
¹ In accordance with Article 32 (1) of the Basic Regulation, the Agency provides for translations of its Opinions. These translations may be revised and updated from time to time, depending on the quality process of the Translation Centre for the bodies of the EU and on feedback received from national authorities on their linguistic accuracy. The previous translation has been taken off the Official Publication and archived by EASA.



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne
C

Návrh

NAŘÍZENÍ KOMISE (ES) č. .../...

ze dne [...]

o požadavcích na personál

(Text s významem pro EHP)

Návrh

NAŘÍZENÍ KOMISE (ES) č. .../...

ze dne [...]

o požadavcích na personál

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES² ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1108 ze dne 21 října 2009³ (dále jen „základní nařízení“) a zejména jeho článku 7,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Základním nařízením se stanoví společné základní požadavky, kterými se zavádí vysoká a jednotná úroveň bezpečnosti civilního letectví a ochrany životního prostředí; v základním nařízení se požaduje, aby Komise přijala potřebná prováděcí pravidla s cílem zajistit jednotné uplatňování těchto požadavků; tímto nařízením se rovněž zřizuje Evropská agentura pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“).
- (2) Je nezbytné, aby byly přijaty společné technické požadavky a správní postupy pro udělování průkazů způsobilosti pilotům, jež budou v souladu se základním nařízením; tyto požadavky a postupy by měly stanovit podmínky pro vydání, zachování, změnu, pozastavení nebo zrušení platnosti příslušných průkazů způsobilosti a osvědčení.
- (3) Při přijímání opatření k uplatňování společných hlavních požadavků v oblasti udělování průkazů způsobilosti pilotům musí Komise dbát na to, aby tato pravidla odrážela současný stav techniky, včetně osvědčených postupů a vědecko-technického pokroku, v oblasti výcviku pilotů.
- (4) Potřeba zajistit jednotné uplatňování požadavků pro společné požadavky na udělování průkazů způsobilosti pilotům vyžaduje, aby příslušné úřady členských států postupovaly podle stejných postupů a aby agentura v případě potřeby posoudila soulad s těmito požadavky; agentura by měla vypracovat přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál napomáhající potřebné jednotě předpisů.
- (5) Je nezbytné umožnit hladký a rychlý přechod na nový předpisový rámec agentury, zajišťující udržení vysoké a jednotné úrovně bezpečnosti civilního letectví ve

² Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1–49.

³ Úř. věst. L 309, 24.11.2009, s. 51–70.

Společenství; je nezbytné poskytnout leteckému průmyslu a státním správám členských států dostatek času pro přizpůsobení se novému rámci a pro uznání zachování platnosti osvědčení vydaných před vstupem tohoto nařízení v platnost v souladu s článkem 69 základního nařízení.

- (6) Opatření tohoto nařízení se zakládají na stanovisku agentury v souladu s článkem 17 odst. 2 písm. b) a článkem 19 odst. 1 základního nařízení.
- (7) Opatření tohoto nařízení jsou v souladu se stanoviskem výboru Evropské agentury pro bezpečnost letectví zřízeného podle čl. 54 odst. 3 základního nařízení,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Cíl a oblast působnosti

Tímto nařízením se stanoví společné technické požadavky pro:

- 1. udělování průkazů způsobilosti, výcvik a přezkušování pilotů, kteří se podílejí na provozu letadel uvedených v čl. 4 odst. 1 písm. b) a c) základního nařízení;
- 2. osvědčování personálu odpovědného za poskytování letového výcviku či za výcvik pomocí letové simulace nebo za posuzování dovedností pilotů;
- 3. udělování průkazů způsobilosti, výcvik a přezkušování pilotů letadel uvedených v příloze II písm. a) bodě ii) písm. d) a h) základního nařízení, jsou-li použita pro obchodní leteckou dopravu.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1. „přílohou 1 ICAO“ příloha 1 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, která byla podepsána dne 7. prosince 1944 v Chicagu;
- 2. „JAA“ Sdružení leteckých úřadů;
- 3. „Průkazem způsobilosti pilota lehkých letadel (LAPL)“ průkaz způsobilosti pilota pro rekreační létání podle čl. 7 základního nařízení;
- 4. „Částí 21“ příloha nařízení Komise (ES) č. 1702/2003, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací;
- 5. „Částí AR“ prováděcí pravidla základního nařízení, kterými se stanoví požadavky na příslušné úřady;

6. „Částí OR“ prováděcí pravidla základního nařízení, kterými se stanoví požadavky na organizace.

Článek 3

Udělování průkazu způsobilosti pilota

Personál uvedený v článku 1 musí být kvalifikovaný v souladu s ustanoveními přílohy I tohoto nařízení, dále jen část FCL.

Článek 4

Vnitrostátní průkazy způsobilosti pilota

1. Vnitrostátní průkazy způsobilosti pilota, včetně souvisejících kvalifikací, osvědčení, schválení a/nebo způsobilostí, které byly vydány nebo uznány členskými státy v souladu s požadavky a postupy JAA před vstupem tohoto nařízení v platnost, se považují za vydané v souladu s tímto nařízením.
2. Do doby, než budou příslušná ustanovení části FCL použitelná v souladu s článkem 10, obrátí se držitelé vnitrostátních průkazů způsobilosti pilota a souvisejících kvalifikací, osvědčení, schválení a/nebo způsobilostí na příslušný úřad členského státu vydání vnitrostátního průkazu způsobilosti se žádostí o vydání průkazu způsobilosti pilota a souvisejících kvalifikací nebo osvědčení specifikovaných v části FCL.
3. Vnitrostátní průkazy způsobilosti pilota, včetně souvisejících kvalifikací, osvědčení, schválení a/nebo způsobilostí:
 - a) pro letouny a vrtulníky se převedou na průkazy způsobilosti a související kvalifikace nebo osvědčení specifikované v části FCL v souladu s ustanoveními přílohy II tohoto nařízení.
 - b) pro ostatní kategorie letadel se převedou na průkazy způsobilosti a související kvalifikace nebo osvědčení specifikované v části FCL v souladu se zásadami uvedenými v hlášení o převodu.
4. Hlášení o převodu uvedené v odst. 3 písm. b):
 - a) vypracuje příslušný úřad členského státu vydání vnitrostátního průkazu způsobilosti pilota, včetně souvisejících kvalifikací, osvědčení, schválení a/nebo způsobilostí, a schválí je agentura;
 - b) obsahuje popis vnitrostátních pravidel, na základě kterých byly vydány vnitrostátní průkazy způsobilosti pilota;
 - c) obsahuje popis rozsahu pravomocí udělených pilotovi;
 - d) udává, ke kterému požadavku části FCL se zápočet vztahuje;

- e) udává veškerá omezení, která je třeba připojit k průkazům způsobilosti a souvisejícím kvalifikacím a osvědčením specifikovaným v části FCL, a určuje požadavky, které musí pilot splňovat, aby mohla být tato omezení odstraněna;
 - f) obsahuje kopie veškerých dokumentů dokládajících výše uvedené skutečnosti, včetně kopií příslušných vnitrostátních požadavků a postupů.
5. Rozsah pravomocí udělených pilotům, jejichž vnitrostátní průkazy způsobilosti pilota, včetně souvisejících kvalifikací, osvědčení, schválení a/nebo způsobilostí, byly převedeny na průkazy způsobilosti a související kvalifikace nebo osvědčení specifikované v části FCL, by měl zahrnovat alespoň ty činnosti, které piloti provádějí v době vstupu tohoto nařízení v platnost, pokud tím není ovlivněna úroveň bezpečnosti.
6. Aniž jsou dotčena ustanovení odst. 1 a odst. 3 písm. a), pravomoci držitelů osvědčení instruktora třídní kvalifikace nebo osvědčení zkoušejícího, kteří jsou držiteli pravomocí pro jednopilotní složité letouny s vysokým výkonem, by měly být převedeny na pravomoci instruktora pro typovou kvalifikaci nebo osvědčení zkoušejícího pro jednopilotní letouny.

Článek 5

Zkušební piloti

1. Aniž jsou dotčena ustanovení článku 4, musejí se piloti, kteří v době vstupu tohoto nařízení v platnost provádějí zkušební lety kategorie 1 a 2 podle části 21 nebo poskytují zácvik zkušebním pilotům, obrátit na příslušný úřad členského státu vydání vnitrostátních způsobilostí k provádění zkušebních letů se žádostí o jejich převedení na kvalifikace pro zkušební lety případně osvědčení instruktora pro zkušební lety specifikované v části FCL.
2. Převod se uskuteční v souladu se zásadami hlášení o převodu, který splňuje požadavky čl. 4 odst. 4 a odst. 5, a to do data použitelnosti příslušných ustanovení části FCL v souladu s článkem 10.

Článek 6

Palubní inženýři

1. Držitelé vnitrostátních průkazů způsobilosti palubního inženýra, včetně souvisejících kvalifikací, osvědčení, schválení a/nebo způsobilostí vydaných v souladu s přílohou 1 ICAO, se mohou obrátit na příslušný úřad členského státu vydávajícího vnitrostátní průkazy způsobilosti palubního inženýra se žádostí o jejich převedení na průkaz způsobilosti pilota a související kvalifikace nebo osvědčení specifikované v části FCL.
2. Vnitrostátní průkazy způsobilosti palubních inženýrů, včetně souvisejících kvalifikací, osvědčení, schválení a/nebo způsobilostí, mohou být převedeny na průkazy způsobilosti pilotní a související kvalifikace nebo osvědčení specifikované v části FCL na základě hlášení o převodu splňujícího požadavky čl. 4 odst. 4

a odst. 5, a v případě, že žadatel hodlá požádat o průkaz způsobilosti dopravního pilota (ATPL) pro letouny, musí splňovat zápočtová ustanovení FCL.510.A odst. c) pododstavec 2 části FCL.

Článek 7

Průkazy způsobilosti vydané třetími zeměmi

1. Aniž jsou dotčena ustanovení článku 1, mohou členské státy přijmout průkazy způsobilosti vydané třetími zeměmi, včetně souvisejících kvalifikací, osvědčení, schválení a/nebo způsobilostí a osvědčení zdravotní způsobilosti vydaných jménem třetích zemí, v souladu s ustanoveními přílohy III tohoto nařízení.
2. Žadatelé o vydání průkazů způsobilosti specifikovaných v části FCL a souvisejících kvalifikací nebo osvědčení, kteří jsou držiteli alespoň rovnocenného průkazu způsobilosti vydaného v souladu s přílohou 1 ICAO některou třetí zemí, musejí splňovat veškeré požadavky části FCL, s výjimkou možného snížení požadavků na délku kurzu, počet vyučovacích hodin a hodin výcviku.

Zápočet udělený žadateli stanoví příslušný úřad členského státu, kterému pilot předkládá žádost na základě doporučení schválené organizace pro výcvik.

3. Držiteli průkazu způsobilosti ATPL vydaného jménem třetí země v souladu s přílohou 1 ICAO, který splňuje požadavky na praxi pro vydání průkazu způsobilosti ATPL v příslušné kategorii letadel stanovené v hlavě F části FCL, lze v plné výši započíst požadavky na podstoupený výcvik předcházející složení zkoušky z teoretických znalostí a zkoušky dovednosti, pokud průkaz způsobilosti třetí země obsahuje platný druh kvalifikace pro letadlo používané při zkoušce dovednosti pro získání průkazu způsobilosti ATPL.
4. Typové kvalifikace pro letoun nebo vrtulník mohou být vydány držiteli průkazu způsobilosti a souvisejících kvalifikací nebo osvědčení specifikovaných v části FCL, pokud splňuje požadavky pro vydání těchto kvalifikací stanovené třetí zemí.

Tyto kvalifikace se omezují na letadla zapsaná v rejstříku této třetí země.

Uvedená omezení mohou být zrušena, pokud pilot splní požadavky uvedené v odstavci C. 1 přílohy III tohoto nařízení.

Článek 8

Započtení výcviku

1. Výcvik zahájený před vstupem tohoto nařízení v platnost v souladu s požadavky a postupy JAA lze při vydání průkazu způsobilosti a souvisejících kvalifikací nebo osvědčení specifikovaných v části FCL v plné míře započíst za předpokladu, že výcvik a zkoušky budou dokončeny do (4 let od vstupu tohoto nařízení v platnost).
2. Výcvik zahájený před vstupem tohoto nařízení v platnost v souladu s přílohou 1 ICAO lze při vydání průkazu způsobilosti a souvisejících kvalifikací nebo osvědčení

specifikovaných v části FCL započíst na základě potvrzení o zápočtech, které vypracuje příslušný úřad a schválí agentura.

Potvrzení určuje rozsah výcviku a stanoví, pro které požadavky části FCL je proveden zápočet a případně které požadavky musí žadatel splnit, aby mu byly vydány průkazy způsobilosti a související kvalifikace nebo osvědčení specifikované v části FCL

Potvrzení obsahuje kopie veškerých dokumentů dokládajících rozsah výcviku a oblast působnosti vnitrostátních nařízení a postupů, na základě kterých byl výcvik zahájen.

Článek 9

Započtení vojenského výcviku

1. Členové vojenských letových posádek žádající o průkaz způsobilosti a související kvalifikace nebo osvědčení specifikované v části FCL, podají žádost u příslušného úřadu členského státu, ve kterém sloužili.
2. Znalosti, praxe a dovednosti získané během vojenské služby se započítávají podle příslušných požadavků části FCL v souladu se zásadami uvedenými v potvrzení o zápočtech, které vypracuje příslušný úřad a schválí agentura.

Potvrzení o zápočtech:

- a) obsahuje popis vnitrostátních pravidel, na základě kterých byly vojenské průkazy způsobilosti, kvalifikace, osvědčení, schválení a/nebo způsobilosti vydány;
- b) popisuje rozsah pravomocí udělených pilotovi;
- c) udává, ke kterému požadavku části FCL se zápočet vztahuje;
- d) udává veškerá omezení, která je třeba připojit k průkazům způsobilosti a souvisejícím kvalifikacím a osvědčením specifikovaným v části FCL, a určuje požadavky, které musejí piloti splňovat, aby mohla být tato omezení zrušena;
- f) obsahuje kopie veškerých dokumentů dokládajících výše uvedené skutečnosti, včetně kopií příslušných vnitrostátních požadavků a postupů.

Článek 10

Vstup v platnost a použitelnost

1. Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po uveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie a stává se použitelné dnem 8. dubna 2012.
2. Odchylně od odstavce 1 se členské státy mohou rozhodnout, že nepoužijí níže uvedená ustanovení části FCL do (3 let po vstupu tohoto nařízení v platnost):

- a) ustanovení související s průkazy způsobilosti a s nimi souvisejícími kvalifikacemi nebo osvědčeními pilotů letadel s pohonem vztlaku, vzducholodí, balónů a kluzáků;
 - b) ustanovení hlavy B (*LAPL*) a oddílu 2 (*LAFI*), oddílu 8 (*MCCI*), v případě vrtulníků, oddílu 10 (*instruktor pro let v horském terénu*) a oddílu 11 (*instruktor pro zkušební lety*) hlavy J;
 - c) ustanovení článků FCL.800 (*kvalifikace pro akrobatické lety*), FCL.805 (*kvalifikace pro vlekání kluzáků a transparentů*), FCL.815 (*kvalifikace pro let v horském terénu*) a FCL.820 (*kvalifikace pro zkušební lety*).
3. Odchylně od čl. 4 odst. 2 se členské státy mohou rozhodnout, že nepřevедou své vnitrostátní průkazy způsobilosti pro letouny a vrtulníky do (2 roky po vstupu tohoto nařízení v platnost).

Toto nařízení vstupuje v platnost [...] dnem po uveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne, [...]

Za Komisi

[...]

člen Komise / členka Komise

PŘÍLOHA I
K PROVADEČÍMU NAŘÍZENÍ
ČÁST FCL
HLAVA A
OBECNÉ POŽADAVKY

FCL.001 Příslušný úřad

Pro účely této části se příslušným úřadem rozumí orgán stanovený členským státem, na který se žadatel obrací se žádostí o vydání průkazu způsobilosti pilota či souvisejících kvalifikací nebo osvědčení.

FCL.005 Oblast působnosti

V této části jsou stanoveny požadavky na vydání průkazu způsobilosti pilota a souvisejících kvalifikací a osvědčení a podmínky jejich platnosti a použití.

FCL.010 Definice

Pro účely této části platí tyto definice:

„Akrobatickým letem“ se rozumí úmyslný manévr zahrnující náhlou změnu polohy letadla, neobvyklou polohu nebo neobvyklé zrychlení, který není nutný pro normální let nebo není prováděn v rámci výcviku pro získání průkazu způsobilosti nebo kvalifikace, s výjimkou kvalifikace pro akrobatické lety.

„Letounem“ se rozumí motorové letadlo s nepohyblivými křídly, těžší než vzduch, které je podporováno v letu dynamickými reakcemi vzduchu působícími na jeho křídla.

„Letounem, který musí být provozován s druhým pilotem“ se rozumí typ letounu, který musí být provozován s druhým pilotem, jak je stanoveno v letové příručce nebo osvědčením leteckého provozovatele.

„Letadlem“ se rozumí zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vzduchu vůči zemskému povrchu.

„Pilotní dovedností“ se rozumí důsledné uplatňování dobrého úsudku, nabytých znalostí, dovedností a postojů při provádění letových úkolů.

„Vzducholodí“ se rozumí letadlo lehčí než vzduch s pohonem, s výjimkou horkovzdušných vzducholodí, které jsou pro účely této části zahrnuty pod definici balónu.

„Balónem“ se rozumí letadlo lehčí než vzduch, které není poháněno motorem a které se udržuje v letu buď pomocí plynu, nebo palubního hořáku. Pro účely této části se za balón považuje i horkovzdušná vzducholod', přestože je poháněna motorem.

„Základním přístrojovým výcvikovým zařízením (BITD)“ se rozumí pozemní výcvikové zařízení, které je stanovištěm pilota-žáka pro určitou třídu letounů. Může být vybaveno panely přístrojů s obrazovkami a pružinami, zatěžovaným řízením poskytujícím výcvikovou základnu minimálně pro nácvik postupů letu podle přístrojů.

„Kategorií letadel“ se rozumí kategorizace letadel podle specifikovaných základních charakteristik, například letoun, letadlo s pohonem vzlaku, vrtulník, vzducholod', kluzák, volný balón.

„Třídou letounu“ se rozumí kategorizace jednopilotních letounů nevyžadující typovou kvalifikaci.

„Třídou balónů“ se rozumí kategorizace balónů, která zohledňuje způsob vyvozování vzlaku použitý k udržení letu.

„Obchodní leteckou dopravou“ se rozumí přeprava osob, nákladu či pošty za úplatu nebo nájemné.

„Odbornou způsobilostí“ se rozumí kombinace dovedností, znalostí a postojů vyžadovaných pro provedení úkolu na předepsané úrovni.

„Prvkem odborné způsobilosti“ se rozumí jednání, které představuje soubor činností, který začíná a končí událostí vymezující její hranice a který má zjevný výsledek.

„Celkem odborné způsobilosti“ se rozumí samostatná úloha skládající se z několika prvků odborné způsobilosti.

„Druhým pilotem“ se rozumí další pilot, kromě velícího pilota, v letadle, pro které je požadován více než jeden pilot, avšak s výjimkou pilota, který je na palubě letadla výhradně pro účely získání letového výcviku pro průkaz způsobilosti nebo kvalifikace.

„Zápočtem“ se rozumí uznávání předchozích zkušeností nebo kvalifikací.

„Navigačním letem“ se rozumí let mezi místem odletu a místem přiletu po předem naplánované trati pomocí standardních navigačních postupů.

„Druhým pilotem střídajícím při cestovním letu“ se rozumí pilot, který střídá druhého pilota v řízení během cestovní fáze letu ve vícepilotním provozu nad FL 200.

„Dobou výcviku ve dvojím řízení“ se rozumí doba letu nebo pozemní přístrojová doba, v jejímž průběhu se osobě poskytuje letový výcvik řádně oprávněným instruktorem.

„Chybou“ se rozumí činnost nebo nečinnost letové posádky, která vede k odchylkám od organizačních nebo letových záměrů nebo očekávání.

„Zvládáním chyb“ se rozumí proces odhalování a nápravy chyb pomocí protiopatření, která snižují nebo odstraňují následky chyb a snižují pravděpodobnost výskytu dalších chyb nebo nežádoucích stavů pro letadlo.

„Úplným letovým simulátorem (FFS)“ se rozumí replika pilotní kabiny provedená ve skutečné velikosti specifického typu nebo provedení, modelu a série, včetně sestavy úplného vybavení a počítačových programů nutných k předvádění letadla v pozemním a letovém provozu, systému vizuální orientace poskytujícího výhled z pilotního prostoru a pohybového systému.

„Dobou letu“ se rozumí:

u letounů, turistických motorových kluzáků a letadel s pohonem vzlaku celková doba od okamžiku, kdy se dá letadlo poprvé do pohybu s cílem vzletět, do okamžiku, kdy naposled zastaví na konci tohoto letu;

u vrtulníků celková doba od okamžiku, kdy se rotory vrtulníku začnou otáčet do okamžiku, kdy vrtulník naposled zastaví na konci tohoto letu a rotory se zastaví;

u vzducholodí celková doba od okamžiku, kdy je vzducholod' uvolněna od stožáru s cílem vzletět, do okamžiku, kdy se vzducholod' zastaví na konci tohoto letu a je upevněna ke stožáru;

u kluzáků celková doba od okamžiku, kdy kluzák začíná rozjezd v průběhu vzletu, do okamžiku, kdy naposled zastaví na konci tohoto letu;

u balónů celková doba od okamžiku, kdy koš opouští zemi s cílem vzletět, do okamžiku, kdy balón naposled zastaví na konci tohoto letu.

„Dobou letu podle pravidel pro let podle přístrojů (IFR)“ se rozumí celková doba letu, během které je letadlo provozováno podle pravidel pro let podle přístrojů.

„Letovým výcvikovým zařízením (FTD)“ se rozumí replika přístrojů konkrétního typu letounu, vybavení, panelů a řízení v otevřeném nebo uzavřeném prostoru pilotní kabiny provedená ve skutečné velikosti, včetně sestavy vybavení a softwarových programů nutných k předvádění letounu v pozemních a letových podmínkách v rozsahu systémů instalovaných v zařízení. Nevyžaduje pohybový systém navozující pocit sil ani systém vizuální orientace, s výjimkou FTD úrovně 2 a 3 pro vrtulníky, u kterých se systém vizuální orientace vyžaduje.

„Trenažérem letových a navigačních postupů (FNPT)“ se rozumí výcvikové zařízení představující prostředí pilotní kabiny nebo pilotního prostoru, včetně sestavy vybavení a počítačových programů nutných k předvádění letounu v letovém provozu v rozsahu odpovídajícím tomu, jak systém funguje v letadle.

„Skupinou balónů“ se rozumí kategorizace balónů, která zohledňuje rozměry nebo kapacitu obalu balónu.

„Vrtulníkem“ se rozumí letadlo těžší než vzduch schopné letu převážně působením aerodynamických sil vznikajících na jednom nebo více poháněných rotorech, jejichž osy jsou v podstatě svislé.

„Dobou letu podle přístroje“ se rozumí doba, v jejímž průběhu pilot řídí letadlo za letu výlučně s orientací podle přístrojů.

„Pozemní přístrojovou dobou“ se rozumí doba, po kterou je pilotovi poskytován výcvik v simulovaném letu podle přístrojů na zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (FSTD).

„Přístrojovou dobou“ se rozumí doba letu podle přístrojů nebo pozemní přístrojová doba.

„Vícepilotním provozem“ se rozumí:

u letounů provoz vyžadující u vícepilotních nebo jednopilotních letounů součinnost vícečlenné posádky složené alespoň ze dvou pilotů;

u vrtulníků provoz vyžadující u vícepilotních vrtulníků součinnost vícečlenné posádky složené alespoň ze dvou pilotů.

„Součinností vícečlenné posádky (MCC)“ se rozumí činnost letové posádky jako týmu spolupracujících členů vedeného velícím pilotem.

„Vícepilotním letadlem“ se rozumí:

v případě letounů letouny certifikované pro provoz s minimální posádkou nejméně dvou pilotů;

v případě vrtulníků, vzducholodí a letadel s pohonem vztlaku, typ letadla, který musí být dle letové příručky nebo osvědčení leteckého provozovatele nebo jiného odpovídajícího dokumentu provozován s druhým pilotem.

„Nocí“ se rozumí doba mezi koncem občanského soumraku a začátkem občanského svítání nebo jiný podobný časový úsek mezi západem a východem slunce, který může stanovit příslušný úřad určený členským státem.

„Jiným výcvikovým zařízením“ se rozumí výcvikové prostředky jiné, než jsou letové simulátory, letová výcviková zařízení nebo trenažéry letových a navigačních postupů, které jsou prostředky výcviku tam, kde není nutné úplné prostředí pilotní kabiny.

„Kritérii výkonnosti“ se rozumí jednoduché hodnotící sdělení týkající se požadovaného výsledku prvku odborné způsobilosti, a pokud byla dosažena požadovaná úroveň výkonnosti, popis hodnotícího kritéria.

„Velícím pilotem (PIC)“ se rozumí pilot určený k velení a pověřený provedením bezpečného letu.

„Velícím pilotem pod dozorem (PICUS)“ se rozumí druhý pilot vykonávající pod dozorem velícího pilota povinnosti a činnosti velícího pilota.

„Letadlem s pohonem vztlaku“ se rozumí jakékoli letadlo vyvozující vertikální vztlak a pohon/vztlak za letu z proměnlivé geometrie rotorů nebo motorů/propulzních zařízení, které jsou připojeny k trupu či křídlům nebo jsou v nich zastavěny.

„Motorovým kluzákem“ se rozumí letadlo vybavené jedním nebo více motory, které má s nepracujícím(i) motorem (motory) charakteristiky kluzáku.

„Soukromým pilotem“ se rozumí pilot, který je držitelem průkazu způsobilosti zakazujícího pilotování letadel při letech za úplatu, s výjimkou činností prováděných v rámci výcviku nebo přezkoušení, jak je stanoveno v této části.

„Přezkoušením odborné způsobilosti“ se rozumí prokázání dovedností k prodloužení platnosti nebo k obnově kvalifikací, včetně takové ústní zkoušky, kterou examinátor může požadovat.

„Obnovou“ (například kvalifikace nebo osvědčení) se rozumí administrativní úkon, který po uplynutí doby platnosti kvalifikace nebo schválení obnovuje pravomoci plynoucí z kvalifikace nebo schválení pro další vymezené časové období po splnění stanovených požadavků.

„Prodloužením platnosti“ (například kvalifikace nebo osvědčení) se rozumí administrativní úkon, který ještě v období platnosti kvalifikace nebo schválení umožňuje držiteli pokračovat v uplatňování pravomocí, plynoucích z kvalifikace nebo schválení, po další stanovené časové období po splnění stanovených požadavků.

„Úsekem trati“ se rozumí let zahrnující fáze vzletu, odletu, letu na trati ne kratšího než 15 minut, příletu, přiblížení a přistání.

„Kluzákem“ se rozumí letadlo těžší než vzduch, které je podporováno v letu dynamickými reakcemi vzduchu působícími na jeho nepohyblivé nosné plochy a jehož volný let není závislý na motoru.

„Jednopilotním letadlem“ se rozumí letadlo s osvědčením pro provoz s jedním pilotem.

„Zkouškou dovednosti“ se rozumí prokázání dovednosti pro vydání průkazu způsobilosti nebo kvalifikace, včetně požadované ústní zkoušky.

„Dobou samostatného letu (bez instruktora)“ se rozumí doba letu, v jejímž průběhu je pilot-žák jedinou osobou v letadle.

„Velícím pilotem-žákem (SPIC)“ se rozumí pilot-žák vykonávající za letu činnost velícího pilota za přítomnosti instruktora, který pouze sleduje pilota-žáka a nesmí ani ovlivňovat, ani řídit let letadla.

„Hrozbou“ se rozumí události nebo chyby, které nastanou bez přičinění letové posádky, zvyšují provozní obtížnost a musejí být zvládnuty tak, aby byla zachována hranice bezpečnosti.

„Zvládáním hrozeb“ se rozumí proces odhalování a nápravy hrozeb pomocí protipatření, která sníží nebo odstraní následky hrozeb a sníží pravděpodobnost výskytu dalších chyb nebo pro letadlo nežádoucích stavů.

„Turistickým motorovým kluzákem (TMG)“ se rozumí zvláštní třída motorových kluzáků, vybavených pevně zastavěným motorem a vrtulí, které nelze zatahovat. Musí být schopen vzletu a stoupání vlastní silou v souladu se svou letovou příručkou.

„Typem letadla“ se rozumí kategorizace letadel, u nichž se vyžaduje typová kvalifikace v souladu s údaji o provozní způsobilosti letadla podle části 21 a které zahrnují všechna letadla stejné základní konstrukce, včetně všech modifikací, s výjimkou těch, které mají za následek změny v obsluze nebo změněné letové vlastnosti.

FCL.015 Žádost o vydání průkazů způsobilosti, kvalifikací a osvědčení

- a) Žádost o vydání, prodloužení platnosti a obnovu průkazů způsobilosti a s nimi souvisejících kvalifikací a osvědčení musí být podána příslušnému úřadu formou a způsobem stanoveným tímto úřadem. K žádosti musí být přiloženy doklady potvrzující, že žadatel splňuje požadavky pro vydání, prodloužení platnosti či obnovu průkazu způsobilosti nebo osvědčení a souvisejících kvalifikací nebo doložek, jak jsou stanoveny v této části a části Zdravotní způsobilost.
- b) Omezení nebo rozšíření pravomocí vyplývajících z průkazu způsobilosti, kvalifikace nebo osvědčení musí být uvedena v průkazu způsobilosti nebo osvědčení příslušným úřadem.
- c) Nikdo nesmí být zároveň držitelem více než jednoho průkazu způsobilosti pro určitou kategorii letadla vydaného v souladu s touto částí.
- d) Žádost o vydání průkazu způsobilosti pro další kategorii letadla nebo žádost o vydání dalších kvalifikací nebo osvědčení, stejně jako o doplnění, prodloužení platnosti nebo obnovu těchto průkazů způsobilosti a s nimi souvisejících kvalifikací nebo osvědčení, se předkládá příslušnému úřadu, který vydal původní průkaz způsobilosti pilota, s výjimkou

případů, kdy pilot požádal o změnu příslušného úřadu a o převedení záznamů souvisejících s vydáním průkazu způsobilosti a lékařských záznamů k tomuto novému úřadu.

FCL.020 Pilot-žák

- a) Pilot-žák nesmí létat samostatně (bez instruktora), není-li k tomu oprávněn letovým instruktorem, který nad ním musí vykonávat dozor.
- b) Před prvním samostatným letem musí pilot-žák alespoň dosáhnout věku:
 - 1) v případě letounů, vrtulníků a vzducholodí: 16 let;
 - 2) v případě kluzáků a balónů: 14 let.

FCL.025 Zkoušky z teoretických znalostí pro vydání průkazu způsobilosti

- a) *Odpovědnosti žadatele*
 - 1) Žadatelé musejí vykonat veškeré zkoušky stanovené pro konkrétní průkaz způsobilosti nebo kvalifikaci v rámci odpovědnosti jednoho členského státu.
 - 2) Žadatelé se mohou zúčastnit zkoušky pouze s doporučením schválené organizace pro výcvik (ATO) odpovědné za jejich výcvik, které se vydává na základě uspokojivého dokončení příslušné části výcvikového kurzu teoretických znalostí.
 - 3) Doporučení schválené organizace pro výcvik platí 12 měsíců. Pokud se během této doby platnosti doporučení žadatel nezúčastní alespoň jedné zkoušky z teoretických znalostí, zváží organizace ATO nutnost dalšího výcviku na základě potřeb žadatele.
- b) *Kritéria úspěšnosti*
 - 1) U testu uspěje žadatel, který získá v příslušném testu alespoň 75 % bodů. Neuplatňuje se systém trestných bodů.
 - 2) Pokud není stanoveno jinak v této části, žadatel úspěšně složí požadovanou zkoušku z teoretických znalostí pro vydání příslušného průkazu způsobilosti nebo kvalifikace v případě, že uspěje u všech požadovaných zkušebních testů ve lhůtě 18 měsíců od konce kalendářního měsíce, ve kterém se žadatel poprvé zúčastnil zkoušky.
 - 3) Pokud některý žadatel neuspěje u zkušebních testů ani na čtvrtý pokus, nebo neuspěje u všech testů buď během 6 zkoušek, nebo ve lhůtě stanovené v odstavci 2, musí znovu vykonat celý soubor zkušebních testů.

Dříve než se žadatel opět zúčastní zkoušek, musí postoupit další výcvik u ATO. Rozsah a náplň potřebného výcviku stanoví organizace pro výcvik na základě potřeb žadatele.
- c) *Lhůta platnosti*
 - 1) Úspěšné dokončení zkoušek z teoretických znalostí platí:

- i) v případě vydání průkazu způsobilosti pilota lehkých letadel, průkazu soukromého pilota, průkazu pilota kluzáků nebo průkazu pilota balónů po dobu 24 měsíců;
 - ii) pro vydání průkazů způsobilosti obchodního pilota nebo přístrojové kvalifikace (IR) po dobu 36 měsíců;
 - iii) lhůty uvedené v bodech i) a ii) se počítají ode dne, kdy pilot úspěšně vykoná zkoušku z teoretických znalostí v souladu s odst. b) pododstavec 2).
- 2) Vykonání zkoušky z teoretických znalostí pro získání průkazu způsobilosti dopravního pilota (ATPL) zůstává v platnosti pro vydání průkazu způsobilosti ATPL po dobu 7 let od posledního data platnosti:
- i) zapsání kvalifikace IR do průkazu způsobilosti; nebo
 - ii) v případě vrtulníků od zapsání typové kvalifikace vrtulníků do průkazu způsobilosti.

FCL.030 Zkouška praktických dovedností

- a) Před zkouškou dovedností pro vydání průkazu způsobilosti, kvalifikace nebo osvědčení musí žadatel úspěšně vykonat příslušnou zkoušku z teoretických znalostí, přičemž žadatelům navštěvujícím kurz integrovaného výcviku v létání mohou být uděleny výjimky.

Výuka pro příslušnou zkoušku z teoretických znalostí musí být ukončena vždy před začátkem příslušných zkoušek dovedností.

- b) Vyjma případu vydání průkazu způsobilosti dopravního pilota musí být žadatel o zkoušku dovedností k této zkoušce doporučen organizací/osobou zodpovědnou za výcvik po dokončení výcviku. Examinátor má k dispozici záznamy o výcviku.

FCL.035 Započítávání doby letu a teoretických znalostí

a) Započítávání doby letu

- 1) Pokud není v této části stanoveno jinak, musí být doba letu, která má být započítána pro účely získání průkazu způsobilosti, kvalifikace nebo osvědčení, nalétána na stejné kategorii letadel, pro kterou je požadován průkaz způsobilosti nebo kvalifikace.
- 2) Velící pilot nebo pilot ve výcviku
 - i) Žadateli o vydání průkazu způsobilosti, kvalifikace nebo osvědčení se do celkové doby letu požadované pro průkaz způsobilosti, kvalifikace nebo osvědčení započítává doba letu ze všech samostatných letů, z výcviku ve dvojím řízení nebo doba letu ve funkci velícího pilota.
 - ii) Absolvent integrovaného kurzu pro výcvik v létání dopravního pilota má nárok na započítání až 50 hodin doby velícího pilota-žáka do doby ve funkci velícího pilota, požadované pro vydání průkazu způsobilosti dopravního pilota, obchodního pilota a typové nebo třídní kvalifikace pro vícemotorové letadlo.

iii) Absolvent integrovaného výcvikového kurzu pro získání průkazu způsobilosti CPL/IR má nárok na započítání až 50 hodin doby velícího pilota-žáka do doby ve funkci velícího pilota požadované pro vydání průkazu způsobilosti obchodního pilota a typové nebo třídní kvalifikace pro vícemotorové letadlo.

3) Doba letu ve funkci druhého pilota. Pokud není stanoveno v této části jinak, má držitel průkazu způsobilosti pilota, vykonává-li funkci druhého pilota nebo funkci druhého pilota pod dozorem velícího pilota, nárok na plné započítání této doby letu do celkové doby letu požadované pro vyšší stupeň průkazu způsobilosti pilota.

b) Započítávání teoretických znalostí

1) Žadateli, který složil příslušnou zkoušku z teoretických znalostí pro získání průkazu způsobilosti dopravního pilota, musí být tato zkouška započítána dle požadavků teoretických znalostí pro získání průkazu způsobilosti pilota lehkých letadel, průkazu způsobilosti soukromého pilota, průkazu způsobilosti obchodního pilota a – s výjimkou vrtulníků – přístrojové kvalifikace pro stejnou kategorii letadla.

2) Žadateli, který složil příslušnou zkoušku z teoretických znalostí pro získání průkazu způsobilosti obchodního pilota, musí být tato zkouška započítána dle požadavků teoretických znalostí pro získání průkazu způsobilosti pilota lehkých letadel nebo průkazu způsobilosti soukromého pilota pro stejnou kategorii letadla.

3) Držiteli přístrojové kvalifikace nebo žadateli, který složil příslušnou zkoušku z teoretických znalostí přístrojů pro určitou kategorii letadla, musí být tato zkouška započítána dle požadavků na výcvik a zkoušky teoretických znalostí pro získání přístrojové kvalifikace pro jinou kategorii letadla.

4) Držiteli průkazu způsobilosti pilota se započítávají zkoušky a výcvik dle požadavků na výcvik a zkoušky z teoretických znalostí pro získání průkazu způsobilosti pro jinou kategorii letadla v souladu s dodatkem 1 k této části.

Zápočet se rovněž vztahuje na žadatele o vydání průkazu způsobilosti, kteří úspěšně složili zkoušky z teoretických znalostí pro vydání tohoto průkazu způsobilosti pro jinou kategorii letadla, pokud jsou dodrženy lhůty platnosti stanovené v čl. FCL.025 odst. c).

FCL.040 Uplatnění pravomocí udělených průkazem způsobilosti

Uplatnění pravomocí udělených průkazem způsobilosti závisí na platnosti v něm uvedených kvalifikací a případně na platnosti osvědčení zdravotní způsobilosti.

FCL.055 Povinnost pilota mít u sebe doklady a předkládat je

a) Pilot je po dobu uplatnění pravomocí udělených průkazem způsobilosti povinen mít u sebe platný průkaz způsobilosti a osvědčení zdravotní způsobilosti.

b) Pilot musí mít u sebe rovněž doklad totožnosti s fotografií.

c) Pilot nebo pilot-žák předloží bezodkladně záznamy o době letu na požádání pověřenému zástupci příslušného úřadu ke kontrole.

- d) Pilot-žák je při každém samostatném navigačním letu povinen mít u sebe doklad o schválení, jak to vyžaduje čl. FCL.020 odst. a).

FCL.055 Vedení záznamů o době letu

Pilot je povinen vést spolehlivé a podrobné záznamy o dobách všech nalétaných letů, a to ve formě a způsobem, které stanoví příslušný úřad.

FCL.055 Jazyková způsobilost

- a) Obecná ustanovení. Piloti letounů, vrtulníků, vzducholodí a letadel s pohonem vztlaku, u nichž se vyžaduje, aby obsluhovali radiotelefonní zařízení, nesmějí vykonávat pravomoci udělené průkazem způsobilosti a vyplývající z kvalifikace, pokud nemají v průkazu způsobilosti uvedenu doložku jazykové způsobilosti pro anglický jazyk nebo pro jazyk používaný při radiotelefonní komunikaci příslušného letu. Doložka musí uvádět jazyk, úroveň jazykové způsobilosti a datum platnosti.
- b) Žadatel o jazykovou doložku musí v souladu s dodatkem 2 k této části prokázat alespoň provozní úroveň jazykové způsobilosti jak v používání frazeologie, tak v obecné řeči. Dále musí žadatel prokázat schopnost:
- 1) účinně komunikovat ve výlučně hlasových situacích a v přímém styku;
 - 2) komunikovat o běžných, konkrétních a práce se týkajících tématech přesně a jasně;
 - 3) používat vhodné komunikační prostředky pro výměnu zpráv a rozpoznání a řešení nedorozumění v obecném či s prací souvisejícím kontextu;
 - 4) úspěšně si poradit s jazykovými problémy způsobenými komplikovaným či neočekávaným vývojem událostí, ke kterým dochází v souvislosti s běžnými pracovními situacemi, či s komunikační úkoly, se kterými je jinak obeznámen a
 - 5) používat dialekt nebo přízvuk, který je srozumitelný letecké veřejnosti.
- c) S výjimkou pilotů, kteří prokázali jazykovou způsobilost na expertní úrovni jazykových znalostí podle dodatku 2 k této části, provádí se přezkoušení znalostí pro získání jazykové doložky každé:
- 1) 4 roky, pokud byla prokázaná provozní úroveň jazykových znalostí; nebo
 - 2) 6 let, pokud byla prokázaná rozšířená úroveň jazykových znalostí.
- d) Specifické požadavky pro držitele přístrojové kvalifikace (IR). Aniž jsou dotčena ustanovení předchozích odstavců, držitelé přístrojové kvalifikace musejí prokázat schopnost používat anglický jazyk na úrovni, která jim umožňuje:
- 1) porozumět veškerým informacím potřebným k dokončení všech fází letu, včetně předletové přípravy;
 - 2) používat radiotelefon během všech fází letu, včetně naléhavých situací;

- 3) komunikovat s ostatními členy letové posádky během všech fází letu, včetně předletové přípravy.
- e) Prokázání jazykové způsobilosti a použití anglického jazyka u držitelů přístrojové kvalifikace se provádí hodnotící metodou, kterou stanoví příslušný úřad.

