma voznika, ki ni starejši od treh mesecev oziroma je imetnik veljavnega zdravniškega spričevala za licenco LAPL ali višje, izdanega v skladu z Uredbo 1178/2011/EU;
3. da je vpisana v register učencev pri organizaciji za šolanje letenja ali drugi registrirani letalski šoli, pri kateri se usposablja;
4. da vloži za začetek usposabljanja priloži pisno soglasje staršev ali skrbnika, če je mlajša od 18 let.

(2) Usposabljanje za pilota naprave se sme izvajati le po priročniku za usposabljanje, ki ga potrdi agencija. Priročnik za usposabljanje mora izpolnjevati najmanj zahteve programov usposabljanja za določeno vrsto naprave, ki ga odobri minister, pristojen za infrastrukturo. Za program usposabljanja se smiselno uporabljajo zahteve, ki veljajo za programe usposabljanja za licenco zasebnega oziroma športnega pilota letala, če s tem pravilnikom ni določeno drugače.

(3) Usposabljanje pilotov naprav lahko opravlja organizacija, ki ji agencija na podlagi izpolnjevanja pogojev izda Dovoljenje za delo letalske šole, in sicer za pridobitev dovoljenj vrst naprav ter pooblastil, navedenih na tem dovoljenju.

(4) Praktično usposabljanje pilotov naprav se lahko izvaja na vzletiščih z vzletno-pristajalno stezo predpisane dolžine in na letališčih.«

#### 6. člen

V 38. členu se četrti in peti odstavek spremenita tako, da se glasita:

(4) Pilotu naprave z dovoljenjem za določeno vrsto naprave, ki želi pridobiti dovoljenje pilota naprave za drugo vrsto naprave, opravi zahtevano teoretično in praktično usposabljanje za pridobitev dovoljenja med vrstami naprav v skladu z drugim odstavkom 36. člena tega pravilnika.

(5) Kandidat za pilota naprave, ki je imetnik licence pilota jadralnega letala (LAPL(S) oziroma SPL), licence zasebnega oziroma športnega pilota (LAPL oziroma PPL), licence poklicnega pilota (CPL) ali licence prometnega pilota (ATPL), opravi teoretično in praktično usposabljanje za pridobitev dovoljenja pilota naprave na podlagi drugih letalskih licenc v skladu z drugim odstavkom 36. člena tega pravilnika, razen imetnikov licence pilota jadralnega letala, ki se jim praktično usposabljanje za pilota ULN jadralne naprave prizna v celoti.

## 7. člen

40. člen se spremeni tako, da se glasi:

### **»40. člen (učitelj letenja naprave)**

(1) Usposabljanje in preverjanje strokovne usposobljenosti učencev za pilote naprav lahko v skladu s tretjim odstavkom 36. člena tega pravilnika opravlja učitelj letenja naprave, ki:

1. ima najmanj 200 ur letenja na ultralahkih letalnih napravah, od tega najmanj 30 ur na vrsti naprave, za katero bo usposabljal,
2. opravi najmanj 18 ur methodskega letenja na vrsti naprave v sklopu tečaja učitelja letenja naprave, ki ga organizira letalska šola po priročniku za usposabljanje, ki ga potrdi agencija,
3. ima opravljen izpit za učitelja letenja naprave določene vrste naprave in
4. ima v veljavno dovoljenje pilota naprave vpisano pooblastilo učitelja letenja naprave za ustrezno vrsto naprave,
5. je po pridobitvi pooblastila za učitelja letenja naprave pod mentorstvom drugega učitelja letenja opravil najmanj 30 ur usposabljanja, kar dokazuje s podpisami mentorja v svoji knjižici letenja, razen v primeru razširitve pooblastila učitelja na drugo vrsto naprave ali imetnika potrdila inštruktorja letenja, v skladu z Uredbo 1178/2011/EU in
6. je v zadnjih 36 mesecih prisostvoval seminarju za učitelje letenja, ki ga je organizirala letalska šola, kar dokazuje s potrdilom organizatorja.

