

Väljaandja:  
Akti liik:  
Teksti liik:  
Redaktsiooni jõustumise kp:  
Redaktsiooni kehtivuse lõpp:  
Avaldamismärge:

Majandus- ja kommunikatsiooniminister  
määrus  
terviktekst  
05.04.2015  
Hetkel kehtiv  
RT I, 02.04.2015, 12

# Ülikergõhusõiduki käitamise eeskiri

[RT I, 15.07.2011, 5- jõust. 18.07.2011]

Vastu võetud 12.08.2003 nr 119

RTL 2003, 94, 1405

jõustumine 25.08.2003

Muudetud järgmiste aktidega

Vastuvõtmine	Avaldamine	Jõustumine
26.05.2004	RTL 2004, 71, 1175	07.06.2004
11.07.2011	RT I, 15.07.2011, 5	18.07.2011
31.03.2015	RT I, 02.04.2015, 7	05.04.2015

Määrus kehtestatakse «Lennundusseaduse» § 56 lõike 1 alusel.

## § 1. Määruse reguleerimisala

(1) Määrus sätestab nõuded Eesti tsiviilõhusõidukite riiklikusse registrisse kantud ülikergõhusõidukite käitamisele ja nende lendudele Eesti õhuruumis.

[RT I, 15.07.2011, 5- jõust. 18.07.2011]

(2) Ülikergõhusõidukiks loetakse kuni kahe istekohaga mootorõhusõidukit, mille maksimaalne stardimass (MTOM) ei ületa:

- 1) 300 kg üheistmelise maalennuki või kopteri puhul;
- 2) 450 kg kaheistmelise maalennuki või kopteri puhul;
- 3) 330 kg üheistmelise amfiib-, vesilennuki või kopteri puhul;
- 4) 495 kg kaheistmelise amfiib-, vesilennuki või kopteri puhul;
- 5) 472,5 kg kahekohalise maale maanduva lennuki puhul, mis on varustatud lennukile paigaldatud päästelangevarjussüsteemiga;
- 6) 315 kg ühekohalise maale maanduva õhusõiduki puhul, mis on varustatud lennukile paigaldatud päästelangevarjussüsteemiga;
- 7) 560 kg gürokopteri puhul.

[RT I, 02.04.2015, 7- jõust. 05.04.2015]

(3) Lisaks käesoleva paragrahvi lõikes 2 sätestatule loetakse ülikergõhusõidukiks lennukit, mille varisemiskiirus või minimaalne stabiilse lennu kiirus maandumisel ei ületa 35 sõlme kalibreeritud õhkkiirust.

[RT I, 15.07.2011, 5- jõust. 18.07.2011]

## § 2. Ülikergõhusõidukite liigitus

Ülikergõhusõidukid liigitatakse:

[RT I, 15.07.2011, 5- jõust. 18.07.2011]

1) A klassi ülikergõhusõidukiteks, mille juhtimine toimub kas osaliselt või täielikult ülikergõhusõiduki raskuskeskme asendi muutmise teel kandepinna suhtes;

[RT I, 15.07.2011, 5- jõust. 18.07.2011]

2) B klassi ülikerglennukiteks, mille kandepind (kandepinnad) on lennuki kerega ühendatud jäigalt ja mille juhtimine toimub juhtpindade abil;

3) kopteriteks, mille tõstejõud moodustub peamiselt õhu vastumõjul kandetiiviku(te)ga, mis pöörlevad jõuseadme abil ümber vertikaalile lähedaste telgedega;

[RT I, 15.07.2011, 5- jõust. 18.07.2011]

4) gürokopteriteks, mille tõstejõud moodustab peamiselt õhu vastumõjul kandetiivikutega (rootoriga), mis pöörlevad lennul ilma jõuseadme abita.