FCL.060 Nedávná praxe (rozlétanost)

- a) Balóny. Pilot nesmí provozovat balón v obchodní letecké dopravě nebo balón přepravující cestující, pokud v posledních 180 dnech neuskutečnil:
 - 1) alespoň 3 lety jako pilot balónu, z toho alespoň 1 v příslušné třídě nebo skupině balónů; nebo
 - 2) 1 let v příslušné třídě nebo skupině balónů pod dozorem instruktora způsobilého v souladu s hlavou J.
- b) Letouny, vrtulníky, letadla s pohonem vztlaku, vzducholodě a kluzáky. Pilot nesmí provozovat letadlo v obchodní letecké dopravě nebo letadlo přepravující cestující:
 - 1) ve funkci velícího pilota nebo jako druhý pilot, pokud neuskutečnil během posledních uplynulých 90 dnů nejméně 3 vzlety, přiblížení a přistání v letadle stejného typu nebo třídy nebo na úplném letovém simulátoru představujícím stejný typ nebo třídu letadla. 3 lety a přistání musejí být provedeny buď ve vícepilotním, nebo v jednopilotním provozu podle pravomocí, které pilot má;
 - 2) ve funkci velícího pilota v noci, pokud:
 - i) neuskutečnil v posledních 90 dnech nejméně 1 vzlet, přiblížení a přistání v letadle stejného typu nebo třídy v noci nebo na úplném letovém simulátoru představujícím stejný typ nebo třídu letadla v nočních podmínkách; nebo
 - ii) není držitelem přístrojové kvalifikace;
 - 3) ve funkci druhého pilota střídajícího se při cestovním letu, pokud:
 - i) nesplňuje požadavky uvedené v odst. b) pododstavec 1); nebo
 - ii) neprovedl v posledních 90 dnech let na stejném typu nebo třídě letadla ve funkci druhého pilota střídajícího při cestovním letu; nebo
 - iii) neabsolvoval ve lhůtě alespoň 90 dnů udržovací výcvik v letových dovednostech na úplném letovém simulátoru. Tento udržovací výcvik může být kombinován s udržovacím výcvikem provozovatele předepsaným v části OR.OPS.
 - 4) Pokud má pilot pravomoci provozovat více než jeden typ nesložitých vrtulníků s podobnými charakteristikami z hlediska provozních postupů, systémů a ovládání, jak je stanoveno v části 21, 3 vzlety, přiblížení a přistání, podle požadavku uvedeného v pododstavci 1) mohou být provedeny jen na jednom z typů vrtulníků, jestliže pilot v předchozích 6 měsících vykonal alespoň 2 hodiny letu na každém z typu vrtulníků.

- c) Specifické požadavky pro obchodní leteckou dopravu
- 1) V případě obchodní letecké dopravy může být 90denní lhůta, která je předepsána v odst. b) pododstavcích 1) a 2) výše, prodloužena až na 120 dní, jestliže pilot podnikne traťový let pod dozorem instruktora nebo examinátora pro typovou kvalifikaci.
 - 2) Pokud pilot nesplňuje požadavky uvedené v pododstavci 1) a pokud chce využívat svých pravomocí, musí vykonat cvičný let na letadle stejného typu nebo úplném letovém simulátoru pro letadla stejného typu, jaké má být použito, a to alespoň v rozsahu požadavků stanovených v odst. b) pododstavcích 1) a 2) výše.

FCL.065 Omezení pravomocí držitelů průkazu způsobilosti ve věku 60 let nebo vyšším v obchodní letecké dopravě

- a) Věk 60–64 let. Letouny a vrtulníky. Držitel průkazu způsobilosti pilota, který dosáhl věku 60 let, nesmí vykonávat funkci pilota letadla nasazovaného na lety obchodní letecké dopravy, s výjimkou případu, kdy je
 - 1) členem vícepilotní posádky a
 - 2) za předpokladu, že je jediným pilotem v letové posádce, který dosáhl věku 60 let.
- b) Věk 65 let. Držitel průkazu způsobilosti pilota, který dosáhl věku 65 let, nesmí vykonávat funkci pilota letadla nasazovaného na lety obchodní letecké dopravy.

FCL.070 Zrušení, pozastavení a omezení platnosti průkazu způsobilosti, kvalifikací a osvědčení

- a) Platnost průkazů způsobilosti, kvalifikací a osvědčení vydaných souladu s touto částí může příslušný úřad omezit, pozastavit nebo zrušit, pokud pilot nesplňuje požadavky této části, části zdravotní způsobilost nebo platné provozní požadavky v souladu s podmínkami a postupy stanovenými v části AR.
- b) Pokud je platnost průkazu způsobilosti pilota pozastavena nebo zrušena, je pilot povinen okamžitě vrátit průkaz způsobilosti nebo osvědčení příslušnému úřadu.

HLAVA B

PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI PILOTA LEHKÝCH LETADEL – LAPL

ODDÍL 1

Společné požadavky

FCL.100 Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel – minimální věk

Žadatelé o vydání průkazu způsobilosti pilota lehkých letadel musejí mít:

- a) v případě letounů a vrtulníků alespoň 17 let;
- b) v případě vzducholodí a balónů alespoň 16 let.

FCL.105 Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel – pravomoci a podmínky

- a) Obecná ustanovení. Pravomocí držitele průkazu způsobilosti pilota lehkých letadel je vykonávat funkci velícího pilota – nikoli za úplatu – v jiném než obchodním provozu na odpovídající kategorii letadel.
- b) Podmínky. Žadatel o vydání průkazu způsobilosti pilota lehkých letadel musí splňovat požadavky pro příslušnou kategorii letadla a případně pro třídu a typ letadla použitého při zkoušce dovednosti.

FCL.110 Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel – započítávání pro stejnou kategorii letadla

- a) Žadateli o vydání průkazu způsobilosti pilota lehkých letadel (LAPL), který už vlastní průkaz způsobilosti pro stejnou kategorii letadla, musí být tento průkaz plně započítán dle požadavků na získání průkazu způsobilosti pilota lehkých letadel v této kategorii letadel.
- b) Aniž jsou dotčena ustanovení předchozího odstavce, pokud platnost průkazu způsobilosti už uplynula, musí žadatel vykonat zkoušku dovednosti v souladu s článkem FCL.125 pro vydání průkazu způsobilosti pilota lehkých letadel v příslušné kategorii letadel.

FCL.115 Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel – výcvikový kurz

Žadatelé o vydání průkazu způsobilosti pilota lehkých letadel podstoupí výcvikový kurz u schválené organizace pro výcvik. Kurz zahrnuje výuku teoretických znalostí a letový výcvik v závislosti na udělených pravomocích.

FCL.120 Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel – zkoušky z teoretických znalostí

Žadatelé o vydání průkazu způsobilosti pilota lehkých letadel musejí prokázat úroveň teoretických znalostí odpovídající pravomocem dle průkazu způsobilosti formou zkoušky z těchto předmětů:

- a) obecné předměty:
 - právní předpisy v oblasti letectví,
 - lidská výkonnost,
 - meteorologie,
 - spojení;
- b) specifické předměty týkající se jednotlivých kategorií letadel:
 - základy letu,
 - provozní postupy,
 - provedení letu a plánování,
 - obecné znalosti o letadlech,
 - navigace.

FCL.125 Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel – zkouška dovednosti

- a) Žadatelé o vydání průkazu způsobilosti pilota lehkých letadel musejí formou zkoušky dovednosti prokázat schopnost s odbornou způsobilostí provádět odpovídající postupy a obraty v příslušné kategorii letadel ve funkci velícího pilota v souladu s udělenými pravomocemi.
- b) Žadatelé o zkoušky dovednosti absolvují letový výcvik na stejné třídě nebo typu letadla, které má být použito při zkoušce dovednosti. Pravomoci budou omezeny na třídu nebo typ letadla použitý při zkoušce dovednosti, dokud nebudou do průkazu způsobilosti doplněna další rozšíření v souladu s touto hlavou.
- c) Hodnocení úspěšnosti
 - 1) Zkouška dovednosti je rozdělena do různých oddílů představujících jednotlivé fáze letu, jak to odpovídá kategorii použitého letadla.
 - 2) Pokud žadatel neuspěje v některé úloze určitého oddílu, neuspěje v celém oddílu. Pokud žadatel neuspěje pouze v jednom oddílu zkoušky, opakuje zkoušku pouze z tohoto oddílu. Pokud žadatel neuspěje ve více než jednom oddílu, musí opakovat celou zkoušku.
 - 3) Jestliže musí žadatel opakovat zkoušku v souladu s ustanoveními pododstavce 2) a neuspěje v některém z oddílů, včetně oddílu, v němž žadatel uspěl při předchozích pokusech, musí opakovat celou zkoušku znovu.
 - 4) Jestliže se žadateli nepodaří uspět ve všech oddílech zkoušky na 2 pokusy, je zapotřebí další praktický výcvik.

ODDÍL 2**Specifické požadavky pro základní průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel – letoun****FCL.105.BLAPL Základní průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel – pravomoci**

Držitel základního průkazu způsobilosti pilota lehkých letadel pro letouny je oprávněn vykonávat činnost velícího pilota na pozemních letounech s jedním pístovým motorem nebo na turistických motorových kluzácích s maximální povolenou vzletovou hmotností 2 000 kg a nižší na místních letech do vzdálenosti 30 km (15 NM) od letiště odletu bez mezipřistání, kdy se pilot může s přihlédnutím k podmínkám letu kdykoli vrátit na letiště odletu.

Pravomoci základního průkazu způsobilosti pilota lehkých letadel nezahrnují přepravu cestujících.

FCL.110.BLAPL Základní průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel – požadavky na praxi a její započítávání

- a) Žadatelé o vydání základního průkazu způsobilosti pilota lehkých letadel pro letouny musejí absolvovat alespoň 20 hodin letového výcviku na třídě letounu, na kterém se provádí zkouška dovednosti, z toho musí mít žadatel alespoň:

- 1) 10 hodin letového výcviku ve dvojím řízení,
- 2) 4 hodiny samostatného letu pod dozorem,
- 3) 3 hodiny navigačního letu ve dvojím řízení.

- b) Započítávání praxe. Žadatelům, kteří mají předchozí praxi ve funkci velícího pilota, může být tato praxe započítána dle požadavků uvedených v odstavci a).

O rozsahu, v němž bude praxe započtena, rozhodne schválená organizace pro výcvik, ve které pilot podstupuje výcvikový kurz na základě výsledků přijímacích letových zkoušek, v žádném případě však nesmí přesáhnout:

- 1) celkovou dobu letu nalétanou ve funkci velícího pilota;
- 2) 50 % hodin požadovaných v odstavci a);
- 3) a nesmí zahrnovat požadavky uvedené v odst. a) pododstavec 2) a odst. a) pododstavec 3).

FCL.135.BLAPL Základní průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel – rozšíření pravomocí na další třídu nebo variantu

- a) Pravomoci udělené základním průkazem způsobilosti pilota lehkých letadel jsou omezeny na třídu, v níž byla vykonána zkouška dovednosti. Toto omezení může být zrušeno, pokud pilot absolvuje pro další třídu:

- 1) 3 hodiny letového výcviku, který zahrnuje:
 - i) 10 vzletů a přistání ve dvojím řízení,

- ii) 10 samostatných vzletů a přistání pod dozorem,
- 2) zkoušku dovednosti, která prokáže odpovídající úroveň praktických dovedností v nové třídě. Během zkoušky dovednosti musí žadatel rovněž examinátorovi prokázat odpovídající úroveň teoretických znalostí pro tuto další třídu v těchto předmětech:
 - provozní postupy,
 - provedení letu a plánování,
 - obecné znalosti o letadle.
- b) Dříve než může držitel základního průkazu způsobilosti pilota lehkých letadel vykonávat pravomoci udělené tímto průkazem způsobilosti k jiné variantě letounu, než která byla použita během zkoušky dovednosti, musí pilot podstoupit rozdílový nebo seznamovací výcvik. Údaje o rozdílovém výcviku se zanesou do zápisové knihy pilota nebo rovnocenného dokumentu a instruktor je potvrdí podpisem.

FCL.140.BLAPL Základní průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel – požadavek rozlétanosti

Držitelé základního průkazu způsobilosti pilota lehkých letadel smějí vykonávat pravomoci udělené průkazem způsobilosti pouze tehdy, pokud splňují požadavek rozlétanosti stanovený v článku FCL.140.A.

ODDÍL 3

Specifické požadavky pro průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel (letouny) – LAPL(A)

FCL.105.A Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel (letouny) – LAPL(A) – pravomoci

Držitel průkazu způsobilosti pilota lehkých letadel pro letouny je oprávněn vykonávat činnost velícího pilota na jednomotorových pozemních letounech nebo turistických motorových kluzácích s maximální povolenou vzletovou hmotností 2 000 kg a nižší, přičemž smí přepravovat nejvíce 3 cestující, takže počet osob na palubě letadla nesmí přesáhnout 4 osoby.

FCL.110.A Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel (letouny) – LAPL(A) – požadavky na praxi a její započítávání

- a) Žadatelé o vydání průkazu způsobilosti LAPL(A) musejí absolvovat alespoň 30 hodin letového výcviku na letounech nebo turistických motorových kluzácích, z toho musí být alespoň:
 - 1) 15 hodin letového výcviku ve dvojím řízení na třídě letounu, na kterém se bude provádět zkouška dovednosti;
 - 2) 6 hodin samostatného letu pod dozorem, včetně alespoň 3 hodin samostatného navigačního letu, z toho alespoň 1 z těchto navigačních letů musí být

v minimální délce 150 km (80 NM), přičemž během tohoto letu je třeba provést alespoň 1 přistání s úplným zastavením na letišti jiném, než je letiště odletu.

- b) Specifické požadavky pro žadatele, kteří jsou držiteli základního průkazu způsobilosti pilota lehkých letadel pro letouny. Žadatelé o vydání průkazu způsobilosti LAPL(A), kteří jsou držiteli základního průkazu pilota lehkých letadel pro letouny, musejí absolvovat alespoň 10 hodin letového výcviku, z toho musí mít žadatel alespoň:

- 1) 5 hodin výcviku ve dvojím řízení;
- 2) 4 hodiny samostatného letu pod dozorem, včetně alespoň 3 hodin samostatného navigačního letu, z toho alespoň 1 musí být v minimální délce 150 km (80 NM), přičemž během tohoto letu je třeba provést alespoň 1 přistání s úplným zastavením na letišti jiném, než je letiště odletu.

- c) Specifické požadavky pro žadatele, kteří jsou držiteli průkazu způsobilosti pilota lehkých letadel pro kluzáky s rozšířením pro turistické motorové kluzáky. Žadatelé o vydání průkazu způsobilosti pilota lehkých letadel pro letouny, kteří jsou držiteli průkazu způsobilosti pilota lehkých letadel pro kluzáky s rozšířením pro turistické motorové kluzáky, musejí v návaznosti na doložku rozšíření pro turistické motorové kluzáky (TMG) absolvovat alespoň 21 hodin doby letu na TMG a splňovat požadavky čl. FCL.135.BLAPL odst. a) o letounech.

- d) Započítávání praxe. Žadatelům, kteří mají předchozí praxi ve funkci velícího pilota, může být tato praxe započítána dle požadavků uvedených v odstavci a).

O rozsahu, v němž bude praxe započtena, rozhodne schválená organizace pro výcvik, ve které pilot podstupuje výcvikový kurz, na základě výsledků přijímajících zkušebních letů, v žádném případě však nesmí:

- 1) přesáhnout celkovou dobu letu nalétanou ve funkci velícího pilota;
- 2) přesáhnout 50 % hodin požadovaných v odstavci a)
- 3) a nesmí zahrnovat požadavky uvedené v odst. a) pododstavec 2).

FCL.135.A Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel (letouny) – LAPL(A) – rozšíření pravomocí na další třídu nebo variantu letounů

Pravomoci udělené průkazem způsobilosti LAPL(A) jsou omezeny na třídu a variantu letounu nebo TMG, v níž byla vykonána zkouška dovednosti. Toto omezení může být zrušeno, pokud pilot splňuje požadavky stanovené v článku FCL.135.BLAPL.

FCL.140.A Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel (letouny) – LAPL(A) – požadavek rozlétanosti

- a) Držitelé průkazu LAPL(A) smějí vykonávat pravomoci udělené průkazem způsobilosti pouze tehdy, pokud v posledních 24 měsících vykonali jako piloti letounu nebo TMG:

- 1) alespoň 12 hodin doby letu ve funkci velícího pilota, včetně 12 vzletů a přistání;
 - 2) udržovací výcvik alespoň v délce 1 hodiny celkové doby letu s instruktorem.
- b) Držitelé průkazu LAPL(A), kteří nesplňují požadavky uvedené v odstavci a) musejí:
- 1) absolvovat přezkoušení odborné způsobilosti s instruktorem dříve, než obnoví uplatnění pravomocí udělených průkazem způsobilosti; nebo
 - 2) doplnit požadovanou letovou dobu nebo vzlety a přistání, lety ve dvojím řízení nebo samostatné lety pod dozorem instruktora, s cílem splnit požadavky uvedené v odstavci a).

ODDÍL 4

Specifické požadavky pro průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel (vrtulníky) – LAPL(H)

FCL.105.H Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel (vrtulníky) – LAPL(H) – pravomoci

Držitel průkazu způsobilosti pilota lehkých letadel pro vrtulníky je oprávněn vykonávat činnost velícího pilota na jednomotorových vrtulnících s maximální povolenou vzletovou hmotností 2 000 kg a nižší, přičemž smí přepravovat nejvíce 3 cestující, takže počet osob na palubě letadla nesmí přesáhnout 4 osoby.

FCL.110.H Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel (vrtulníky) – LAPL(H) – požadavky na praxi a její započítávání

- a) Žadatelé o vydání průkazu způsobilosti pilota lehkých letadel pro vrtulníky musejí absolvovat 40 hodin letového výcviku na vrtulnících. Alespoň 35 hodin musí být nalétáno na typu vrtulníku, který bude použit při zkoušce dovednosti. Letový výcvik musí zahrnovat alespoň:
- 1) 20 hodin výcviku ve dvojím řízení a
 - 2) 10 hodin samostatného letu pod dozorem, včetně alespoň 5 hodin samostatného navigačního letu, z toho alespoň 1 musí být v minimální délce 150 km (80 NM), přičemž během tohoto letu je třeba provést alespoň jedno přistání s úplným zastavením na letišti jiném, než je letiště odletu.
- b) Započítávání praxe. Žadatelům, kteří mají předchozí praxi ve funkci velícího pilota, může být tato praxe započítána dle požadavků uvedených v odstavci a).
- O rozsahu, v němž bude praxe započtena, rozhodne schválená organizace pro výcvik, ve které pilot podstupuje výcvikový kurz, na základě výsledků přijímajících zkušebních letů, v žádném případě však nesmí:
- 1) přesáhnout celkovou dobu letu nalétanou ve funkci velícího pilota;
 - 2) přesáhnout 50 % hodin požadovaných v odstavci a)

- 3) a nesmí zahrnovat požadavky uvedené v odst. a) pododstavec 2).

FCL.135.H Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel (vrtulníky) – LAPL(A) – rozšíření pravomocí na další třídu nebo variantu letounů

- a) Pravomoci udělené průkazem způsobilosti LAPL(H) jsou omezeny na konkrétní typ a variantu vrtulníku, v níž byla vykonána zkouška dovednosti. Toto omezení může být zrušeno, pokud pilot vykoná:
- 1) 5 hodin letového výcviku, který zahrnuje:
 - i) 15 vzletů, přiblížení a přistání ve dvojím řízení;
 - ii) 15 samostatných vzletů, přiblížení a přistání pod dozorem;
 - iii) zkoušku dovednosti, která prokáže odpovídající úroveň praktických dovedností z jiného typu. Během zkoušky dovednosti musí žadatel rovněž examinátorovi prokázat odpovídající úroveň teoretických znalostí pro tento další typ v těchto předmětech:
 - provozní postupy,
 - provedení letu a plánování,
 - obecné znalosti o letadle.
- b) Dříve než může držitel průkazu způsobilosti pilota lehkých letadel pro vrtulníky vykonávat pravomoci udělené tímto průkazem způsobilosti k jiné variantě letounu, než která byla použita během zkoušky dovednosti, musí pilot podstoupit rozdílový nebo seznamovací výcvik v souladu s údaji o provozní způsobilosti letadla podle části 21. Údaje o rozdílovém výcviku se zanesou do zápisové knihy pilota nebo rovnocenného dokumentu a instruktor je potvrdí podpisem.

FCL.140.H Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel (vrtulníky) – LAPL(H) – požadavek rozlétanosti

- a) Držitelé průkazu LAPL(H) mohou vykonávat pravomoci udělené průkazem způsobilosti na konkrétním typu pouze tehdy, pokud v posledních 12 měsících vykonali jako piloti vrtulníku tohoto typu:
- 1) alespoň 6 hodin doby letu ve funkci velícího pilota, včetně 6 vzletů, přiblížení a přistání;
 - 2) udržovací výcvik alespoň v délce 1 hodiny celkové doby letu s instruktorem.
- b) Držitelé průkazu LAPL(H), kteří nesplňují požadavky uvedené v odstavci a) musejí:
- 1) absolvovat přezkoušení odborné způsobilosti s instruktorem na konkrétním typu dříve, než obnoví uplatnění pravomocí udělených průkazem způsobilosti; nebo

- 2) doplnit požadovanou letovou dobu nebo vzlety a přistání, lety ve dvojím řízení nebo samostatné lety pod dozorem instruktora s cílem splnit požadavky uvedené v odstavci a).

ODDÍL 5

Specifické požadavky pro průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel (kluzáky) – LAPL(S)

FCL.105.S Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel (kluzáky) – LAPL(S) – pravomoci a podmínky

- a) Držitel průkazu způsobilosti pilota lehkých letadel pro kluzáky je oprávněn vykonávat činnost velícího pilota na kluzácích a motorových kluzácích. Pro uplatnění pravomocí na turistických motorových kluzácích musí držitel průkazu způsobilosti splňovat požadavky uvedené v článku FCL.135.S.
- b) Držitel průkazu způsobilosti LAPL(S) může přepravovat cestující až poté, co po vydání průkazu způsobilosti absolvoval 10 hodin doby letu nebo 30 startů ve funkci velícího pilota na kluzácích nebo motorových kluzácích.

FCL.110.S Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel (kluzáky) – LAPL(S) – požadavky na praxi a její započítávání

- a) Žadatelé o vydání průkazu způsobilosti pilota lehkých letadel pro kluzáky musejí absolvovat alespoň 15 hodin letového výcviku na kluzácích, nebo motorových kluzácích, z toho musí mít žadatel alespoň:
 - (1) 10 hodin výcviku ve dvojím řízení;
 - (2) 2 hodiny samostatného letu pod dozorem;
 - (3) 45 startů a přistání;
 - (4) 1 samostatný navigační let v délce alespoň 50 km (27 NM) nebo 1 samostatný navigační let ve dvojím řízení v délce alespoň 100 km (55 NM).
- b) Z 15 hodin požadovaných v odstavci a) smí být nejvíce 7 hodin provedeno na turistických motorových kluzácích.
- c) Započítávání praxe. Žadatelům, kteří mají předchozí praxi ve funkci velícího pilota, může být tato praxe započítána dle požadavků uvedených v odstavci a).

O rozsahu, v němž bude praxe započtena, rozhodne schválená organizace pro výcvik, ve které pilot podstupuje výcvikový kurz, na základě výsledků přijímajících zkušebních letů, v žádném případě však nesmí:

- 1) přesáhnout celkovou dobu letu nalétanou ve funkci velícího pilota;
- 2) přesáhnout 50 % hodin požadovaných v odstavci a)
- 3) a nesmí zahrnovat požadavky uvedené v odst. a) pododstavec 2) až odst. a) pododstavec 4).

FCL.130.S Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel (kluzáky) – LAPL(S) – metody startu

- a) Právomoci udělené průkazem způsobilosti pilota lehkých letadel pro kluzáky jsou omezeny na metodu startu, kterou byla vykonána zkouška dovednosti. Toto omezení může být odstraněno, pokud pilot vykoná:
- 1) v případě startu navijákem nebo vozidlem nejméně 10 startů výcviku ve dvojím řízení;
 - 2) v případě startu prostřednictvím aerovleku či samostatného startu nejméně 5 startů výcviku ve dvojím řízení. V případě samostatného startu může být výcvik ve dvojím řízení proveden na turistickém motorovém kluzáku;
 - 3) v případě startu prostřednictvím pružného lana nejméně 3 starty v rámci výcviku ve dvojím řízení nebo jako samostatné lety pod dozorem.
- b) Údaje o dodatečných výcvikových startech se zanesou do zápisové knihy pilota a instruktor je potvrdí podpisem.
- c) Pokud si piloti chtějí zachovat své pravomoci pro každou z metod startu, musejí v posledních 24 měsících absolvovat alespoň 5 startů, s výjimkou startu pomocí pružného lana, kdy stačí vykonat pouze 2 starty.
- d) Pokud piloti nesplňují požadavky uvedené v odstavci c), musejí – chtějí-li obnovit své pravomoci – vykonat potřebný počet dalších startů ve dvojím řízení nebo samostatných letů pod dozorem instruktora.

FCL.135.S Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel (kluzáky) – LAPL(S) – rozšíření pravomocí na turistické motorové kluzáky

Právomoci udělené průkazem způsobilosti LAPL(S) mohou být rozšířeny na TMG, pokud pilot provede ve schválené organizaci pro výcvik alespoň:

- a) 6 hodin letového výcviku na TMG, který zahrnuje:
- 1) 4 hodiny výcviku ve dvojím řízení;
 - 2) 1 samostatný navigační let v délce alespoň 150 km (80 NM), během kterého je třeba provést alespoň 1 přistání s úplným zastavením na letišti jiném, než je letiště odletu;
- b) zkoušku dovednosti, která prokáže odpovídající úroveň praktických dovedností na TMG. Během zkoušky dovednosti musí žadatel rovněž examinátorovi prokázat odpovídající úroveň teoretických znalostí pro TMG v těchto předmětech:
- základy letu,
 - provozní postupy,
 - provedení letu a plánování,

- obecné znalosti o letadle,
- navigace.

FCL.140.S Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel (letouny) – LAPL(S) – požadavek rozlétanosti

- a) Kluzáky a motorové kluzáky. Držitelé průkazu způsobilosti LAPL(S) smějí vykonávat pravomoci udělené průkazem způsobilosti na kluzáku nebo motorovém kluzáku pouze tehdy, pokud v posledních 24 měsících absolvovali jako piloti kluzáku nebo motorového kluzáku s výjimkou TMG alespoň:
- 1) 5 hodin doby letu ve funkci velícího pilota, která zahrnuje 15 startů;
 - 2) 2 cvičné lety s instruktorem;
- b) TMG. Držitelé průkazu způsobilosti LAPL(S) smějí vykonávat pravomoci udělené průkazem způsobilosti na TMG pouze tehdy, pokud:
- 1) absolvovali v posledních 24 měsících:
 - i) alespoň 12 hodin doby letu ve funkci velícího pilota, včetně 12 vzletů a přistání;
 - ii) udržovací výcvik alespoň v délce 1 hodiny celkové doby letu s instruktorem.
 - 2) Jestliže má držitel průkazu způsobilosti LAPL(S) rovněž pravomoci pro lety na letounech, může být požadavek uvedený v pododstavci 1) proveden na letounech.
- c) Držitelé průkazu způsobilosti LAPL(S), kteří nesplňují požadavky v odstavci a) nebo odstavci b), musejí dříve, než obnoví uplatňování svých pravomocí:
- 1) absolvovat přezkoušení odborné způsobilosti s examínátorem na kluzáku/TMG; nebo
 - 2) doplnit požadovanou letovou dobu nebo vzlety a přistání, lety ve dvojím řízení nebo samostatné lety pod dozorem instruktora s cílem splnit požadavky uvedené v odstavci a) nebo odstavci b).

ODDÍL 6

Specifické požadavky pro průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel (balóny) – LAPL(B)

FCL.105.B Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel (balóny) – LAPL(B) – pravomoci

Držitel průkazu způsobilosti pilota lehkých letadel pro balóny je oprávněn vykonávat činnost velícího pilota na horkovzdušných balónech nebo horkovzdušných vzducholodích s maximální kapacitou objemu obalu 3 400 m³ a na balónech plněných plynem s maximální

kapacitou objemu obalu 1 200 m³, přičemž smí přepravovat nejvíce 3 cestující, takže počet osob na palubě letadla nesmí přesáhnout 4 osoby.

FCL.110.B Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel (balóny) – LAPL(B) – požadavek rozlétanosti

a) Žadatelé o vydání průkazu způsobilosti pilota lehkých letadel pro balóny musejí absolvovat alespoň 16 hodin letového výcviku na balónech stejné třídy, z toho musí mít žadatel alespoň:

- 1) 12 hodin výcviku ve dvojím řízení;
- 2) 10 napuštění a 20 vzletů a přistání;
- 3) 1 samostatný let pod dozorem s minimální délkou letu alespoň 30 minut.

b) Započítávání praxe. Žadatelům, kteří mají předchozí praxi ve funkci velícího pilota na balónech, může být tato praxe započítána dle požadavků uvedených v odstavci a).

O rozsahu, v němž bude praxe započtena, rozhodne schválená organizace pro výcvik, ve které pilot podstupuje výcvikový kurz, na základě výsledků přijímajících zkušebních letů, v žádném případě však nesmí:

- 1) přesáhnout celkovou dobu letu nalétanou ve funkci velícího pilota na balónech;
- 2) přesáhnout 50 % hodin požadovaných v odstavci a)
- 3) a nesmí zahrnovat požadavky uvedené v odst. a) pododstavec 2) a odst. a) pododstavec 3).

FCL.130.B Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel (balóny) – LAPL(B) – rozšíření pravomocí na upoutané lety

a) Pravomoci vyplývající z průkazu způsobilosti LAPL(B) jsou omezeny na neupoutané lety. Toto omezení může být odstraněno, pokud pilot vykoná alespoň 3 upoutané zkušební lety.

b) Údaje o dodatečném výcviku se zanesou do zápisové knihy pilota a instruktor je potvrdí podpisem.

c) Pro zachování této pravomoci musí pilot vykonat nejméně 2 upoutané lety v posledních 24 měsících.

d) Piloti, kteří nesplňují požadavky uvedené v odstavci c) a kteří chtějí obnovit své pravomoci, musejí vykonat potřebný počet dalších upoutaných letů ve dvojím řízení nebo samostatných letů pod dozorem instruktora.

FCL.135.B Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel (balóny) – LAPL(B) – rozšíření pravomocí na další třídy balónů

Pravomoci udělené průkazem způsobilosti pilota lehkých letadel LAPL(B) jsou omezeny na třídu, v níž byla vykonána zkouška dovednosti. Toto omezení může být zrušeno, pokud pilot vykoná u schválené organizace pro výcvik pro další třídu alespoň:

- a) 5 cvičných letů ve dvojím řízení; nebo
- b) v případě držitelů LAPL(B) pro horkovzdušné balóny, kteří chtějí rozšířit své pravomoci na horkovzdušné vzducholodi, 5 hodin výcvikového letu ve dvojím řízení a
- c) zkoušky dovednosti, kde žadatel examinátorovi prokáže odpovídající úroveň teoretických znalostí pro tuto další třídu v těchto předmětech:
 - základy letu,
 - provozní postupy,
 - provedení letu a plánování,
 - obecné znalosti o letadle.

FCL.140.B Průkaz způsobilosti pilota lehkých letadel (balóny) – LAPL(B) – požadavek rozlétanosti

- a) Držitelé průkazu způsobilosti LAPL(B) smějí vykonávat pravomoci udělené průkazem způsobilosti pouze tehdy, pokud v posledních 24 měsících vykonali na jedné třídě balónů alespoň:
 - 1) 6 hodin doby letu ve funkci velícího pilota, včetně 10 vzletů a přistání;
 - 2) 1 cvičný let s instruktorem;
 - 3) kromě toho piloti, kteří jsou oprávněni létat na více než jedné třídě balónů, musejí k uplatňování svých pravomocí v jiné třídě vykonat alespoň 3 hodiny doby letu v této třídě balónů v posledních 24 měsících, přičemž musejí provést nejméně 3 vzlety a přistání.
- b) Držitelé průkazu způsobilosti LAPL(B), kteří nesplňují požadavky v odstavci a), musejí dříve, než obnoví uplatňování svých pravomocí:
 - 1) absolvovat přezkoušení odborné způsobilosti s examinátorem na odpovídající třídě balónu; nebo
 - 2) doplnit požadovanou letovou dobu nebo vzlety a přistání, lety ve dvojím řízení nebo samostatné lety pod dozorem instruktora s cílem splnit požadavky uvedené v odstavci a).

HLAVA C

PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI SOUKROMÉHO PILOTA (PPL), PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI PILOTA KLUZÁKŮ (SPL) a PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI PILOTA VOLNÝCH BALÓNŮ (BPL).

ODDÍL 1

Společné požadavky

FCL.200 Minimální věk

- a) Žadatel o vydání průkazu způsobilosti soukromého pilota musí dosáhnout alespoň 17 let věku;
- b) žadatel o vydání průkazu způsobilosti pilota kluzáků nebo pilota balónů musí dosáhnout alespoň 16 let věku.

FCL.205 Podmínky

Žadatel o vydání průkazu způsobilosti PPL musí splňovat požadavky pro třídní nebo typovou kvalifikaci letadla použitého při zkoušce dovednosti, jak je stanoveno v hlavě H.

FCL.210 Výcvikový kurz

Žadatelé o vydání průkazu způsobilosti BPL, SPL nebo PPL podstoupí výcvikový kurz u schválené organizace pro výcvik. Kurz zahrnuje výuku teoretických znalostí a výuku letu v závislosti na udělených pravomocích.

FCL.215 Zkoušky z teoretických znalostí

Žadatelé o vydání průkazu způsobilosti BPL, SPL nebo PPL musejí prokázat úroveň teoretických znalostí odpovídající uděleným pravomocem a složit zkoušky z těchto předmětů:

- a) obecné předměty:
 - právní předpisy v oblasti letectví,
 - lidská výkonnost,
 - meteorologie,
 - spojení;
- b) specifické předměty týkající se jednotlivých kategorií letadel:
 - základy letu,
 - provozní postupy,
 - provedení letu a plánování,

- obecné znalosti o letadlech,
- navigace.

FCL.235 Zkouška dovednosti

- a) Žadatelé o vydání průkazu způsobilosti BPL, SPL nebo PPL musejí formou zkoušky dovednosti prokázat schopnost s odbornou způsobilostí provádět odpovídající postupy a obraty v příslušné kategorii letadel ve funkci velícího pilota v souladu s udělenými pravomocemi.
- b) Žadatel o zkoušky dovednosti absolvuje výuku letu na stejné třídě nebo typu letadla nebo na stejné skupině balónů, kterých má být použito při zkoušce dovednosti.
- c) Hodnocení úspěšnosti
 - 1) Zkouška dovednosti je rozdělená do různých oddílů, které představují jednotlivé fáze letu odpovídající kategorii použitého letadla.
 - 2) Pokud žadatel neuspěje v některé úloze určitého oddílu, neuspěje v celém oddílu. Pokud žadatel neuspěje ve více než jednom oddílu, musí opakovat celou zkoušku. Pokud žadatel neuspěje pouze v jednom oddílu zkoušky, opakuje zkoušku pouze z tohoto oddílu.
 - 3) Jestliže je zapotřebí opakovat zkoušku v souladu s ustanoveními pododstavce 2), neúspěch v některém z oddílů, včetně oddílu, v němž žadatel uspěl při předchozích pokusech, znamená opakování celé zkoušky znovu.
 - 4) Jestliže se žadateli nepodaří uspět ve všech oddílech zkoušky ve 2 pokusech, je zapotřebí další výcvik.

ODDÍL 2

Specifické požadavky pro průkaz způsobilosti soukromého pilota (letouny) – PPL(A)

FCL.205.A Průkaz způsobilosti soukromého pilota (letouny) – PPL(A) – pravomoci

- a) Držitele průkazu způsobilosti PPL(A) je oprávněn vykonávat funkci velícího pilota nebo druhého pilota – nikoli za úplatu – na letounech nebo TMG v jiném než obchodním provozu.
- b) Aniž jsou dotčena ustanovení předchozího odstavce, mohou držitelé průkazu způsobilosti PPL(A) s pravomocí instruktora nebo examinátora obdržet úplatu za:
 - 1) poskytování letového výcviku pro získání průkazů způsobilosti LAPL(A) nebo PPL(A);
 - 2) provádění zkoušek dovednosti a přezkoušení odborné způsobilosti pro tyto průkazy způsobilosti;
 - 3) kvalifikace a osvědčení související s těmito průkazy způsobilosti.

FCL.210.A Průkaz způsobilosti soukromého pilota (letouny) – PPL(A) – požadavky na praxi a její započítávání

- a) Žadatelé o vydání průkazu způsobilosti soukromého pilota pro letouny musejí absolvovat alespoň 45 hodin letového výcviku na letounech, přičemž alespoň 5 hodin musí být vykonáno na zařízení pro výcvik pomocí letové simulace, z toho musí žadatel absolvovat alespoň:
- 1) 25 hodin výcviku ve dvojím řízení;
 - 2) 10 hodin samostatného letu pod dozorem, z nichž alespoň 5 hodin musí být vykonáno jako samostatný navigační let, přičemž alespoň 1 z těchto navigačních letů musí být v minimální délce 270 km (150 NM), a během tohoto letu je třeba provést přistání s úplným zastavením alespoň na 2 letištích jiných než letiště odletu.
- b) Specifické požadavky pro žadatele, kteří jsou držiteli průkazu způsobilosti pilota lehkých letadel pro letouny. Žadatelé o vydání průkazu způsobilosti PPL(A), kteří jsou držiteli průkazu způsobilosti LAPL(A), musejí absolvovat alespoň 15 hodin doby letu na letounech od vydání průkazu způsobilosti LAPL(A), z nichž alespoň 10 hodin musí tvořit letový výcvik absolvovaný v rámci výcvikového kurzu schválené organizace pro výcvik. V rámci tohoto výcvikového kurzu musí alespoň 4 hodiny tvořit samostatný let pod dozorem, z toho alespoň 2 hodiny samostatného navigačního letu, přičemž alespoň 1 z těchto navigačních letů musí být v minimální délce 270 km (150 NM), a během tohoto letu je třeba provést přistání s úplným zastavením alespoň na 2 letištích jiných než letiště odletu.
- c) Specifické požadavky pro držitele průkazu způsobilosti pilota lehkých letadel pro kluzáky s rozšířením pro turistické motorové kluzáky. Žadatelé o vydání průkazu způsobilosti PPL(A), kteří jsou držiteli průkazu způsobilosti LAPL(S) s rozšířením pro turistické motorové kluzáky, musejí absolvovat:
- 1) alespoň 24 hodin doby letu na TMG po udělení doložky o rozšíření pro TMG a
 - 2) 15 hodin letového výcviku na letounech v rámci výcvikového kurzu schválené organizace pro výcvik, který splňuje alespoň požadavky odst. a) pododstavce 2).
- d) Započítávání praxe. Žadatelům, kteří jsou držiteli průkazu způsobilosti pro jinou kategorii letadla, s výjimkou balónů, se započítá 10 % celkové doby letu ve funkci velícího pilota na tomto letadle do maximální délky 10 hodin. Započítaná doba nesmí v žádném případě zahrnovat požadavky uvedené v odst. a) pododstavec 2).