(2) Učitelj letenja naprave, ki je izpolnil pogoje prejšnjega odstavka za določeno vrsto naprave, mora za izvajanje usposabljanja na drugi vrsti:

1. predhodno pridobiti dovoljenje pilota za ustrezno vrsto naprave,
2. na tej vrsti naprave po pridobitvi njenega vpisa v dovoljenje pilota opraviti najmanj 30 ur letenja, od tega najmanj 10 ur methodskega letenja na vrsti naprave, po vsebinah iz tečaja za pridobitev pooblastila učitelja letenja, ki ga organizira letalska šola,
3. opraviti izpit za učitelja letenja določene vrste naprave in
4. v veljavno dovoljenje pilota naprave pridobiti vpis ustreznega pooblastila.

(3) Kandidat za pridobitev pooblastila učitelja letenja na vrsti naprave, ki je že imetnik potrdila inštruktorja letenja, izdanega v skladu z Uredbo 1178/2011/EU, za istovrstno kategorijo zrakoplova, mora:

1. predhodno pridobiti dovoljenje pilota vrste naprave, na kateri bo usposabljal,
2. opraviti najmanj pet ur methodskega letenja na tipu naprave, za katero bo usposabljal in

3. v veljavno dovoljenje pilota naprave pridobiti vpis ustreznega pooblastila. Pri tem se kandidatu prizna izpolnjevanje pogojev iz 1. in 2. točke prvega odstavka tega člena.

(4) Kandidat za učitelja letenja na vrsti naprave, ki je že imetnik potrdila inštruktorja letenja, izdanega v skladu z Uredbo 1178/2011/EU, za drugo kategorijo zrakoplova, mora:

1. predhodno pridobiti dovoljenje pilota vrste naprave, za katero bo usposabljal,
2. na tej vrsti naprave po pridobitvi dovoljenja pilota naprave opraviti najmanj 30 ur letenja, od tega najmanj 10 ur methodskega letenja na vrsti naprave po vsebinah iz tečaja za pridobitev pooblastila učitelja letenja naprave, ki ga organizira letalska šola,
3. opraviti izpit za učitelja letenja določene vrste naprave in
4. v veljavno dovoljenje pilota naprave pridobiti vpis ustreznega pooblastila.

(5) Kandidatu za pridobitev pooblastila učitelja letenja določene vrste naprave, ki je imetnik licence, pridobljene v skladu z Uredbo 1178/2011/EU, se na podlagi samostojnega naleta na istovrstni kategoriji zrakoplova prizna do 150 ur zahtevanega letenja iz 1. točke prvega odstavka tega člena ali do 100 ur zahtevanega letenja na podlagi samostojnega naleta na drugi kategoriji zrakoplova.«

## 8. člen

V 41. členu se doda nov prvi odstavek, ki se glasi:

»(1) Kdor želi opravljati izpit za pridobitev pooblastila za učitelja letenja naprave za določeno vrsto naprave, mora za opravljanje izpita predložiti dokazila o izpolnjevanju ustreznih pogojev iz prejšnjega člena tega pravilnika in izjavo učitelja letenja naprave, da je kandidat usposobljen za izpit.«

Prvi , drugi, tretji in četrti odstavek postanejo drugi, tretji, četrti in peti odstavek.

## 9. člen

V 44. členu se prvi odstavek spremeni tako, da se glasi:

»(1) Za pridobitev pooblastila za letenje v kontroliranem zračnem prostoru mora kandidat v letalski šoli opraviti teoretično in praktično usposabljanje po potrjenem priročniku za usposabljanje ter opraviti teoretični in praktični izpit.«.

V 44. členu se tretji odstavek spremeni tako, da se glasi:

»(3) Praktični del izpita pilota naprave za pridobitev pooblastila za letenje v kontroliranem zračnem prostoru obsega izpitne lete, ki se opravijo po odobrenem programu usposabljanja pilotov naprave za pridobitev pooblastila za letenje z napravo v kontroliranem zračnem prostoru, in morajo vsebovati najmanj:

1. dva vzleta in dva pristanka na letališču, na katerem se izvajajo službe zračnega prometa,
2. eno okoliščino, ki zahteva uporabo postopka v sili, in
3. dva vstopa in izstopa iz kontroliranega zračnega prostora.«.