[RT I, 02.04.2015, 7- jõust. 05.04.2015]

### **§ 3. Nõuded ülikergõhusõiduki varustusele** [RT I, 15.07.2011, 5- jõust. 18.07.2011]

(1) Ülikergõhusõiduk peab olema varustatud vähemalt järgmiste mõõteriistade ja varustusega:  
[RT I, 15.07.2011, 5- jõust. 18.07.2011]

- 1) kõrgusemõõtja;
- 2) kiirusemõõtja;
- 3) magnetkompass;
- 4) kütusevaru näitur;
- 5) mootori heitgaaside või silindripeade temperatuuri näitur (kahetaktilise mootori puhul);
- 6) töökorras raadiosidevahend ja transponder (lendamisel kontrollitavas õhuruumis, lendamisel veekogu kohal, maandumisel või startimisel veepinnalt).

(2) B klassi ülikerglennuk peab lisaks käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud mõõteriistadele ja varustusele olema varustatud ka järgmiste mõõteriistadega :

- 1) libisemistähtaaja;
- 2) tahhomeeter.

(3) Amfiib- ja vesilennukid peavad olema varustatud istekohtade arvule vastava arvu päästevestidega.

(3<sup>1</sup>) GÜrokopter peab lisaks käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud mõõteriistadele olema varustatud ka rootori pöörete näidikuga.

[RT I, 02.04.2015, 7- jõust. 05.04.2015]

(4) Tüübisertifikaati mitteomava ülikergõhusõiduki kabiinis peab olema nähtaval kohal informatsioon «Õhusõiduk kuulub eksperimentaalkategooriasse ja ei ole ette nähtud inimeste vedamiseks», kui lennukäsiraamat ei sätesta teisiti.

[RT I, 15.07.2011, 5- jõust. 18.07.2011]

### **§ 4. Ülikergõhusõiduki hooldus**

(1) Ülikergõhusõidukit võib hooldada sertifitseeritud hooldusorganisatsioon, lennundusloaga lennundustehniline töötaja või ülikergõhusõiduki piloot Lennuameti poolt heaks kiidetud hooldusprogrammi järgi.

(2) Vähemalt üks kord aastas tuleb ülikergõhusõidukile teha baashooldus (baashoolduseks loetakse 100 või enama lennutunni järgne hooldus, kui hooldusprogrammis ei ole sätestatud teisiti), mille teostab sertifitseeritud hooldusorganisatsioon või lennundusloaga lennundustehniline töötaja. Baashooldust võib teostada litsentseeritud piloot, kui õhusõiduki või mootori hoolduskäsiraamat ei sätesta teisiti.

(3) Pärast ülikergõhusõiduki esmakordset kokkupanemist, olulisi remondi- ja muudatusteid, värvimist, uute täiendavate seadmete ja agregaatide paigaldamist või olemasolevate mahavõtmist teostatakse ülikergõhusõiduki massi- ja massikeskme asukoha kontroll, mille kohta vormistatakse kaalumistunnistus. Valmistajatehases kokku pandud ning kaalumistunnistust omavale ülikergõhusõidukile täiendavat kontrolli ei tehta. Ülikergõhusõiduki kaalumistunnistuse kehtivusaeg on 4 aastat.

[RT I, 15.07.2011, 5- jõust. 18.07.2011]

### **§ 5. Nõuded ülikergõhusõiduki käitamisele**

(1) Ülikergõhusõiduki käitamisel kohaldatakse «Lennundusseadust» ja kõiki sellest tulenevaid õigusakte koos käesolevas eeskirjas sätestatuga.

(2) Õhusõidukite registrisse kantud ülikergõhusõidukit võib juhtida piloot, kellel on Lennuameti väljastatud vastava pädevusega piloodiluba või mõne teise riigi lennundusvõimu väljastatud ja Lennuameti tunnustatud piloodiluba.

[RT I, 02.04.2015, 7- jõust. 05.04.2015]

(3) Eesti õhuruumis võib lennata :

- 1) Eesti tsiviilõhusõidukite riiklikusse registrisse kantud ülikergõhusõidukil;
- 2) välisriigi õhusõidukite registrisse kantud ülikergõhusõidukil, millel on Lennuameti poolt välja antud lennuluuba.

(4) Ülikergõhusõidukeid ei või kasutada ärilistel eesmärkidel.

(5) Ülikergõhusõidukil lendamiseks Eesti õhuruumis peavad olema täidetud lennundusseaduses sätestatud kindlustusnõuded.