ODDÍL 3

Specifické požadavky pro průkaz způsobilosti soukromého pilota (vrtulníky) – PPL(H)

FCL.205.H Průkaz způsobilosti soukromého pilota (vrtulníky) – PPL(H) – pravomoci

- a) Držitele průkazu způsobilosti PPL(H) je oprávněn vykonávat funkci velícího pilota nebo druhého pilota – nikoli za úplatu – na vrtulnících v jiném než obchodním provozu.
- b) Aniž jsou dotčena ustanovení předchozího odstavce, mohou držitelé průkazu způsobilosti PPL(H) s pravomocí instruktora nebo examinátora obdržet úplatu za:
 - 1) poskytování letového výcviku pro získání průkazů způsobilosti LAPL(H) nebo PPL(H);
 - 2) provádění zkoušek dovednosti a přezkoušení odborné způsobilosti pro tyto průkazy způsobilosti;
 - 3) kvalifikace a osvědčení související s těmito průkazy způsobilosti.

FCL.210.H Průkaz způsobilosti soukromého pilota (vrtulníky) – PPL(H) – požadavky na praxi a její započítávání

- a) Žadatelé o vydání průkazu způsobilosti soukromého pilota pro vrtulníky musejí absolvovat alespoň 45 hodin letového výcviku na vrtulnících, přičemž alespoň 5 hodin musí být vykonáno na trenažéru letových a navigačních postupů (FNPT) nebo na úplném letovém simulátoru (FFS), z toho musí mít žadatel alespoň:
 - 1) 25 hodin výcviku ve dvojím řízení;
 - 2) 10 hodin samostatného letu pod dozorem, včetně alespoň 5 hodin samostatného navigačního letu, z toho alespoň 1 navigační let musí být v minimální délce 185 km (100 NM), přičemž během tohoto letu je třeba provést přistání s úplným zastavením alespoň na 2 letištích jiných než letiště odletu.
 - 3) alespoň 35 z těchto 45 hodin letového výcviku musí být nalétáno na typu vrtulníku, který je použit při zkoušce dovednosti.
- b) Specifické požadavky pro žadatele, který je držitelem průkazu způsobilosti pilota lehkých letadel pro vrtulníky. Žadatelé o vydání průkazu způsobilosti PPL(H), kteří jsou držiteli průkazu způsobilosti LAPL(H), podstoupí výcvikový kurz u schválené organizace pro výcvik. Tento výcvikový kurz musí zahrnovat alespoň 5 hodin letového výcviku ve dvojím řízení a alespoň 1 hodinu samostatného navigačního letu pod dozorem, který musí být v minimální délce 185 km (100 NM), přičemž během tohoto letu je třeba provést přistání s úplným zastavením alespoň na 2 letištích jiných než letiště odletu.
- c) Žadatelům, kteří jsou držiteli průkazu způsobilosti pro jinou kategorii letadla, s výjimkou balónů, se započítá 10 % celkové doby letu ve funkci velícího pilota na tomto letadle do maximální délky 6 hodin. Započítaná doba nesmí v žádném případě zahrnovat požadavky uvedené v odst. a) pododstavec 2).

ODDÍL 4

Specifické požadavky pro průkaz způsobilosti soukromého pilota (letadla s pohonem vzlaku) – PPL(PL)

Vyhrazeno

ODDÍL 5

Specifické požadavky pro průkaz způsobilosti soukromého pilota (vzducholodě) – PPL(As)

FCL.205.As Průkaz způsobilosti soukromého pilota (vzducholodě) – PPL(As) – pravomoci

- a) Držitele průkazu způsobilosti PPL(As) je oprávněn vykonávat funkci velícího pilota nebo druhého pilota – nikoli za úplatu – na vzducholodích v jiném než obchodním provozu.
- b) Aniž jsou dotčena ustanovení předchozího odstavce, mohou držitelé průkazu způsobilosti PPL(As) s pravomocí instruktora nebo examinátora obdržet úplatu za:
 - 1) poskytování letového výcviku pro získání průkazů způsobilosti PPL(As);
 - 2) provádění zkoušek dovednosti a přezkoušení odborné způsobilosti pro tento průkaz způsobilosti;
 - 3) kvalifikace a osvědčení související s tímto průkazem způsobilosti.

FCL.210.As Průkaz způsobilosti soukromého pilota (vzducholodě) – PPL(As) – požadavky na praxi a její započítávání

- a) Žadatelé o vydání průkazu způsobilosti soukromého pilota pro vzducholodě musejí absolvovat alespoň 35 hodin letového výcviku ve vzducholodích, přičemž alespoň 5 hodin musí být vykonáno na zařízení pro výcvik pomocí letové simulace, z toho musí mít žadatel alespoň:
 - 1) 25 hodin letového výcviku ve dvojím řízení, který zahrnuje:
 - i) 3 hodiny výcviku samostatného navigačního letu, včetně 1 navigačního letu v délce alespoň 65 km (35 NM);
 - ii) 3 hodiny přístrojového výcviku;
 - 2) 8 vzletů a přistání na letišti, včetně postupů upevnění ke stožáru a odpoutání;
 - 3) 8 hodin samostatného letu pod dozorem.
- b) Žadatelům, kteří jsou držiteli průkazu způsobilosti BPL a jsou kvalifikovaní pro horkovzdušné balóny, se započítá do praxe 10 % celkové doby letu ve funkci velícího pilota na této vzducholodi do maximální délky 5 hodin.

ODDÍL 6

Specifické požadavky pro průkaz způsobilosti pilota kluzáků – SPL

FCL.205.S Průkaz způsobilosti pilota kluzáků – SPL – pravomoci a podmínky

- a) Držitel průkazu způsobilosti pilota kluzáků je oprávněn vykonávat činnost velícího pilota na kluzácích a motorových kluzácích. Pro uplatnění svých pravomocí na turistických motorových kluzácích musí držitel průkazu způsobilosti splňovat požadavky uvedené v článku FCL.135.S.
- b) Držitelé průkazu způsobilosti SPL:
 - 1) mohou přepravovat cestující až poté, co po vydání průkazu způsobilosti absolvují alespoň 10 hodin doby letu nebo 30 startů ve funkci velícího pilota na kluzácích nebo motorových kluzácích;
 - 2) smějí létat pouze v neobchodním provozu a nikoli za úplatu, dokud:
 - i) nedosáhnou 18 let věku;
 - ii) po vydání průkazu způsobilosti neabsolvují 75 hodin doby letu nebo 200 startů ve funkci velícího pilota na kluzácích nebo motorových kluzácích;
 - iii) neabsolvují přezkoušení odborné způsobilosti s examinátorem.
- c) Aniž jsou dotčena ustanovení odst. b) pododstavec 2), mohou držitelé průkazu způsobilosti SPL s pravomocí instruktora nebo examinátora obdržet úplatu za:
 - 1) poskytování letového výcviku pro získání průkazů způsobilosti LAPL(S) nebo SPL;
 - 2) provádění zkoušek dovednosti a přezkoušení odborné způsobilosti pro tyto průkazy způsobilosti;
 - 3) kvalifikace a osvědčení související s těmito průkazy způsobilosti.

FCL.210.S Průkaz způsobilosti pilota kluzáků – SPL – požadavky na praxi a její započítávání

- a) Žadatelé o vydání průkazu způsobilosti pilota kluzáků musejí absolvovat alespoň 15 hodin letového výcviku na kluzácích nebo motorových kluzácích, z toho musí žadatel splňovat alespoň požadavky uvedené v článku FCL.110.S.
- b) Žadatelům o průkaz způsobilosti SPL, kteří jsou držiteli průkazu způsobilosti LAPL(S), se tento průkaz plně započítává dle požadavků pro vydání průkazu způsobilosti SPL.

Žadatelům o průkaz způsobilosti SPL, kteří byli držiteli průkazu způsobilosti LAPL(S) v posledních 2 letech před podáním žádosti, se tento průkaz plně započítává dle požadavků na teoretické znalosti a letový výcvik.

- c) Započítávání. Žadatelům, kteří jsou držiteli průkazu způsobilosti pro jinou kategorii letadla, s výjimkou balónů, se započítá 10 % celkové doby letu ve funkci velícího pilota na tomto letadle do maximální délky 7 hodin. Započítaná doba nesmí v žádném případě zahrnovat požadavky uvedené v čl. FCL.110.S odst. a) pododstavec 2) až odst. a) pododstavec 4).

FCL.220.S Průkaz způsobilosti pilota kluzáků – SPL – metody startu

Pravomoci udělené základním průkazem způsobilosti pilota kluzáků jsou omezeny na metodu startu, kterou byla vykonána zkouška dovednosti. Toto omezení může být odstraněno a nové pravomoci mohou být vykonávány, pokud pilot splňuje požadavky stanovené v článku FCL.130.S.

FCL.230.S Průkaz způsobilosti pilota kluzáků – SPL – požadavek rozlétanosti

Držitelé průkazu způsobilosti SPL smějí vykonávat pravomoci udělené průkazem způsobilosti pouze tehdy, pokud splňují požadavek rozlétanosti stanovený v článku FCL.140.S.

ODDÍL 7

Specifické požadavky pro udělení průkazu způsobilosti pilota volných balónů – BPL

FCL.205.B Průkaz způsobilosti pilota volných balónů – BPL – pravomoci a podmínky

- a) Držitel průkazu způsobilosti pilota balónů je oprávněn vykonávat činnost velícího pilota na balónech a horkovzdušných vzducholodích.
- b) Držitelé průkazu způsobilosti pilota balónů smějí létat pouze v neobchodním provozu a nikoli za úplaty, dokud:
- 1) nedosáhnou 18 let věku;
 - 2) neabsolvují 50 hodin doby letu a 50 vzletů a přistání ve funkci velícího pilota na balónu;
 - 3) neabsolvují přezkoušení odborné způsobilosti s examinátorem na balónu odpovídající třídy.
- c) Aniž jsou dotčena ustanovení odstavce b), mohou držitelé průkazu způsobilosti BPL s pravomocí instruktora nebo examinátora obdržet úplatu za:
- 1) poskytování letového výcviku pro získání průkazů způsobilosti LAPL(B) nebo BPL;
 - 2) provádění zkoušek dovednosti a přezkoušení odborné způsobilosti pro tyto průkazy způsobilosti;
 - 3) kvalifikace a osvědčení související s těmito průkazy způsobilosti.

FCL.210.B Průkaz způsobilosti pilota volných balónů – BPL – požadavky na praxi a její započítávání

- a) Žadatelé o vydání průkazu způsobilosti pilota balónů musejí absolvovat alespoň 16 hodin letového výcviku na balónech stejné třídy a skupiny, z toho musí mít žadatel alespoň:
- 1) 12 hodin výcviku ve dvojím řízení;
 - 2) 10 nafouknutí a 20 vzletů a přistání;
 - 3) 1 samostatný let pod dozorem s minimální délkou letu alespoň 30 minut.
- b) Žadatelům o průkaz způsobilosti BPL, kteří jsou držiteli průkazu způsobilosti LAPL(B), se tento průkaz plně započítává dle požadavků pro vydání průkazu způsobilosti BPL.

Žadatelům o průkaz způsobilosti BPL, kteří byli držiteli průkazu způsobilosti LAPL(B) v posledních 2 letech před podáním žádosti, se tento průkaz plně započítává dle požadavků na teoretické znalosti a letový výcvik.

FCL.220.B Průkaz způsobilosti pilota volných balónů – BPL – rozšíření pravomocí na upoutané lety

Pravomoci vyplývající z průkazu způsobilosti BPL jsou omezeny na neupoutané lety. Toto omezení může být odstraněno, pokud pilot splňuje požadavky stanovené v článku FCL.130.B.

FCL.225.B Průkaz způsobilosti pilota volných balónů – BPL – rozšíření pravomocí na další třídy nebo skupiny balónů

Pravomoci udělené průkazem způsobilosti BPL jsou omezeny na třídu, v níž byla vykonána zkouška dovednosti. Toto omezení může být odstraněno, pokud pilot:

- a) v případě rozšíření na jinou třídu v rámci stejné skupiny splňuje požadavky uvedené v článku FCL.135.B;
- b) v případě rozšíření na jinou skupinu v rámci stejné třídy balónů vykoná alespoň:
- 1) 2 výcvikové lety na balónech příslušné skupiny a
 - 2) následující dobu letu nalétanou ve funkci velícího pilota na balónech:
 - i) v případě balónů o objemu obalu $3\,401\text{ m}^3$ až $6\,000\text{ m}^3$ alespoň 100 hodin;
 - ii) v případě balónů o objemu obalu $6\,001\text{ m}^3$ až $10\,500\text{ m}^3$ alespoň 200 hodin;
 - iii) v případě balónů o objemu obalu větším než $10\,500\text{ m}^3$ alespoň 300 hodin;

- iv) v případě plynových balónů o objemu obalu větším než 1 260 m³ alespoň 50 hodin.

FCL.230.B Průkaz způsobilosti pilota volných balónů – BPL – požadavek rozlétanosti

- a) Držitelé průkazu způsobilosti BPL smějí vykonávat pravomoci udělené průkazem způsobilosti pouze tehdy, pokud v posledních 24 měsících vykonali na jedné třídě balónů alespoň:
 - 1) 6 hodin doby letu ve funkci velícího pilota, včetně 10 vzletů a přistání a
 - 2) 1 cvičný let s instruktorem v balóně odpovídající třídy s maximálním objemem obalu, na který mají pravomoci;
 - 3) kromě toho piloti, kteří jsou oprávněni létat na více než jedné třídě balónů, musejí k uplatnění svých pravomocí v jiné třídě vykonat alespoň 3 hodiny doby letu v této třídě balónů v posledních 24 měsících, přičemž musí provést nejméně 3 vzlety a přistání.
- b) Držitelé průkazu způsobilosti BLP, kteří nesplňují požadavky v odstavci a) musejí dříve, než obnoví uplatňování svých pravomocí:
 - 1) absolvovat přezkoušení odborné způsobilosti s examinátorem v balóně odpovídající třídy s maximálním objemem obalu, na který mají pravomoci; nebo
 - 2) doplnit požadovanou letovou dobu nebo vzlety a přistání, lety ve dvojím řízení nebo samostatné lety pod dozorem instruktora, s cílem splnit požadavky uvedené v odstavci a).

HLAVA D

Průkaz způsobilosti obchodního pilota – CLP

ODDÍL 1

Společné požadavky

FCL.300 Průkaz způsobilosti obchodního pilota – minimální věk

Žadatel o vydání průkazu způsobilosti obchodního pilota musí dosáhnout alespoň 18 let.

FCL.305 Průkaz způsobilosti obchodního pilota – CPL – pravomoci a podmínky

- a) Pravomoci. Držitel průkazu způsobilosti obchodního pilota je v rámci odpovídající kategorie letadel oprávněn:
- 1) vykonávat všechny pravomoci držitele průkazů způsobilosti LAPL a PPL;
 - 2) vykonávat funkci velícího pilota nebo druhého pilota ve všech letadlech s výjimkou obchodní letecké dopravy;
 - 3) vykonávat funkci velícího pilota v rámci obchodní letecké dopravy ve všech jednopilotních letadlech při dodržení omezení uvedených v článku FCL.060 a této hlavě;
 - 4) vykonávat funkci druhého pilota v rámci obchodní letecké dopravy při dodržení omezení uvedených v článku FCL.060.
- b) Podmínky. Žadatel o vydání průkazu způsobilosti CPL musí splňovat požadavky pro třídní nebo typovou kvalifikaci letadla použitého při zkoušce dovednosti.

FCL.310 Průkaz způsobilosti obchodního pilota – CPL – zkoušky z teoretických znalostí

Žadatel o vydání průkazu způsobilosti CPL musí prokázat úroveň znalostí odpovídající uděleným pravomocem, a složit zkoušky z těchto předmětů:

- právní předpisy v oblasti letectví,
- obecné znalosti o letadle – drak/systémy/napájení elektrickou energií,
- obecné znalosti o letadle – přístroje,
- hmotnost a vyvážení,
- výkonnost,
- plánování letu a sledování,
- lidská výkonnost,
- meteorologie,

- obecná navigace,
- radiová navigace,
- provozní postupy,
- základy letu,
- pravidla pro let za viditelnosti (VFR) – spojení.

FCL.315 Průkaz způsobilosti obchodního pilota – CPL – minimální věk

Žadatel o udělení průkazu způsobilosti CPL musí úspěšně absolvovat výuku teoretických znalostí a letový výcvik u schválené organizace pro výcvik v souladu s dodatkem 3 k této části.

FCL.320 Průkaz způsobilosti obchodního pilota – CPL – zkouška dovednosti

Žadatel o vydání průkazu způsobilosti CPL musí složit zkoušku dovednosti v souladu s dodatkem 4 k této části a prokázat schopnost s odbornou způsobilostí provádět odpovídající postupy a obraty v příslušné kategorii letadel ve funkci velícího pilota v souladu s udělenými pravomocemi.

ODDÍL 2

Specifické požadavky pro průkaz způsobilosti obchodního pilota (letouny) – CPL(A)

FCL.325.A Průkaz způsobilosti obchodního pilota (letouny) – CPL(A) – specifické podmínky pro držitele průkazu způsobilosti MPL

Dříve než bude držitel průkazu způsobilosti MPL vykonávat pravomoci udělené průkazem způsobilosti CPL(A), musí absolvovat na letounech:

- a) 70 hodin doby letu:
 - 1) ve funkci velícího pilota nebo
 - 2) alespoň 10 hodin ve funkci velícího pilota, včetně další doby letu ve funkci velícího pilota pod dozorem.

Z těchto 70 hodin musí být 20 hodin doby letu ve funkci velícího pilota navigačního letu podle pravidel pro let za viditelnosti, nebo alespoň 10 hodin ve funkci velícího pilota navigačního letu a 10 hodin doby letu navigačního letu ve funkci velícího pilota pod dozorem. Tato doba musí zahrnovat jeden samostatný navigační let podle pravidel pro let za viditelnosti v délce alespoň 540 km (300 NM), během kterého je třeba provést alespoň 2 přistání s úplným zastavením na dvou odlišných letištích ve funkci velícího pilota;
- b) prvky modulového výcviku CPL(A) v souladu s ustanoveními odst. 10 písm. a) a odst. 11 dodatku 3 E k této části a
- c) zkoušku dovednosti pro CPL(A) v souladu s článkem FCL.320.

HLAVA E

PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI PILOTA VE VÍCEČLENNÉ POSÁDCE – MPL

FCL.400.A Průkaz způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce – MPL – minimální věk

Žadatel o vydání průkazu způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce (MPL) musí dosáhnout alespoň 18 let.

FCL.405.A Průkaz způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce – MPL – pravomoci

- a) Držitel průkazu způsobilosti MPL je oprávněn vykonávat funkci druhého pilota na letounu, který musí být provozován s druhým pilotem.
- b) Držitel průkazu způsobilosti MPL může získat dodatečné pravomoci:
 - 1) držitele průkazu způsobilosti PPL(A) za předpokladu, že budou splněny požadavky pro udělení PPL(A) uvedené v hlavě C;
 - 2) CPL(A), za předpokladu, že budou splněny požadavky uvedené v článku FCL.325.A.
- c) Pravomoci vyplývající z IR(A) držitele průkazu způsobilosti MPL se omezují na letouny, které musejí být provozovány s druhým pilotem. Pravomoci vyplývající z IR(A) mohou být rozšířeny na jednopilotní provoz v letounech za předpokladu, že držitel průkazu způsobilosti absolvoval potřebný výcvik, který jej opravňuje k letu ve funkci velícího pilota v jednopilotním provozu pouze na základě přístrojů, a že úspěšně vykoná zkoušku dovednosti pro IR(A) v jednočlenné posádce.

FCL.410.A Průkaz způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce – MPL – výcvikový kurz a zkoušky z teoretických znalostí

- a) Kurz. Žadatel o udělení průkazu způsobilosti MPL musí úspěšně absolvovat výuku teoretických znalostí a letový výcvik u schválené organizace pro výcvik v souladu s dodatkem 5 k této části.
- b) Zkouška. Žadatel o vydání průkazu způsobilosti MPL musí prokázat úroveň znalostí odpovídající znalostem držitele průkazu způsobilosti ATPL(A) v souladu s článkem FCL.515 a typové kvalifikaci pro vícečlennou posádku.

FCL.415.A Průkaz způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce – MPL – praktické dovednosti

- a) Žadatel o vydání průkazu způsobilosti MPL musí prostřednictvím průběžného hodnocení prokázat požadované dovednosti pro splnění všech celků odborné

způsobilosti uvedených v dodatku 5 k této části, jako pilot řídící i pilot neřídící, na vícepilotních letounech s vícemotorovým turbopohonem, v rámci letu podle pravidel pro let za viditelnosti i podle pravidel pro let podle přístrojů.

- b) Po dokončení výcvikového kurzu musí žadatel složit zkoušku dovednosti v souladu s dodatkem 9 k této části a prokázat schopnost s odbornou způsobilostí provádět odpovídající postupy a obraty v souladu s udělenými pravomocemi. Zkouška dovednosti musí být vykonána na typu letounu, který je použit v pokročilé fázi integrovaného kurzu pro výcvik pro získání průkazu způsobilosti MPL nebo na úplném letovém simulátoru představujícím stejný typ letounu.

HLAVA F

PRŮKAZ ZPŮSOBILOSTI DOPRAVNÍHO PILOTA – ATPL

ODDÍL 1

Společné požadavky

FCL.500 Průkaz způsobilosti dopravního pilota – ATPL – minimální věk

Žadatelé o vydání průkazu způsobilosti dopravního pilota musejí dosáhnout alespoň 21 let.

FCL.505 Průkaz způsobilosti dopravního pilota – ATPL – pravomoci

- a) Držitel průkazu způsobilosti dopravního pilota je v rámci odpovídající kategorie letadel oprávněn:
- 1) vykonávat všechny pravomoci držitele průkazů způsobilosti LAPL, PPL a CPL;
 - 2) vykonávat funkci velícího pilota nasazovaného na lety obchodní letecké dopravy.
- b) Žadatelé o vydání průkazu způsobilosti ATPL musejí splňovat požadavky pro typovou kvalifikaci letadla použitého při zkoušce dovednosti.

FCL.515 Průkaz způsobilosti dopravního pilota – ATPL – výcvikový kurz a zkoušky z teoretických znalostí

- a) Kurz. Žadatelé o vydání průkazu způsobilosti obchodního pilota absolvují výcvikový kurz u schválené organizace pro výcvik. Kurz probíhá buď jako integrovaný výcvikový kurz nebo jako modulový kurz v souladu s dodatkem 3 k této části.
- b) Zkouška. Žadatelé o vydání průkazu způsobilosti ATPL musejí prokázat úroveň znalostí odpovídající uděleným pravomocem, a složit zkoušky z těchto předmětů:
- právní předpisy v oblasti letectví,
 - obecné znalosti o letadle – drak/systémy/napájení elektrickou energií,
 - obecné znalosti o letadle – přístroje,
 - hmotnost a vyvážení,
 - výkonnost,
 - plánování letu a sledování,
 - lidská výkonnost,
 - meteorologie,

- obecná navigace,
- radiová navigace,
- provozní postupy,
- základy letu,
- pravidla pro let za viditelnosti (VFR) – spojení,
- pravidla pro let podle přístrojů (IFR) – spojení.

ODDÍL 2

Specifické požadavky pro kategorii letounů – ATPL(A)

FCL.505.A Průkaz způsobilosti dopravního pilota (letouny) – ATPL(A) – omezení pravomocí pilotů, kteří byli dříve držiteli průkazu způsobilosti MPL

Jestliže byl držitel průkazu způsobilosti ATPL(A) dříve pouze držitelem MPL, pravomoci vyplývající z průkazu způsobilosti jsou omezeny na vícepilotní provoz, pokud držitel nesplňuje požadavky článku FCL.405.A odst. b) pododstavec 2 a odst. c) pro jednopilotní provoz.

FCL.510.A Průkaz způsobilosti dopravního pilota (letouny) – ATPL(A) – náležitosti, požadavky na praxi a její započítávání

- a) Náležitosti. Žadatelé o vydání průkazu způsobilosti ATPL(A) musejí být držiteli:
- 1) MPL nebo
 - 2) CPL(A) a přístrojové kvalifikace pro vícemotorové letouny. V tomto případě musí žadatel rovněž absolvovat výcvik součinnosti vícečlenné posádky.
- b) Požadavky na praxi. Žadatelé o vydání průkazu způsobilosti ATPL(A) musejí absolvovat alespoň 1 500 doby letu na letounech, z toho musí být alespoň:
- 1) 500 hodin provozu ve vícečlenné posádce na letounech;
 - 2) i) 500 hodin ve funkci velícího pilota pod dozorem nebo
ii) 250 hodin ve funkci velícího pilota nebo
iii) 250 hodin, z toho alespoň 70 hodin ve funkci velícího pilota a zbývající doba ve funkci velícího pilota pod dozorem;
 - 3) 200 hodin navigačního letu, z toho alespoň 100 hodin ve funkci velícího pilota nebo velícího pilota pod dozorem;
 - 4) 75 hodin doby letu podle přístrojů, z nichž smí být nejvíce 30 hodin pozemní přístrojové doby a

- 5) 100 hodin nočního letu ve funkci velícího pilota nebo druhého pilota.
- Z 1 500 hodin doby letu může být až 100 hodin absolvováno na úplném letovém simulátoru (FFS) nebo na trenažéru letových a navigačních postupů (FNPT), přičemž z těchto 100 hodin smí být nejvíce 25 hodin vykonáno na FNPT.
- c) Započítávání.
- 1) Držitelům průkazů způsobilosti pro další kategorie letadel se doba letu započítává až do maximální výše:
- i) v případě TMG nebo kluzáků 30 hodin ve funkci velícího pilota;
 - ii) v případě vrtulníků 50 % celkových požadavků na letovou dobu uvedenou v odstavci b);
- 2) Držitelům průkazu způsobilosti palubního inženýra vydaného v souladu s platnými vnitrostátními předpisy se započítává 50 % doby ve funkci palubního inženýra až do maximální výše 250 hodin. Těchto 250 hodin může být započítáno do požadavků na 1 500 hodin v odstavci a) a požadavků na 500 hodin v odst. b) pododstavec 1) za předpokladu, že celková započítaná doba k požadavkům v uvedených ustanoveních nepřesahuje 250 hodin.
- d) Požadavky na praxi v odstavci b) musejí být splněny dříve, než se přikročí ke zkoušce dovednosti pro získání průkazu způsobilosti ATPL(A).

FCL.520.A Průkaz způsobilosti dopravního pilota (letouny) – ATPL(A) – zkouška dovednosti

Žadatel o vydání průkazu způsobilosti ATPL(A) musí složit zkoušku dovednosti v souladu s dodatkem 9 k této části a prokázat schopnost s odbornou způsobilostí provádět odpovídající postupy a obraty ve vícepilotním letounu podle pravidel pro let podle přístrojů ve funkci velícího pilota v souladu s udělenými pravomocemi.

Zkouška dovednosti se provádí na letounu nebo na kvalifikovaném úplném letovém simulátoru představujícím stejný typ letounu.

ODDÍL 3

Specifické požadavky pro kategorii vrtulníků – ATPL(H)

FCL.510.H Průkaz způsobilosti dopravního pilota (vrtulníky) – ATPL(H) – náležitosti, požadavky na praxi a její započítávání

Žadatelé o vydání průkazu způsobilosti ATPL(H) musejí:

- a) být držiteli průkazu způsobilosti CPL(H) a typové kvalifikace pro vrtulníky s vícečlennou posádkou a absolvovat výcvik součinnosti vícečlenné posádky (MCC).

b) Absolvovat ve funkci pilota vrtulníku minimálně 1 000 hodin doby letu včetně alespoň:

- 1) 350 hodin provozu ve vícečlenné posádce na vrtulnících;
- 2) i) 250 hodin ve funkci velícího pilota nebo
ii) 100 hodin ve funkci velícího pilota a 150 hodin ve funkci velícího pilota pod dozorem nebo
iii) 250 hodin provozu ve vícečlenné posádce ve funkci velícího pilota pod dozorem na vrtulnících. V tomto případě jsou pravomoci udělené průkazem způsobilosti ATPL(H) omezeny výlučně na provoz ve vícečlenné posádce, dokud držitel průkazu neabsolvuje 100 hodin ve funkci velícího pilota;
- 3) 200 hodin navigačního letu, z toho alespoň 100 hodin ve funkci velícího pilota nebo velícího pilota pod dozorem;
- 4) 30 hodin přístrojové doby, z nichž smí být nejvíce 10 hodin pozemní přístrojové doby a
- 5) 100 hodin nočního letu ve funkci velícího pilota nebo druhého pilota.

Z těchto 1 000 hodin doby letu může být až 100 hodin absolvováno na zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (FSTD), z nichž smí být nejvíce 25 hodin vykonáno na trenažéru letových a navigačních postupů (FNPT).

- c) Letová doba na letounech se započítává do výše 50 % dle požadavků na letovou dobu uvedených v odstavci b);
- d) Požadavky na praxi v odstavci b) musejí být splněny dříve, než se přikročí ke zkoušce dovednosti pro získání průkazu způsobilosti ATPL(H).

FCL.520.H Průkaz způsobilosti dopravního pilota (vrtulníky) – ATPL(H) – zkouška dovednosti

Žadatel o vydání průkazu způsobilosti ATPL(H) musí složit zkoušku dovednosti v souladu s dodatkem 9 k této části a prokázat schopnost s odbornou způsobilostí provádět odpovídající postupy a obraty ve vícepilotním vrtulníku ve funkci velícího pilota v souladu s udělenými pravomocemi.

Zkouška dovednosti se provádí ve vrtulníku nebo na kvalifikovaném úplném letovém simulátoru představujícím stejný typ letounu.

HLAVA G**PŘÍSTROJOVÁ KVALIFIKACE – IR****ODDÍL 1****Společné požadavky****FCL.600 Přístrojová kvalifikace – IR – obecná ustanovení**

Provoz podle pravidel pro let podle přístrojů (IFR) na letounu, vrtulníku, vzducholodi nebo na letadle s pohonem vzlaku mohou vykonávat pouze držitelé průkazu způsobilosti PPL, CPL, MPL a ATPL s přístrojovou kvalifikací (IR) příslušné kategorie letadla, nebo pokud absolvují zkoušku dovednosti nebo výcvik ve dvojím řízení.

FCL.605 Přístrojová kvalifikace – IR – pravomoci

- a) Držitel kvalifikace IR je oprávněn létat s letadlem podle pravidel pro let podle přístrojů s minimální výškou rozhodnutí 60 m (200 stop).
- b) V případě vícemotorové přístrojové kvalifikace mohou být tyto pravomoci rozšířeny na výšku rozhodnutí pod 60 m (200 stop), pokud žadatel podstoupí specifický výcvik u schválené organizace pro výcvik a absolvuje oddíl 6 zkoušky dovednosti předepsané v dodatku 9 k této části ve vícepilotním letadle.
- c) Držitelé kvalifikace IR mohou vykonávat své pravomoci v souladu s podmínkami stanovenými v dodatku 8 k této části.
- d) Pouze vrtulníky. Držitel přístrojové kvalifikace (IR) může vykonávat pravomoci ve funkci velícího pilota při letu podle přístrojů, pokud absolvuje alespoň 70 hodin přístrojové doby, z nichž smí být nejvíce 10 hodin pozemní přístrojové doby.

FCL.615 Přístrojová kvalifikace – IR – náležitosti a započítávání

Žadatelé o vydání kvalifikace IR musejí:

- a) být držiteli:
 - 1) alespoň průkazu způsobilosti PPL příslušné kategorie letadla a:
 - i) pravomocí létat v noci v souladu s čl. FCL.810 bod i) nebo
 - ii) průkazu způsobilosti ATPL pro jinou kategorii letadla nebo
 - 2) průkazu způsobilosti CPL příslušné kategorie letadla.
- b) absolvovat alespoň 50 hodin navigačních letu ve funkci velícího pilota na letounech, ve vrtulnících nebo na vzducholodích, z nichž alespoň 10 hodin, nebo v případě vzducholodí 20 hodin, musí být nalétáno na stejné kategorii letadla.

- c) Pouze vrtulníky. Žadatele, kteří absolvovali integrovaný kurz výcviku pro získání průkazů způsobilosti ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR nebo CPL(H), mají výjimku z požadavku v odstavci b).

FCL.615 Přístrojová kvalifikace – IR – teoretické znalosti a letový výcvik

- a) Kurz. Žadatelé o vydání kvalifikace IR musejí absolvovat kurz teoretických znalostí a letový výcvik u schválené organizace pro výcvik. Tento kurz musí zahrnovat:
- 1) integrovaný výcvikový kurz, včetně výcviku pro kvalifikaci IR v souladu s dodatkem 3 k této části, nebo
 - 2) modulový výcvik v souladu s dodatkem 6 k této části.
- b) Zkouška. Žadatelé musejí prokázat úroveň teoretických znalostí odpovídající uděleným pravomocem a složit zkoušky z těchto předmětů:
- právní předpisy v oblasti letectví,
 - obecné znalosti o letadle – přístroje,
 - provedení letu a sledování,
 - lidská výkonnost,
 - meteorologie,
 - radiová navigace,
 - pravidla pro let podle přístrojů (IFR) – spojení.

FCL.620 Přístrojová kvalifikace – IR – zkouška dovednosti

- a) Žadatelé o vydání přístrojové kvalifikace musejí složit zkoušku dovednosti v souladu s dodatkem 7 této části a prokázat schopnost provádět postupy a obraty na takovém stupni odborné způsobilosti, který odpovídá uděleným pravomocem.
- b) Pro vícemotorovou přístrojovou kvalifikaci se zkouška dovednosti skládá na vícemotorovém letadle. Pro jednomotorovou přístrojovou kvalifikaci se zkouška dovednosti skládá na jednomotorovém letadle. Vícemotorové letouny v tažně-tlačném uspořádání jsou pro účely tohoto odstavce považovány za letouny jednomotorové.

FCL.625 Přístrojová kvalifikace – IR – platnost, prodloužení platnosti a obnova

- a) Platnost.
Přístrojová kvalifikace platí 1 rok.
- b) Prodloužení platnosti.
- 1) Prodloužení platnosti přístrojové kvalifikace se provádí ve 3 měsících bezprostředně předcházejících dni skončení platnosti kvalifikace.

- 2) Žadatele, kteří nevykonali úspěšně příslušný oddíl přezkoušení odborné způsobilosti pro přístrojovou kvalifikaci před uplynutím platnosti přístrojové kvalifikace, nesmějí vykonávat pravomoci udělené přístrojovou kvalifikací, dokud úspěšně neabsolvuji přezkoušení odborné způsobilosti.
- c) Obnova. Pokud chtějí žadatelé obnovit své pravomoci po uplynutí platnosti přístrojové kvalifikace, musejí:
 - 1) absolvovat udržovací výcvik u schválené organizace pro výcvik s cílem dosáhnout úrovně odborné způsobilosti umožňující žadateli uspět u přístrojové části zkoušek dovednosti v souladu s dodatkem 9 k této části a
 - 2) absolvovat přezkoušení odborné způsobilosti v souladu s dodatkem 9 k této části v příslušné kategorii letadla.
- d) Pokud nedošlo k prodloužení platnosti nebo k obnově kvalifikace IR během předcházejících 7 let, je držitel této kvalifikace nucen opět vykonat zkoušky z teoretických znalostí a zkoušku dovednosti pro získání kvalifikace IR.

ODDÍL 2

Specifické požadavky pro kategorii letounů

FCL.625.A Přístrojová kvalifikace pro letouny – IR(A) – prodloužení platnosti

- a) Prodloužení platnosti. Žadatelé o prodloužení platnosti IR(A):
 - 1) v kombinaci s prodloužením platnosti třídní nebo typové kvalifikace musejí absolvovat přezkoušení odborné způsobilosti v souladu s dodatkem 9 k této části;
 - 2) kteří nepožadují prodloužení platnosti přístrojové kvalifikace IR(A) v kombinaci s prodloužením platnosti třídní nebo typové kvalifikace, musejí:
 - i) u jednopilotních letounů absolvovat oddíl 3b a části oddílu 1 příslušné pro zamýšlený let přezkoušení odborné způsobilosti stanovené v dodatku 9 k této části a
 - ii) u vícemotorových letounů absolvovat oddíl 6 přezkoušení odborné způsobilosti pro jednomotorové letouny v souladu s dodatkem 9 k této části výhradně podle přístrojů.
 - 3) v případě uvedeném v odstavci 2) mohou být použity FNTP II nebo FFS představující příslušnou třídu nebo typ letounu, avšak alespoň každé druhé přezkoušení odborné způsobilosti pro prodloužení platnosti kvalifikace IR(A) se v těchto případech provádí na letounu.
- b) Kvalifikace pro zápočet na více typech se uděluje v souladu s dodatkem 8 k této části.

ODDÍL 3

Specifické požadavky pro kategorii vrtulníků

FCL.625.H Přístrojová kvalifikace pro vrtulníky – IR(H) – prodloužení platnosti

- a) Žadatelé o prodloužení platnosti IR(H):
- 1) v kombinaci s prodloužením platnosti typové kvalifikace musejí absolvovat přezkoušení odborné způsobilosti v souladu s dodatkem 9 k této části na příslušném typu vrtulníku;
 - 2) kteří nepožadují prodloužení platnosti přístrojové kvalifikace IR(H) v kombinaci s prodloužením platnosti typové kvalifikace, musejí absolvovat pouze oddíl 5 a části oddílu 1 příslušné pro zamýšlený let přezkoušení odborné způsobilosti v souladu s dodatkem 9 k této části pro příslušný typ vrtulníku. V tomto případě mohou být použity FNTP II/III nebo FFS představující příslušný typ vrtulníku, avšak alespoň každé druhé přezkoušení odborné způsobilosti pro prodloužení platnosti kvalifikace IR(H) se v těchto případech provádí na vrtulníku.
- b) Kvalifikace pro zápočet na více typech se uděluje v souladu s dodatkem 8 k této části.

FCL.630.H Přístrojová kvalifikace pro vrtulníky – IR(H) – rozšíření pravomocí z jednomotorových na vícemotorové vrtulníky

Držitelé platné přístrojové kvalifikace IR(H) pro jednomotorové vrtulníky, kteří chtějí poprvé rozšířit svou přístrojovou kvalifikaci IR(H) na vícemotorové vrtulníky, musejí absolvovat:

- a) výcvikový kurz u schválené organizace pro výcvik zahrnující alespoň 5 hodin doby přístrojového výcviku ve dvojím řízení, z toho 3 hodiny mohou být vykonány na FFS nebo FTD 2/3 nebo FNTP II/III, a
- b) oddíl 5 zkoušky dovednosti v souladu s dodatkem 9 k této části o vícemotorových vrtulnících.

ODDÍL 4

Specifické požadavky pro kategorii letadel s pohonem vztaku

Vyhrazeno

ODDÍL 5

Specifické požadavky pro kategorii vzducholodí

FCL.625.As Přístrojová kvalifikace pro vzducholodě – IR(As) – prodloužení platnosti

Žadatelé o prodloužení platnosti IR(As):

- a) v kombinaci s prodloužením platnosti typové kvalifikace musejí absolvovat přezkoušení odborné způsobilosti v souladu s dodatkem 9 k této části na příslušném typu vzducholodě;

- b) kteří nepožadují prodloužení platnosti přístrojové kvalifikace IR(As) v kombinaci s prodloužením platnosti typové kvalifikace, musejí absolvovat oddíl 5 a části oddílu 1 příslušné pro zamýšlený let přezkoušení odborné způsobilosti pro vzducholodě v souladu s dodatkem 9 k této části. V tomto případě mohou být použity FTD 2/3 nebo FFS představující příslušný typ vzducholodě, avšak alespoň každé druhé přezkoušení odborné způsobilosti pro prodloužení platnosti kvalifikace IR(As) v těchto případech se provádí na vzducholodi.

HLAVA H

TŘÍDNÍ A TYPOVÁ KVALIFIKACE

ODDÍL 1

Společné požadavky

FCL.700 Okolnosti, za kterých se vyžadují třídní nebo typové kvalifikace

- a) S výjimkou průkazů způsobilosti LAPL, SPL a BPL se nesmí držitel průkazu způsobilosti pilota žádným způsobem podílet na řízení letadla ve funkci pilota s výjimkou, kdy jako pilot podstupuje zkoušku dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti pro obnovu třídní nebo typové kvalifikace nebo letový výcvik, pokud nemá platnou odpovídající třídní nebo typovou kvalifikaci.
- b) Aniž jsou dotčena ustanovení odstavce a), v případě letů souvisejících se zavedením nebo změnou typu letadla, mohou být pilotovi vydána zvláštní osvědčení příslušným úřadem, která ho opravňují k provedení letu. Platnost těchto pravomocí je omezena na konkrétní lety.
- c) Aniž jsou dotčena ustanovení odstavce a) a b), pokud nemohou být v případě letů souvisejících se zavedením nebo změnou typu letadla prováděných konstrukční nebo výrobní organizací v rámci příslušných pravomocí, stejně jako v případě letového výcviku pro vydání kvalifikace pro zkušební lety požadavky této hlavy splněny, může být pilotům vydána kvalifikace pro zkušební lety v souladu s článkem FCL.820.