## 10. člen

V 45. členu se drugi odstavek spremeni tako, da se glasi:

»(2) Teoretični in praktični del usposabljanja pilota naprave se izvaja v registrirani letalski šoli v skladu s priročnikom za usposabljanje, ki ga potrdi agencija.«

#### 11. člen

V 47. členu se tretji odstavek spremeni tako, da se glasi:

»(3) Veljavnost dovoljenja pilota naprave je štiri leta in se podaljša na vlogo pilota naprave, če so izpolnjeni naslednji pogoji:

1. v primeru rednega podaljšanja:

- opravljen zdravniški pregled za voznike motornih vozil kategorije B v skladu s predpisi o zdravstvenih pogojih, ki jih mora izpolnjevati voznik motornega vozila kategorije B, kar izkaže z zdravniškim spričevalom o opravljenem zdravstvenem pregledu kandidata za voznika oziroma voznika, ki ni starejši od treh mesecev, oziroma veljavno zdravniško spričevalo, izdano v skladu z Uredbo 1178/2011/EU,

- najmanj 10 ur naleta v času veljavnosti dovoljenja na posamezni vrsti naprave ter opravljen kontrolni let z učiteljem letenja naprave iz seznama učiteljev, vpisanih v registriranih letalskih šolah v trajanju vsaj 45 minut ali v primeru, da kandidat ne izpolnjuje pogoja zahtevanega naleta iz prejšnje alineje, se opravi preizkus strokovnosti pred komisijo v trajanju najmanj 45 minut za posamezno vrsto naprave;

2. v primeru podaljšanja dovoljenja po izteku njegove veljavnosti (obnova dovoljenja):

- opravljen zdravniški pregled za voznike motornih vozil kategorije B v skladu s predpisi o zdravstvenih pogojih, ki jih mora izpolnjevati voznik motornega vozila kategorije B, kar izkaže z zdravniškim spričevalom o opravljenem zdravstvenem pregledu kandidata za voznika oziroma voznika, ki ni starejši od treh mesecev, oziroma veljavno zdravniško spričevalo iz 36. člena tega pravilnika,

- vpis v register učencev v registrirani letalski šoli, kjer opravi najmanj 5 ur naleta na posamezni vrsti naprave in

- preizkus strokovnosti pred komisijo v trajanju najmanj 45 minut.«

#### 12. člen

(prehodne določbe)

Postopki, začeti pred uveljavitvijo tega pravilnika, se končajo po dosedanjih predpisih.

#### 13. člen

(končne določbe)

Ta pravilnik začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št.

Ljubljana, dne ... 2017

EVA

**dr. Peter Gašperšič** l.r.  
Minister  
za infrastrukturo

**Obrazložitev sprememb in dopolnitev Pravilnika o ultralahkih letalnih napravah  
(Uradni list RS, št. 49/16 in 52/16)**

## **Splošno:**

Glede na stalno zniževanje zahtev EASA za lastnike malih športnih letal in pogovorov s predstavniki pristojnih organov za ultralahko letalstvo držav Velike Britanije, Zvezne Republike Nemčije, Republike Francije in Republike Avstrije ter dejstva, da preglede plovnosti ultralahkih naprav predajamo pooblaščenim organizaciji, menimo, da je smiselno predpis o ultralahkih letalnih napravah, prilagoditi razumevanju ultralahkega letalstva v zgoraj omenjenih državah. Te države veljajo za najbolj urejene države glede civilnega letalstva, zato je z namenom izenačenja zahtev lastnikom v zvezi stalno plovnostjo oziroma sposobnostjo za varno letenje potrebno predpis dopolniti z jasnejšimi določili.