[RT I, 15.07.2011, 5- jõust. 18.07.2011]

### **§ 6.**

[Kehtetu -RTL 2004, 71, 1175- jõust. 07.06.2004]

## § 7. Üldnõuded lendamisel ülikergõhusõidukiga

(1) Ülikergõhusõidukiga Eesti õhuruumis lendamisel tuleb järgida lennundusseaduse § 4 lõike 3 alusel kehtestatud lennureegleid ja lennundusseaduse § 4 lõike 1 alusel kehtestatud Eesti õhuruumi kasutamise korda koos käesoleva määruse sätetega.

(2) Ülikergõhusõidukil võib lennata ainult visuaallennureeglite (*VFR*) järgi päevasel ajal.  
[RT I, 15.07.2011, 5- jõust. 18.07.2011]

## § 8. Erinõuded lendamisel ülikergõhusõidukiga

(1) [Kehtetu –RT I, 15.07.2011, 5- jõust. 18.07.2011]

(2) [Kehtetu –RT I, 15.07.2011, 5- jõust. 18.07.2011]

(3) Veekogu kohal lendamisel, veepinnale maandumisel või veepinnalt startimisel tuleb täita järgmisi nõudeid:

- 1) piloodil ja kaassõitjal peavad olema seljas päästevestid;
- 2) transponder ja raadiosidevahendid peavad olema sisse lülitatud;
- 3) käesoleva paragrahvi lõike 3 punktides 1 ja 2 esitatud nõuded ei laiene lendudele, mis ei eemaldu veekogu kohal kaldajoonest kaugemale kui lauglemiskaugus seiskunud mootoriga.

(4) Lahtise kabiiniga ülikergõhusõidukil peavad piloot ja kaassõitja kandma ohutusprille või visiiri ning kaitsekiivrit.

[RT I, 02.04.2015, 7- jõust. 05.04.2015]

## § 9. Lennueelne ettevalmistus

(1) Enne väljalendu peab ülikergõhusõiduki piloot veenduma et:

1) tal on kaasas piloodiluba, tervisetõend ja isikut tõendav dokument, välja arvatud juhul, kui tehakse vigurlende;

[RT I, 02.04.2015, 7- jõust. 05.04.2015]

2) kaassõitjal on kaasas isikut tõendav dokument;

3) ülikergõhusõiduk on hooldatud ja lennukõlblik;

4) ülikergõhusõiduki pardal on käesoleva määruse §-s 3 loetletud varustus, ülikergõhusõiduki registreerimissertifikaat, ülikergõhusõiduki kehtiv lennukõlblikkussertifikaat, ülikergõhusõiduki lennupäevik ja ülikergõhusõiduki lennukäsiraamat või lendamisjuhend, raadiojaamaga varustatuse korral raadioluba, ülikergõhusõiduki kontrollkaardid, üle kahe tunni kestusega lendudel andmed ilmastikutingimuste kohta ning lennuplaanile vastav kütusevaru, millele lisandub lennuvälja ringlendudel kütusevaru vähemalt 10-minutiliseks lennuks ja marsruutlennul vähemalt 30-minutiliseks lennuks.

[RT I, 02.04.2015, 7- jõust. 05.04.2015]

(1<sup>1</sup>) Käesoleva lõike 1 punktis 4 sätestatud dokumente ei pea ülikergõhusõiduki pardal olema juhul, kui lend toimub lennuvälja lähiümbruses lennuvälja ringlennuna.

[RT I, 02.04.2015, 7- jõust. 05.04.2015]

(2) Marsruutlennul peab lisaks käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatule lennuki pardal olema:

1) lennukaart mõõtkavas vähemalt 1:500 000, mis hõlmab planeeritud lennupiirkonda ja marsruute tagavaralennuväljadele;

2) vajalik aeronavigatsiooniline informatsioon.

## § 10. Piloodi kohustused lennu ajal

Lennu ajal on ülikergõhusõiduki piloot kohustatud:

1) jälgima pidevalt ilmastikutingimusi ja nende halvenemisel võtma vastu otsuse lennu katkestamiseks või suundumiseks varulennuväljale;

2) jälgima pidevalt kütusekulu ja planeerima sellest tulenevalt edasist lendu.

[RT I, 15.07.2011, 5- jõust. 18.07.2011]