FCL.705 Pravomoci držitele třídní nebo typové kvalifikace

Držitel třídní nebo typové kvalifikace je oprávněn podílet se ve funkci pilota na řízení letadla třídy nebo typu, které jsou uvedeny v kvalifikaci.

FCL.710 Třídní a typová kvalifikace – varianty

- a) Pokud chce pilot rozšířit své pravomoci na jinou variantu letadla v rámci jedné třídní nebo typové kvalifikace, musí absolvovat rozdílový a seznamovací výcvik. V případě variant v rámci stejné typové kvalifikace musí rozdílový a seznamovací výcvik zahrnovat příslušné prvky stanovené v údajích o provozní způsobilosti letadla v souladu s částí 21.
- b) Jestliže po absolvování rozdílového výcviku pilot nelétal na variantě v období dvou let, vyžaduje se pro zachování práv další rozdílový výcvik nebo přezkoušení odborné způsobilosti na této variantě, s výjimkou typů nebo variant v rámci třídních kvalifikací pro jeden pístový motor a TMG.
- c) Údaje o rozdílovém výcviku se zanesou do zápisové knihy pilota nebo se provede rovnocenný záznam a instruktor je případně stvrdí svým podpisem.

FCL.725 Požadavky na vydání třídních a typových kvalifikací

- a) *Výcvikový kurz.* Žadatelé o vydání třídní nebo typové kvalifikace podstoupí výcvikový kurz u schválené organizace pro výcvik. Výcvikový kurz pro typové kvalifikace musí obsahovat povinné školící prvky pro příslušný typ stanovené v údajích o provozní způsobilosti letadla v souladu s částí 21.
- b) *Zkoušky z teoretických znalostí.* Žadatel o třídní nebo typovou kvalifikaci musí složit zkoušku z teoretických znalostí, kterou pořádá schválená organizace pro výcvik, a prokázat úroveň teoretických znalostí potřebnou pro bezpečný provoz příslušné třídy nebo typu letadla.
- 1) Pro vícepilotní letadla se vyžaduje písemná zkouška z teoretických znalostí tvořená alespoň 100 otázkami s možností výběru z několika odpovědí přiměřeně pokrývajících hlavní předměty učebních osnov kurzu.
 - 2) Pro jednopilotní vícemotorová letadla se vyžaduje písemná zkouška z teoretických znalostí, přičemž počet otázek a možností výběru z několika odpovědí závisí na složitosti letadla.
 - 3) Pro jednomotorová letadla se teoretická zkouška skládá ústně a provádí ji examinátor během zkoušky dovednosti s cílem stanovit, zda je úroveň znalostí žadatele uspokojivá, či nikoli.
 - 4) Pro jednopilotní letadla klasifikovaná jako letouny s vysokým výkonem se vyžaduje písemná zkouška z teoretických znalostí tvořená alespoň 60 otázkami s možností výběru z několika odpovědí přiměřeně pokrývajících hlavní předměty učebních osnov kurzu.
- c) *Zkouška dovednosti.* Žadatel o třídní nebo typovou kvalifikaci musí složit zkoušku dovednosti v souladu s přílohou 9 k této části a prokázat úroveň teoretických znalostí potřebnou pro bezpečný provoz příslušné třídy nebo typu letadla.
- Zkoušku dovednosti musí žadatel složit během 6 měsíců od zahájení výcvikového kurzu pro třídní nebo typovou kvalifikaci a během 6 měsíců předcházejících podání žádosti o vydání třídní nebo typové kvalifikace.
- d) Pokud žadatel, který je držitelem typové kvalifikace pro určitý typ letadla s pravomocí pro jednopilotní nebo vícepilotní provoz, žádá o další pravomoci pro jinou formu provozu na stejném typu letadla, má se za to, že splňuje požadavky na teoretické znalosti.
- e) Aniž jsou dotčena ustanovení předchozích odstavců, piloti, kteří jsou držiteli kvalifikace pro zkušební lety vydané v souladu s článkem FCL.820 a kteří se podílejí na zkušebních letech v rámci vývoje, osvědčování nebo výroby určitého typu letadla a absolvovali buď 50 hodin celkové doby letu, nebo 10 hodin doby letu ve funkci velícího pilota během zkušebních letů, mají právo požádat o vydání příslušné typové kvalifikace za předpokladu, že splňují požadavky na praxi a náležitosti pro vydání dané typové kvalifikace, jak jsou stanoveny v této hlavě pro příslušnou kategorii letadla.

FCL.740 Platnost a obnova třídních a typových kvalifikací

- a) Lhůta platnosti třídních a typových kvalifikací je 1 rok, s výjimkou jednopilotních jednomotorových třídních kvalifikací, jejichž lhůta platnosti je 2 roky, pokud údaje o provozní způsobilosti letadla v souladu s částí 21 nestanoví jinak.
- b) *Obnova.* Po uplynutí lhůty platnosti třídní nebo typové kvalifikace, musí žadatel:
 - 1) absolvovat udržovací výcvik u schválené organizace pro výcvik, pokud je to nezbytné k dosažení úrovně způsobilosti potřebné k bezpečnému provozu na příslušné třídě nebo typu letadla, a
 - 2) absolvovat přezkoušení odborné způsobilosti v souladu s dodatkem 9 k této části.

ODDÍL 2

Specifické požadavky pro kategorii letounů

FCL.720.A Požadavky na praxi a náležitosti pro vydání třídních nebo typových kvalifikací – letouny

Pokud údaje o provozní způsobilosti letadla v souladu s částí 21 nestanoví jinak, musí žadatel o třídní nebo typovou kvalifikaci splňovat následující požadavky na praxi a náležitosti pro vydání příslušné kvalifikace:

- a) *Jednopilotní vícemotorové letouny.* Žadatel o vydání první třídní nebo typové kvalifikace pro jednopilotní vícemotorové letouny musí absolvovat alespoň 70 hodin ve funkci velícího pilota na letounech.
- b) *Jednopilotní nesložitě letouny s vysokým výkonem.* Žadatel o vydání první třídní nebo typové kvalifikace pro jednopilotní letouny klasifikované jako letouny s vysokým výkonem musí ještě před zahájením letového výcviku:
 - 1) absolvovat alespoň 200 hodin praxe v létání, včetně 70 hodin ve funkci velícího pilota na letounech, a
 - 2)
 - i) mít osvědčení o úspěšném zakončení kurzu pro získání dodatečných teoretických znalostí u schválené organizace pro výcvik nebo
 - ii) složit zkoušky z teoretických znalostí pro průkaz způsobilosti ATPL(A) v souladu s touto částí nebo
 - iii) mít kromě průkazu způsobilosti vydaného v souladu s touto částí i průkaz způsobilosti ATPL(A) nebo CPL(A)/IR se zápočtem teoretických znalostí pro průkaz způsobilosti ATPL(A) vydaný v souladu s přílohou 1 ICAO.
 - 3) piloti, kteří chtějí získat pravomoc provozovat letoun ve vícečlenné posádce, musejí navíc splňovat požadavky odst. d) pododstavec 4).

- c) *Jednopilotní složité letouny s vysokým výkonem.* Žadatelé o vydání první třídní nebo typové kvalifikace pro jednopilotní složité letouny klasifikované jako letouny s vysokým výkonem musejí být kromě splnění požadavků odstavce b) držiteli kvalifikace IR(A) pro vícemotorové letouny.
- d) *Vícepilotní letouny.* Žadatel o první kurz pro získání třídní nebo typové kvalifikace pro vícepilotní letouny musí být pilot-žák, který právě podstupuje pilotní výcvik pro získání průkazu způsobilosti MPL, nebo musí splňovat tyto požadavky:
 - 1) mít nalétáno alespoň 70 hodin praxe v létání ve funkci velícího pilota na letounech;
 - 2) být držitelem vícemotorové kvalifikace IR(A);
 - 3) složit zkoušky z teoretických znalostí pro průkaz způsobilosti ATPL(A) v souladu s touto částí a
 - 4) s výjimkou případů, kdy je kurz pro typovou kvalifikaci kombinován s kurzem MCC:
 - i) být držitelem osvědčení o úspěšném zakončení kurzu MCC na letounech nebo
 - ii) být držitelem osvědčení o úspěšném zakončení kurzu MCC na vrtulnících a mít více než 100 hodin praxe v létání jako pilot na vícepilotních vrtulnících nebo
 - iii) mít nalétáno alespoň 500 hodin na vícepilotních vrtulnících nebo
 - iv) mít nalétáno alespoň 500 hodin jako pilot ve vícepilotním provozu na jednopilotních vícemotorových letounech v obchodní letecké dopravě v souladu s platnými požadavky v oblasti letového provozu.
- e) *Dodatečné typové kvalifikace pro vícepilotní a jednopilotní složité letouny s vysokým výkonem.* Žadatel o vydání dodatečných typových kvalifikací pro vícepilotní a jednopilotní složité letouny s vysokým výkonem musí být držitelem vícemotorové kvalifikace IR(A).
- f) Pokud je to stanoveno v údajích o provozní způsobilosti letadla v souladu s částí 21, může být uplatnění pravomocí plynoucích z typové kvalifikace zpočátku omezeno na lety pod dozorem instruktora. Údaje o letové době pod dozorem se zanesou do zápisové knihy pilota nebo se provede rovnocenný záznam a instruktor je potvrdí podpisem. Omezení budou odstraněna, jakmile pilot prokáže, že absolvoval letovou dobu pod dozorem, jak je stanoveno v údajích o provozní způsobilosti letadla.

FCL.725.A Požadavky na teoretické znalosti a letový výcvik pro vydání třídních a typových kvalifikací – letouny

Pokud není v údajích o provozní způsobilosti letadla v souladu s částí 21 stanoveno jinak:

- a) Jednopilotní vícemotorové letouny.

- 1) Kurz teoretických znalostí pro jednopilotní vícemotorové třídní kvalifikace zahrnuje alespoň 7 hodin výcviku provozu na vícemotorovém letounu.
 - 2) Kurz letového výcviku pro jednopilotní vícemotorové třídní nebo typové kvalifikace zahrnuje alespoň 2 hodiny a 30 minut výcviku ve dvojím řízení za normálních podmínek provozu vícemotorového letounu a nejméně 3 hodiny 30 minut výcviku ve dvojím řízení s nácvikem postupů při vysazení motoru a technik asymetrického letu.
- b) *Jednopilotní letouny – vodní.* Výcvikový kurz pro kvalifikace pro jednopilotní letouny – vodní zahrnují výuku teoretických znalostí a letový výcvik. Letový výcvik pro třídní nebo typovou kvalifikaci pro jednopilotní letouny – vodní zahrnuje alespoň 8 hodin výuky ve dvojím řízení, jestliže je žadatel držitelem pozemní verze příslušné třídní nebo typové kvalifikace, nebo 10 hodin, pokud žadatel není držitelem této kvalifikace.

FCL.730.A Specifické požadavky pro piloty, kteří absolvují kurz pro získání typové kvalifikace s nulovou dobou letu (ZFTT)

- a) Pilot absolvující kurz ZFTT musí mít nalétáno na vícepilotním proudovém letounu s osvědčením podle norem CS-25 nebo rovnocenného předpisu o letové způsobilosti na vícepilotním turbovrtulovém letounu s maximální schválenou vzletovou hmotností alespoň 10 tun nebo se schválenou konfigurací více než 19 cestujících alespoň:
- 1) 1 500 hodin doby letu nebo 250 traťových úseků, je-li v kurzu použit FFS způsobilý pro úroveň CG, C nebo prozatímní C, nebo
 - 2) 500 hodin doby letu nebo 100 traťových úseků, je-li v kurzu použit FFS způsobilý pro úroveň DG nebo D.
- b) Pokud pilot přechází z turbovrtulového na proudový letoun nebo z proudového na turbovrtulový letoun, musí absolvovat dodatečný výcvik na simulátoru.

FCL.735.A Kurz součinnosti vícečlenné posádky – letouny

- a) Kurz MCC musí zahrnovat alespoň:
- 1) 25 hodin výuky teoretických znalostí a úloh a
 - 2) 20 hodin praktického výcviku MCC, nebo 15 hodin, pokud pilot-žák navštěvuje integrovaný kurz ATP.
- Použije se FNTP II MCC nebo FFS. Pokud je výcvik MCC kombinován s úvodním výcvikem pro typovou kvalifikaci, může se praktický výcvik omezit až na 10 hodin, pokud je pro MCC i pro typovou kvalifikaci použit stejný FFS.
- b) Výcvikový kurz MCC musí být absolvován do 6 měsíců u schválené organizace pro výcvik.

- c) Pokud není kurz MCC kombinován s kurzem pro typovou kvalifikaci, obdrží žadatel po absolvování výcvikového kurzu MCC osvědčení o úspěšném zakončení kurzu.
- d) Žadatel, který absolvoval výcvik MCC pro jinou kategorii letadla, je vyňat z požadavků v odst. a) pododstavec 1).

FCL.740.A Prodloužení platnosti, třídní a typová kvalifikace – letouny

- a) *Prodloužení platnosti vícemotorové třídní a typové kvalifikace.* K prodloužení platnosti vícemotorové třídní a typové kvalifikace, musí žadatel:
 - 1) v období 3 měsíců před datem uplynutí platnosti kvalifikace absolvovat přezkoušení odborné způsobilosti v souladu s dodatkem 9 k této části na příslušné třídě nebo typu letounu nebo na FSTD představujícím tuto třídu nebo typ letounu a
 - 2) v době platnosti kvalifikace vykonat alespoň:
 - i) 10 traťových úseků ve funkci pilota příslušné třídy nebo typu letounu nebo
 - ii) 1 traťový úsek ve funkci pilota příslušné třídy nebo typu letounu nebo na FFS společně s examinátorem. Let na tomto traťovém úseku může být vykonán v rámci přezkoušení odborné způsobilosti.
 - 3) Na piloty pracující pro provozovatele obchodní letecké dopravy schválené v souladu s platnými požadavky v oblasti letového provozu, který absolvoval přezkoušení odborné způsobilosti provozovatele společně s přezkoušením odborné způsobilosti pro prodloužení platnosti třídní nebo typové kvalifikace, se požadavek uvedený v odstavci 2) nevztahuje.
 - 4) Pokud je pilot držitelem přístrojové kvalifikace IR(A), může být prodloužení její platnosti provedeno v kombinaci s přezkoušením odborné způsobilosti pro prodloužení platnosti třídní nebo typové kvalifikace.
- b) Prodloužení platnosti třídních kvalifikací pro jednopilotní jednomotorové letouny.
 - 1) *Kvalifikace pro letouny s jedním pístovým motorem a TMG.* K prodloužení platnosti třídní kvalifikace pro jednopilotní letouny s jedním pístovým motorem nebo třídní kvalifikace pro TMG musí žadatel:
 - i) v období 3 měsíců před datem uplynutí platnosti kvalifikace absolvovat přezkoušení odborné způsobilosti v příslušné třídě v souladu s dodatkem 9 k této části s examinátorem nebo
 - ii) v období 12 měsíců před datem uplynutí platnosti kvalifikace absolvovat 12 hodin doby letu na příslušné třídě letounu, které musí zahrnovat:
 - 6 hodin ve funkci velícího pilota;
 - 12 vzletů a 12 přistání a

- cvičný let v délce alespoň 1 hodiny s letovým instruktorem (FI) nebo instruktorem třídní kvalifikace (CRI). Požadavek tohoto letu se nevztahuje na žadatele, kteří absolvovali přezkoušení odborné způsobilosti pro třídní nebo typovou kvalifikaci nebo zkoušku dovednosti na kterékoli jiné třídě nebo typu letounu.
- 2) Jestliže jsou žadatelé zároveň držiteli třídní kvalifikace pro letouny s jedním pístovým motorem a kvalifikace pro turistické motorové kluzáky, mohou splnit požadavky stanovené v pododstavci 1) na kterékoli z tříd a získají prodloužení platnosti pro obě kvalifikace.
 - 3) *Jednopilotní jednomotorové turbovrtulové letouny.* Pro prodloužení platnosti třídních kvalifikací pro jednomotorové turbovrtulové letouny musí žadatel v období 3 měsíců před datem uplynutí platnosti kvalifikace absolvovat přezkoušení odborné způsobilosti v příslušné třídě v souladu s dodatkem 9 k této části s examinátorem.
- c) Žadatelé, kteří úspěšně neabsolvuji všechny oddíly přezkoušení odborné způsobilosti před uplynutím platnosti třídní nebo typové kvalifikace, nesmějí vykonávat pravomoci udělené touto kvalifikací, dokud úspěšně neabsolvuji přezkoušení odborné způsobilosti.

ODDÍL 3

Specifické požadavky pro kategorii vrtulníků

FCL.720.H Požadavky na praxi a náležitosti pro vydání třídních nebo typových kvalifikací – vrtulníky

Pokud údaje o provozní způsobilosti letadla v souladu s částí 21 nestanoví jinak, musí žadatel o vydání první typové kvalifikace pro vrtulníky splňovat následující požadavky na praxi a náležitosti pro vydání příslušné kvalifikace:

- a) *Vícepilotní vrtulníky.* Žadatel o kurzy pro první typovou kvalifikaci pro vícepilotní vrtulníky musí:
 - 1) mít nalétáno alespoň 70 hodin ve funkci velícího pilota na vrtulnících;
 - 2) s výjimkou případů, kdy je kurz pro typovou kvalifikaci kombinován s kurzem MCC:
 - i) být držitelem osvědčení o úspěšném zakončení kurzu MCC na vrtulnících, nebo
 - ii) mít nalétáno alespoň 500 hodin na vícepilotních vrtulnících, nebo
 - iii) mít nalétáno alespoň 500 hodin na vícemotorových vrtulnících ve funkci pilota ve vícepilotním provozu;
 - 3) složit zkoušky z teoretických znalostí pro získání průkazu způsobilosti ATPL(H).

- b) Žadatel o kurzy pro první typovou kvalifikaci pro vícepilotní vrtulníky, který absolvoval integrované kurzy pro ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR nebo CPL(H) a který nesplňuje požadavek odst. a) pododstavec 1), bude vydána typová kvalifikace s pravomocemi omezenými výhradně na výkon funkce druhého pilota. Toto omezení bude zrušeno, pokud pilot:
- 1) absolvuje 70 hodin ve funkci velícího pilota nebo ve funkci velícího pilota pod dozorem na vrtulnících;
 - 2) absolvuje vícepilotní zkouškou dovednosti na příslušném typu vrtulníku ve funkci velícího pilota.
- c) *Jednopilotní vícemotorové vrtulníky.* Žadatel o kurzy pro první typovou kvalifikaci pro jednopilotní vícemotorové vrtulníky musí:
- 1) před zahájením letového výcviku:
 - i) složit zkoušky z teoretických znalostí pro získání průkazu způsobilosti ATPL(H), nebo
 - ii) být držitelem osvědčení o úspěšném zakončení přijímacího kurzu pořádaného schválenou organizací pro výcvik. Kurz musí zahrnovat následující předměty kurzu teoretických znalostí průkazu způsobilosti ATPL(H):
 - obecné znalosti o letadle: drak/systémy/napájení elektrickou energií a přístroje/elektronika,
 - provedení letu a plánování: hmotnost a vyvážení, provedení;
 - 2) žadatelé, kteří neabsolvovali integrovaný kurz výcviku pro získání ATP(H)/IR, ATP(H) nebo CPL(H)/IR, musejí absolvovat alespoň 70 hodin ve funkci velícího pilota na vrtulnících.

FCL.735.H Kurz součinnosti vícečlenné posádky – vrtulníky

- a) Kurz MCC musí zahrnovat alespoň:
- 1) pro MCC/IR:
 - i) 25 hodin výuky teoretických znalostí a úloh a
 - ii) 20 hodin praktického výcviku MCC, nebo 15 hodin, pokud pilot-žák navštěvuje integrovaný kurz ATP(H)/IR. Pokud je výcvik MCC kombinován s úvodním výcvikem pro typovou kvalifikaci pro vícepilotní vrtulník, může se praktický výcvik MCC omezit až na 10 hodin, pokud je pro MCC i pro typovou kvalifikaci použit stejný FSTD.
 - 2) pro MCC/VFR:
 - i) 25 hodin výuky teoretických znalostí a úloh a

- ii) 15 hodin praktického výcviku MCC, nebo 10 hodin, pokud pilot-žák navštěvuje integrovaný kurz ATP(H)/IR. Pokud je výcvik MCC kombinován s úvodním výcvikem pro typovou kvalifikaci pro vícepilotní vrtulník, může se praktický výcvik MCC omezit až na 7 hodin, pokud je pro MCC i pro typovou kvalifikaci použit stejný FSTD.
- b) Výcvikový kurz MCC musí být absolvován do 6 měsíců u schválené organizace pro výcvik.

Použije se FNTP II nebo III způsobilý pro MCC, FTD 2/3 nebo FFS.
- c) Pokud není kurz MCC kombinován s kurzem pro typovou vícepilotní kvalifikaci, obdrží žadatel po absolvování výcvikového kurzu MCC osvědčení o úspěšném zakončení kurzu.
- d) Žadatel, který absolvoval výcvik MCC pro jinou kategorii letadla, je vyňat z požadavků v odst. a) pododstavec 1) bod i), případně odst. a) pododstavec 2) bod i).
- e) Žadatel o vydání kvalifikace MCC/IR, který absolvoval výcvik MCC/VFR, je vyňat z požadavků v odst. a) pododstavec 1) bod i), a musí absolvovat 5 hodin praktického výcviku MCC/IR.

FCL.740.H Prodloužení platnosti typových kvalifikací – vrtulníky

- a) Prodloužení platnosti. K prodloužení platnosti typových kvalifikací pro vrtulníky, musí žadatel:
 - 1) v období 3 měsíců před datem uplynutí platnosti kvalifikace absolvovat přezkoušení odborné způsobilosti v souladu s dodatkem 9 k této části na příslušném typu vrtulníku nebo na FSTD představujícím příslušný typ a
 - 2) absolvovat před uplynutím platnosti kvalifikace alespoň 2 hodiny ve funkci pilota příslušného typu vrtulníku. Do těchto 2 hodin může být započítána doba přezkoušení odborné způsobilosti.
 - 3) Pokud jsou žadatelé držiteli více než 1 typové kvalifikace pro vrtulníky s jedním pístovým motorem, může být prodloužena platnost všech jejich příslušných typových kvalifikací na základě přezkoušení odborné způsobilosti pouze na 1 příslušném typu, k němuž mají kvalifikaci, pokud před uplynutím platnosti kvalifikace absolvují alespoň 2 hodiny doby letu ve funkci velícího pilota na ostatních typech.

Přezkoušení odborné způsobilosti se provádí pokaždé na jiném typu.
 - 4) Pokud jsou žadatelé držiteli více než 1 typové kvalifikace pro vrtulníky s jedním turbopohonem s maximální schválenou vzletovou hmotností do 3 175 kg, může být prodloužena platnost všech jejich příslušných typových kvalifikací na základě přezkoušení odborné způsobilosti pouze na 1 příslušném typu, k němuž mají kvalifikaci, pokud absolvují:

- i) 300 hodin ve funkci velícího pilota na vrtulnících;
- ii) 15 hodin na každém z typů, k nimž mají kvalifikaci a
- iii) alespoň 2 hodiny doby letu ve funkci velícího pilota na ostatních typech před uplynutím platnosti kvalifikace.

Přezkoušení odborné způsobilosti se provádí pokaždé na jiném typu.

- 5) Pilot, který úspěšně absolvuje zkoušku dovednosti pro vydání další typové kvalifikace, získá prodloužení platnosti příslušné typové kvalifikace ve společných skupinách v souladu s pododstavci 3) a 4).
 - 6) Pokud je pilot držitelem přístrojové kvalifikace IR(H), může být prodloužení její platnosti provedeno v kombinaci s přezkoušením odborné způsobilosti pro prodloužení platnosti typové kvalifikace.
- b) Žadatelé, kteří neabsolvují úspěšně všechny oddíly přezkoušení odborné způsobilosti před uplynutím platnosti typové kvalifikace, nesmějí vykonávat pravomoci udělené touto kvalifikací, dokud úspěšně neabsolvují přezkoušení odborné způsobilosti. V případech uvedených v odst. a) pododstavec 3) a pododstavec 4) nesmí žadatel vykonávat své pravomoci na žádném z typů.

ODDÍL 4

Specifické požadavky pro kategorii letadel s pohonem vztlaku

FCL.720.PL Požadavky na praxi a náležitosti pro vydání třídních nebo typových kvalifikací – letadla s pohonem vztlaku

Pokud údaje o provozní způsobilosti letadla v souladu s částí 21 nestanoví jinak, musí žadatel o vydání první typové kvalifikace pro letadla s pohonem vztlaku splňovat následující požadavky na praxi a náležitosti pro vydání příslušné kvalifikace:

- a) pro piloty letounů:
 - 1) být držitelem CPL/IR(A) s teoretickými znalostmi pro průkaz způsobilosti ATPL nebo průkaz způsobilosti ATPL(A);
 - 2) být držitelem osvědčení o úspěšném zakončení kurzu MCC;
 - 3) mít nalétáno více než 100 hodin ve funkci pilota na vícepilotních letounech;
 - 4) mít nalétaných 40 hodin letového výcviku na vrtulnících;
- b) pro piloty vrtulníků:
 - 1) být držitelem CPL/IR(H) s teoretickými znalostmi pro průkaz způsobilosti ATPL nebo ATPL/IR(H);
 - 2) být držitelem osvědčení o zakončení kurzu MCC;

- 3) mít nalétáno více než 100 hodin ve funkci pilota na vícepilotních vrtulnících;
- 4) mít nalétaných 40 hodin letového výcviku na letounech;
- c) pro piloty, kteří mají kvalifikaci k letu jak na letounech, tak na vrtulnících:
 - 1) být držitelem alespoň CPL(H);
 - 2) být držitelem kvalifikace IR s teoretickými znalostmi pro průkaz způsobilosti ATPL pro letoun nebo vrtulník;
 - 3) být držitelem osvědčení o úspěšném zakončení kurzu MCC buď na vrtulnících, nebo na letounech;
 - 4) mít nalétáno alespoň 100 hodin ve funkci pilota na vícepilotních vrtulnících nebo letounech;
 - 5) mít nalétáno 40 hodin letového výcviku na letounech, resp. vrtulnících, pokud nemá pilot praxi jako ATPL, nebo na vícepilotních letadlech.

FCL.725.PL Letový výcvik pro vydání třídních nebo typových kvalifikací – letadla s pohonem vztlaku

Letový výcvik, který je součástí výcvikových kurzů pro získání kvalifikace pro letadla s pohonem vztlaku, se provádí jak na letadle, tak na FSTD představujícím dané letadlo a dostatečně způsobilým pro tento účel.

FCL.740.PL Prodloužení platnosti typových kvalifikací – letadla s pohonem vztlaku

- a) Prodloužení platnosti. K prodloužení platnosti typových kvalifikací pro letadla s pohonem vztlaku, musí žadatel:
 - 1) v období 3 měsíců před datem uplynutí platnosti kvalifikace absolvovat přezkoušení odborné způsobilosti v souladu s dodatkem 9 k této části na příslušném typu letadla s pohonem vztlaku;
 - 2) v době platnosti kvalifikace vykonat alespoň:
 - i) 10 traťových úseků ve funkci pilota a příslušného typu letadla s pohonem vztlaku, nebo
 - ii) 1 traťový úsek ve funkci pilota příslušného typu letadla s pohonem vztlaku nebo na FFS společně s examinátorem. Let na tomto traťovém úseku může být vykonán v rámci přezkoušení odborné způsobilosti.
 - 3) Na piloty pracující pro provozovatele obchodní letecké dopravy schválené v souladu s platnými požadavky v oblasti letového provozu, který absolvoval přezkoušení odborné způsobilosti provozovatele společně s přezkoušením odborné způsobilosti pro prodloužení platnosti typové kvalifikace, se požadavek v odstavci 2) nevztahuje.

- b) Žadatelé, kteří neabsolvují úspěšně všechny oddíly přezkoušení odborné způsobilosti před uplynutím platnosti typové kvalifikace, nesmějí vykonávat pravomoci udělené touto kvalifikací, dokud úspěšně neabsolvují přezkoušení odborné způsobilosti.

ODDÍL 5

Specifické požadavky pro kategorii vzducholodí

FCL.720.As Požadavky na vydání typových kvalifikací – vzducholodě

Pokud údaje o provozní způsobilosti letadla v souladu s částí 21 nestanoví jinak, musí žadatel o vydání první typové kvalifikace pro vzducholodě splňovat následující požadavky na praxi a náležitosti pro vydání příslušné kvalifikace:

- a) pro vícepilotní vzducholodě:
- 1) mít nalétáno 70 hodin doby letu ve funkci velícího pilota na vzducholodích;
 - 2) být držitelem osvědčení o úspěšném zakončení kurzu MCC na vzducholodích.
 - 3) Pokud žadatel nesplňuje požadavek v odstavci 2) budou pravomoci vyplývající z jeho typové kvalifikace omezeny na výkon funkce druhého pilota. Omezení budou odstraněna, jakmile pilot nalétá 100 hodin doby letu ve funkci velícího pilota nebo velícího pilota pod dozorem na vzducholodě.

FCL.735.As Kurz součinnosti vícečlenné posádky – vzducholodě

- a) Kurz MCC musí zahrnovat alespoň:
- 1) 12 hodin výuky teoretických znalostí a úloh a
 - 2) 5 hodin praktického výcviku MCC.
 - 3) Použije se FNTP II nebo III způsobilý pro MCC, FTD 2/3 nebo FFS.
- b) Výcvikový kurz MCC musí být absolvován do 6 měsíců u schválené organizace pro výcvik.
- c) Pokud není kurz MCC kombinován s kurzem pro typovou vícepilotní kvalifikaci, obdrží žadatel po absolvování výcvikového kurzu MCC osvědčení o úspěšném zakončení kurzu.
- d) Žadatel, který absolvoval výcvik MCC pro jinou kategorii letadla, je vyňat z požadavků v odstavci a).

FCL.740.As Prodloužení platnosti typových kvalifikací – vzducholodě

- a) *Prodloužení platnosti.* K prodloužení platnosti typových kvalifikací pro vzducholodě, musí žadatel:

- 1) v období 3 měsíců před datem uplynutí platnosti kvalifikace absolvovat přezkoušení odborné způsobilosti v souladu s dodatkem 9 k této části na příslušném typu vzducholodě a
 - 2) absolvovat před uplynutím platnosti kvalifikace alespoň 2 hodiny ve funkci pilota příslušného typu vzducholodě. Do těchto 2 hodin může být započítána doba přezkoušení odborné způsobilosti.
 - 3) Pokud je pilot držitelem přístrojové kvalifikace IR(As), může být prodloužení její platnosti provedeno v kombinaci s přezkoušením odborné způsobilosti pro prodloužení platnosti třídní nebo typové kvalifikace.
- b) Žadatelé, kteří neabsolvují úspěšně všechny oddíly přezkoušení odborné způsobilosti před uplynutím platnosti typové kvalifikace, nesmí vykonávat pravomoci udělené touto kvalifikací, dokud úspěšně neabsolvují přezkoušení odborné způsobilosti.

HLAVA I

DODATEČNÉ KVALIFIKACE

FCL.800 Kvalifikace pro akrobatické lety

- a) Držitelé průkazů způsobilosti pilota pro letouny, TMG nebo kluzáky mohou provádět akrobatické lety pouze v případě, že jsou držiteli příslušné kvalifikace.
- b) Žadatelé o vydání kvalifikace pro akrobatické lety musejí absolvovat:
 - 1) po vydání průkazu způsobilosti alespoň 40 hodin doby letu nebo v případě kluzáků 120 startů ve funkci velícího pilota v příslušné kategorii letadla;
 - 2) výcvikový kurz u schválené organizace pro výcvik, který zahrnuje:
 - i) výuku teoretických znalostí pro příslušnou kvalifikaci;
 - ii) alespoň 5 hodin nebo 20 cvičných akrobatických letů v příslušné kategorii letadla.
- c) Pravomoci udělené kvalifikací pro akrobatické lety jsou omezena na kategorii letadla, v němž byl proveden letový výcvik. Pravomoci mohou být rozšířeny na další kategorie letadla v případě, že je pilot držitelem průkazu způsobilosti pro tuto kategorii letadla a že úspěšně absolvuje alespoň 3 cvičné lety ve dvojím řízení obsahující kompletní osnovu akrobatického výcviku pro tuto kategorii letadla.

FCL.805 Kvalifikace pro vlečení kluzáků a transparentů

- a) Držitelé průkazů způsobilosti pilota s pravomocí létat na letounech, TMG nebo kluzácích mohou vlekat kluzáky a transparenty pouze v případě, že jsou držiteli kvalifikace pro vlečení kluzáků a transparentů.
- b) Žadatelé o vydání kvalifikace pro vlečení kluzáků musejí absolvovat:
 - 1) po vydání průkazu způsobilosti alespoň 40 hodin doby letu ve funkci velícího pilota a 60 vzletů a přistání na letounech, pokud má být tato činnost prováděna na letounech, nebo na TMG, pokud má být tato činnost prováděna na TMG.
 - 2) výcvikový kurz u schválené organizace pro výcvik, který zahrnuje:
 - i) výuku teoretických znalostí postupů a provozu při vlečení;
 - ii) alespoň 10 cvičných letů s vlečením kluzáku, včetně alespoň 5 cvičných letů ve dvojím řízení, a
 - iii) s výjimkou držitelů průkazů způsobilosti LAPL(S) nebo SPL, 5 seznamovacích letů v kluzáku se startem provedeným pomocí letadla.
- c) Žadatelé o vydání kvalifikace pro vlečení transparentů musejí absolvovat:

- 1) po vydání průkazu způsobilosti alespoň 100 hodin doby letu a 200 vzletů a přistání ve funkci velícího pilota na letounu nebo TMG. Nejméně 30 z těchto hodin je třeba provést na letounech, pokud má být daná činnost prováděna na letounech, nebo na TMG, pokud má být činnost prováděna na TMG;
- 2) výcvikový kurz u schválené organizace pro výcvik, který zahrnuje:
 - i) výuku teoretických znalostí postupů a provozu při vlečení;
 - ii) alespoň 10 cvičných letů s vlečením transparentu, včetně alespoň 5 cvičných letů ve dvojím řízení.
- d) Pravomoci udělené kvalifikací pro vlečení kluzáků a transparentů jsou omezeny na letouny nebo TMG, podle toho, ve kterém letadle byl proveden letový výcvik. Pravomoci mohou být rozšířeny o další kategorie letadla v případě, že je pilot držitelem průkazu způsobilosti pro letouny nebo TMG a že úspěšně absolvuje alespoň 3 cvičné lety ve dvojím řízení obsahující kompletní osnovu výcviku ve vlečení pro příslušnou kategorii letadla.
- e) Podmínkou pro uplatnění pravomocí vyplývajících z kvalifikace pro vlečení kluzáků a transparentů je, že držitel kvalifikace musí v posledních 24 měsících uskutečnit minimálně 5 vlečení.
- f) Pokud pilot nesplňuje požadavek uvedený v odstavci e), musí – jestliže chce obnovit své pravomoci – absolvovat chybějící počet vlečení pod dozorem instruktora nebo společně s ním.

FCL.810 Kvalifikace pro noční lety

- a) Letouny, TMG, vzducholodě.
 - 1) K uplatnění pravomocí vyplývajících z průkazu způsobilosti LAPL nebo PPL pro letouny, TMG nebo vzducholodě podle pravidel pro let za viditelnosti v noci musejí žadatelé absolvovat výcvikový kurz ATO. Tento kurz musí obsahovat:
 - i) výuku teoretických znalostí;
 - ii) alespoň 5 hodin doby letu v příslušné kategorii letadla v noci, včetně alespoň 3 hodin letového výcviku ve dvojím řízení, včetně alespoň 1 hodiny navigačního letu alespoň s 1 navigačním letem ve dvojím řízení v délce alespoň 50 km a 5 samostatnými vzlety a 5 samostatnými přistáními s úplným zastavením.
 - 2) Před absolvováním výcviku v noci musejí držitelé průkazu způsobilosti LAPL absolvovat základní přístrojový letový výcvik požadovaný pro vydání průkazu způsobilosti PPL.
 - 3) Jestliže jsou žadatelé držiteli zároveň třídní kvalifikace pro (pozemní) letouny s jedním pístovým motorem a třídní kvalifikace pro turistické motorové

kluzáky, mohou splnit požadavky stanovené v pododstavci 1) na kterékoli z tříd nebo v obou třídách.

- b) *Vrtulníky.* K uplatnění pravomocí vyplývajících z průkazu způsobilosti PPL pro vrtulníky podle pravidel pro let za viditelnosti v noci musí žadatel:
- 1) po vydání průkazu způsobilosti absolvovat alespoň 100 hodin doby letu ve funkci pilota vrtulníku, včetně alespoň 60 hodin ve funkci velícího pilota na vrtulnících a 20 hodin navigačního letu;
 - 2) absolvovat výcvikový kurz u schválené organizace pro výcvik. Kurz musí být dokončen do 6 měsíců a je tvořen:
 - i) 5 hodinami výuky teoretických znalostí;
 - ii) 10 hodinami přístrojového výcviku ve dvojím řízení na vrtulnících a
 - iii) 5 hodinami doby letu v noci, včetně alespoň 3 hodin výcviku ve dvojím řízení, včetně alespoň 1 hodiny navigačního letu a 5 samostatných nočních okruhů. Každý okruh musí zahrnovat vzlet a přistání.
 - 3) Každému z uchazečů, který je držitelem kvalifikace IR na letouny nebo turistické motorové kluzáky se započítá 5 hodin dle požadavků uvedených v pododstavci 2) bod ii) výše.
- c) *Balóny.* K uplatnění pravomocí vyplývajících z průkazu způsobilosti LAPL pro balóny nebo BPL podle pravidel pro let za viditelnosti v noci musejí žadatelé absolvovat alespoň 2 výcvikové lety v noci, z nichž každý musí trvat alespoň 1 hodinu.

FCL.815 Kvalifikace pro let v horském terénu

- a) *Pravomoci.* Držitele kvalifikace pro let v horském terénu je oprávněn provádět lety s letouny nebo turistickými motorovými kluzáky se vzletem a přistáním na povrchu, který příslušné úřady členských států označily za povrch vyžadující tuto kvalifikaci.

První kvalifikace pro let v horském terénu může být získána buď pro:

- 1) kola, udělující pravomoci vzlétat z povrchu nebo přistávat na povrch, který není pokrytý sněhem; nebo
 - 2) lyže, udělující pravomoci vzlétat z povrchu nebo přistávat na povrch, který je pokrytý sněhem.
 - 3) Pravomoci první kvalifikace mohou být rozšířeny buď na pravomoci pro kola, nebo pro lyže, jestliže pilot absolvuje s instruktorem pro let v horském terénu odpovídající seznamovací kurz, včetně výuky teoretických znalostí a letového výcviku.
- b) *Výcvikový kurz.* Žadatelé o vydání kvalifikace pro let v horském terénu musejí v předchozích 24 měsících absolvovat kurz teoretických znalostí a letový výcvik

u schválené organizace pro výcvik. Obsah kurzu musí být přiměřený pravomocem, o jejichž získání žadatel usiluje.

- c) *Zkouška dovednosti.* Po skončení výcviku musí žadatel absolvovat zkoušku dovednosti s FE způsobilým k tomuto účelu. Zkouška dovednosti musí obsahovat:
 - 1) ústní zkoušku z teoretických znalostí;
 - 2) 6 přistání na 2 rozdílných površích jiných než povrch odletu vyžadujících kvalifikaci pro let v horském terénu.
- d) *Platnost.* Kvalifikace pro let v horském terénu je platná po dobu 24 měsíců.
- e) *Prodloužení platnosti.* K prodloužení platnosti kvalifikace pro let v horském terénu musí žadatel:
 - 1) absolvovat alespoň 6 přistání v horském terénu za posledních 24 měsíců; nebo
 - 2) vykonat zkoušku dovednosti. Zkouška dovednosti musí být v souladu s požadavky v odstavci c).
- f) *Obnova.* Pokud uplyne doba platnosti kvalifikace, musí žadatel splňovat požadavek v odst. e) pododstavec 2).