V nadaljevanju pojasnjujemo, da se je 21.4.2017 pričel uporabljati Del SPO Priloge VIII Uredbe Komisije (EU) 965/2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta, ki je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (EU) 2017/363 z dne 1. marca 2017 o spremembi Uredbe (EU) št. 965/2012 glede posebne odobritve operacij z enomotornimi turbinskimi letali ponoči ali v instrumentalnih meteoroloških razmerah in zahtev za odobritev usposabljanja za ravnanje z nevarnim blagom v zvezi s komercialnimi specializiranimi operacijami, nekomercialnimi operacijami s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon in nekomercialnimi specializiranimi operacijami s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon (v nadaljevanju: Uredba Komisije (EU) št. 965/2012).

Del SPO Uredbe Komisije (EU) št. 965/2012 ureja specializirane operacije, pri kateri se zrakoplov uporablja za specializirane dejavnosti, kot so kmetijstvo, gradbeništvo, fotografiranje, raziskave, opazovanje in patroljiranje, oglaševanje v zraku oziroma za druga dela v zraku. Tovrstne operacije so bile doslej regulirane z Zakonom o letalstvu (77. člen), na podlagi katerega so operatorji pridobili dovoljenje za izvajanje letalskih dejavnosti (DZILD). Možnost izvajanja del v zraku za ultralahke letalne naprave, ki ne sodijo v področje urejanja EU, pa določa tudi veljavni 5. člen Pravilnika o ultralahkih letalnih napravah, v skladu s katerim se dela v zraku z ultralahkimi letalnimi napravami lahko izvajajo v smislu Priročnika ICAO o delu v zraku (ICAO Doc 9408). Predpisana ureditev je zastarela, hkrati pa ne upošteva najnovejših standardov, ki jih določajo EU predpisi za zrakoplove, ki sodijo v EASA okolje. Zato je treba tudi na tem področju predpis ustrezno prilagoditi.

### **K 5. členu:**

Kot izhaja iz obrazložitve zgoraj je izvajanje del v zraku v zračnem prostoru RS glede na zmogljivosti in druge karakteristike z ultralahkih letalnih naprav treba prilagoditi napram zahtevam, ki veljajo za zrakoplove, ki sodijo v EASA okolje. Zato se opredli, katera dela v zraku je s takšnimi napravami sploh možno izvajati, katerih izrecno ni možno ter določiti, da morajo biti te naprave za posamezna dela v zraku ustrezno atestirana, če narava vrste dela to zahteva. Podrobnejše se tehnične zahteve za dela v zraku opredeli s predpisi agencije v skladu s 179. i členom Zakona o letalstvu.

Temu primerno se prilagodi obrazec ULN-02, tako da se iz dovoljenja za letenja odstrani rubrika »namen uporabe ultralahke letalne naprave«, saj je navedeno lahko zavajajoče, ker je potrebno za dovoljene letalske operacije pridobiti posebno dovoljenje agencije.

### **K 7. členu:**

Ultralahka letalna naprave je projektirana na način, da se upošteva odpoved motorja v vsakem trenutku letenja, kar ne sme ogroziti varnosti letenja.

Letalne in pristajalne lastnosti ultralahkih letalnih naprav so projektirane na način, da odpoved motorja, katere edina posledica je delna ali popolna izguba moči motorja, ni nesprijemljivo varnostno tveganje. Če se priporočila proizvajalca motorja glede vzdrževanja ne upošteva, to samo po sebi ne razveljavi dovoljenja za letenje, vendar pa mora lastnik oziroma uporabnik, v popolnosti sprejeti, da se lahko pojavi povečano tveganje odpovedi motorja.

#### **K 10. členu:**

Tujo ultralahko letalno napravo, lahko v slovenskem zračnem prostoru poleg pilota, z dovoljenjem tuje države, kjer je ultralahka letalna naprava evidentirana (registrirana), leti tudi pilot s slovenskim dovoljenjem za to vrsto naprave (z dovoljenjem, ki ga je izdala agencija). Seveda ob pogoju razumevanja priročnika za letenje in vzdrževanje naprave.