FCL.820 Kvalifikace pro zkušební lety

- a) Držitelé průkazu způsobilosti pro letouny nebo vrtulníky mohou létat ve funkci velícího pilota při zkušebních letech kategorie 1 nebo 2, jak je stanoveno v části 21, pokud jsou držiteli kvalifikace pro zkušební lety.
- b) Povinnost pilota mít kvalifikaci pro zkušební lety stanovená v odstavci a) se vztahuje pouze na zkušební lety prováděné na:
 - 1) vrtulnících s osvědčením – nebo vrtulnících, které mají získat osvědčení – v souladu s normou CS-27 nebo CS-29 nebo rovnocenným předpisem o letové způsobilosti; nebo
 - 2) letounech s osvědčením – nebo letounech, které mají získat osvědčení – v souladu s:
 - i) normou CS-25 nebo rovnocenným předpisem o letové způsobilosti; nebo
 - ii) normou CS-23 nebo rovnocenným předpisem o letové způsobilosti, s výjimkou letounů s maximální schválenou vzletovou hmotností nižší než 2 000 kg.
- c) Držitele kvalifikace pro zkušební lety v rámci příslušné kategorie letadla je oprávněn:
 - 1) v případě kvalifikace pro zkušební lety kategorie 1 provádět zkušební lety všech kategorií v souladu s částí 21 ve funkci velícího pilota nebo druhého pilota;

- 2) v případě kvalifikace pro zkušební lety kategorie 2:
 - i) provádět zkušební lety kategorie 1 v souladu s částí 21:
 - ve funkci druhého pilota; nebo
 - ve funkci velícího pilota v případě letounu podle odst. b) pododstavec 2) bod ii), s výjimkou letounů pro sběrnou dopravu, letounů s navrhovanou rychlostí strmého letu větší než Mach 0,6 nebo letounů s maximálním výškovým dostupem větším než 25 000 stop.
 - ii) provádět zkušební lety všech ostatních kategorií v souladu s částí 21 ve funkci velícího pilota nebo druhého pilota;
 - 3) navíc pro kvalifikace pro obě kategorie zkušebních letů 1 nebo 2 provádět lety specificky související s činností konstrukčních a výrobních organizací v rámci udělených pravomocí, kdy nemusejí být splněny požadavky hlavy H.
- d) Žadatelé o vydání první kvalifikace pro zkušební lety musejí:
- 1) být alespoň držiteli průkazu způsobilosti CPL a kvalifikace IR v příslušné kategorii letadla;
 - 2) absolvovat alespoň 1 000 hodin doby letu v příslušné kategorii letadla, přičemž alespoň 400 hodin ve funkci velícího pilota;
 - 3) absolvovat výcvikový kurz u schválené ATO příslušné pro zamýšlené letadlo a kategorii letů. Výcvik zahrnuje alespoň tyto předměty:
 - výkonnost,
 - stabilita a ovládání/vlastnosti říditelnosti;
 - systémy;
 - řízení zkoušek;
 - řízení rizik/bezpečnosti.
- e) Pravomoci držitelů kvalifikace pro zkušební lety mohou být rozšířeny o další kategorii zkušebních letů a další kategorii letadla, pokud absolvují další výcvikový kurz u některé ze schválené organizace pro výcvik.

HLAVA J

Instruktoři

ODDÍL 1

Společné požadavky

FCL.900 Osvědčení instruktora

- a) Obecná ustanovení. Osoba může vykonávat:
- 1) letový výcvik na letadle pouze tehdy, pokud je držitelem:
 - i) průkazu způsobilosti pilota vydaného nebo přijímaného v souladu s tímto nařízením;
 - ii) osvědčení instruktora odpovídajícího poskytovanému výcviku a vydaného v souladu s touto hlavou;
 - 2) výcvik syntetického létání nebo výcvik MCC, pokud je držitelem osvědčení instruktora odpovídajícího poskytovanému výcviku a vydaného v souladu s touto hlavou.
- b) *Zvláštní podmínky*
- 1) V případě, že při zavedení nového letadla do členského státu nebo letového parku letového provozovatele není možné dosažení souladu s požadavky stanovenými v této hlavě, může příslušný úřad vydat specifické osvědčení udílející pravomoci k letovému výcviku. Toto osvědčení musí být omezeno na letový výcvik potřebný k zavedení nového typu letadla a jeho platnost nesmí v žádném případě přesáhnout jeden rok.
 - 2) Držitelé osvědčení vydaných v souladu odst. b) pododstavec 1), kteří chtějí požádat o vydání osvědčení instruktora, musejí splňovat náležitosti a požadavky na prodloužení platnosti stanovené pro danou kategorii instruktora.
- c) Výcvikem mimo území členských států
- 1) Aniž jsou dotčena ustanovení odstavce a), v případě letového výcviku poskytovaného schválenou organizací pro výcvik se sídlem mimo území členských států, může příslušný úřad vydat osvědčení instruktora žadateli, který je držitelem průkazu způsobilosti pilota vydaného v třetí zemi v souladu s přílohou 1 ICAO za předpokladu, že žadatel:
 - i) je alespoň držitelem průkazu způsobilosti CPL v příslušné kategorii letadla;
 - ii) splňuje požadavky stanovené v této hlavě pro vydání příslušného osvědčení instruktora;

- iii) prokáže příslušnému úřadu odpovídající úroveň znalostí evropských předpisů v oblasti bezpečnosti letectví, které mu umožní uplatňovat pravomoci spojené s poskytováním výcviku v souladu s touto částí.
- 2) Osvědčení musí být omezeno na poskytování letového výcviku:
 - i) ve schválené organizaci pro výcvik mimo území členských států;
 - ii) pilotům-žákům, kteří mají dostatečnou znalost jazyka, v němž je letový výcvik poskytován.

FCL.915 Obecné náležitosti a požadavky na instruktory

- a) Obecná ustanovení. Žadatel o vydání osvědčení instruktora musí dosáhnout alespoň 18 let věku.
- b) *Dodatečné požadavky pro instruktory poskytující letový výcvik na letadlech.* Žadatel osvědčení instruktora nebo držitel tohoto osvědčení s pravomocemi provádět letový výcvik na letadle musí:
 - 1) být alespoň držitelem průkazu způsobilosti popřípadě kvalifikace, pro kterou je letový výcvik poskytován;
 - 2) s výjimkou instruktora pro zkušební lety musí:
 - i) absolvovat alespoň 15 hodin doby letu ve funkci pilota na třídě nebo typu letadla, na němž se poskytuje letový výcvik, z toho nejvíce 7 hodin může být vykonáno na FSTD představujícím příslušnou třídu popřípadě typ letadla; nebo
 - ii) absolvovat hodnocení odborné způsobilosti pro příslušnou kategorii instruktora na dané třídě nebo typu letadla;
 - 3) mít pravomoci k řízení ve funkci velícího pilota během tohoto letového výcviku.
- c) Započítávání dalších kvalifikací dle požadavků a pro účely prodloužení platnosti
 - 1) Žadateli o vydání dalšího osvědčení instruktora mohou být započteny pedagogické schopnosti prokázané v rámci předchozího osvědčení instruktora.
 - 2) Nalétané hodiny ve funkci examinátora v rámci zkoušek, dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti se plně započítávají dle požadavků na prodloužení platnosti pro všechna osvědčení, jejichž je instruktor držitelem.

FCL.920 Odborné způsobilosti instruktora a hodnocení

Všichni instruktoři musejí být vyškolení tak, aby si osvojili tyto odborné způsobilosti:

- příprava materiálů,
- vytváření prostředí vhodné pro výuku,

- předávání znalostí,
- vysvětlení zásady zvládání hrozeb a chyb (TEM) a optimalizace činnosti posádky,
- organizace času s cílem dosáhnout cílů výcviku,
- postupy vedoucí k usnadnění učení,
- hodnocení výkonnosti účastníka výcviku,
- sledování a hodnocení dosaženého pokroku,
- vyhodnocování výcvikových lekcí,
- podávání informací o výsledcích.

FCL.925 Dodatečné požadavky na instruktory pro získání průkazu způsobilosti MPL

- a) Instruktoři, kteří poskytují výcvik pro získání průkazu způsobilosti MPL, musejí:
- 1) úspěšně absolvovat výcvikový kurz pro instruktory MPL u schválené organizace pro výcvik a
 - 2) navíc pro základní, středně pokročilou a pokročilou fázi integrovaného výcvikového kurzu MPL:
 - i) musejí mít zkušenosti s provozem ve vícečlenné posádce a
 - ii) musejí absolvovat úvodní výcvik týkající se optimalizace činnosti posádky u provozovatele obchodní letecké dopravy schválený v souladu s platnými požadavky v oblasti letového provozu.
- b) Výcvikový kurz pro instruktory MPL
- 1) Výcvikový kurz pro instruktory MPL musí zahrnovat alespoň 14 hodin výcviku.
 - 2) Po skončení výcvikového kurzu podstoupí žadatel hodnocení odborné způsobilosti instruktora a znalostí přístupu k výcviku na základě odborné způsobilosti.

Hodnocení spočívá v praktické ukázce letového výcviku v příslušné fázi výcvikového kurzu MPL. Toto hodnocení provádí examinátor, který je držitelem osvědčení v souladu s hlavou K.
 - 3) Po úspěšném dokončení výcvikového kurzu vydá schválená organizace pro výcvik žadateli osvědčení instruktora MPL.
- c) Pro zachování nabytých pravomocí musí instruktor v předcházejících 12 měsících uskutečnit v rámci výcvikových kurzů MPL:

- 1) 1 lekci na simulátoru v délce alespoň 3 hodiny; nebo
 - 2) 1 letovou úlohu v délce alespoň jedné hodiny s alespoň 2 vzlety a přistáními.
- d) Pokud instruktor nesplňuje požadavky odstavce c), musí dříve, než bude vykonávat pravomoci k provádění letového výcviku MPL:
- 1) podstoupit udržovací výcvik u schválené organizace pro výcvik k dosažení úrovně odborné způsobilosti potřebné k hodnocení odborné způsobilosti instruktora a
 - 2) absolvovat hodnocení odborné způsobilosti instruktora v souladu s ustanoveními odst. b) pododstavec 2).

FCL.930 Výcvikový kurz

Žadatelé o vydání osvědčení instruktora musejí absolvovat kurz teoretických znalostí a letový výcvik u schválené organizace pro výcvik. Kromě specifických prvků předepsaných v této části pro každou kategorii instruktora, musí kurz obsahovat prvky požadované v článku FCL.920.

FCL.935 Hodnocení odborné způsobilosti

- a) S výjimkou instruktorů pro součinnost vícečlenné posádky (MMCI), instruktorů syntetického výcviku (STI), instruktorů pro kvalifikaci pro let v horském terénu (MI) a instruktorů pro zkušební lety (FTI), musí žadatel o osvědčení instruktorů absolvovat hodnocení odborné způsobilosti v příslušné kategorii letadla s cílem prokázat examinátorovi, který je držitelem osvědčení v souladu s hlavou K, schopnost vyučovat piloty-žáky na úrovni potřebné k vydání příslušného průkazu způsobilosti, kvalifikace nebo osvědčení.
- b) Toto hodnocení zahrnuje:
- 1) prokázání odborných způsobilostí popsanych v článku FCL.920 během předletového, poletového výcviku a výuky teoretických znalostí;
 - 2) ústní zkoušky z teoretických znalostí probíhající na zemi, předletovou a poletovou instruktáž, názorné ukázky během zkoušek dovednosti v příslušné třídě, typu letadla nebo FSTD;
 - 3) úlohy potřebné k hodnocení odborných způsobilostí instruktora.
- c) Hodnocení se provádí na stejné třídě nebo typu letadla nebo FSTD, které je použito při letovém výcviku.
- d) Jestliže se pro prodloužení platnosti osvědčení instruktora vyžaduje hodnocení odborné způsobilosti a žadateli se nepodaří úspěšně toto hodnocení absolvovat před uplynutím platnosti osvědčení instruktora, nesmí vykonávat pravomoci udělené tímto osvědčením do doby, než hodnocení úspěšně absolvuje.

FCL.940 Platnost osvědčení instruktora

S výjimkou kvalifikace MI, a aniž jsou dotčena ustanovení čl. FCL.900 odst. b) pododstavec 1), je platnost osvědčení instruktora 3 roky.

ODDÍL 2

Specifické požadavky pro letové instruktory pro lehká letadla – LAFI

FCL.905.LAFI Letový instruktor pro lehká letadla – LAFI – pravomoci a podmínky

Letový instruktor pro lehká letadla (LAFI) je oprávněn provádět letový výcvik pro vydávání, prodloužení platnosti nebo obnovu:

- a) základního průkazu způsobilosti LAPL v případě letounů;
- b) průkazu způsobilosti LAPL příslušné kategorie letadla;
- c) třídní nebo typové rozšíření jako doložky k průkazu způsobilosti LAPL příslušné kategorie letadla;
- d) kvalifikace pro lety v noci, pro akrobatické lety a vlečení v příslušné kategorii letadla za předpokladu, že je instruktor držitelem příslušné kvalifikace a prokázal schopnost poskytovat výcvik v této kvalifikaci před instruktorem způsobilým v souladu s odstavcem e);
- e) osvědčení LAFI, jestliže instruktor:
 - 1) před examínátorem instruktorů prokázal schopnost poskytovat výcvik pro osvědčení LAFI prostřednictvím hodnocení odborné způsobilosti provedeného v souladu s článkem FCL.935 v příslušné kategorii letadla a
 - 2) v případě LAFI pro kluzáky absolvoval alespoň 50 hodin nebo 150 startů v rámci letového výcviku na kluzácích;
 - 3) v případě LAFI pro balóny absolvoval alespoň 50 hodin nebo 50 vzletů v rámci letového výcviku na balónech;
 - 4) v případě všech ostatních kategorií letadla absolvoval alespoň 150 hodin letového výcviku na příslušné kategorii letadla.

FCL.910.LAFI Letový instruktor pro lehká letadla – LAFI – omezené pravomoci

- a) Pravomoci letového instruktora pro lehká letadla jsou omezeny, takže LAFI nemůže vykonávat funkci instruktora na prvních samostatných letech a prvních samostatných navigačních letech a může provádět letový výcvik pouze pro vydání LAFI nebo FI pro stejnou kategorii letadla, kterou pro tento účel určila schválená organizace pro výcvik.
- b) Omezení uvedená v odstavci a) se ruší u osvědčení LAFI, jestliže instruktor LAFI absolvuje:

- 1) v případě instruktora LAFI pro letouny alespoň 50 hodin letového výcviku na jednomotorových letounech s pístovým motorem nebo na turistických motorových kluzácích a dozor alespoň nad 25 samostatnými lety žáků;
- 2) v případě instruktora LAFI pro vrtulníky alespoň 50 hodin letového výcviku na vrtulnících a dozor alespoň nad 25 samostatnými lety žáků;
- 3) v případě LAFI pro kluzáky alespoň 15 hodin nebo 50 startů v rámci letového výcviku zahrnujícího kompletní osnovu výcviku pro vydání LAPL pro kluzáky;
- 4) v případě LAFI pro balóny alespoň 15 hodin nebo 50 vzletů v rámci letového výcviku zahrnujícího kompletní osnovu výcviku pro vydání LAPL pro balóny.

FCL.915.LAFI Letový instruktor pro lehká letadla – LAFI – náležitosti

Žadatelé o vydání osvědčení LAFI musejí absolvovat:

- a) v případě LAFI pro letouny:
 - 1) alespoň 20 hodin doby navigačního letu na jednomotorovém letounu s pístovým motorem nebo na turistickém motorovém kluzáku ve funkci velícího pilota;
 - 2) alespoň 200 hodin doby letu na letounech nebo turistických motorových kluzácích z toho 150 hodin ve funkci velícího pilota;
 - 3) alespoň 30 hodin doby letu na jednomotorovém letounu s pístovým motorem ve funkci velícího pilota, pokud chce žadatel poskytovat výcvik na jednomotorových letounech s pístovým motorem;
 - 4) alespoň 30 hodin doby letu na turistickém motorovém kluzáku ve funkci velícího pilota, pokud chce žadatel poskytovat výcvik na turistických motorových kluzácích.
- b) v případě LAFI pro vrtulníky:
 - 1) alespoň 10 hodin letového výcviku podle přístrojů na jednomotorovém vrtulníku s pístovým motorem, z nichž smí být nejvíce 5 hodin pozemní přístrojové doby na FSTD;
 - 2) alespoň 20 hodin doby navigačního letu na vrtulnících ve funkci velícího pilota;
 - 3) alespoň 250 hodin doby letu na vrtulnících, z toho alespoň 200 hodin ve funkci velícího pilota;
 - 4) alespoň 15 hodin doby letu na typu vrtulníku, na kterém má být poskytován výcvik;
- c) v případě LAFI pro kluzáky alespoň 100 hodin doby letu ve funkci velícího pilota nebo 200 startů ve funkci velícího pilota na kluzácích a motorových kluzácích,

s výjimkou turistických motorových kluzáků; pokud chce žadatel navíc poskytovat letový výcvik na turistických motorových kluzácích, musí absolvovat alespoň 30 hodin doby letu ve funkci velícího pilota na turistických motorových kluzácích a absolvovat další hodnocení odborné způsobilosti v souladu s článkem FCL.935 na TMG s LAFI, který je držitelem osvědčení v souladu s čl. FCL.905.LAFI odst. e);

- d) v případě LAFI pro balóny alespoň 75 hodin doby letu balónu ve funkci velícího pilota nebo 15 hodin ve stejné třídě, ve které má být poskytován výcvik.

FCL.930.LAFI Letový instruktor pro lehká letadla – LAFI – výcvikový kurz

- a) Žadatelé o osvědčení LAFI musejí absolvovat přijímací letové zkoušky, které zhodnotí jejich schopnosti podstoupit výcvikový kurz.

Přijímací letové zkoušky vede LAFI, který je držitelem osvědčení v souladu s čl. FCL.905.LAFI odst. e), nebo FI, který je držitelem osvědčení v souladu s čl. FCL.905.LAFI odst. i) v příslušné kategorii letadla.

- b) Výcvikový kurz pro LAFI musí zahrnovat alespoň:

- 1) pro LAFI pro letouny, TMG nebo vrtulníky:

- i) 25 hodin pedagogické činnosti;
- ii) 50 hodin výuky teoretických znalostí, včetně zkoušek pokroku;
- iii) A) pro LAFI pro letouny nebo TMG: alespoň 12 hodin letového výcviku ve dvojím řízení, včetně 1 hodiny letového výcviku pouze na přístrojích. Z těchto 12 hodin může být 1 hodina provedena na FSTD;
- B) pro LAFI pro vrtulníky: alespoň 25 hodin letového výcviku ve dvojím řízení, z toho 5 hodin může být provedeno na FSTD.
- iv) Pilotům, kteří jsou držiteli osvědčení LAFI(A) nebo (H) nebo FI(A), (H) nebo (As) se započítá 30 hodin dle požadavku na 50 hodin v odst. b) pododstavec 1) bod ii).
- v) Pilotům, kteří jsou držiteli osvědčení LAFI(S) nebo (B) nebo FI(S) nebo (B) se započítá 18 hodin dle požadavku na 50 hodin v odst. b) pododstavec 1) bod ii).
- vi) Pilotům, kteří jsou držiteli osvědčení LAFI nebo FI pro kluzáky se započítá 6 hodin dle požadavku v odst. b) pododstavec 1) bod iii) písm. A).

- 2) pro LAFI pro kluzáky nebo balóny:

- i) 25 hodin pedagogické činnosti;
- ii) 30 hodin výuky teoretických znalostí, včetně zkoušek o pokroku;

- iii)
 - A) pro LAFI pro kluzáky alespoň 6 hodin letového výcviku ve dvojím řízení nebo alespoň 20 vzletů;
 - B) pro LAFI pro kluzáky poskytující výcvik na TMG alespoň 6 hodin letového výcviku ve dvojím řízení na TMG;
 - C) pro LAFI pro balóny alespoň 3 hodin letového výcviku ve dvojím řízení, včetně alespoň 3 vzletů;
 - D) pilotům, kteří jsou držiteli osvědčení LAFI nebo FI pro libovolnou kategorii letadel se započítá 18 hodin dle požadavku v odst. b) pododstavec 2) bod ii).
- c) Pilotům, kteří jsou držiteli osvědčení FI pro stejnou kategorii letadel, se toto osvědčení započítá v plném rozsahu dle požadavku v odstavcích a) a b) výše.

FCL.940.LAFI Letový instruktor pro lehká letadla – LAFI – prodloužení platnosti a obnova osvědčení

- a) K prodloužení platnosti osvědčení LAFI musí držitel splnit 2 ze 3 níže uvedených požadavků:
 - 1) absolvovat alespoň:
 - i) v případě LAFI pro letouny nebo vrtulníky 45 hodin nebo 120 vzletů v rámci letového výcviku v příslušné kategorii letadla jako LAFI, FI, TRI, CRI, IRI, MI nebo jako examinátor, a to před uplynutím lhůty platnosti osvědčení;
 - ii) v případě LAFI pro kluzáky 30 hodin nebo 60 vzletů v rámci letového výcviku na kluzácích, motorových kluzácích nebo TMG jako LAFI, FI nebo jako examinátor, a to před uplynutím lhůty platnosti osvědčení;
 - iii) v případě LAFI pro balóny 6 hodin letového výcviku na balónech jako LAFI, FI nebo jako examinátor, a to před uplynutím lhůty platnosti osvědčení;
 - 2) před uplynutím lhůty platnosti osvědčení opakovací seminář pro instruktory;
 - 3) ve lhůtě 12 měsíců před uplynutím lhůty platnosti osvědčení LAFI absolvovat hodnocení odborné způsobilosti v souladu s článkem FCL.935.
- b) Obnova. Jestliže dojde k uplynutí platnosti osvědčení LAFI, musí žadatel ve lhůtě 12 měsíců před jeho obnovou:
 - 1) absolvovat opakovací seminář pro instruktory;
 - 2) hodnocení odborné způsobilosti v souladu s článkem FCL.935.

ODDÍL 3**Specifické požadavky pro letové instruktory – FI****FCL.905.FI Letoví instruktoři – FI – pravomoci a podmínky**

Letový instruktor (FI) je oprávněn provádět letový výcvik pro vydávání, prodloužení platnosti nebo obnovu:

- a) průkazů způsobilosti PPL, SPL, BPL a LAPL příslušné kategorie letadla;
- b) třídních a typových kvalifikací pro jednopilotní letadla, jednomotorová letadla, s výjimkou jednomotorových složitých letounů s vysokým výkonem; rozšíření tříd a skupin pro balóny a rozšíření tříd pro kluzáky;
- c) typové kvalifikace pro jednopilotní nebo vícepilotní vzducholodě;
- d) průkazu způsobilosti CPL v příslušné kategorii letadla za předpokladu, že FI absolvoval alespoň 500 hodin doby letu jako pilot na této kategorii letadla, včetně alespoň 200 hodin letového výcviku;
- e) kvalifikace pro noční lety, jestliže FI:
 - 1) má kvalifikaci pro let v noci v příslušné kategorii letadla;
 - 2) prokázal schopnost poskytovat výcvik v noci FI, který je držitelem osvědčení v souladu s bodem i) níže a
 - 3) splňuje požadavky na praxi při letu v noci v čl. FCL.060 odst. b) pododstavce 2).
- f) kvalifikace pro vlečení nebo akrobatické lety za předpokladu, že FI má takové pravomoci a že prokázal schopnost poskytovat výcvik pro uvedené kvalifikace letovému instruktorovi, který je držitelem osvědčení v souladu s odstavcem i) níže a
- g) kvalifikace IR pro příslušnou kategorii letadla za předpokladu, že FI:
 - 1) absolvoval alespoň 200 hodin doby letu podle pravidel pro let podle přístrojů, z nichž až 50 hodin může tvořit pozemní přístrojová doba na FFS, FTD 2/3 nebo FNTP II;
 - 2) absolvoval jako pilot-žák výcvikový kurz IRI a absolvoval zkoušku dovednosti pro osvědčení IRI a
 - 3) dále:
 - i) pro vícemotorové letouny splňuje požadavky pro vydání osvědčení CRI;
 - ii) pro vícemotorové vrtulníky splňuje požadavky pro vydání osvědčení TRI;

h) jednopilotní vícemotorové třídní nebo typové kvalifikace, s výjimkou jednomotorových složitých letounů s vysokým výkonem, za předpokladu, že FI splňuje:

- 1) v případě letounů náležitosti pro výcvikový kurz CRI stanovené v čl. FCL.915.CRI odst. a) a náležitosti článku FCL.930.CRI a FCL.935;
- 2) v případě vrtulníků náležitosti stanovené v čl. FCL.910.TRI odst. c) pododstavec 1) a náležitosti pro výcvikový kurz TRI(H) stanovené v článku FCL.915.TRI odst. b) pododstavec 2);

i) osvědčení FI, IRI, CRI, STI, MI nebo LAFI za předpokladu, že FI:

1) absolvuje alespoň:

- i) v případě FI(S) 50 hodin nebo 150 startů v rámci letového výcviku na kluzácích;
- ii) v případě FI(B) 50 hodin nebo 50 vzletů v rámci letového výcviku na balónech;
- iii) v případě instruktorů FI(A) nebo FI(H), kteří poskytují výcvik pro LAFI(A) nebo (H) 150 hodin letového výcviku na příslušné kategorii letadla;
- iv) ve všech ostatních případech 500 hodin letového výcviku na příslušné kategorii letadla;

2) absolvuje hodnocení odborné způsobilosti v souladu s článkem FCL.935 v příslušné kategorii letadla s cílem prokázat před examinátorem letového instruktora (FIE) schopnost poskytovat výcvik pro získání osvědčení FI;

j) průkaz způsobilosti MPL, jestliže FI:

1) pro hlavní letovou fázi výcviku absolvovat alespoň 500 hodin doby letu jako pilot letounu, včetně alespoň 200 hodin letového výcviku;

2) pro základní fázi výcviku:

- i) je držitelem přístrojové kvalifikace pro vícemotorové letouny a má pravomoci poskytovat výcvik pro kvalifikaci IR a
- ii) mít nalétáno alespoň 1 500 hodin doby letu ve vícečlenném provozu;

3) v případě instruktora FI, který má už osvědčení k poskytování výcviku v integrovaných kurzech pro získání ATP(A) nebo CPL(A)/IR, může být požadavek uvedený v pododstavci 2) bod ii) nahrazen absolvováním strukturovaného výcvikového kurzu, který zahrnuje:

- i) kvalifikaci MCC;
- ii) účast na 5 lekcích letového výcviku ve fázi 3 kurzu MPL;

- iii) účast na 5 lekcích letového výcviku ve fázi 4 kurzu MPL;
- iv) účast na 5 opakovacích lekcích traťově orientovaného letového výcviku provozovatele;
- v) obsah kurzu pro instruktory MCCI.

V tomto případě provede FI svých prvních 5 instruktorských lekcí pod dozorem instruktora TRI(A), MCCI(A) nebo SFI(A) způsobilého pro letový výcvik MPL.

FCL.910.FI Letový instruktor – FI – omezené pravomoci

- a) Pravomoci letového instruktora (FI) jsou omezeny na provádění letového výcviku pod dozorem FI pro stejnou kategorii letadla, kterého pro tento účel určila schválená organizace pro výcvik, v těchto případech:
 - 1) pro vydání průkazů způsobilosti PPL, SPL, BPL a LAPL;
 - 2) u všech integrovaných kurzů na úrovni PPL v případě letounů a vrtulníků;
 - 3) u třídní a typové kvalifikace pro jednopilotní letadla, jednomotorová letadla; rozšíření tříd a skupin pro balóny a rozšíření tříd pro kluzáky;
 - 4) kvalifikace pro lety v noci, vlečení a akrobatické lety.
- b) Během provádění výcviku pod dozorem v souladu s odstavcem a) nemá FI pravomoc povolit pilotům-žákům provádět první samostatné lety a první samostatné navigační lety.
- c) Omezení uvedená v odstavci a) a b) se ruší u osvědčení FI, jestliže instruktor FI absolvuje alespoň:
 - 1) v případě instruktora FI(A) 100 hodin letového výcviku na letounech nebo na turistických motorových kluzácích a dohled alespoň nad 25 samostatnými lety pilotů-žáků;
 - 2) v případě instruktora FI(H) 100 hodin letového výcviku na vrtulnících a navíc vykoná dohled alespoň nad 25 samostatnými letovými úlohami;
 - 3) v případě FI(As), FI(S) a FI(B) 15 hodin nebo 50 vzletů v rámci letového výcviku zahrnujícího kompletní osnovu výcviku pro vydání PPL(As), SPL nebo BPL v příslušné kategorii letadla.

FCL.915.FI Letový instruktor – FI – náležitosti

Žadatel o vydání osvědčení FI musí:

- a) v případě FI(A) a FI(H):

- 1) absolvovat alespoň 10 hodin letového výcviku podle přístrojů na příslušné kategorii letadla, z nichž smí být nejvíce 5 hodin pozemní přístrojové doby na FSTD;
 - 2) absolvovat 20 hodin navigačního letu VFR na příslušné kategorii letadla ve funkci velícího pilota;
- b) dále pro FI(A):
- 1) být držitelem alespoň CPL(A); nebo
 - 2) být držitelem alespoň PPL(A) a:
 - i) splňovat teoretické znalosti pro získání průkazu způsobilosti CPL a
 - ii) absolvovat alespoň 200 hodin doby letu na letounech nebo turistických motorových kluzácích, z toho 150 hodin ve funkci velícího pilota;
 - 3) absolvovat alespoň 30 hodin doby letu na letounech poháněných jednomotorovým pístovým motorem, z toho alespoň 5 hodin musí být uskutečněno v posledních 6 měsících před přijímací letovou zkouškou stanovenou v čl. FCL.930.FI odst. a);
 - 4) absolvovat jeden samostatný navigační let podle pravidel pro let za viditelnosti ve funkci velícího pilota v délce alespoň 540 km (300 NM), během kterého je třeba provést alespoň 2 přistání s úplným zastavením na dvou odlišných letištích;
- c) navíc žadatelé o osvědčení FI(H) musejí absolvovat 250 hodin celkové doby letu na vrtulnících, z nichž:
- 1) alespoň 100 hodin je ve funkci velícího pilota, pokud je žadatel držitelem alespoň průkazu způsobilosti CPL(H), nebo
 - 2) alespoň 200 hodin je ve funkci velícího pilota, pokud je žadatel držitelem alespoň průkazu způsobilosti PPL(H) a splňuje požadavky pro teoretické znalosti pro CPL;
- d) pro FI(As) absolvovat 500 hodin doby letu na vzducholodích jako velící pilot, z nichž 400 hodin musí být nalétáno ve funkci velícího pilota, který je držitelem průkazu způsobilosti CPL(As);
- e) pro vydání FI(S) absolvovat 100 hodin doby letu a 200 startů ve funkci velícího pilota na kluzácích. Dále pokud chce žadatel poskytovat letový výcvik na turistických motorových kluzácích, musí absolvovat alespoň 30 hodin doby letu ve funkci velícího pilota na turistických motorových kluzácích a absolvovat další hodnocení odborné způsobilosti v souladu s článkem FCL.935 na TMG s FI, který je držitelem osvědčení v souladu s čl. FCL.905.FI odst. j);

- f) v případě FI(B) absolvovat 75 hodin doby letu balónu ve funkci velícího pilota, z nichž alespoň 15 hodin musí být ve stejné třídě, ve které má být poskytován výcvik.

FCL.930.FI Letový instruktor – FI – výcvikový kurz

- a) Žadatelé o osvědčení FI musejí během 6 měsíců před začátkem kurzu absolvovat specifickou přijímací letovou zkoušku s FI, který je držitelem osvědčení v souladu s čl. FCL.905.FI odst. i), s cílem posoudit jejich schopnost absolvování kurzu. Tato přijímací letová zkouška je založena na přezkoušení letové způsobilosti třídní a typové kvalifikace, jak je stanoveno v dodatku 9 k této části.
- b) Výcvikový kurz FI se skládá z:
- 1) 25 hodin pedagogické činnosti;
 - 2) i) v případě FI(A), (H) a (As) alespoň 100 hodin výuky teoretických znalostí, včetně zkoušek pokroku;
ii) v případě FI(B) nebo FI(S) alespoň 30 hodin výuky teoretických znalostí, včetně zkoušek pokroku;
 - 3) i) v případě FI(A) a (H) alespoň 30 hodin letového výcviku, z nichž 25 hodin musí tvořit letový výcvik ve dvojím řízení, z toho 5 hodin může být vykonáno na FFS, FNTP I nebo II nebo na FTD 2/3;
ii) v případě FI(As) alespoň 20 hodin letového výcviku, z toho 15 hodin letového výcviku ve dvojím řízení;
iii) v případě FI(S) alespoň 6 hodin nebo 20 vzletů v rámci letového výcviku;
iv) v případě FI(S) poskytujících výcvik na TMG alespoň 6 hodin letového výcviku ve dvojím řízení na TMG;
v) v případě FI(B) alespoň 3 hodin, včetně 3 vzletů v rámci letového výcviku.
- c) Pilotům, kteří jsou držiteli osvědčení LAFI(B) nebo (S), se toto osvědčení započítá v plném rozsahu dle požadavku v odstavcích a) a b) pro osvědčení FI ve stejné kategorii letadel.
- d) Pilotům, kteří jsou držiteli osvědčení LAFI(A) nebo (H), se toto osvědčení započítá v rozsahu 50 hodin dle požadavku v odst. b) pododstavec 2) bod ii) a 12 hodin dle požadavku v odst. b) pododstavec 3) bod i) pro osvědčení FI ve stejné kategorii letadel.
- e) Při podávání žádostí o osvědčení FI pro jinou kategorii letadla piloti, kteří jsou nebo byli držiteli:

- 1) FI(A), (H) nebo (As) se započítá 55 hodin dle požadavku v odst. b) pododstavec 2) bod i) nebo 18 hodin dle požadavku v odst. b) pododstavec 2) bod ii);
- 2) LAFI(A) nebo (H) se započítá 40 hodin dle požadavku v odst. b) pododstavec 2) bod i) nebo 18 hodin dle požadavku v odst. b) pododstavec 2) bod ii);
- 3) LAFI(B) nebo (S) nebo FI(B) nebo (S) se započítá 18 hodin dle požadavku v odst. b) pododstavec 2).

FCL.940.FI Letový instruktor – FI – prodloužení platnosti a obnova osvědčení

- a) K prodloužení platnosti osvědčení FI musí držitel splnit 2 ze 3 níže uvedených požadavků:
 - 1) absolvovat:
 - i) v případě FI(A) a (H) alespoň 50 hodin letového výcviku v příslušné kategorii letadla jako LAFI, FI, TRI, CRI, IRI, MI nebo jako examinátor, a to před uplynutím lhůty platnosti osvědčení. Pokud mají být prodlouženy pravomoci k poskytování výcviku pro kvalifikaci IR, musí 10 z těchto hodin tvořit letový výcvik pro kvalifikaci IR a musí být absolvovány během 12 měsíců před uplynutím platnosti osvědčení FI;
 - ii) v případě FI(As) alespoň 20 hodin letového výcviku na vzducholoďích jako FI, IRI nebo jako examinátor, a to před uplynutím lhůty platnosti osvědčení. Pokud mají být prodlouženy pravomoci k poskytování výcviku pro kvalifikaci IR, musí 10 z těchto hodin tvořit letový výcvik pro kvalifikaci IR a musí být absolvovány během 12 měsíců před uplynutím platnosti osvědčení FI;
 - iii) v případě FI(S) alespoň 30 hodin nebo 60 vzletů v rámci letového výcviku na kluzácích, motorových kluzácích nebo TMG jako LAFI, FI nebo jako examinátor, a to před uplynutím lhůty platnosti osvědčení;
 - iv) v případě FI(B) alespoň 6 hodin letového výcviku na balónech jako LAFI, FI nebo jako examinátor, a to před uplynutím lhůty platnosti osvědčení;
 - 2) navštěvovat před uplynutím lhůty platnosti osvědčení FI opakovací seminář pro instruktory;
 - 3) ve lhůtě 12 měsíců před uplynutím lhůty platnosti osvědčení FI absolvovat hodnocení odborné způsobilosti v souladu s článkem FCL.935.
- b) Alespoň při každém druhém následujícím prodloužení platnosti v případě FI(A) nebo FI(H) nebo při každém třetím prodloužení platnosti v případě FI(As), (S) a (B), musí držitel absolvovat hodnocení odborné způsobilosti v souladu s článkem FCL.935.

- c) *Obnova.* Jestliže dojde k uplynutí platnosti osvědčení FI, musí žadatel ve lhůtě 12 měsíců před jeho obnovou:
- 1) absolvovat opakovací seminář pro instruktory;
 - 2) absolvovat hodnocení odborné způsobilosti v souladu s článkem FCL.935.

ODDÍL 4

Specifické požadavky pro instruktory pro typovou kvalifikaci – TRI

FCL.905.TRI Instruktor pro typovou kvalifikaci – TRI – pravomoci a podmínky

Pravomoci instruktorů TRI je poskytovat výcvik pro:

- a) prodloužení platnosti a obnovu kvalifikace IR, pokud je TRI držitelem platné kvalifikace IR;
- b) vydávání osvědčení TRI nebo SFI, pokud má držitel praxi jako TRI v délce 3 roky a
- c) v případě TRI pro jednopilotní letouny:
 - 1) vydávání, prodloužení platnosti a obnovu typových kvalifikací pro jednopilotní složité letouny s vysokým výkonem, pokud žadatel usiluje o získání pravomocí pro činnost v jednopilotním provozu.

Pravomoci TRI(SPA) mohou být rozšířeny na letový výcvik pro typové kvalifikace pro jednopilotní letouny s vysokým výkonem ve vícepilotním provozu, pokud TRI:

 - i) je držitelem osvědčení MCCI; nebo
 - ii) je nebo byl držitelem osvědčení TRI pro vícepilotní letouny.
 - 2) kurz MPL v základní fázi, pokud jsou pravomoci žadatele rozšířeny na vícepilotní provoz a pokud žadatel je nebo byl držitelem osvědčení FI(A) nebo IRI(A).
- d) v případě TRI pro vícepilotní letouny:
 - 1) vydávání, prodloužení platnosti a obnovu typových kvalifikací pro:
 - i) vícepilotní letouny;
 - ii) jednopilotní složité letouny s vysokým výkonem, pokud žadatel usiluje o získání pravomocí pro činnost ve vícepilotním provozu;
 - 2) kvalifikaci MCC;
 - 3) kurz MPL v základní, středně pokročilé a pokročilé fázi, přičemž pro základní fázi je podmínkou, že žadatel je nebo byl držitelem osvědčení FI(A) nebo IRI(A).

- e) v případě TRI pro vrtulníky:
 - 1) vydávání, prodloužení platnosti a obnovu typových kvalifikací pro vrtulníky;
 - 2) výcviku MCC, pokud jde žadatel držitelem vícepilotní typové kvalifikace pro vrtulníky;
 - 3) rozšíření jednopilotní IR(H) na vícepilotní IR(H).
- f) v případě TRI pro letadla s pohonem vztlaku:
 - 1) vydávání, prodloužení platnosti a obnovu typových kvalifikací pro letadla s pohonem vztlaku;
 - 2) kvalifikaci MCC.

FCL.910.TRI Instruktor pro typovou kvalifikaci – TRI – omezené pravomoci

- a) *Obecná ustanovení.* Pokud je výcvik TRI prováděn pouze na FFS, pravomoci TRI jsou omezeny na výcvik na FFS.

V tomto případě může TRI provádět linkové lety pod dozorem za předpokladu, že výcvikový kurz TRI bude zahrnovat i další výcvik za tímto účelem.

- b) *TRI pro letouny a letadla s pohonem vztlaku – TRI(A) a TRI(PL).* Pravomoci TRI jsou omezeny na typ letounu nebo letadla s pohonem vztlaku, na kterém byl prováděn výcvik a hodnocení odborné způsobilosti. Pravomoci TRI se rozšíří o další typy, pokud TRI:

- 1) absolvoval ve lhůtě 12 měsíců před podáním žádosti alespoň 15 traťových úseků, včetně vzletů a přistání na příslušném typu letadla, z toho 7 úseků může být absolvováno na FFS;
- 2) absolvuje technickou a letovou část výcviku příslušného kurzu TRI;
- 3) absolvuje příslušné oddíly hodnocení odborné způsobilosti v souladu s článkem FCL.935 s cílem prokázat před examínátorem FIE nebo TRE, který je držitelem osvědčení v souladu s hlavou K, svou schopnost vyučovat piloty na úrovni potřebné k vydání typové kvalifikace, včetně předletového a poletového výcviku a výuky teoretických znalostí.

- c) TRI pro vrtulníky – TRI(H).

- 1) Pravomoci TRI(H) jsou omezeny na typ vrtulníku, na kterém byla prováděna zkouška způsobilosti pro vydání osvědčení TRI. Pravomoci TRI se rozšíří o další typy, pokud TRI:
 - i) absolvuje technickou část kurzu TRI příslušného typu na odpovídajícím typu vrtulníku nebo na FSTD představujícím tento typ;
 - ii) absolvuje alespoň 2 hodiny letového výcviku na příslušném typu pod dozorem způsobilého instruktora TRI(H) a

- iii) absolvuje příslušné oddíly hodnocení odborné způsobilosti v souladu s článkem FCL.935 s cílem prokázat před examínátorem FIE nebo TRE, který je držitelem osvědčení v souladu s hlavou K, svou schopnost vyučovat piloty na úrovni potřebné k vydání typové kvalifikace, včetně předletového a poletového výcviku a výuky teoretických znalostí.
- 2) Pro rozšíření pravomocí instruktora TRI(H) z jednopilotních na vícepilotní pravomoci pro stejný typ vrtulníku, musí držitel absolvovat alespoň 100 hodin ve vícepilotním provozu na tomto typu vrtulníku.
- d) Aniž jsou dotčena ustanovení předchozích odstavců, držitelé osvědčení TRI, kteří získali typovou kvalifikaci v souladu s čl. FCL.725 odst. e), mají nárok na rozšíření svých pravomocí TRI o tento nový typ letadla.

FCL.915.TRI Instruktor pro typovou kvalifikaci – TRI – náležitosti

Žadatel o vydání osvědčení TRI musí:

- a) být držitelem průkazu způsobilosti pilota CPL, MPL nebo ATPL pro příslušnou kategorii letadla;
- b) pro osvědčení TRI(MPA):
 - 1) mít nalétáno 1 500 hodin doby letu ve funkci pilota na vícepilotních letounech a
 - 2) absolvovat ve lhůtě 12 měsíců před podáním žádosti 30 traťových úseků, včetně vzletů a přistání, ve funkci velícího pilota nebo druhého pilota na příslušném typu letadla, z toho 15 úseků může být absolvováno na FFS představujícím daný typ;
- c) pro osvědčení TRI(SPA):
 - 1) absolvovat ve lhůtě 12 měsíců předcházejících podání žádosti 30 traťových úseků, včetně vzletů a přistání, ve funkci velícího pilota na příslušném typu letadla, z toho 15 úseků může být absolvováno na FFS představujícím daný typ a
 - 2) i) absolvovat alespoň 500 hodin doby letu na letounech ve funkci pilota, z toho 30 hodin ve funkci velícího pilota na příslušném typu letounu; nebo
ii) být současným nebo bývalým držitelem osvědčení FI pro vícepilotní letouny s pravomocemi kvalifikace IR(A);
- d) pro TRI(H):
 - 1) pro osvědčení TRI(H) pro jednopilotní jednomotorové vrtulníky absolvovat 250 hodin ve funkci pilota vrtulníku;

- 2) pro osvědčení TRI(H) pro jednopilotní vícemotorové vrtulníky absolvovat 500 hodin ve funkci pilota vrtulníku, včetně 100 hodin ve funkci velícího pilota na jednopilotním vícemotorovém vrtulníku;
 - 3) pro osvědčení TRI(H) pro vícepilotní vrtulníky absolvovat 1000 hodin doby letu ve funkci pilota vrtulníku, které zahrnují:
 - i) 350 hodin na vícepilotních vrtulnících; nebo
 - ii) pro žadatele, kteří jsou již držiteli osvědčení TRI(H) pro jednopilotní vícemotorové vrtulníky absolvovat 100 hodin ve funkci pilota na tomto typu vrtulníku ve vícepilotním provozu.
 - 4) Pilotům, kteří jsou držiteli osvědčení FI(H), se toto osvědčení započítá v plném rozsahu dle požadavků v pododstavci 1) a 2) v příslušném jednopilotním vrtulníku;
- e) pro TRI(PL):
- 1) mít nalétáno 1 500 hodin doby letu ve funkci pilota na vícepilotních letounech, letadlech s pohonem vztlaku nebo na vícepilotních vrtulnících a
 - 2) absolvovat ve lhůtě 12 měsíců před podáním žádosti 30 traťových úseků, včetně vzletů a přistání, ve funkci velícího pilota nebo druhého pilota na příslušném typu letadla s pohonem vztlaku, z toho 15 úseků může být absolvováno na FFS představujícím daný typ.

FCL.930.TRI Instruktor pro typovou kvalifikaci – TRI – výcvikový kurz

- a) Výcvikový kurz TRI musí zahrnovat alespoň:
- 1) 25 hodin pedagogické činnosti;
 - 2) 10 hodin technické přípravy, včetně přezkoumání technických znalostí, přípravy učebních plánů a rozvoje pedagogických schopností při poskytování výcviku v učebně nebo na simulátoru;
 - 3) 5 hodin letového výcviku na příslušném letadle nebo simulátoru představujícím toto letadlo pro jednopilotní letadlo a 10 hodin pro vícepilotní letadlo nebo simulátor představujícím toto letadlo.
- b) Žadatelům, kteří jsou nebo byli držiteli osvědčení instruktora, se toto osvědčení plně započítává dle požadavku odst. a) pododstavec 1).
- c) Žadatelům o osvědčení TRI, kteří jsou držiteli osvědčení SFI pro příslušný typ se toto osvědčení plně započítává a dle požadavků tohoto odstavce pro vydání osvědčení TRI s omezením na poskytování letového výcviku na simulátorech.

FCL.935.TRI Instruktor pro typovou kvalifikaci – TRI – Hodnocení odborné způsobilosti

Pokud je hodnocení odborné způsobilosti TRI prováděno na FFS, osvědčení TRI je omezeno na letový výcvik na FFS.

Omezení se ruší, pokud TRI absolvuje hodnocení odborné způsobilosti na letadle.

FCL.940.TRI Instruktor pro typovou kvalifikaci – TRI – prodloužení platnosti a obnova

- a) Prodloužení platnosti. K prodloužení platnosti osvědčení TRI musí žadatel před uplynutím platnosti osvědčení TRI splnit 2 ze 3 níže uvedených požadavků:
- 1) absolvovat 50 hodin letového výcviku na každém z typu letadla, pro které má pravomoci k výcviku, nebo na FSTD představujícím tyto typy, z toho alespoň 15 hodin musí být absolvováno během 12 měsíců před uplynutím platnosti osvědčení TRI.

V případě TRI(A) a TRI(PL) musí být tyto hodiny letového výcviku nalétány ve funkci instruktora (TRI) či examinátora (TRE) typové kvalifikace, nebo instruktora (SFI) či examinátora (SFE) syntetického létání. V případě TRI(H) se čas nalétaný ve funkci instruktora FI, instruktora nástrojové kvalifikace (IRI), instruktora syntetického výcviku (STI) nebo jako jakéhokoliv examinátora rovněž započítává pro tento účel;
 - 2) podstoupit udržovací výcvik instruktora jako TRI u schválené organizace pro výcvik;
 - 3) absolvovat hodnocení odborné způsobilosti v souladu s článkem FCL.935.
- b) Alespoň pro každé druhé prodloužení platnosti osvědčení TRI musí žadatel splňovat požadavek odst. a) pododstavec 3).
- c) Pokud je některý žadatel držitelem osvědčení TRI na více než jednom typu letadla v rámci stejné kategorie, hodnocení odborné způsobilosti uvedené v odst. a) pododstavec 3) výše absolvované na jednom z těchto typů, umožní prodloužení platnosti osvědčení TRI pro ostatní typy v rámci stejné kategorie letadla.
- d) *Specifické požadavky pro prodloužení platnosti TRI(H).* Instruktorem TRI(H), kteří jsou držiteli osvědčení FI(H) pro příslušný typ vrtulníku se toto osvědčení plně započítává dle požadavků uvedených v odstavci a) výše. V tomto případě je osvědčení TRI(H) platné do uplynutí platnosti osvědčení FI(H).
- e) *Obnova.* Jestliže dojde k uplynutí platnosti osvědčení TRI, musí žadatel ve lhůtě 12 měsíců před jeho obnovou:
- 1) podstoupit udržovací výcvik instruktora jako TRI u schválené organizace pro výcvik, který by měl obsahovat příslušné prvky výcvikového kurzu TRI a

- 2) absolvovat hodnocení odborné způsobilosti v souladu s článkem FCL.935 na každém z typů letadla, pro který žadatel požaduje obnovu pravomocí k poskytování výcviku.

ODDÍL 5

Specifické požadavky pro instruktory pro třídní kvalifikaci – CRI

FCL.905.CRI Instruktor pro třídní kvalifikaci – CRI – pravomoci a podmínky

- a) Pravomocí instruktorů CRI je poskytovat výcvik pro:
 - 1) vydávání, prodloužení platnosti a obnovu třídních nebo typových kvalifikací pro jednopilotní nesložitě letouny s nízkým výkonem, pokud žadatel usiluje o získání pravomoci letu v jednopilotním provozu.
 - 2) kvalifikaci pro vlečení nebo akrobatické lety na dané kategorii letounu za předpokladu, že CRI má takové pravomoci a že prokázal schopnost poskytovat výcvik pro uvedenou kvalifikaci letovému instruktorovi, který je držitelem osvědčení v souladu s čl. FCL.905.FI bod i).

Pravomoci CRI jsou omezeny na třídu nebo typ letounu, na kterém bylo prováděno hodnocení odborné způsobilosti instruktora. Pravomoci udělené osvědčením CRI mohou být rozšířeny o další třídu nebo typy, pokud CRI v posledních 12 měsících absolvoval:

 - 1) 15 hodin doby letu ve funkci velícího pilota na letounech příslušné třídy nebo typu letounu;
 - 2) jeden cvičný let provedený ze sedadla druhého pilota pod dozorem dalšího CRI nebo FI s kvalifikací pro třídu nebo typ sedadla pilota, na kterém sedí.

FCL.915.CRI Instruktor pro třídní kvalifikaci – CRI – náležitosti

Žadatelé o vydání osvědčení CRI musejí absolvovat alespoň:

- a) pro vícemotorové letouny:
 - 1) 500 hodin doby letu ve funkci pilota na letounech;
 - 2) 30 hodin ve funkci velícího pilota na příslušné třídě nebo typu letounu;
- b) pro jednomotorové letouny:
 - 1) 300 hodin doby letu ve funkci pilota na letounech;
 - 2) 30 hodin ve funkci velícího pilota na příslušné třídě nebo typu letounu.

FCL.930.CRI Instruktor pro třídní kvalifikaci – CRI – výcvikový kurz

- a) Výcvikový kurz pro CRI musí zahrnovat alespoň:

- 1) 25 hodin pedagogické činnosti;
 - 2) 10 hodin technické přípravy, včetně přezkoumání technických znalostí, přípravy učebních plánů a rozvoje pedagogických schopností při poskytování výcviku v učebně nebo na simulátoru;
 - 3) 5 hodin letového výcviku na vícemotorových letounech nebo 3 hodiny letového výcviku na jednomotorových letounech poskytnutých instruktorem FI(A), který je držitelem osvědčení v souladu s čl. FCL.905.FI bod i).
- b) Žadatelům, kteří jsou nebo byli držiteli osvědčení instruktora, se toto osvědčení plně započítává dle požadavku odst. a) pododstavec 1).

FCL.940.CRI Instruktor pro třídní kvalifikaci – CRI – prodloužení platnosti a obnova

- a) Pro prodloužení platnosti osvědčení CRI musí žadatel ve lhůtě 12 měsíců před uplynutím lhůty platnosti osvědčení CRI:
- 1) absolvovat alespoň 10 hodin letového výcviku ve funkci CRI. Pokud je žadatel držitelem pravomocí CRI pro jednomotorové i vícemotorové letouny, musí být uvedených 10 hodin letového výcviku rovnoměrně rozloženo mezi jednomotorové a vícemotorové letouny; nebo
 - 2) podstoupit udržovací výcvik jako CRI u schválené organizace pro výcvik; nebo
 - 3) absolvovat hodnocení odborné způsobilosti v souladu s článkem FCL.935 pro vícemotorové případně jednomotorové letouny.
- b) Alespoň pro každé druhé prodloužení platnosti osvědčení CRI musí žadatel splňovat požadavek odst. a) pododstavec 3).
- c) *Obnova.* Jestliže dojde k uplynutí platnosti osvědčení CRI, musí žadatel ve lhůtě 12 měsíců před jeho obnovou:
- 1) podstoupit udržovací výcvik jako CRI u schválené organizace pro výcvik;
 - 2) absolvovat hodnocení odborné způsobilosti v souladu s článkem FCL.935.

ODDÍL 6

Specifické požadavky pro instruktory pro nástrojovou kvalifikaci – CRI

FCL.905.IRI Instruktor pro nástrojovou kvalifikaci – IRI – pravomoci a podmínky

- a) Pravomocí instruktora pro nástrojovou kvalifikaci (IRI) je provádět výcvik pro vydávání, prodloužení platnosti nebo obnovu kvalifikace IR pro příslušnou kategorii letadla:
- b) *Specifické požadavky pro kurzy MPL.* Pokud chce držitel osvědčení IRI(A) provádět výcvik pro základní fázi výcvikového kurzu MPL, musí:

- 1) být držitelem kvalifikace IR pro vícemotorové letouny a
- 2) mít nalétáno alespoň 1 500 hodin doby letu ve vícečlenném provozu.
- 3) v případě instruktora IRI, který je již držitelem osvědčení k poskytování výcviku v integrovaných kurzech pro získání ATP(A) nebo CPL(A)/IR, může být požadavek uvedený v odst. b) pododstavec 2) nahrazen absolvováním kurzu podle čl. FCL.905.FI odst. j) pododstavec 3).

FCL.915.IRI Instruktor pro nástrojovou kvalifikaci – IRI – náležitosti

Žadatel o vydání osvědčení IRI musí:

- a) Žadatelé o vydání IRI(A) musejí:
 - 1) absolvovat alespoň 800 hodin doby letu podle pravidel IFR, z toho alespoň 400 hodin musí být nalétáno na letunech a
 - 2) v případě žadatelů o osvědčení IRI(A) pro vícemotorové letouny splňovat požadavky čl. FCL.915.CRI odst. a);
- b) pro IRI(H):
 - 1) absolvovat alespoň 500 hodin doby letu podle pravidel IFR, z toho alespoň 250 hodin musí tvořit doba letu podle přístrojů na vrtulnících a
 - 2) v případě žadatelů o osvědčení IRI(H) pro vícemotorové vrtulníky splňovat požadavky čl. FCL.905.FI odst. g) pododstavec 3) bod ii);
- c) pro IRI(As) absolvovat alespoň 300 hodin doby letu podle pravidel IFR, z toho alespoň 100 hodin musí tvořit doba letu podle přístrojů na vzducholodích.

FCL.930.IRI Instruktor pro nástrojovou kvalifikaci – IRI – výcvikový kurz

- a) Výcvikový kurz pro IRI musí zahrnovat alespoň:
 - 1) 25 hodin pedagogické činnosti;
 - 2) 10 hodin technické přípravy, včetně přezkoumání teoretických znalostí přístrojů, přípravy učebních plánů a rozvoje pedagogických schopností při poskytování výcviku v učebně;
 - 3)
 - i) pro IRI(A) alespoň 10 hodin letového výcviku na letounu, FFS, FTD 2/3 nebo FNTP II., v případě žadatelů, kteří jsou držiteli osvědčení FI(A), může být počet těchto hodin omezen na 5;
 - ii) pro IRI(H) alespoň 10 hodin letového výcviku na vrtulníku, FFS, FTD 2/3 nebo FNTP II/III;
 - iii) pro IRI(As) alespoň 10 hodin letového výcviku na vzducholodi, FFS, FTD 2/3 nebo FNTP II.

- b) Teoretický výcvik provádějí instruktoři kvalifikovaní v souladu s čl. FCL.905.FI odst. i).
- c) Žadatelům, kteří jsou nebo byli držiteli osvědčení instruktora, se toto osvědčení plně započítává dle požadavku odst. a) pododstavec 1).

FCL.940.IRI Instruktor pro nástrojovou kvalifikaci – IRI – prodloužení platnosti a obnova osvědčení

Pro prodloužení platnosti a obnovu osvědčení IRI, musí žadatel splnit podmínky pro prodloužení platnosti a obnovu osvědčení FI v souladu s článkem FCL.940.FI.

ODDÍL 7

Specifické požadavky pro instruktora syntetického létání – SFI

FCL.905.SFI Instruktor syntetického létání – SFI – pravomoci a podmínky

Pravomocí držitele osvědčení SFI je provádět v rámci příslušné kategorie letadla výcvik syntetického létání pro:

- a) vydání, prodloužení platnosti a obnovu kvalifikace IR za předpokladu, že žadatel je nebo byl držitelem kvalifikace IR v příslušné kategorii letadla a absolvoval výcvikový kurz IRI a
- b) v případě SFI pro jednopilotní letouny:
 - 1) vydávání, prodloužení platnosti a obnovu typových kvalifikací pro jednopilotní složité letouny s vysokým výkonem, pokud žadatel usiluje o získání pravomocí pro činnost v jednopilotním provozu.

Pravomoci SFI(SPA) mohou být rozšířeny na letový výcvik pro typové kvalifikace pro jednopilotní letouny s vysokým výkonem ve vícepilotním provozu, pokud:
 - i) je držitelem osvědčení MCCI; nebo
 - ii) je nebo byl držitelem osvědčení TRI pro vícepilotní letouny a
 - 2) za předpokladu, že pravomoci osvědčení SFI(SPA) byly rozšířeny o vícepilotní provoz v souladu s pododstavcem 1):
 - i) kvalifikaci MCC;
 - ii) kurz MPL v základní fázi;
- c) v případě SFI pro vícepilotní letouny:
 - 1) vydávání, prodloužení platnosti a obnovu typových kvalifikací pro:
 - i) vícepilotní letouny;

- ii) jednopilotní složité letouny s vysokým výkonem, pokud žadatel usiluje o získání pravomocí pro činnost ve vícepilotním provozu;
 - 2) kvalifikaci MCC;
 - 3) kurz MPL v základní, středně pokročilé a pokročilé fázi, přičemž pro základní fázi je podmínkou, že žadatel je nebo byl držitelem osvědčení FI(A) nebo IRI(A).
- d) v případě SFI pro vrtulníky:
- 1) vydávání, prodloužení platnosti a obnovu typových kvalifikací pro vrtulníky;
 - 2) výcvik MCC, pokud má TRI pravomoci poskytovat výcvik pro vícepilotní vrtulníky;

FCL.910.SFI Instruktor syntetického létání – SFI – omezené pravomoci

Pravomoci osvědčení SFI jsou omezeny na FTD 2/3 nebo FFS typu letadla, na kterém byl prováděn výcvikový kurz SFI.

Pravomoci mohou být rozšířeny o další FSTD představující další typy stejné kategorie letadla, pokud držitel osvědčení:

- a) uspokojivě absolvuje obsah simulátoru příslušného kurzu typové kvalifikace a
- b) absolvuje v rámci kompletního kurzu pro typovou kvalifikaci alespoň 3 hodiny letového výcviku souvisejícího s povinnostmi instruktora SFI na odpovídajícím typu letadla pod dozorem a ke spokojenosti examinatora TRE způsobilého k tomuto účelu.

FCL.915.SFI Instruktor syntetického létání – SFI – náležitosti

Žadatel o vydání osvědčení SFI musí:

- a) být alespoň držitelem průkazu způsobilosti CPL, MPL nebo ATPL v příslušné kategorii letadla;
- b) absolvovat přezkoušení odborné způsobilosti pro vydání typové kvalifikace pro konkrétní letadlo na FFS představující příslušný typ letadla během 12 měsíců před podáním žádosti a
- c) dále pro SFI(A) pro vícepilotní letouny nebo SFI(PL) musí:
 - 1) mít nalétáno alespoň 1 500 hodin doby letu ve funkci pilota na vícepilotních letounech případně letadlech s pohonem vztlaku;
 - 2) absolvovat ve funkci pilota nebo pozorovatele během 12 měsíců před podáním žádosti alespoň:
 - i) 3 traťové úseky v palubním prostoru příslušného typu letadla; nebo

- ii) 2 lekce traťově orientovaného letového výcviku na simulátoru vedeného způsobilou letovou posádkou v palubním prostoru příslušného typu letadla. Tyto lekce na simulátoru musejí zahrnovat 2 lety, přičemž každý v délce alespoň 2 hodin mezi 2 různými letišti, a s nimi spojená předletová plánování a poletový rozbor;
- d) dále pro SFI(A) pro jednopilotní složité letouny s vysokým výkonem musí:
 - 1) absolvovat alespoň 500 hodin doby letu na jednopilotních letounech ve funkci velícího pilota;
 - 2) být současným nebo bývalým držitelem vícemotorové kvalifikace IR(A) a
 - 3) splňovat požadavky uvedené v odst. c) pododstavec 2).
- e) dále pro SFI(H) musí:
 - 1) absolvovat ve funkci pilota nebo pozorovatele během 12 měsíců předcházejících podání žádosti alespoň 1 hodinu doby letu v palubním prostoru příslušného typu vrtulníku a
 - 2) v případě vícepilotních vrtulníků absolvovat alespoň 1 000 hodin praxe v létání jako pilot vrtulníku, včetně alespoň 350 hodin jako pilot na vícepilotním vrtulníku;
 - 3) v případě jednopilotních vícemotorových vrtulníků absolvovat 500 hodin ve funkci pilota vrtulníku, včetně 100 hodin ve funkci velícího pilota na vícepilotním vícemotorovém vrtulníku;
 - 4) v případě jednopilotních jednomotorových vrtulníků absolvovat 250 hodin ve funkci pilota vrtulníku.

FCL.930.SFI Instruktor syntetického létání – SFI – výcvikový kurz

- a) Výcvikový kurz pro SFI musí zahrnovat:
 - 1) obsah příslušného kurzu typové kvalifikace na FFS;
 - 2) obsah výcvikového kurzu pro TRI.
- b) Žadateli o osvědčení SFI, který je držitelem osvědčení TRI pro příslušný typ letadla, se toto osvědčení plně započítá dle požadavků uvedených v tomto odstavci.

FCL.940.SFI Instruktor syntetického létání – SFI – prodloužení platnosti a obnova osvědčení

- a) Prodloužení platnosti. K prodloužení platnosti osvědčení SFI musí žadatel před uplynutím platnosti osvědčení SFI splnit 2 ze 3 níže uvedených požadavků:

- 1) absolvovat 50 hodin ve funkci instruktora nebo examinátora na FSTD, z toho alespoň 15 hodin musí být vykonáno ve lhůtě 12 měsíců před uplynutím platnosti osvědčení SFI;
 - 2) podstoupit udržovací výcvik instruktora jako SFI u schválené organizace pro výcvik;
 - 3) absolvovat příslušné oddíly hodnocení odborné způsobilosti v souladu s článkem FCL.935;
- b) dále musí žadatel absolvovat na FFS přezkoušení odborné způsobilosti pro vydání typové kvalifikace pro specifický typ letadla, na který se vztahují jeho pravomoci.
- c) Alespoň pro každé druhé prodloužení platnosti osvědčení SFI musí žadatel splňovat požadavek odst. a) pododstavec 3).
- d) *Obnova.* Jestliže dojde k uplynutí platnosti osvědčení SFI, musí žadatel ve lhůtě 12 měsíců před podáním žádosti:
- 1) absolvovat obsah výcvikového kurzu pro SFI na simulátoru.
 - 2) splnit požadavky uvedené v odst. a) pododstavec 2) a 3) a odst. c).

ODDÍL 8

Specifické požadavky pro instruktory součinnosti vícečlenné posádky – MCCI

FCL.905.MCCI Instruktor součinnosti vícečlenné posádky – MCCI – pravomoci a podmínky

- a) Pravomocí instruktorů MCCI je provádět letový výcvik v rámci:
- 1) praktické části kurzů MCC, pokud nejsou kombinovány s výcvikem pro typovou kvalifikaci a
 - 2) v případě MCCI(A) základní fáze integrovaného výcvikového kurzu MPL za předpokladu, že je žadatel držitelem osvědčení FI(A) nebo IRI(A).

FCL.910.MCCI Instruktor součinnosti vícečlenné posádky – MCCI – omezené pravomoci

Pravomoci držitele osvědčení MCCI jsou omezeny na FNTP II/III MCC, FTD 2/3 nebo FFS stejného typu, na kterém byl prováděn výcvikový kurz MCCI.

Pravomoci mohou být rozšířeny o další FSTD představující další typy letadla, pokud držitel absolvuje praktický výcvik kurzu MCCI na příslušný typ FNTP II/III MCC, FTD 2/3 nebo FFS.

FCL.915.MCCI Instruktor součinnosti vícečlenné posádky – MCCI – náležitosti

Žadatel o vydání osvědčení MCCI musí:

- a) být alespoň držitelem průkazu způsobilosti CPL, MPL nebo ATPL pro příslušnou kategorii letadla;
- b) absolvovat alespoň:
 - 1) v případě letounů, vzducholodí a letadel s pohonem vztlaku 1 500 hodin praxe v létání ve funkci pilota ve vícepilotním provozu;
 - 2) v případě vrtulníků 1 000 hodin ve funkci pilota ve vícepilotním provozu, z toho alespoň 350 hodin na vícepilotních vrtulnících.

FCL.930.MCCI Instruktor součinnosti vícečlenné posádky – MCCI – výcvikový kurz

- a) Výcvikový kurz pro MCCI musí zahrnovat alespoň:
 - 1) 25 hodin pedagogické činnosti;
 - 2) technický výcvik související s typem FSTD, na kterém žadatel hodlá poskytovat výcvik;
 - 3) 3 hodiny praktického výcviku, které mohou být absolvovány jako letový výcvik nebo jako výcvik MCC na příslušném FNTP II/III MCC, FTD 2/3 nebo FFS, pod dozorem instruktora TRI, SFI nebo MCCI, kterého pro tento účel určí schválená organizace pro výcvik. Tyto hodiny letového výcviku pod dozorem musejí zahrnovat rovněž hodnocení odborné způsobilosti žadatele podle článku FCL.920.
- b) Žadatelům, kteří jsou nebo byli držiteli osvědčení FI, TRI, CRI, IRI nebo SFI, se toto osvědčení plně započítává dle požadavku odst. a) pododstavec 1).

FCL.940.MCCI Instruktor součinnosti vícečlenné posádky – MCCI – prodloužení platnosti a obnova osvědčení

- a) Pro prodloužení platnosti osvědčení MCCI musí žadatel splnit požadavky uvedené v čl. FCL.930.MCCI odst. a) pododstavec 3) na příslušném typu FNTP II/III, FTD 2/3 nebo FFS během posledních 12 měsíců před uplynutím lhůty platnosti osvědčení MCCI.
- b) *Obnova.* Pokud uplynula lhůta platnosti osvědčení MCCI, musí žadatel splnit požadavky uvedené v čl. FCL.930.MCCI odst. a) pododstavec 2) a 3) na příslušném typu FNTP II/III MCC, FTD 2/3 nebo FFS.

ODDÍL 9

Specifické požadavky pro instruktora syntetického výcviku – STI

FCL.905.STI Instruktor syntetického výcviku – STI – pravomoci a podmínky

- a) Pravomocí držitele osvědčení STI je provádět v rámci příslušné kategorie letadla výcvik syntetického létání pro:
 - 1) vydání průkazu způsobilosti;

- 2) vydání, prodloužení platnosti nebo obnova kvalifikace IR a třídní nebo typové kvalifikace pro jednopilotní letadla, s výjimkou jednopilotních složitých letounů s vysokým výkonem.
- b) *Další pravomoci pro držitele osvědčení STI(A).* Pravomoci držitele osvědčení STI(A) zahrnují poskytování výcviku syntetického létání během hlavní fáze výcviku letových dovedností integrovaného výcvikového kurzu MPL.

FCL.910.STI Instruktor syntetického výcviku – STI – omezené pravomoci

Pravomoci držitele osvědčení STI jsou omezeny na FNTP II/III, FTD 2/3 nebo FFS stejného typu, na kterém byl prováděn výcvikový kurz STI.

Pravomoci mohou být rozšířeny o další FSTD představující další typy letadla, pokud držitel osvědčení:

- a) absolvuje obsah FFS kurzu TRI příslušného typu;
- b) absolvuje přezkoušení odborné způsobilosti pro vydání typové kvalifikace pro konkrétní letadlo na FFS představující příslušný typ letadla během 12 měsíců před podáním žádosti;
- c) absolvuje v rámci kurzu pro typovou kvalifikaci alespoň 1 lekci na FSTD související s povinnostmi instruktora SFI na odpovídajícím typu letadla v délce alespoň 3 hodiny pod dozorem examinátora letových instruktorů (FIE).

FCL.915.STI Instruktor syntetického výcviku – STI – náležitosti

Žadatel o vydání osvědčení STI musí:

- a) být v současnosti nebo během 3 let před podáním žádosti držitelem průkazu způsobilosti pilota a pravomoci k poskytování výcviku odpovídající kurzům, v nichž má být výcvik poskytován;
- b) absolvovat na FNPT příslušné přezkoušení odborné způsobilosti pro třídní nebo typovou kvalifikaci během 12 měsíců před předložením žádosti.

Žadatel o osvědčení STI(A), který hodlá provádět výhradně výcvik na BITD, absolvuje pouze úlohy odpovídající zkoušce dovedností pro vydání průkazu způsobilosti PPL(A);

- c) dále pro osvědčení STI(H) absolvovat ve funkci pilota nebo pozorovatele během 12 měsíců předcházejících podání žádosti alespoň 1 hodinu doby letu v palubním prostoru příslušného typu vrtulníku.

FCL.930.STI Instruktor syntetického výcviku – STI – výcvikový kurz

- a) Výcvikový kurz pro STI musí zahrnovat alespoň 3 hodiny letového výcviku souvisejícího s povinnostmi instruktora STI na FFS, FTD 2/3 nebo FNTP II/III pod dozorem FIE. Tyto hodiny letového výcviku pod dozorem musejí zahrnovat rovněž hodnocení odborné způsobilosti žadatele podle článku FCL.920.

Žadatelé o osvědčení STI(A), kteří chtějí poskytovat výhradně výcvik na BITD, absolvují letový výcvik na BITD.

- b) Pro žadatele o osvědčení STI(H) musí kurz rovněž zahrnovat obsah FFS příslušného kurzu TRI.

FCL.940.STI Prodloužení platnosti a obnova osvědčení STI

- a) Prodloužení platnosti. Pro prodloužení platnosti osvědčení STI musí žadatel ve lhůtě 12 měsíců před uplynutím lhůty platnosti osvědčení STI:

- 1) absolvovat alespoň 3 hodiny letového výcviku na FFS nebo FNTP II/III nebo BITD v rámci úplného kurzu CPL, IR, PPL nebo kurzů pro třídní nebo typovou kvalifikaci a
- 2) absolvovat FFS, FTD 2/3 nebo FNTP II/III, na kterém se obvykle provádí letový výcvik, příslušné oddíly přezkoušení odborné způsobilosti v souladu s dodatkem 9 k této části pro příslušnou třídu nebo typ letadla.

Držitel osvědčení STI(A), který provádí výcvik výhradně na BITD, absolvuje v rámci přezkoušení odborné způsobilosti pouze úlohy odpovídající zkoušce dovednosti pro vydání průkazu způsobilosti PPL(A).

- b) *Obnova.* Po uplynutí platnosti osvědčení STI musí žadatel:

- 1) podstoupit udržovací výcvik jako STI u schválené organizace pro výcvik;
- 2) absolvovat FFS, FTD 2/3 nebo FNTP II/III, na kterém se obvykle provádí letový výcvik, příslušné oddíly přezkoušení odborné způsobilosti v souladu s dodatkem 9 k této části pro příslušnou třídu nebo typ letadla.

Držitel osvědčení STI(A), který provádí výcvik výhradně na BITD, absolvuje v rámci přezkoušení odborné způsobilosti pouze úlohy odpovídající zkoušce dovednosti pro vydání průkazu způsobilosti PPL(A).

- 3) absolvovat v rámci úplného kurzu CPL, IR, PPL nebo kurzů pro třídní nebo typovou kvalifikaci alespoň 3 hodiny letového výcviku pod dozorem FI, CRI(A), IRI nebo TRI(H), kterého pro tento účel jmenuje schválená organizace pro výcvik. Alespoň 1 hodina letového výcviku musí být vykonána pod dozorem FIE(A).

ODDÍL 10

Instruktor pro let v horském terénu – MI

FCL.905.MI Instruktor pro let v horském terénu – MI – pravomoci a podmínky

Pravomocí instruktora MI je provádět letový výcvik pro vydávání kvalifikace pro let v horském terénu:

FCL.915.MI Instruktor pro let v horském terénu – MI – náležitosti

Žadatel o vydání osvědčení MI musí:

- a) být držitelem osvědčení LAFI, FI, CRI nebo TRI s pravomocemi pro jednopilotní letouny.
- b) být držitelem kvalifikace pro let v horském terénu.

FCL.930.MI Instruktor pro let v horském terénu – MI – výcvikový kurz

- a) Výcvikový kurz pro získání osvědčení MI musí zahrnovat rovněž hodnocení odborné způsobilosti žadatele podle článku FCL.920.
- b) Před zahájením kurzů musejí žadatelé absolvovat přijímací letové zkoušky u instruktora MI s osvědčením FI, který zhodnotí jejich schopnosti podstoupit výcvikový kurz.

FCL.940.MI Platnost osvědčení MI

Osvědčení MI je platné po dobu platnosti osvědčení LAFI, FI, TRI nebo CRI.

ODDÍL 11

Specifické požadavky pro instruktory pro zkušební lety – FTI

FCL.905.FTI Instruktor pro zkušební lety – FTI – pravomoci a podmínky

- a) Pravomocí instruktora pro zkušební lety (FTI) je poskytovat výcvik v rámci příslušné kategorie letadla pro:
 - 1) vydávání kvalifikace pro zkušební lety kategorie 1 nebo 2, pokud je žadatel/žadatelka držitelem příslušné kategorie kvalifikace pro zkušební lety;
 - 2) vydávání osvědčení FTI v rámci příslušné kategorie kvalifikace pro zkušební lety, pokud má instruktor alespoň 2 roky praxe s poskytováním výcviku pro vydávání kvalifikací pro zkušební lety.
- b) Pravomoci držitele osvědčení FTI kvalifikace pro zkušební lety kategorie 1 zahrnují rovněž poskytování letového výcviku pro kvalifikace pro zkušební lety kategorie 2.

FCL.915.FTI Instruktor pro zkušební lety – FTI – náležitosti

Žadatel o vydání osvědčení STI musí:

- a) být držitelem kvalifikace pro zkušební lety vydané v souladu s článkem FCL.820.
- b) absolvovat alespoň 200 hodin zkušebních letů v kategorii 1 nebo 2.

FCL.930.FTI Instruktor pro zkušební lety – FTI – výcvikový kurz

- a) Výcvikový kurz pro FI musí zahrnovat alespoň:

- 1) 25 hodin pedagogické činnosti;
 - 2) 10 hodin technické přípravy, včetně přezkoumání technických znalostí, přípravy učebních plánů a rozvoje pedagogických schopností při poskytování výcviku v učebně nebo na simulátoru;
 - 3) 5 hodin praktického letového výcviku pod dozorem instruktora FTI způsobilého v souladu s čl. FCL.905.FTI odst. b). Tyto hodiny letového výcviku musí zahrnovat rovněž hodnocení odborné způsobilosti žadatele podle článku FCL.920.
- b) Započítávání
- 1) Žadatelům, kteří jsou nebo byli držiteli osvědčení instruktora, se toto osvědčení plně započítává dle požadavku odst. a) pododstavec 1).
 - 2) Navíc žadatelům, kteří jsou nebo byli držiteli osvědčení FI nebo TRI v příslušné kategorii letadla se toto osvědčení plně započítává dle požadavku odst. a) pododstavec 2).

FCL.940.FTI Instruktor pro zkušební lety – FTI – prodloužení platnosti a obnova

- a) *Prodloužení platnosti.* K prodloužení platnosti osvědčení FTI musí žadatel před uplynutím platnosti osvědčení FTI splnit 1 z níže uvedených požadavků:
- 1) absolvovat alespoň:
 - i) 50 hodin letového výcviku, z toho alespoň 15 hodin musí být vykonáno ve lhůtě 12 měsíců před uplynutím platnosti osvědčení FTI a
 - ii) 5 hodin letových zkoušek letového výcviku ve lhůtě 12 měsíců před uplynutím platnosti osvědčení FTI;nebo
 - 2) podstoupit udržovací výcvik jako FTI u schválené organizace pro výcvik. Udržovací letový výcvik je založen na praktických prvcích letového výcviku výcvikového kurzu pro získání osvědčení FTI v souladu s čl. FCL.930.FTI odst. a) pododstavec 3) a zahrnuje alespoň 1 výcvikový let pod dozorem instruktora FTI způsobilého v souladu s čl. FCL.905.FTI odst. b).
- b) *Obnova.* Pokud uplynula platnost osvědčení FTI, musí žadatel podstoupit udržovací výcvik jako FTI u schválené organizace pro výcvik. Udržovací výcvik musí splňovat alespoň požadavky čl. FCL.930.FTI odst. a) pododstavec 3).

HLAVA K EXAMINÁTOŘI

ODDÍL 1

Společné požadavky

FCL.1000 Osvědčení examinátorů

- a) Obecná ustanovení. Držitelé osvědčení examinátorů musejí:
- 1) být držiteli průkazu způsobilosti, kvalifikace nebo osvědčení odpovídajících průkazům způsobilosti, kvalifikačním nebo osvědčením, které je opravňují k provádění zkoušky dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti nebo hodnocení odborné způsobilosti, a musejí mít pravomoc k poskytování výcviku pro jejich získání;
 - 2) být způsobilí k výkonu funkce velícího pilota během zkoušky dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti, nebo hodnocení odborné způsobilosti prováděných na tomto letadle.
- b) Zvláštní podmínky
- 1) V případě, že při zavedení nového letadla do členského státu nebo letového parku letového provozovatele není možné dosažení souladu s požadavky stanovenými v této hlavě, může příslušný úřad vydat specifické osvědčení udílející pravomoc k provádění zkoušek dovednosti a přezkoušení odborné způsobilosti. Toto osvědčení musí být omezeno na zkoušky dovednosti a přezkoušení odborné způsobilosti potřebné k zavedení nového typu letadla a jeho platnost nesmí v žádném případě přesáhnout 1 rok.

Držitelé osvědčení vydaných v souladu odst. b) pododstavec 1), kteří chtějí požádat o vydání osvědčení examinátora, musejí splňovat náležitosti a požadavky na prodloužení platnosti stanovené pro danou kategorii examinátora.

FCL.1005 Omezení pravomocí v případě nezadatelného zájmu

Examinátor nesmí provádět:

- a) zkoušky dovednosti nebo hodnocení odborné způsobilosti žadatele pro vydání průkazu způsobilosti, kvalifikace nebo osvědčení:
- 1) kterému poskytl více než 25 % požadovaného letového výcviku pro získání průkazu způsobilosti, kvalifikace nebo osvědčení, kterých se daná zkouška dovednosti nebo hodnocení odborné způsobilosti týká;

- 2) pokud byl odpovědný za vydání doporučení ke zkoušce dovednosti v souladu s čl. FCL.030 odst. b);
- b) Zkoušky dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti nebo hodnocení odborné způsobilosti, pokud se domnívá, že by mohla být narušena jejich objektivita.

FCL.1010 Náležitosti pro examinátory

Žadatelé o vydání osvědčení examinátorů musejí prokázat:

- a) příslušné znalosti, přípravu a odpovídající praxi související s pravomocemi examinátora;
- b) že vůči nim v posledních 3 letech nebyly uplatněny žádné postihy, včetně pozastavení, omezení nebo zrušení platnosti průkazů způsobilosti, kvalifikací nebo osvědčení vydaných v souladu s touto částí pro porušení ustanovení základního nařízení a jeho prováděcích pravidel.

FCL.1015 Normalizace examinátorů

- a) Žadatelé o osvědčení examinátora musejí absolvovat normalizační kurz pořádaný příslušným úřadem nebo organizací ATO schválenou příslušným úřadem.
- b) Normalizační výcvik je tvořen teoretickým a praktickým výcvikem a musí zahrnovat alespoň:
 - 1) vykonání 2 zkoušek dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti nebo hodnocení odborné způsobilosti pro průkazy způsobilosti, kvalifikace nebo osvědčení, pro něž žadatel hodlá získat pravomoci na provádění zkoušek a přezkoušení;
 - 2) provádění výcviku pro příslušné požadavky této části a příslušné požadavky v oblasti letového provozu, provádění zkoušek dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti a hodnocení odborné způsobilosti a jejich dokumentace a klasifikace;
 - 3) instruktáž v oblasti vnitrostátních správních postupů, požadavků na ochranu osobních údajů, odpovědnosti, úrazového pojištění a poplatků.
- c) Držitelé osvědčení examinátora nesmějí provádět zkoušky dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti nebo hodnocení odborné způsobilosti žadatele, jestliže jejich příslušný úřad není stejný, jako příslušný úřad, který vydal osvědčení examinátora, pokud:
 - 1) neinformovali příslušný úřad žadatele o svém úmyslu provést zkoušku dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti nebo hodnocení odborné způsobilosti a o rozsahu svých pravomocí jako examinátorů;
 - 2) pokud neabsolvovali instruktáž u příslušného úřadu žadatele ohledně prvků uvedených v odst. b) pododstavec 3).