#### **K 18. členu**

Lastnik je odgovoren za vzdrževanje in kot tak tudi kvalificiran po predpisu samem za izvedbo vzdrževanja svoje ultralahke letalne naprave ali da pooblasti katero koli osebo po lastni presoji za izvedbo vzdrževalnih del na svoji napravi. Kvalificirane osebe so tudi proizvajalec naprave, motorja, propelerja ali komponente ter njihovi pooblaščenji serviserji, licencirano letalsko osebje z ratingom primerljivega zrakoplova in vzdrževalna organizacija potrjena za vzdrževanje primerljivih tipov zrakoplovov. Pilot naprave je kvalificirana oseba za izvedbo predpoletnega pregleda.

Za ultralahke letalne naprave so obvezni samo letni pregledi po priročniku za letenje in vzdrževanje. Samo letni pregled je obvezen tudi v primeru, da po priročniku za letenje in vzdrževanje naprave ni definiran. Vsi ostali vzdrževalni pregledi po priročniku za letenje in vzdrževanje (kjer se razumejo ločeni priročniki za vzdrževanje motorja, propelerja, reševalnega padala, ipd. na katere referira Priročnik za letenje in vzdrževanje, da se po njih vzdržuje, kot del tega priročnika), tako niso obvezni, ne glede na trajanje uporabe ultralahke letalne naprave, so pa priporočeni.

Obvezna ni niti obnova motorja, saj se za motor razume, da lahko odpove kadarkoli, tako da mora biti način letenja temu vedno prilagojen. (Varen pristanek ob odpovedi motorja iz vsake točke trajektorije leta mora biti vnaprej načrtovan).

Vse zgoraj navedeno, pa seveda ob pogoju, da lastnik v Poročilu o tehničnem pregledu poda jasno izjavo, kakšen obseg vzdrževanja izvaja, ter da sprejema dejstvo da se lahko pojavi povečano tveganje odpovedi naprave, motorja ali komponente, če ne izvaja vseh vzdrževalnih del priporočenih v priročniku za vzdrževanje ultralahke letalne naprave.

#### **K 36. členu:**

Izbrisan je pogoj, da mora kandidat celotno teoretično usposabljanje zaključiti pred pričetkom praktičnega usposabljanja. Kandidat lahko tako določene predmete, po presoji letalske šole

oz. inštruktorja opravi in v času trajanja teoretičnega tečaja že opravlja določene osnovne letalske vaje v zraku z inštruktorjem.

Glede na odobrene programe usposabljanja ULN, je bilo potrebno ločiti med pojmom programi in priročniki za usposabljanje, zato se člen ustrezno glasi, da mora letalska šola imeti potrjen priročnik za usposabljanje (v skladu s potrjenimi programi).

Jasneje je določen del, ki opredeljuje, da lahko letalska šola izvaja le tista usposabljanja, za katere ima na certifikatu navedene tečaje za pridobitev dovoljenja za vrsto naprave, na podlagi potrjenih priročnikov za usposabljanje, kot tudi za točno določena pooblastila k dovoljenju pilota naprave (in ne več, da mora biti šola »le registrirana«). S to spremembo je člen tudi opredeljen skladno s samim postopkom izdaje oz. podaljšanja dovoljenja za delo.

#### **K 38. členu:**

Za prehod med napravami in za prešolanja na ULN naprave na podlagi licenc dela FCL je bilo pred spremembo opredeljeno, le da se določene vsebine lahko priznajo. S spremembo je člen jasno določen, da mora kandidat opraviti ustrezno teoretično in praktično usposabljanje za prehod iz ene na drugo vrsto naprave glede na potrjene programe.