FCL.1020 Hodnocení odborné způsobilosti examinátorů

Žadatelé o osvědčení examinátora musejí prokázat svou odbornou způsobilost před inspektorem příslušného úřadu nebo před služebně starším examinátorem pověřeným příslušným úřadem odpovědným za vydání osvědčení examinátora, a to prostřednictvím vykonání zkoušky dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti nebo hodnocení odborné způsobilosti ve funkci examinátora, pro kterou usiluje o pravomoci, včetně instruktáží, provádění zkoušky dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti nebo hodnocení odborné způsobilosti a hodnocení osoby, která zkoušky, přezkoušení nebo hodnocení podstupuje, rozbor a zaznamenávání dokumentace.

FCL.1025 Platnost, prodloužení platnosti a obnova osvědčení examinátorů

- a) Platnost. Osvědčení examinátorů je platné 3 roky.
- b) Prodloužení platnosti. Platnost osvědčení examinátora se prodlouží, pokud držitel před skončením platnosti:
 - 1) provede každý rok alespoň 2 zkoušky dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti nebo hodnocení odborné způsobilosti;
 - 2) během posledního roku platnosti osvědčení absolvuje opakovací školení pro examinátory pořádané příslušným úřadem nebo organizací ATO schválenou příslušným úřadem.
 - 3) Jednu ze zkoušek dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti vykonané během posledního roku platnosti osvědčení v souladu s pododstavcem 1) posoudí inspektor příslušného úřadu nebo služebně starší examinátor, kterého k tomu pověří příslušný úřad odpovědný za vydání osvědčení examinátora.
 - 4) Jestliže je žadatel o prodloužení platnosti držitelem pravomocí pro více než jednu kategorii osvědčení examinátora, může získat kombinované prodloužení platnosti všech osvědčení examinátora, jestliže splňuje požadavky uvedené v odst. b) pododstavec 1) a 2) a článku FCL.1020 pro jednu z kategorií osvědčení examinátora se souhlasem příslušného úřadu.
- c) *Obnova.* Jestliže platnost osvědčení uplyne, musejí žadatelé dříve, než obnoví uplatňování pravomocí udělených osvědčením, splnit požadavky odst. b) pododstavec 2) a článku FCL.1020.
- d) Platnost osvědčení examinátora může být prodloužena nebo obnovena pouze tehdy, prokáže-li žadatel trvalý soulad s požadavky článků FCL.1010 a FCL.1030.

FCL.1030 Provádění zkoušek dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti a hodnocení odborné způsobilosti

- a) Při provádění zkoušek dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti a hodnocení odborné způsobilosti musejí examinátoři:
 - 1) zajistit, aby byla se žadatelem navázána komunikace bez jazykových překážek;

- 2) ověřit, zda žadatel splňuje veškeré požadavky v oblasti odborné způsobilosti, výcviku a praxe stanovených touto částí pro vydání, prodloužení platnosti nebo obnovu průkazu způsobilosti, kvalifikace nebo osvědčení, kvůli kterým žadatel danou zkoušku dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti nebo hodnocení odborné způsobilosti vykonává;
 - 3) uvědomit žadatele o důsledcích, které má poskytnutí neúplných, nepřesných nebo nesprávných informací v souvislosti s výcvikem nebo praxí v létání.
- b) Po vykonání zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti musí examinátor:
- 1) informovat žadatele o výsledcích zkoušky. V případě částečného úspěchu nebo neúspěchu u zkoušky, musí examinátor informovat žadatele, že není oprávněn vykonávat pravomoci vyplývající z kvalifikace do doby, než absolvuje zkoušku v plném rozsahu. Examinátor musí podrobně uvést veškeré další požadavky na výcvik a seznámit žadatele s právem na odvolání;
 - 2) v případě, že žadatel úspěšně absolvuje přezkoušení odborné způsobilosti nebo hodnocení odborné způsobilosti pro prodloužení platnosti nebo obnovu, uvést do průkazu způsobilosti nebo osvědčení žadatele nové datum ukončení platnosti kvalifikace nebo osvědčení, pokud je k tomu výslovně oprávněn příslušným úřadem odpovědným za průkaz způsobilosti žadatele;
 - 3) vydat žadateli podepsanou kopii zprávy o zkoušce dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti a předat bezodkladně kopii této zprávy příslušnému úřadu odpovědnému za průkaz způsobilosti žadatele a příslušnému úřadu, který vydal osvědčení examinátora. Tato zpráva musí obsahovat:
 - i) prohlášení, že examinátor obdržel informace od žadatele týkající se jeho praxe a výcviku a že shledal, že tato praxe i výcvik odpovídají příslušným požadavkům této části;
 - ii) potvrzení o zvládnutí požadovaného manévrování a požadovaných úloh, stejně jako informace o ústní zkoušce z teoretických znalostí, pokud je požadována. Jestliže žadatel v některé úloze neuspěl, examinátor zaznamená důvody svého hodnocení;
 - iii) výsledky zkoušek, přezkoušení a hodnocení odborné způsobilosti.
- c) Examinátoři uchovávají záznamy po dobu 5 let se všemi údaji o provedených zkouškách dovednosti, přezkoušení odborné způsobilosti a hodnocení odborné způsobilosti a o jejich výsledcích.
- d) Examinátoři jsou povinni na požádání příslušného úřadu odpovědného za osvědčení examinátora nebo příslušného úřadu odpovědného za průkaz způsobilosti žadatele předložit veškeré záznamy a zprávy, stejně jako jakékoli další informace potřebné pro výkon dozoru.

ODDÍL 2

Specifické požadavky pro letové examinátory – FE

FCL.1005.FE Letový examinátor – FE – pravomoci a podmínky

- a) *FE(A)*. Pravomocí examinátora FE pro letouny je provádět:
- 1) zkoušky dovednosti pro vydání průkazu způsobilosti PPL(A) a zkoušky dovednosti a přezkoušení odborné způsobilosti pro související jednopilotní třídní a typové kvalifikace, s výjimkou jednopilotních složitých letounů s vysokým výkonem, jestliže examinátor absolvoval alespoň 1 000 hodin doby letu ve funkci pilota letounu nebo pilota TMG, včetně alespoň 250 hodin letového výcviku;
 - 2) zkoušky dovednosti pro vydání průkazu způsobilosti CPL(A) a zkoušky dovednosti a přezkoušení odborné způsobilosti pro související jednopilotní třídní a typové kvalifikace, s výjimkou jednopilotních složitých letounů s vysokým výkonem, jestliže examinátor absolvoval alespoň 2 000 hodin doby letu ve funkci pilota letounu nebo pilota TMG, včetně alespoň 250 hodin letového výcviku;
 - 3) zkoušky dovednosti a přezkoušení odborné způsobilosti pro průkaz způsobilosti LAPLA(A), jestliže examinátor absolvoval alespoň 500 hodin doby letu ve funkci pilota letounu nebo TMG, včetně alespoň 100 hodin letového výcviku;
 - 4) zkoušky dovednosti pro vydání kvalifikace pro let v horském terénu, jestliže examinátor absolvoval alespoň 500 hodin doby letu ve funkci pilota letounu nebo TMG, včetně alespoň 500 vzletů a přistání v rámci letového výcviku pro kvalifikaci pro let v horském terénu.
- b) *FE(H)*. Pravomocí examinátora FE pro vrtulníky je provádět:
- 1) zkoušky dovednosti pro vydání průkazu způsobilosti PPL(H) a zkoušky dovednosti a přezkoušení odborné způsobilosti pro typové kvalifikace pro jednopilotní jednomotorové vrtulníky uvedené v průkazu způsobilosti PPL(H), jestliže examinátor absolvoval 1 000 hodin doby letu ve funkci pilota vrtulníků, včetně alespoň 250 hodin letového výcviku;
 - 2) zkoušky dovednosti pro vydání průkazu způsobilosti CPL(H) a zkoušky dovednosti a přezkoušení odborné způsobilosti pro typové kvalifikace pro jednopilotní jednomotorové vrtulníky uvedené v průkazu způsobilosti CPL(H), jestliže examinátor absolvoval 2 000 hodin doby letu ve funkci pilota vrtulníků včetně alespoň 250 hodin letového výcviku;
 - 3) zkoušky dovednosti a přezkoušení odborné způsobilosti pro typové kvalifikace pro jednopilotní vícemotorové vrtulníky uvedené v průkazu způsobilosti PPL(H) nebo CPL(H), jestliže examinátor splňuje požadavky pododstavce 1) případně 2) a je držitelem průkazu způsobilosti a CPL(H) nebo ATPL(H) a případně IR(H);

- 4) zkoušky dovednosti a přezkoušení odborné způsobilosti pro průkaz způsobilosti LAPLA(H), jestliže examinátor absolvoval alespoň 500 hodin doby letu ve funkci pilota vrtulníku, včetně alespoň 150 hodin letového výcviku.
- c) *FE(As)*. Pravomocí examinátora FE pro vzducholodě je provádět zkoušky dovednosti pro vydání průkazu způsobilosti PPL(As) a CPL(As) a zkoušky dovednosti a přezkoušení odborné způsobilosti pro typové kvalifikace pro vzducholodě, jestliže examinátor absolvoval 500 hodin doby letu ve funkci pilota vzducholodě, včetně 100 hodin letového výcviku.
 - d) *FE(S)*. Pravomocí examinátora FE pro kluzáky je provádět:
 - 1) zkoušky dovednosti a přezkoušení odborné způsobilosti pro průkaz způsobilosti SPL a LAPLA(S), jestliže examinátor absolvoval 300 hodin doby letu ve funkci pilota kluzáků nebo motorových kluzáků, včetně alespoň 150 hodin nebo 300 startů v rámci letového výcviku;
 - 2) přezkoušení odborné způsobilosti pro rozšíření pravomocí průkazu způsobilosti SPL na obchodní provoz, jestliže examinátor absolvoval 300 hodin doby letu ve funkci pilota kluzáků nebo motorových kluzáků, včetně alespoň 90 hodin letového výcviku;
 - 3) zkoušky dovednosti pro rozšíření pravomocí průkazu způsobilosti SPL nebo LAPL(S) na TMG, jestliže examinátor absolvoval 300 hodin doby letu ve funkci pilota kluzáků nebo motorových kluzáků, včetně alespoň 50 hodin letového výcviku na TMG.
 - e) *FE(B)*. Examinátora FE pro balóny je oprávněn provádět:
 - 1) zkoušky dovednosti pro vydání průkazu způsobilosti BPL a LAPL(B) a zkoušky dovednosti a přezkoušení odborné způsobilosti pro rozšíření pravomocí o další třídu nebo skupinu balónů, jestliže examinátor absolvoval 250 hodin doby letu ve funkci pilota balónů, včetně alespoň 50 hodin letového výcviku;
 - 2) přezkoušení odborné způsobilosti pro rozšíření pravomocí průkazu způsobilosti BPL na obchodní provoz, jestliže examinátor absolvoval 300 hodin doby letu ve funkci pilota balónů, včetně 50 hodin na balónech stejné skupiny, pro kterou hodlá žadatel získat rozšíření. 300 hodin doby letu musí zahrnovat 50 hodin letového výcviku.

FCL.1010.FE Letový examinátor – FE – náležitosti

Žadatel o vydání osvědčení FE musí být držitelem:

- a) průkazu způsobilosti LAPL a LAFI v příslušné kategorii letadla v případě, že žadatelé chtějí provádět zkoušky pouze pro průkaz způsobilosti LAPL;
- b) ve všech ostatních případech osvědčení FI pro příslušnou kategorii letadla.

ODDÍL 3**Specifické požadavky pro examinátory pro typovou kvalifikaci – TRE****FCL.1005.TRE Examinátor pro typovou kvalifikaci – TRE – pravomoci a podmínky**

- a) *TRE(A) a TRE(PL)*. Examinátora TRE pro letouny nebo letadla s pohonem vztlaku je oprávněn provádět:
- 1) zkoušky dovednosti pro první vydání typových kvalifikací pro letouny/letadla s pohonem vztlaku;
 - 2) přezkoušení odborné způsobilosti pro prodloužení platnosti nebo obnovu typových a nástrojových kvalifikací;
 - 3) zkoušky dovednosti pro vydání ATPL(A);
 - 4) zkoušky dovednosti pro vydání MPL, jestliže examinátor splňuje požadavky článku FCL.925;
 - 5) posouzení odborné způsobilosti pro vydání, prodloužení platnosti nebo obnovu osvědčení TRI nebo SFI v příslušné kategorii letadla, jestliže má žadatel alespoň 3 roky praxe jako examinátor TRE.
- b) *TRE(H)*. Examinátora TRE(H) je oprávněn provádět:
- 1) zkoušky dovednosti a přezkoušení odborné způsobilosti pro vydávání, prodloužení platnosti nebo obnovu typových kvalifikací pro vrtulníky;
 - 2) přezkoušení odborné způsobilosti pro prodloužení platnosti nebo obnovu kvalifikací IR nebo rozšíření pravomocí IR(H) z jednomotorových vrtulníků na vícemotorové vrtulníky, jestliže je examinátor TRE(H) držitelem platné kvalifikace IR(H);
 - 3) zkoušky dovednosti pro vydání ATPL(H);
 - 4) posouzení odborné způsobilosti pro vydání, prodloužení platnosti nebo obnovu osvědčení TRI(H) nebo SFI(H), jestliže žadatel prokáže alespoň 3 roky praxe jako examinátor TRE.

FCL.1010.TRE Examinátor pro typovou kvalifikaci – TRE – náležitosti

- a) *TRE(A) a TRE(PL)*. Žadatelé o vydání osvědčení TRE pro letouny nebo letadla s pohonem vztlaku musejí:
- 1) v případě vícepilotních letounů nebo letadel s pohonem vztlaku absolvovat 1 500 hodin doby letu ve funkci pilota na vícepilotním letounu případně na letadle s pohonem vztlaku, z toho alespoň 500 hodin musí být ve funkci velícího pilota;

- 2) v případě jednopilotních složitých letounů s vysokým výkonem absolvovat 500 hodin doby letu ve funkci pilota na jednopilotním letounu, z toho alespoň 200 hodin musí být ve funkci velícího pilota;
 - 3) být držitelem průkazu způsobilosti CPL nebo ATPL a osvědčení TRI pro příslušný typ letadla;
 - 4) pro první vydání osvědčení TRE absolvovat alespoň 50 hodin letového výcviku jako instruktor TRI, FI nebo SFI v příslušném typu letadla nebo na FSTD představujícím tento typ letadla.
- b) *TRE(H)*. Žadatelé o vydání osvědčení pro *TRE(H)* vrtulníky musejí:
- 1) být držiteli osvědčení TRI(H) nebo u jednopilotních jednomotorových vrtulníků platného osvědčení FI(H) pro příslušný typ;
 - 2) pro první vydání osvědčení TRE absolvovat 50 hodin letového výcviku jako instruktor TRI, FI nebo SFI v příslušném typu letadla nebo na FSTD představujícím tento typ letadla;
 - 3) v případě vícepilotních vrtulníků být držitelem CPL(H) nebo ATPL(H) a absolvovat 1 500 hodin doby letu ve funkci pilota na vícepilotních vrtulnících, z toho alespoň 500 hodin musí být ve funkci velícího pilota;
 - 4) v případě jednopilotních vícemotorových vrtulníků:
 - i) absolvovat 1 000 hodin doby letu ve funkci pilota na vrtulnících, z toho alespoň 500 hodin ve funkci velícího pilota;
 - ii) být držitelem průkazu způsobilosti CPL(H) nebo ATPL(H) a případně platné kvalifikace IR(H);
 - 5) v případě jednopilotních jednomotorových vrtulníků:
 - i) absolvovat 750 hodin doby letu ve funkci pilota na vrtulnících, z toho alespoň 500 hodin ve funkci velícího pilota;
 - ii) být držitelem průkazu způsobilosti profesionálního pilota vrtulníků.
 - 6) Pro rozšíření pravomocí instruktora *TRE(H)* z jednopilotních vícemotorových pravomocí na vícepilotní vícemotorové pravomoci pro stejný typ vrtulníku musí držitel absolvovat alespoň 100 hodin ve vícepilotním provozu na tomto typu vrtulníku.
 - 7) V případě žadatelů o první vícepilotní vícemotorové osvědčení TRE lze požadavek na 1 500 hodin praxe v létání na vícepilotních vrtulnících stanovený v odst. b) pododstavec 3) považovat za splněný v případě, že žadatelé absolvují 500 hodin doby letu ve funkci velícího pilota na vícepilotních vrtulnících stejného typu.

ODDÍL 4

Specifické požadavky pro examinátory pro třídní kvalifikaci – CRE

FCL.1005.CRE Examinátor pro třídní kvalifikaci – CRE – pravomoci

Examinátora CRE je oprávněn provádět pro jednopilotní letouny, s výjimkou jednopilotních složitých letounů s vysokým výkonem:

- a) zkoušky dovednosti pro vydání třídních a typových kvalifikací;
- b) přezkoušení odborné způsobilosti pro:
 - 1) prodloužení platnosti a obnovu třídních a typových kvalifikací;
 - 2) prodloužení platnosti a obnovu kvalifikace IR, pokud CRE splňuje požadavky čl. FCL.1010.IRE odst. a).

FCL.1010.CRE Examinátor pro třídní kvalifikaci – CRE – náležitosti

Žadatelé o vydání osvědčení CRE musejí:

- a) být bývalým či nynějším držitelem průkazu způsobilosti CPL(A), MPL(A) nebo ATPL(A) s pravomocí pro jednopilotní provoz a být držitelem průkazu způsobilosti PPL(A);
- b) být držitelem osvědčení CRI pro příslušnou třídu nebo typ letadla;
- c) absolvovat 500 hodin doby letu ve funkci pilota na letounech.

ODDÍL 5

Specifické požadavky pro examinátory pro přístrojovou kvalifikaci – IRE

FCL.1005.IRE Examinátor pro přístrojovou kvalifikaci – IRE – pravomoci

Držitele osvědčení examinátora IRE je oprávněn provádět zkoušky dovednosti pro vydávání IR a přezkoušení odborné způsobilosti pro prodloužení platnosti nebo obnovu IR.

FCL.1010.IRE Examinátor pro přístrojovou kvalifikaci – IRE – náležitosti

- a) *IRE(A)*. Žadatelé o osvědčení IRE pro letouny musejí být držiteli kvalifikace IRI(A) a musejí absolvovat:
 - 1) 2 000 hodin doby letu ve funkci pilota na letounech a
 - 2) 450 hodin doby letu podle pravidel IFR, z toho 250 hodin ve funkci instruktora.
- b) *IRE(H)*. Žadatelé o osvědčení IRE pro vrtulníky musejí být držiteli kvalifikace IRI(H) a musejí absolvovat:

- 1) 2 000 hodin doby letu ve funkci pilota na vrtulnících a
 - 2) 300 hodin doby letu podle přístrojů na vrtulnících, z toho 200 hodin ve funkci instruktora.
- c) *IRE(As)*. Žadatelé o osvědčení IRE pro vzducholodě musejí být držiteli kvalifikace *IRI(As)* a musejí absolvovat:
- 1) 500 hodin doby letu ve funkci pilota na vzducholodích a
 - 2) 100 hodin doby letu podle přístrojů na vzducholodích, z toho 50 hodin ve funkci instruktora.

ODDÍL 6

Specifické požadavky pro examinátory syntetického létání – SFE

FCL.1005.SFE Examinátor syntetického létání – SFE – pravomoci a podmínky

- a) *SFE(A) a SFE(PL)*. Examinátora SFE pro letouny nebo letadla s pohonem vztlaku je oprávněn provádět na FFS:
- 1) zkoušky dovednosti a přezkoušení odborné způsobilosti pro vydání, prodloužení platnosti nebo obnovu typových kvalifikací pro vícepilotní letouny/letadla s pohonem vztlaku;
 - 2) přezkoušení odborné způsobilosti pro prodloužení platnosti a obnovu kvalifikace IR, pokud SFE splňuje požadavky článku FCL.1010.IRE pro příslušnou kategorii letadla;
 - 3) zkoušky dovednosti pro vydání ATPL(A);
 - 4) zkoušky dovednosti pro vydání MPL, jestliže examinátor splňuje požadavky článku FCL.925;
 - 5) posouzení odborné způsobilosti pro vydání, prodloužení platnosti nebo obnovu osvědčení SFI v příslušné kategorii letadla, jestliže má žadatel alespoň 3 roky praxe jako examinátor SFE.
- b) *SFE(H)*. Examinátora SFE pro vrtulníky je oprávněn provádět na FFS:
- 1) zkoušky dovednosti a přezkoušení odborné způsobilosti pro vydání, prodloužení platnosti a obnovu typových kvalifikací a
 - 2) přezkoušení odborné způsobilosti pro prodloužení platnosti a obnovu kvalifikace IR, pokud SFE splňuje požadavky čl. FCL.1010.IRE odst. b);
 - 3) zkoušky dovednosti pro vydání ATPL(H);
 - 4) zkoušky dovednosti a přezkoušení odborné způsobilosti pro vydání, prodloužení platnosti nebo obnovu osvědčení SFI(H), jestliže má žadatel alespoň 3 roky praxe jako examinátor SFE.

FCL.1010.SFE Examinátor syntetického létání – SFE – náležitosti

- a) *SFE(A)*. Žadatelé o vydání osvědčení SFE pro letouny musejí:
- 1) být držitelem průkazu způsobilosti ATPL(A) a osvědčení SFI(A) pro příslušný typ letounu;
 - 2) mít nalétáno alespoň 1 500 hodin doby letu ve funkci pilota na vícepilotních letounech;
 - 3) pro první vydání osvědčení SFE absolvovat alespoň 50 hodin výcviku syntetického létání jako SFI(A) na příslušném typu letounu.
- b) *SFE(H)*. Žadatelé o vydání osvědčení SFE pro vrtulníky musejí:
- 1) být držiteli průkazu způsobilosti ATPL(H) a osvědčení SFI(H) pro příslušný typ vrtulníku;
 - 2) mít nalétáno alespoň 1 000 hodin doby letu ve funkci pilota na vícepilotních vrtulnících;
 - 3) pro první vydání osvědčení SFE absolvovat alespoň 50 hodin výcviku syntetického létání jako SFI(H) na příslušném typu vrtulníku.

ODDÍL 7

Specifické požadavky pro examinátory letových instruktorů – FIE

FCL.1005.FIE Examinátor letových instruktorů – FIE – pravomoci a podmínky

- a) *FIE(A)*. Examinátora FIE je oprávněn provádět na letounech hodnocení odborné způsobilosti pro vydávání, prodloužení platnosti nebo obnovu osvědčení LAFI(A), FI(A), CRI(A), IRI(A) a TRI(A) pro jednopilotní letouny, jestliže je držitelem příslušných osvědčení instruktora.
- b) *FIE(H)*. Examinátora FIE je oprávněn provádět na vrtulnících hodnocení odborné způsobilosti pro vydávání, prodloužení platnosti nebo obnovu osvědčení LAFI(H), FI(H), IRI(H) a TRI(H) pro jednopilotní vrtulníky, jestliže je držitelem příslušných osvědčení instruktora.
- c) *FIE (As), (S), (B)*. Examinátora FIE je oprávněn provádět na kluzácích, motorových kluzácích, balónech a vzducholodích hodnocení odborné způsobilosti pro vydávání, prodloužení platnosti nebo obnovu osvědčení instruktora pro příslušnou kategorii letadla, jestliže je držitelem příslušných osvědčení instruktora.

FCL.1010.FIE Examinátor letových instruktorů – FIE – náležitosti

- a) *FIE(A)*. Žadatelé o vydání osvědčení FIE pro letouny musejí:
- 1) v případě žadatelů, kteří chtějí provádět posouzení odborné způsobilosti pouze pro osvědčení LAFI(A):

- i) být držitelem příslušného osvědčení instruktora;
 - ii) absolvovat 750 hodin doby letu na letounech nebo TMG;
 - iii) absolvovat alespoň 50 hodin doby letu při výcviku žadatelů o osvědčení LAFI(A);
 - 2) ve všech ostatních případech:
 - i) být držitelem příslušného osvědčení instruktora;
 - ii) absolvovat 2 000 hodin doby letu ve funkci pilota na letounech nebo TMG a
 - iii) absolvovat alespoň 100 hodin doby letu při výcviku žadatelů o některé osvědčení instruktora;
- b) *FIE(H)*. Žadatelé o vydání osvědčení FIE pro vrtulníky musejí:
- 1) v případě žadatelů, kteří chtějí provádět posouzení odborné způsobilosti pouze pro osvědčení LAFI(H):
 - i) být držitelem příslušného osvědčení instruktora;
 - ii) absolvovat 750 hodin doby letu na vrtulnících;
 - iii) absolvovat alespoň 50 hodin doby letu při výcviku žadatelů o osvědčení LAFI(H);
 - 2) ve všech ostatních případech:
 - i) být držitelem příslušného osvědčení instruktora;
 - ii) absolvovat 2 000 hodin doby letu ve funkci pilota na vrtulnících;
 - iii) absolvovat alespoň 100 hodin doby letu při výcviku žadatelů o některé osvědčení instruktora;
- c) *FIE(As)*. Žadatelé o vydání osvědčení FIE pro vzducholodě musejí:
- 1) absolvovat 500 hodin doby letu ve funkci pilota na vzducholodích.
 - 2) absolvovat alespoň 20 hodin doby letu při výcviku žadatelů o osvědčení instruktora FI(As);
 - 3) být držitelem příslušného osvědčení instruktora.
- d) *FIE(S)*. Žadatelé o vydání osvědčení FIE pro kluzáky musejí:
- 1) být držitelem příslušného osvědčení instruktora;

- 2) absolvovat 500 hodin doby letu ve funkci pilota na kluzácích nebo motorových kluzácích;
 - 3) absolvovat:
 - i) pro žadatele, kteří chtějí provádět posouzení odborné způsobilosti na TMG 10 hodin nebo 30 vzletů při výcviku žadatelů o osvědčení instruktora na TMG;
 - ii) ve všech ostatních případech 10 hodin nebo 30 startů při výcviku žadatelů o osvědčení instruktora.
- e) *FIE(B)*. Žadatelé o vydání osvědčení FIE pro balóny musejí:
- 1) být držitelem příslušného osvědčení instruktora;
 - 2) absolvovat 350 hodin doby letu ve funkci pilota na balónech;
 - 3) absolvovat 10 hodin při výcviku žadatelů o některé osvědčení instruktora.

DODATEK 1:

Započítávání teoretických znalostí

A. Započítává teoretických znalostí pro vydání průkazů způsobilosti pilota pro jinou kategorii letadla – požadavky na překlenovací výuku a zkoušky

1. LAPL, PPL, BPL a SPL

1.1. Pro účely vydání průkazu způsobilosti LAPL se držiteli průkazu způsobilosti LAPL v jiné kategorii letadla plně započítávají teoretické znalosti v obecných předmětech podle čl. FCL.120 odst. a).

1.2. Aniž jsou dotčena ustanovení předchozího odstavce, pro účely vydání průkazů způsobilosti LAPL, PPL, BPL nebo SPL postoupí držitel průkazu způsobilosti v jiné kategorii letadla výuku teoretických znalostí a složí zkoušku z teoretických znalostí na odpovídající úrovni v těchto předmětech:

- základy letu,
- provozní postupy,
- provedení letu a plánování,
- obecné znalosti o letadle, navigace

1.3. Pro účely vydání průkazu způsobilosti PPL, BPL nebo SPL se držiteli průkazu způsobilosti LAPL ve stejné kategorii letadla plně započítává výcvik dle požadavků na teoretické znalosti a zkoušky.

2. CPL

2.1. Žadatel o vydání průkazu způsobilosti CPL, který je držitelem průkazů způsobilosti CPL pro jinou kategorii letadla, podstoupí překlenovací výuku teoretických znalostí v rámci schváleného kurzu v souladu se stanovenými rozdíly mezi osnovami pro průkazy způsobilosti CPL odlišných kategorií letadla.

2.2. Žadatel složí zkoušky z teoretických znalostí, jak je stanoveno v této části z těchto předmětů pro příslušnou kategorii letadla:

021 – obecné znalosti o letadle: drak a systémy, elektronika, napájení elektrickou energií, nouzové vybavení,

022 – obecné znalosti o letadle: přístrojové vybavení,

032/034 – výkonnost letounů/vrtulníků,

070 – provozní postupy, a

080 – základy letu.

- 2.3. Žadateli o průkaz způsobilosti CPL, který složil příslušné zkoušky z teoretických znalostí pro získání kvalifikace IR ve stejné kategorii letadla, se tyto zkoušky započítávají dle požadavků na teoretické znalosti v těchto předmětech:

- lidská výkonnost,
- meteorologie.

3. **ATPL**

- 3.1. Žadatel o vydání průkazu způsobilosti ATPL, který je držitelem průkazů způsobilosti ATPL pro jinou kategorii letadla, podstoupí překlenovací výuku teoretických znalostí u schválené organizace pro výcvik v souladu se stanovenými rozdíly mezi osnovami pro průkazy způsobilosti ATPL odlišných kategorií letadla.

- 3.2. Žadatel složí zkoušky z teoretických znalostí, jak je stanoveno v této části z níže uvedených předmětů pro příslušnou kategorii letadla:

021 – obecné znalosti o letadle: drak a systémy, elektronika, napájení elektrickou energií, nouzové vybavení,

022 – obecné znalosti o letadle: přístrojové vybavení,

032 – výkonnost,

070 – provozní postupy, a

080 – základy letu.

- 3.3. Žadateli o průkaz způsobilosti ATPL(A), který složil příslušnou zkoušku z teoretických znalostí pro CPL(A), se tyto zkoušky započítávají dle požadavků na teoretické znalosti v předmětu spojení VFR.

- 3.4. Žadateli o průkaz způsobilosti ATPL(H), který složil příslušné zkoušky z teoretických znalostí pro CPL(H), se tyto zkoušky započítávají dle požadavků na teoretické znalosti v těchto předmětech:

- právní předpisy v oblasti letectví,
- základy letu (vrtulník),
- pravidla pro let za viditelnosti (VFR) – spojení.

- 3.5. Žadateli o průkaz způsobilosti ATPL(A), který složil příslušné zkoušky z teoretických znalostí pro kvalifikaci IR(A), se tyto zkoušky započítávají dle požadavků na teoretické znalosti v předmětu spojení IFR.

- 3.6. Žadateli o průkaz způsobilosti ATPL(H) s kvalifikací IR(H), který složil příslušné zkoušky z teoretických znalostí pro CPL(H), se tyto zkoušky započítávají dle požadavků na teoretické znalosti v těchto předmětech:

- základy letu (vrtulník),

- pravidla pro let za viditelnosti (VFR) – spojení.

4. IR

4.1. Žadateli o kvalifikaci IR, který složil příslušné zkoušky z teoretických znalostí pro získání průkazu způsobilosti CPL ve stejné kategorii letadla, se tyto zkoušky započítávají dle požadavků na teoretické znalosti v těchto předmětech:

- lidská výkonnost,
- meteorologie.

4.2. Žadatel o kvalifikaci IR(H), který složil příslušné zkoušky z teoretických znalostí pro ATPL(H) VFR, musí složit zkoušky z teoretických znalostí v těchto předmětech:

- právní předpisy v oblasti letectví,
- plánování a sledování letu,
- radiová navigace,
- pravidla pro let podle přístrojů (IFR) – spojení.

DODATEK 2:

Hodnotící stupnice jazykové způsobilosti – expertní, rozšířená a provozní úroveň

ÚROVEŇ	VÝSLOVNOST	STRUKTURA	SLOVNÍ ZÁSoba	PLYNULOST	POROZUMĚMNÍ	KOMUNIKACE
Expertní (Úroveň 6)	Výslovnost, přízvuk, rytmus a intonace, i když mohou být případně ovlivněny mateřským jazykem nebo oblastním nářečím, nejsou téměř nikdy překážkou snadnému porozumění.	Jak základní, tak i složené gramatické struktury a větné vzorce jsou průběžně dobře ovládány.	Slovní zásoba a přesnost je obvykle dostačující ke komunikaci v širokém rozsahu známých i ne zcela známých témat. Slovní zásoba je idiomatická, s rozlišením jemných významových rozdílů a citlivá na použitý tón hlasu.	Schopnost delšího proslovu s přirozeným, lehkým tokem řeči. Dochází k změnám toku řeči ze stylistických důvodů, např. k zdůraznění hlavní myšlenky. Jsou využívány spontánně vhodné textové markery a konektory.	Porozumění je průběžně přesné v téměř všech významech, a to včetně porozumění lingvistickým a kulturním zvláštnostem.	Interakce je bez potíží téměř ve všech situacích. Je zde citlivost na verbální i neverbální narážky, a je na ně vhodně reagováno.
Rozšířená (Úroveň 5)	Výslovnost, přízvuk, rytmus a intonace, i když jsou ovlivněny mateřským jazykem nebo oblastním nářečím, jsou pouze výjimečně	Základní gramatické struktury a větné vzorce jsou průběžně dobře ovládány. Jsou pokusy o složené struktury, avšak	Slovní zásoba a přesnost je obvykle dostačující k efektivní komunikaci na obvyklá, konkrétní nebo	Schopnost delšího proslovu s relativní lehkostí o známých tématech, avšak změna toku řeči	Porozumění je přesné v obvyklých, konkrétních a pracovních zaměřených tématech, a většinou přesné pokud dojde k jazykovým nebo	Reakce jsou okamžité, odpovídající a informativní. Efektivně je kontrolován vztah mezi řečníkem a posluchačem.

ÚROVEŇ	VÝSLOVNOST	STRUKTURA	SLOVNÍ ZÁSoba	PLYNULOST	POROZUMĚNÍ	KOMUNIKACE
	překážkou snadnému porozumění.	s chybami, jež občas narušují celkový význam.	pracovně zaměřená témata. Je možné průběžně a úspěšně používat parafrázování. Slovní zásoba je někdy idiomatická.	není využívána jako stylistický prostředek. Mohou být využívány textové markery a konektory.	situačním komplikacím, nebo k nepředpokládaným zvratům v ději. Je zde schopnost porozumět škále řečových variant (dialektů a/nebo přízvuku) nebo tónů hlasu.	
Provozní (Úroveň 4)	Výslovnost, přízvuk, rytmus a intonace jsou ovlivněny mateřským jazykem nebo oblastním nářečím, avšak pouze občas jsou překážkou snadnému porozumění.	Základní gramatické struktury a větné vzorce jsou kreativně vytvářeny a obvykle dobře ovládnuty. Chyby mohou nastat, především v nezvyklých nebo nepředpokládaných situacích, ale pouze zřídka jsou překážkou porozumění.	Slovní zásoba a přesnost je obvykle dostačující k efektivní komunikaci na obvyklá, konkrétní nebo pracovně zaměřená témata. Je často možné použít parafrázi tam, kde chybí slovní zásoba při nezvyklých nebo nepředpokládaných situacích.	Jsou vytvářeny souvislé úseky v řeči, a to odpovídající rychlostí. Může docházet k občasnému ztrátám plynulosti při přechodech od proslovu nebo podobného projevu k spontánní reakci, což však nezabraňuje efektivní komunikaci. Mohou být omezeně	Porozumění je většinou přesné v obvyklých, konkrétních a pracovně zaměřených tématech, pokud použitý přízvuk nebo akcent jsou dostatečně srozumitelné pro mezinárodní veřejnost. Pokud dojde k jazykovým nebo situačním komplikacím, nebo k nepředpokládaným zvratům v ději, může být porozumění	Reakce jsou obvykle okamžité, odpovídající a informativní. Je zahájena a udržována výměna informací i případech kdy dojde ke konfrontaci s nepředpokládano u změnou situace. Je zde schopnost se vypořádat se zřejmým nedorozuměním cestou kontroly, potvrzení nebo vyjasnění.

ÚROVEŇ	VÝSLOVNOST	STRUKTURA	SLOVNÍ ZÁSoba	PLYNUlost	POROZUMĚMNÍ	KOMUNIKACE
				používány textové markery a konektory. Stylistické výplně nejsou rozptylující.	pomalejší, nebo může vyžadovat další objasňující postup.	

Poznámka: Původní znění dodatku 2 bylo převedeno do AMC, viz též vysvětlivky.

DODATEK 3:

Výcvikové kurzy pro vydání průkazů způsobilosti CPL a ATPL

1. Tento dodatek obsahuje požadavky pro jednotlivé typy výcvikových kurzů pro vydání průkazů způsobilosti CPL a ATPL s přístrojovou kvalifikací (IR) i bez IR.
2. Žadatel, který chce být v průběhu výcvikového kurzu převeden k jiné schválené organizaci pro výcvik, musí požádat příslušný úřad o formální posouzení dalších hodin výcviku.

A. Integrovaný kurz ATP – letouny

OBEČNÁ USTANOVENÍ

1. Cílem integrovaného kurzu ATP(A) je poskytnout pilotům výcvik, který jim umožní dosáhnout úrovně způsobilosti potřebné pro výkon funkce druhého pilota na vícepilotních vícemotorových letounech v obchodní letecké dopravě a k získání CPL(A)/IR.
2. Žadatel, který chce podstoupit integrovaný kurz ATP(A), musí absolvovat všechny výukové fáze v jednom souvislém výcvikovém kurzu, který určí schválená organizace pro výcvik.
3. Žadatel může být přijat do výcviku buď jako začínající účastník výcviku, nebo jako držitel průkazu způsobilosti PPL(A) nebo PPL(H) vydaného v souladu s přílohou 1 ICAO. Držitelům průkazu způsobilosti PPL(A) nebo PPL(H) se započítává 50 % hodin nalétaných před zahájením kurzu až do výše 40 hodin praxe v létání nebo 45 hodin v případě, že žadatel získal kvalifikaci pro let v noci na letounech, z toho až 20 hodin může být započítáno podle požadavků pro dobu letu ve dvojím výcviku.
4. Tento kurz musí zahrnovat:
 - a) výuku teoretických znalostí do úrovně znalostí ATPL(A);
 - b) výcvik v létání za viditelnosti a podle přístrojů a
 - c) výcvik MCC pro provoz vícepilotních letounů.
5. Žadatel, který neuspěje nebo nedokončí celý kurz ATP(A), může požádat příslušný úřad o zkoušku z teoretických znalostí a zkoušku dovednosti pro získání průkazu způsobilosti s nižšími pravomocemi nebo přístrojové kvalifikace, pokud splňuje příslušné požadavky.

TEORETICKÉ ZNALOSTI

6. Kurz teoretických znalostí pro získání průkazu způsobilosti ATP(A) musí obsahovat alespoň 750 hodin výuky.
7. Kurz MCC musí obsahovat alespoň 25 hodin výuky teoretických znalostí a úloh.

ZKOUŠKA Z TEORETICKÝCH ZNALOSTÍ

8. Žadatel musí prokázat úroveň znalostí odpovídající uděleným pravomocem držitele průkazu způsobilosti ATPL(A).

VÝCVIK V LÉTÁNÍ

9. Výcvik v létání nezahrnující výcvik typové kvalifikace musí tvořit alespoň 195 hodin, včetně veškerých zkoušek pokroku, z toho až 55 hodin v rámci celého kurzu může tvořit pozemní přístrojová doba. Během těchto 195 hodin musejí žadatelé absolvovat alespoň:
- a) 95 hodin doby letu ve dvojím řízení, z nichž smí být nejvíce 55 hodin pozemní přístrojové doby;
 - b) 70 hodin ve funkci velícího pilota, včetně letu VFR a pozemní přístrojové doby ve funkci SPIC. Z doby letu podle přístrojů ve funkci SPIC a do doby letu ve funkci velícího pilota se započítá nejvíce 20 hodin;
 - c) 50 hodin navigačního letu ve funkci velícího pilota, včetně navigačního letu podle pravidel pro let za viditelnosti v délce alespoň 540 km (300 NM), během kterého je třeba provést dvě přistání na dvou letištích jiných než letiště odletu;
 - d) 5 hodin doby letu v noci, z toho 3 hodiny výcviku ve dvojím řízení, včetně alespoň 1 hodiny navigačního letu a 5 samostatných vzletů a 5 samostatných přistání s úplným zastavením a
 - e) 115 hodin doby letu podle přístrojů, která musí zahrnovat alespoň:
 - 1) 20 hodin ve funkci SPIC;
 - 2) 15 hodin MCC, pro které může být použit FFS nebo FNTTP II;
 - 3) 50 hodin letového výcviku podle přístrojů, z toho až:
 - i) 25 hodin může tvořit pozemní přístrojová doba absolvovaná na FNTTP I, nebo
 - ii) 40 hodin může tvořit pozemní přístrojová doba absolvovaná na FNTTP II, FTD 2 nebo FFS, z toho až 10 hodin může být provedeno na FNTTP I.
 - f) 5 hodin provedených na letounu s vrtulí s nastavitelnými listy a zasunovacím podvozkem, který má osvědčení pro přepravu alespoň 4 osob.