#### **K 40. členu:**

Določi se minimalno število ur predhodnega naleta (izkušenj) na vrsti naprave, za katero bo kandidat opravljal tečaj za učitelja, saj mora pred začetkom tečaja za učitelja biti sposoben prikazati ustrezno kompetentnost obvladovanja naprave. Nadaljnji tečaj za učitelja letenja namreč ni namenjen spoznavanju naprave, temveč usposobi kandidata za podajanje znanja učencu, methodskega pristopa in tehnik ustreznega prenosa znanja med izvajanjem vaj v zraku. S tem je določena tudi razlika med methodskim letenjem za namen pridobitve pooblastila učitelja letenja in predhodnimi izkušnjami na napravi, povišan je minimum methodskega letenja, da lahko v programu kandidat zajame vsebine, ki jih potrebuje za obravnavo programa usposabljanja, ki ga bo kandidat, ko postane učitelj, izvajal s svojimi učenci.

Učitelj odslej po končanem tečaju določeno kvoto usposabljanja opravi pod mentorstvom izkušenejšega inštruktorja, s čimer je usposabljanje, ki ga izvaja učitelj začetnik varnejše. Za učitelje letenja je pomembno, da so seznanjeni z novostmi v zakonodaji, aktualno problematiko in da periodično osvežijo svoje poznavanje tehnik poučevanja, zaradi česar je dodano določilo, da se morajo učitelji udeleževati tudi ustreznih seminarjev.

Določena je tudi razlika med primerom, ali je nek učitelj že imetnik ratinga inštruktorja po delu FCL na primerljivem zrakoplovu (npr. enomotorno letalo na batni pogon splošnega letalstva, pri čemer tak kandidat prehaja na napravo ULN, ki je prav tako enomotorno letalo na batni pogon) ali pa kandidat iz dela FCL prehaja npr. iz enomotornega letala splošnega letalstva na ULN helikopter. Zaradi velikih razlik med možnimi kategorijami zrakoplovov je bilo zato potrebno točno določiti razliko v zahtevanem dodatnem usposabljanju za en in drug primer prehoda. Člen s tem jasno določa zahteve za učitelje - imetnike drugih licenc in imetnike dovoljenj za druge vrste pri prehodih med ULN napravami.

#### **K 41. členu:**

Zahteve za izpit vsebinsko ustrezajo vsebini tega člena, ki se nanaša na prijavo na takšen izpit. Letalski šoli pri tem ni več potrebno podajati dodatne izjave, da je naprava na dan izpita razpoložljiva. Razpoložljivost naprave se v praksi organizira v komunikaciji med šolo, kandidatom in izpraševalcem.

**K 44. členu:**

Ne izda se pooblastila za letenje v kontroliranem zračnem prostoru »na zahtevo« imetnika, temveč kandidat opravi usposabljanje po potrjenem priročniku za usposabljanje v letalski šoli. To je lahko samostojna pridobitev pooblastila nekoga, ki sicer že ima dovoljenje pilota naprave in prej ni letel v takšnem zračnem prostoru; lahko pa kandidat v letalski šoli, predvsem tam, kjer se usposabljanje izvaja na kontroliranem letališču, tekom usposabljanja za osnovno pridobitev dovoljenja pilota, opravlja še usposabljanje za pridobitev pooblastila za letenje v kontroliranem zračnem prostoru. Usposabljanje se ustrezno podaljša glede na vsebinske zahteve priročnika, iz česar izhaja, da kandidat za CVFR pooblastilo ni nujno že »predhodni imetnik« dovoljenja brez tega pooblastila. Dovoljenje pilota in to pooblastilo se lahko izdata na isti dan.

Drugi del spremembe se nanaša na zahtevo, da mora šola imeti potrjen priročnik za usposabljanje, in sicer za usposabljanje za pridobitev pooblastila za letenje v kontroliranem zračnem prostoru (prej je člen zgolj omenjal programe). Šola mora priročnik opredeliti z upoštevanjem programov, lahko pa si določi višje standarde in zahteve od tistih, ki jih navajajo potrjeni programi.

**K 45. členu:**

Enako, kot v prejšnjih členih, gre za priročnik za usposabljanje, ki ga potrdi CAA. (Le potrjeni programi ne zadoščajo.)

**K 47. členu:**

Člen opredeljuje nalet na posamezni vrsti, ne le kakršen koli nalet.