ZKOUŠKA DOVEDNOSTI

10. Po dokončení příslušného výcviku v létání absolvuje žadatel zkoušku dovednosti pro CPL(A) na jednomotorovém nebo na vícemotorovém letounu a zkoušku dovednosti pro IR na vícemotorovém letounu.

B. Modulový kurz ATP – letouny

1. Žadatelé o průkaz způsobilosti ATPL(A), kteří absolvují výcvik teoretických znalostí v rámci modulového kurzu, musejí:
 - a) být držitelem alespoň PPL(A) vydaného v souladu s přílohou 1 ICAO a
 - b) absolvovat alespoň tento počet hodin výcviku teoretických znalostí:
 - 1) pro držitele průkazu způsobilosti PPL(A): 650 hodin;
 - 2) pro držitele průkazu způsobilosti CPL(A): 400 hodin;
 - 3) pro držitele kvalifikace IR(A): 500 hodin;
 - 4) pro držitele průkazu způsobilosti CPL(A) a kvalifikace IR(A): 250 hodin.

Požadavky na teoretické znalosti musejí být splněny dříve, než se přikročí ke zkoušce dovednosti pro získání průkazu způsobilosti ATPL(A).

C. Integrovaný kurz CPL/IR – letouny

OBECNÁ USTANOVENÍ

1. Cílem integrovaného kurzu CPL(A) a IR(A) je poskytnout pilotům výcvik, který jim umožní dosáhnout úrovně způsobilosti potřebné pro provoz na jednopilotních jednomotorových nebo vícepilotních vícemotorových letounech v obchodní letecké dopravě a k získání CPL(A)/IR.
2. Žadatel, který chce podstoupit integrovaný kurz CPL(A)/IR, musí absolvovat všechny výukové fáze v jednom souvislém výcvikovém kurzu, který určí schválená organizace pro výcvik.
3. Žadatel může být přijat do výcviku buď jako začínající účastník výcviku, nebo jako držitel průkazu způsobilosti PPL(A) nebo PPL(H) vydaného v souladu s přílohou 1 ICAO. Držitelům průkazu způsobilosti PPL(A) nebo PPL(H) se započítává 50 % hodin nalétaných před zahájením kurzu až do výše 40 hodin praxe v létání, nebo 45 hodin v případě, že žadatel získal kvalifikaci pro let v noci na letounech, z toho až 20 hodin může být započítáno podle požadavků pro dobu letu ve dvojím výcviku.
4. Tento kurz musí zahrnovat:
 - a) výuku teoretických znalostí do úrovně znalostí CPL(A) a IR a
 - b) výcvik v létání za viditelnosti a podle přístrojů.
5. Žadatel, který neuspěje nebo nedokončí celý kurz CPL/IR(A), může požádat příslušný úřad o zkoušku z teoretických znalostí a zkoušku dovednosti pro získání průkazu způsobilosti s nižšími pravomocemi a přístrojové kvalifikace, pokud splňuje příslušné požadavky.

TEORETICKÉ ZNALOSTI

6. Kurz teoretických znalostí pro získání průkazu způsobilosti CPL(A)/IR musí zahrnovat alespoň 500 hodin výuky.

ZKOUŠKA Z TEORETICKÝCH ZNALOSTÍ

7. Žadatel musí prokázat úroveň znalostí odpovídající uděleným pravomocem držitele průkazu způsobilosti CPL(A) a kvalifikace IR.

VÝCVIK V LÉTÁNÍ

8. Výcvik v létání nezahrnující výcvik typové kvalifikace musí tvořit alespoň 180 hodin, včetně veškerých zkoušek pokroku, z toho až 40 hodin v rámci celého kurzu může tvořit pozemní přístrojová doba. Během těchto 180 hodin musejí žadatelé absolvovat alespoň:

- a) 80 hodin doby letu ve dvojím řízení, z nichž smí být nejvíce 40 hodin pozemní přístrojové doby;
- b) 70 hodin ve funkci velícího pilota, včetně letu VFR a pozemní přístrojové doby, které mohou být nalétány ve funkci SPIC. Z doby letu podle přístrojů ve funkci SPIC a do doby letu ve funkci velícího pilota se započítá nejvíce 20 hodin;
- c) 50 hodin navigačního letu ve funkci velícího pilota, včetně navigačního letu podle pravidel pro let za viditelnosti v délce alespoň 540 km (300 NM), během kterého je třeba provést dvě přistání na dvou letištích jiných než letiště odletu;
- d) 5 hodin doby letu v noci, z toho 3 hodiny výcviku ve dvojím řízení, včetně alespoň 1 hodiny navigačního letu a 5 samostatných vzletů a 5 samostatných přistání s úplným zastavením a
- e) 100 hodin doby letu podle přístrojů, který musí zahrnovat alespoň:
 - 1) 20 hodin ve funkci SPIC a
 - 2) 50 hodin přístrojového výcviku, z toho až:
 - i) 25 hodin může tvořit pozemní přístrojová doba absolvovaná na FNTP I; nebo
 - ii) 40 hodin může tvořit pozemní přístrojová doba absolvovaná na FNTP II, FTD 2 nebo FFS, z toho až 10 hodin může být provedeno na FNTP I.

Žadateli, který je držitelem osvědčení o dokončení kurzu modulu základy letu podle přístrojů, se započítá až 10 hodin dle požadavků na pozemní přístrojovou dobu. Hodiny absolvované na BITD se nezapočítávají.

- f) 5 hodin provedených na letounu s vrtulí s nastavitelnými listy a zasunovacím podvozkem, který má osvědčení pro přepravu alespoň 4 osob.

ZKOUŠKA DOVEDNOSTI

10. Po dokončení příslušného výcviku v létání absolvuje žadatel zkoušku dovednosti pro CPL(A) a zkoušku dovednosti pro IR na vícemotorovém nebo na jednomotorovém letounu.

D. Integrovaný kurz CPL – letouny

OBEČNÁ USTANOVENÍ

1. Cílem integrovaného kurzu CPL(A) je poskytnout pilotům výcvik, který jim umožní dosáhnout úrovně způsobilosti potřebné pro vydání průkazu způsobilosti CPL(A).
2. Žadatel, který chce podstoupit integrovaný kurz CPL(A), musí absolvovat všechny výukové fáze v jednom souvislém výcvikovém kurzu, který určí schválená organizace pro výcvik.
3. Žadatel může být přijat do výcviku buď jako začínající účastník výcviku, nebo jako držitel průkazu způsobilosti PPL(A) nebo PPL(H) vydaného v souladu s přílohou 1 ICAO. Držitelům průkazu způsobilosti PPL(A) nebo PPL(H) se započítává 50 % hodin nalétaných před zahájením kurzu až do výše 40 hodin praxe v létání, nebo 45 hodin v případě, že žadatel získal kvalifikaci pro let v noci na letounech, z toho až 20 hodin může být započítáno podle požadavků pro dobu letu ve dvojím výcviku.
4. Tento kurz musí zahrnovat:
 - a) výuku teoretických znalostí do úrovně znalostí CPL(A) a
 - b) výcvik v létání za viditelnosti a podle přístrojů.
5. Žadatel, který neuspěje nebo nedokončí celý kurz CPL(A), může požádat příslušný úřad o zkoušku z teoretických znalostí a zkoušku dovednosti pro získání průkazu způsobilosti s nižšími pravomocemi, pokud splňuje příslušné požadavky.

TEORETICKÉ ZNALOSTI

6. Kurz teoretických znalostí pro získání průkazu způsobilosti CPL(A) musí zahrnovat alespoň 350 hodin výuky.

ZKOUŠKA Z TEORETICKÝCH ZNALOSTÍ

7. Žadatel musí prokázat úroveň znalostí odpovídající uděleným pravomocem držitele průkazu způsobilosti CPL(A).

VÝCVIK V LÉTÁNÍ

8. Výcvik v létání nezahrnující výcvik typové kvalifikace musí tvořit alespoň 150 hodin, včetně veškerých zkoušek pokroku, z toho až 5 hodin v rámci celého kurzu může tvořit pozemní přístrojová doba. Během těchto 150 hodin musejí žadatelé absolvovat alespoň:
 - a) 80 hodin doby letu ve dvojím řízení, z nichž smí být nejvíce 5 hodin pozemní přístrojové doby;

- b) 70 hodin ve funkci velícího pilota;
- c) 20 hodin navigačního letu ve funkci velícího pilota, včetně navigačního letu podle pravidel pro let za viditelnosti v délce alespoň 540 km (300 NM), během kterého je třeba provést dvě přistání na dvou letištích jiných než letiště odletu;
- d) 5 hodin doby letu v noci, z toho 3 hodiny výcviku ve dvojím řízení, včetně alespoň 1 hodiny navigačního letu a 5 samostatných vzletů a 5 samostatných přistání s úplným zastavením;
- e) 10 hodin letového výcviku pro let podle přístrojů, z nichž až 5 hodin může tvořit pozemní přístrojová doba na FNTP I, FTD 2, FNTP II nebo FFS. Žadateli, který je držitelem osvědčení o dokončení kurzu modulu základy letu podle přístrojů, se započítá až 10 hodin dle požadavků na dobu přístrojového výcviku. Hodiny absolvované na BITD se nezapočítávají;
- f) 5 hodin provedených na letounu s vrtulí s nastavitelnými listy a zasunovacím podvozkem, který má osvědčení pro přepravu alespoň 4 osob.

ZKOUŠKA DOVEDNOSTI

9. Po dokončení výcviku v létání absolvuje žadatel zkoušku dovednosti pro CPL(A) na jednomotorovém nebo na vícemotorovém letounu.

E. Modulový kurz CPL – letouny

OBEČNÁ USTANOVENÍ

1. Cílem modulového kurzu CPL(A) je poskytnout držitelům průkazu způsobilosti PPL(A) výcvik, který jim umožní dosáhnout úrovně způsobilosti potřebné pro vydání průkazu způsobilosti CPL(A).
2. Modulový kurz CPL(A) může zahájit pouze žadatel, který je držitelem průkazu způsobilosti PPL(A) vydaného v souladu s přílohou 1 ICAO.
3. Před zahájením letového výcviku musí žadatel:
 - a) absolvovat 150 hodin doby letu;
 - b) splňovat náležitosti pro vydání třídní nebo typové kvalifikace pro vícemotorové letouny v souladu s hlavou H, jestliže má být pro zkoušku dovednosti použito vícemotorového letounu.
4. Žadatel, který chce podstoupit modulový kurz CPL(A), musí dokončit všechny etapy letového výcviku v jednom nepřetržitém kurzu výcviku, který je organizován ATO. Výuka teoretických znalostí může být poskytnuta schválenou organizací pro výcvik jako samostatná výuka teoretických znalostí.
5. Tento kurz musí obsahovat:
 - a) výuku teoretických znalostí do úrovně znalostí CPL(A) a

- b) výcvik v létání za viditelnosti a podle přístrojů.

TEORETICKÉ ZNALOSTI

6. Schválený kurz teoretických znalostí pro získání průkazu způsobilosti CPL(A) musí zahrnovat alespoň 250 hodin výuky.

ZKOUŠKA Z TEORETICKÝCH ZNALOSTÍ

7. Žadatel musí prokázat úroveň znalostí odpovídající uděleným pravomocem držitele průkazu způsobilosti CPL(A).

VÝCVIK V LÉTÁNÍ

8. Žadatel, který není držitelem kvalifikace IR, absolvuje alespoň 25 hodin letového výcviku ve dvojím řízení, z toho je 10 hodin letového výcviku pro let podle přístrojů, přičemž nejvíce 5 hodin může tvořit pozemní přístrojová doba na BITD, FNTP I nebo II, FTD 2 nebo FFS.
9. Žadatelům, kteří jsou držiteli platné kvalifikace IR(A), se tato kvalifikace plně započítá dle požadavků na přístrojový výcvik ve dvojím řízení. Žadatelům, kteří jsou držiteli platné kvalifikace IR(H), se započítá nejvíce 5 hodin přístrojového výcviku ve dvojím řízení, přičemž alespoň 5 hodin přístrojového výcviku ve dvojím řízení se uskuteční na letounu. Žadatel, který je držitelem osvědčení o dokončení kurzu modulu základy letu podle přístrojů, se započítá až 10 hodin dle požadavků na dobu přístrojového výcviku.
10. a) Žadatelé s platnou kvalifikací IR absolvují alespoň 15 hodin výcviku v létání za viditelnosti ve dvojím řízení.
- b) Žadatelé, kteří nejsou držiteli kvalifikace pro let v noci pro letouny, absolvují navíc alespoň 5 hodin letového výcviku letu v noci, z toho 3 hodiny výcviku ve dvojím řízení, včetně alespoň 1 hodiny navigačního letu a 5 samostatných vzletů a 5 samostatných přistání s úplným zastavením.
11. Žadatelé absolvují alespoň 5 hodin letového výcviku provedených na letounu s vrtulí s nastavitelnými listy a zasunovacím podvozkem, který má osvědčení pro přepravu alespoň 4 osob.

POŽADAVKY NA PRAXI

12. Žadatel o vydání průkazu způsobilosti CPL(A) musí absolvovat alespoň 200 hodin doby letu, z toho musí být alespoň:
- a) 100 hodin ve funkci velícího pilota, z toho 20 hodin navigačního letu ve funkci velícího pilota, včetně navigačního letu podle pravidel pro let za viditelnosti v délce alespoň 540 km (300 NM), během kterého je třeba provést přistání na dvou letištích jiných než letiště odletu;
- b) 5 hodin doby letu v noci, z toho 3 hodiny výcviku ve dvojím řízení, včetně alespoň 1 hodiny navigačního letu a 5 samostatných vzletů a 5 samostatných přistání s úplným zastavením a

- c) 10 hodin letového výcviku pro let podle přístrojů, z nichž až 5 hodin může tvořit pozemní přístrojová doba na FNTF I, nebo FNTF II, nebo FFS. Žadateli, který je držitelem osvědčení o dokončení kurzu modulu základy letu podle přístrojů, se započítá až 10 hodin dle požadavků na dobu přístrojového výcviku. Hodiny absolvované na BITD se nezapočítávají;
- d) 6 hodin doby letu nalétáno na vícemotorových letounech.
- e) Hodiny nalétané ve funkci velícího pilota na jiných kategoriích letadla lze započítat až do 200 hodin doby letu v těchto případech:
 - i) 30 hodin na vrtulníku, jestliže je žadatel držitelem průkazu způsobilosti PPL(H); nebo
 - ii) 100 hodin na vrtulníku, jestliže je žadatel držitelem průkazu způsobilosti CPL(H); nebo
 - iii) 30 hodin na TMG nebo na kluzácích; nebo
 - iv) 30 hodin na vzducholodi, jestliže je žadatel držitelem průkazu způsobilosti PPL(As); nebo
 - v) 60 hodin na vzducholodi, jestliže je žadatel držitelem průkazu způsobilosti CPL(As).

ZKOUŠKA DOVEDNOSTI

13. Po dokončení výcviku v létání absolvuje žadatel zkoušku dovednosti pro CPL(A) na jednomotorovém nebo na vícemotorovém letounu.

F. Integrovaný kurz ATP/IR – vrtulníky

OBEČNÁ USTANOVENÍ

1. Cílem integrovaného kurzu ATP(H)/IR je poskytnout pilotům výcvik, který jim umožní dosáhnout úrovně způsobilosti potřebné pro výkon funkce druhého pilota na vícepilotních vícemotorových vrtulnících v obchodní letecké dopravě a k získání CPL(H)/IR.
2. Žadatel, který chce podstoupit integrovaný kurz ATP(H)/IR, musí absolvovat všechny výukové fáze v jednom souvislém výcvikovém kurzu, který určí schválená organizace pro výcvik.
3. Žadatel může být přijat do výcviku buď jako začínající účastník výcviku, nebo jako držitel průkazu způsobilosti PPL(H) vydaného v souladu s přílohou 1 ICAO. Držitelům průkazu způsobilosti PPL(H) se započítává 50 % hodin odpovídající praxe až do výše:
 - a) 40 hodin doby letu, z nichž smí být nejvíce 20 hodin ve dvojím řízení; nebo
 - b) 50 hodin doby letu, z nichž smí být nejvíce 25 hodin ve dvojím řízení, pokud žadatel získal kvalifikaci pro let v noci pro vrtulník.

4. Tento kurz musí zahrnovat:
 - a) výuku teoretických znalostí do úrovně znalostí ATPL(H) a IR;
 - b) výcvik v létání za viditelnosti a podle přístrojů a
 - c) výcvik MCC pro provoz vícepilotních vrtulníků.
5. Žadatel, který neuspěje nebo nedokončí celý kurz ATP(H)/IR, může požádat příslušný úřad o zkoušku z teoretických znalostí a zkoušku dovednosti pro získání průkazu způsobilosti s nižšími pravomocemi nebo přístrojové kvalifikace, pokud splňuje příslušné požadavky.

TEORETICKÉ ZNALOSTI

6. Kurz teoretických znalostí pro získání průkazu způsobilosti ATP(H)/IR musí zahrnovat alespoň 750 hodin výuky.
7. Kurz MCC musí zahrnovat alespoň 25 hodin výuky teoretických znalostí a úloh.

ZKOUŠKA Z TEORETICKÝCH ZNALOSTÍ

8. Žadatel musí prokázat úroveň znalostí odpovídající uděleným pravomocem držitele průkazu způsobilosti ATPL(H) a IR.

VÝCVIK V LÉTÁNÍ

9. Výcvik v létání musí tvořit alespoň 195 hodin, včetně veškerých zkoušek pokroku. Během těchto 195 hodin musí žadatelé absolvovat alespoň:
 - a) 140 hodin letového výcviku ve dvojím řízení, z toho:
 - 1) 75 hodin výcviku v létání za viditelnosti, které mohou zahrnovat:
 - i) 30 hodin FFS pro vrtulníky, úroveň C/D, nebo
 - ii) 25 hodin na FTD 2,3, nebo
 - iii) 20 hodin na FNTP II/III pro vrtulníky, nebo
 - iv) 20 hodin na letounu nebo TMG;
 - 2) 50 hodin přístrojového výcviku, které mohou zahrnovat:
 - i) až 20 hodin FFS nebo FTD 2,3 nebo FNTP II/III pro vrtulníky, nebo
 - ii) 10 hodin alespoň na FNPT 1 pro vrtulníky, nebo na letounu;
 - 3) 15 hodin MCC, pro které může být použit FFS pro vrtulníky nebo FTD 2,3(MCC) nebo FNTP II/III(MCC) pro vrtulníky.

Jestliže je pro výcvik v létání použit jiný typ vrtulníku, než byl FFS pro vrtulníky použitý pro výcvik v létání za viditelnosti, započítává se maximálně tolik hodin, kolik je vyhrazeno pro FNTP II/III pro vrtulníky.

- b) 55 hodin ve funkci velícího pilota, z toho může být 40 hodin ve funkci SPIC. Žadatel musí nalétat alespoň 14 hodin samostatného letu ve dne a 1 hodinu samostatného letu v noci.
- c) 50 hodin navigačního letu, včetně alespoň 10 hodin ve funkci SPIC, včetně navigačního letu podle pravidel pro let za viditelnosti v délce alespoň 185 km (100 NM), během kterého je třeba provést přistání na dvou letištích jiných než letiště odletu;
- d) 5 hodin doby letu na vrtulníku v noci, z toho alespoň 3 hodiny výcviku ve dvojím řízení, včetně alespoň 1 hodiny navigačního letu a 5 samostatných nočních okruhů. Každý okruh musí zahrnovat vzlet a přistání;
- e) 50 hodin doby letu ve dvojím řízení, kterou tvoří:
 - i) 10 hodin základního přístrojového výcviku, a
 - ii) 40 hodin výcviku pro kvalifikaci IR, z toho alespoň 10 hodin na vícemotorovém vrtulníku s osvědčením pro IFR.

ZKOUŠKA DOVEDNOSTI

10. Po dokončení příslušného výcviku v létání absolvuje žadatel zkoušku dovednosti pro CPL(H) na vícemotorovém vrtulníku a zkoušku dovednosti pro IR na vícemotorovém vrtulníku s osvědčením pro IFR a musí rovněž splnit požadavky pro MCC.

G. Integrovaný kurz ATP – vrtulníky

OBEČNÁ USTANOVENÍ

1. Cílem integrovaného kurzu ATP(H) je poskytnout pilotům výcvik, který jim umožní dosáhnout úrovně způsobilosti potřebné pro výkon funkce druhého pilota na vícepilotních vícemotorových vrtulnících s omezením pravomocí na VFR v obchodní letecké dopravě a k získání CPL(H).
2. Žadatel, který chce podstoupit integrovaný kurz ATP(H), musí absolvovat všechny výukové fáze v jednom souvislém výcvikovém kurzu, který určí schválená organizace pro výcvik.
3. Žadatel může být přijat do výcviku buď jako začínající účastník výcviku, nebo jako držitel průkazu způsobilosti PPL(H) vydaného v souladu s přílohou 1 ICAO. Držitelům průkazu způsobilosti PPL(H) se započítává 50 % hodin odpovídající praxe až do výše:
 - a) 40 hodin, z nichž smí být nejvíce 20 hodin ve dvojím řízení; nebo

- b) 50 hodin, z nichž smí být nejvíce 25 hodin ve dvojím řízení, pokud žadatel získal kvalifikaci pro let v noci pro vrtulník.
4. Tento kurz musí zahrnovat:
- a) výuku teoretických znalostí do úrovně znalostí ATPL(H);
 - b) výcvik v létání za viditelnosti a základního výcviku v létání podle přístrojů a
 - c) výcvik MCC pro provoz vícepilotních vrtulníků.
5. Žadatel, který neuspěje nebo nedokončí celý kurz ATP(A), může požádat příslušný úřad o zkoušku z teoretických znalostí a zkoušku dovednosti pro získání průkazu způsobilosti s nižšími pravomocemi, pokud splňuje příslušné požadavky.

TEORETICKÉ ZNALOSTI

6. Kurz teoretických znalostí pro získání průkazu způsobilosti ATP(H) musí zahrnovat alespoň 650 hodin výuky.
7. Kurz MCC musí zahrnovat alespoň 20 hodin výuky teoretických znalostí a úloh.

ZKOUŠKA Z TEORETICKÝCH ZNALOSTÍ

8. Žadatel musí prokázat úroveň znalostí odpovídající uděleným pravomocem držitele průkazu způsobilosti ATPL(H).

VÝCVIK V LÉTÁNÍ

9. Výcvik v létání musí tvořit alespoň 150 hodin, včetně veškerých zkoušek pokroku. Během těchto 150 hodin musejí žadatelé absolvovat alespoň:
- a) 95 hodin letového výcviku ve dvojím řízení, který zahrnuje:
 - i) 75 hodin výcviku v létání za viditelnosti, které mohou zahrnovat:
 - 1) 30 hodin FFS pro vrtulníky, úroveň C/D, nebo
 - 2) 25 hodin na FTD 2,3 pro vrtulníky, nebo
 - 3) 20 hodin na FNTP II/III pro vrtulníky, nebo
 - 4) 20 hodin na letounu nebo TMG;
 - ii) 10 hodin základního přístrojového výcviku může zahrnovat 5 hodin alespoň na FNTP I pro vrtulníky, nebo na letounu;
 - iii) 10 hodin MCC, pro které může být použit vrtulník: FFS pro vrtulníky nebo FTD 2,3(MCC) nebo FNTP II/III(MCC) pro vrtulníky.

Jestliže je pro výcvik v létání použit jiný typ vrtulníku, než byl FFS pro vrtulníky použitý pro výcvik v létání za viditelnosti, započítává se maximálně tolik hodin, kolik je vyhrazeno pro FNTP II/III pro vrtulníky.

- b) 55 hodin ve funkci velícího pilota, z toho může být 40 hodin ve funkci SPIC. Žadatel musí nalétat alespoň 14 hodin samostatného letu ve dne a 1 hodinu samostatného letu v noci;
- c) 50 hodin navigačního letu, včetně alespoň 10 hodin ve funkci SPIC a včetně navigačního letu podle pravidel pro let za viditelnosti v délce alespoň 185 km (100 NM), během kterého je třeba provést přistání na dvou letištích jiných než letiště odletu;
- d) 5 hodin doby letu na vrtulníku v noci, z toho alespoň 3 hodiny výcviku ve dvojím řízení, včetně alespoň 1 hodiny navigačního letu a 5 samostatných nočních okruhů. Každý okruh musí zahrnovat vzlet a přistání.

ZKOUŠKA DOVEDNOSTI

10. Po dokončení příslušného výcviku v létání absolvuje žadatel zkoušku dovednosti pro CPL(H) na vícemotorovém vrtulníku a musí rovněž splnit požadavky pro MCC.

H. Modulový kurz ATP – vrtulníky

1. Žadatelé o průkaz způsobilosti ATPL(H), kteří absolvují výuku teoretických znalostí v rámci modulového kurzu, musejí být alespoň držiteli průkazu způsobilosti PPL(H) a absolvovat během 18 měsíců alespoň tyto hodiny výcviku:
 - a) pro držitele průkazu způsobilosti PPL(H) vydaného v souladu s přílohou 1 ICAO: 550 hodin;
 - b) pro držitele průkazu způsobilosti CPL(H): 300 hodin.
2. Žadatelé o průkaz způsobilosti ATPL(H)/IR, kteří absolvují výuku teoretických znalostí v rámci modulového kurzu, musejí být alespoň držiteli průkazu způsobilosti PPL(H) a absolvovat tyto hodiny výcviku:
 - a) pro držitele průkazu způsobilosti PPL(H): 650 hodin;
 - b) pro držitele průkazu způsobilosti CPL(H): 400 hodin;
 - c) pro držitele kvalifikace IR(H): 500 hodin;
 - d) pro držitele průkazu způsobilosti CPL(H) a kvalifikace IR(H): 250 hodin.

I. Integrovaný kurz CPL/IR – vrtulníky

OBEČNÁ USTANOVENÍ

1. Cílem integrovaného kurzu CPL(H)/IR je poskytnout pilotům výcvik, který jim umožní dosáhnout úrovně způsobilosti potřebné pro provoz na jednopilotních vícemotorových vrtulnících k získání CPL(H)/IR pro vícemotorové vrtulníky.
2. Žadatel, který chce podstoupit integrovaný kurz CPL(H)/IR, musí absolvovat všechny výukové fáze v jednom souvislém výcvikovém kurzu, který určí schválená organizace pro výcvik.

3. Žadatel může být přijat do výcviku buď jako začínající účastník výcviku, nebo jako držitel průkazu způsobilosti PPL(H) vydaného v souladu s přílohou 1 ICAO. Držitelům průkazu způsobilosti PPL(H) se započítává 50 % hodin odpovídající praxe až do výše:
- a) 40 hodin, z nichž smí být nejvíce 20 hodin ve dvojím řízení; nebo
 - b) 50 hodin, z nichž smí být nejvíce 25 hodin ve dvojím řízení, pokud žadatel získal kvalifikaci pro let v noci pro vrtulník.
4. Tento kurz musí obsahovat:
- a) výuk teoretických znalostí do úrovně znalostí CPL(H) a IR a první typové kvalifikace pro vícemotorové vrtulníky a
 - b) výcvik v létání za viditelnosti a podle přístrojů.
5. Žadatel, který neuspěje nebo nedokončí celý kurz CPL(H)/IR, může požádat příslušný úřad o zkoušku z teoretických znalostí a zkoušku dovednosti pro získání průkazu způsobilosti s nižšími pravomocemi nebo přístrojové kvalifikace, pokud splňuje příslušné požadavky.

TEORETICKÉ ZNALOSTI

6. Kurz teoretických znalostí pro získání průkazu způsobilosti CPL(H)/IR musí zahrnovat alespoň 500 hodin výuky.

ZKOUŠKA Z TEORETICKÝCH ZNALOSTÍ

7. Žadatel musí prokázat úroveň znalostí odpovídající uděleným pravomocem držitele průkazu způsobilosti CPL(H) a kvalifikace IR.

VÝCVIK V LÉTÁNÍ

8. Výcvik v létání musí tvořit alespoň 180 hodin, včetně veškerých zkoušek pokroku. Během těchto 180 hodin musejí žadatelé absolvovat alespoň:
- a) 125 hodin letového výcviku ve dvojím řízení, který zahrnuje:
 - i) 75 hodin výcviku v létání za viditelnosti, které mohou zahrnovat:
 - 1) 30 hodin FFS pro vrtulníky, úroveň C/D, nebo
 - 2) 25 hodin na FTD 2,3 pro vrtulníky, nebo
 - 3) 20 hodin na FNTP II/III pro vrtulníky, nebo
 - 4) 20 hodin na letounu nebo TMG;
 - ii) 50 hodin přístrojového výcviku, které mohou zahrnovat:
 - 1) až 20 hodin FFS nebo FTD 2,3 nebo FNTP II,III pro vrtulníky, nebo

2) 10 hodin alespoň na FNTP I pro vrtulníky, nebo na letounu.

Jestliže je pro výcvik v létání použit jiný typ vrtulníku, než byl FFS použitý pro výcvik v létání za viditelnosti, započítává se maximálně tolik hodin, kolik je vyhrazeno pro FNTP II/III.

- b) 55 hodin ve funkci velícího pilota, z toho může být 40 hodin ve funkci SPIC. Žadatel musí nalétat alespoň 14 hodin samostatného letu ve dne a 1 hodinu samostatného letu v noci;
- c) 10 hodiny navigačního letu ve dvojím řízení;
- d) 10 hodin navigačního letu ve funkci velícího pilota, včetně navigačního letu podle pravidel pro let za viditelnosti v délce alespoň 185 km (100 NM), během kterého je třeba provést přistání na dvou letištích jiných než letiště odletu;
- e) 5 hodin doby letu na vrtulníku v noci, z toho alespoň 3 hodiny výcviku ve dvojím řízení, včetně alespoň 1 hodiny navigačního letu a 5 samostatných nočních okruhů. Každý okruh musí zahrnovat vzlet a přistání;
- f) 50 hodin doby letu ve dvojím řízení, kterou tvoří:
 - i) 10 hodin základního přístrojového výcviku a
 - ii) 40 hodin výcviku pro kvalifikaci IR, z toho alespoň 10 hodin na vícemotorovém vrtulníku s osvědčením pro IFR.

ZKOUŠKA DOVEDNOSTI

9. Po dokončení příslušného výcviku v létání absolvuje žadatel zkoušku dovednosti pro CPL(H) na vícemotorovém nebo na jednomotorovém vrtulníku a zkoušku dovednosti pro IR na vícemotorovém vrtulníku s osvědčením pro IFR.

J. Integrovaný kurz CPL – vrtulníky

OBECNÁ USTANOVENÍ

- 1. Cílem integrovaného kurzu CPL(H) je poskytnout pilotům výcvik, který jim umožní dosáhnout úrovně způsobilosti potřebné pro vydání průkazu způsobilosti CPL(H).
- 2. Žadatel, který chce podstoupit integrovaný kurz CPL(H), musí absolvovat všechny výukové fáze v jednom souvislém výcvikovém kurzu, jak určí schválená organizace pro výcvik.
- 3. Žadatel může být přijat do výcviku buď jako začínající účastník výcviku, nebo jako držitel průkazu způsobilosti PPL(H) vydaného v souladu s přílohou 1 ICAO. Držitelům průkazu způsobilosti PPL(H) se započítává 50 % hodin odpovídající praxe až do výše:
 - a) 40 hodin, z nichž smí být nejvíce 20 hodin ve dvojím řízení; nebo

- b) 50 hodin, z nichž smí být nejvíce 25 hodin ve dvojím řízení, pokud žadatel získal kvalifikaci pro let v noci pro vrtulník.
4. Tento kurz musí zahrnovat:
- a) výuku teoretických znalostí do úrovně znalostí CPL(H) a
 - b) výcvik v létání za viditelnosti a podle přístrojů.
5. Žadatel, který neuspěje nebo nedokončí celý kurz CPL(H), může požádat příslušný úřad o zkoušku z teoretických znalostí a zkoušku dovednosti pro získání průkazu způsobilosti s nižšími pravomocemi, pokud splňuje příslušné požadavky.

TEORETICKÉ ZNALOSTI

6. Schválený kurz teoretických znalostí pro získání průkazu způsobilosti CPL(H) musí zahrnovat alespoň 350 hodin výuky, nebo 200 hodin, jestliže je žadatel držitelem průkazu způsobilosti PPL.

ZKOUŠKA Z TEORETICKÝCH ZNALOSTÍ

7. Žadatel musí prokázat úroveň znalostí odpovídající uděleným pravomocem držitele průkazu způsobilosti CPL(H).

VÝCVIK V LÉTÁNÍ

8. Výcvik v létání musí tvořit alespoň 135 hodin, včetně veškerých zkoušek pokroku, z toho až 5 hodin v rámci celého může tvořit pozemní přístrojová doba. Během těchto 135 hodin musejí žadatelé absolvovat alespoň:

- a) 85 hodin letového výcviku ve dvojím řízení, který zahrnuje:
 - i) až 75 hodin výcviku v létání za viditelnosti, které mohou zahrnovat:
 - 1) 30 hodin FFS pro vrtulníky, úroveň C/D, nebo
 - 2) 25 hodin na FTD 2,3 pro vrtulníky, nebo
 - 3) 20 hodin na FNTP II/III pro vrtulníky, nebo
 - 4) 20 hodin na letounu nebo TMG.
 - ii) až 10 hodin může tvořit přístrojový výcvik, z toho až 5 hodin může být alespoň na FNTP I pro vrtulníky nebo na letounu.

Jestliže je pro výcvik v létání použit jiný typ vrtulníku, než byl FFS použitý pro výcvik v létání za viditelnosti, započítává se maximálně tolik hodin, kolik je vyhrazeno pro FNTP II/III.

- b) 50 hodin ve funkci velícího pilota, z toho může být 35 hodin ve funkci SPIC. Žadatel musí nalétat alespoň 14 hodin samostatného letu ve dne a 1 hodinu samostatného letu v noci;

- c) 10 hodiny navigačního letu ve dvojím řízení;
- d) 10 hodin navigačního letu ve funkci velícího pilota, včetně navigačního letu podle pravidel pro let za viditelnosti v délce alespoň 185 km (100 NM), během kterého je třeba provést přistání na dvou letištích jiných než letiště odletu;
- e) 5 hodin doby letu na vrtulníku v noci, z toho alespoň 3 hodiny výcviku ve dvojím řízení, včetně alespoň 1 hodiny navigačního letu a 5 samostatných nočních okruhů. Každý okruh musí zahrnovat vzlet a přistání;
- f) 10 hodin přístrojového výcviku ve dvojím řízení na vrtulnících, z toho alespoň 5 hodin na vrtulnících.

ZKOUŠKA DOVEDNOSTI

- 9. Po dokončení příslušného výcviku v létání absolvuje žadatel zkoušku dovednosti pro CPL(H).

K. Modulový kurz CPL – vrtulníky

OBEČNÁ USTANOVENÍ

- 1. Cílem modulového kurzu CPL(H) je poskytnout držitelům průkazu způsobilosti PPL(H) výcvik, který jim umožní dosáhnout úrovně způsobilosti potřebné pro vydání průkazu způsobilosti CPL(H).
- 2. Modulový kurz CPL(H) může zahájit pouze žadatel, který je držitelem průkazu způsobilosti PPL(H) vydaného v souladu s přílohou 1 ICAO.
- 3. Před zahájením letového výcviku musí žadatel:
 - a) absolvovat 155 hodin doby letu ve funkci pilota na vrtulnících, včetně alespoň 50 hodin ve funkci velícího pilota, z toho 10 hodin musí tvořit navigační let.
 - b) pokud má být při zkoušce dovednosti použito vícemotorového vrtulníku, splňovat požadavky článků FCL.725 a FCL.720.H.
- 4. Žadatel, který chce podstoupit modulový kurz CPL(H), musí dokončit všechny etapy letového výcviku v jednom nepřetržitém kurzu výcviku, jak je organizován ATO. Výuka teoretických znalostí může být poskytnuta schválenou organizací pro výcvik, která poskytuje pouze výuku teoretických znalostí.
- 5. Tento kurz musí zahrnovat:
 - a) výuku teoretických znalostí do úrovně znalostí CPL(H) a
 - b) výcvik v létání za viditelnosti a podle přístrojů.

TEORETICKÉ ZNALOSTI

- 6. Schválený kurz teoretických znalostí pro získání průkazu způsobilosti CPL(H) musí zahrnovat alespoň 250 hodin výuky.

ZKOUŠKA Z TEORETICKÝCH ZNALOSTÍ

7. Žadatel musí prokázat úroveň znalostí odpovídající uděleným pravomocem držitele průkazu způsobilosti CPL(H).

VÝCVIK V LÉTÁNÍ

8. Žadatelé, kteří nemají kvalifikaci IR, absolvují alespoň 30 hodin výcviku v létání ve dvojím řízení, z toho:
- a) 20 hodin výcviku v létání za viditelnosti, které mohou zahrnovat FFS nebo FTD 2,3 nebo FNTP II,III pro vrtulníky a
 - b) 10 hodin přístrojového výcviku, které mohou zahrnovat 5 hodin alespoň na FTD 1 nebo FNTP I pro vrtulníky, nebo na letounu.
9. Žadatelům, kteří jsou držiteli platné kvalifikace IR(H), se tato kvalifikace plně započítá dle požadavků na přístrojový výcvik ve dvojím řízení. Žadatelé, kteří jsou držiteli platné kvalifikace IR(A), musejí absolvovat alespoň 5 hodin výcviku ve dvojím řízení na vrtulníku.
10. Žadatelé, kteří nejsou držiteli kvalifikace pro let v noci pro vrtulníky, absolvují navíc alespoň 5 hodin letového výcviku letu v noci, z toho 3 hodiny výcviku ve dvojím řízení, včetně alespoň 1 hodiny navigačního letu a 5 samostatných nočních okruhů. Každý okruh musí zahrnovat vzlet a přistání.

POŽADAVKY NA PRAXI

11. Žadatel o průkaz způsobilosti CPL(H) musí mít nalétáno alespoň 185 hodin doby letu, včetně 50 hodin ve funkci velícího pilota, 10 hodin navigačního letu ve funkci velícího pilota, včetně navigačního letu podle pravidel pro let za viditelnosti v délce alespoň 185 km (100 NM), během kterého je třeba provést přistání na dvou letištích jiných než letiště odletu.

Hodiny nalétané ve funkci velícího pilota na jiných kategoriích letadla lze započítat do 185 hodin doby letu, pokud se jedná o:

- a) 20 hodin na letounech, jestliže je žadatel držitelem průkazu způsobilosti PPL(A); nebo
- b) 50 hodin na letounech, jestliže je žadatel držitelem průkazu způsobilosti CPL(A); nebo
- c) 10 hodin na TMG nebo na kluzácích; nebo
- d) 20 hodin na vzducholodi, jestliže je žadatel držitelem průkazu způsobilosti PPL(As); nebo
- e) 50 hodin na vzducholodi, jestliže je žadatel držitelem průkazu způsobilosti CPL(As).

ZKOUŠKA DOVEDNOSTI

12. Po dokončení příslušného výcviku v létání a získání příslušné praxe absolvuje žadatel zkoušku dovednosti pro CPL(H).

L. Integrovaný kurz CPL/IR – vzducholodě

OBEČNÁ USTANOVENÍ

1. Cílem integrovaného kurzu CPL(As)/IR je poskytnout pilotům výcvik, který jim umožní dosáhnout úrovně způsobilosti potřebné pro provoz na vzducholodích a k získání CPL(As)/IR.
2. Žadatel, který chce podstoupit integrovaný kurz CPL(As)/IR, musí absolvovat všechny výukové fáze v jednom souvislém výcvikovém kurzu, který určí schválená organizace pro výcvik.
3. Žadatel může být přijat do výcviku buď jako začínající účastník výcviku, nebo jako držitel průkazu způsobilosti PPL(As), PPL(A) nebo PPL(H) vydaného v souladu s přílohou 1 ICAO. Držitelům průkazu způsobilosti PPL(As), PPL(A) nebo PPL(H) se započítává maximálně:
 - a) 10 hodin, z nichž smí být nejvíce 5 hodin ve dvojím řízení; nebo
 - b) 15 hodin, z nichž smí být nejvíce 7 hodin ve dvojím řízení, pokud žadatel získal kvalifikaci pro let v noci pro vzducholodě.
4. Tento kurz musí obsahovat: o úrovně znalostí CPL(As) a IR a první typové kvalifikace pro vzducholodě a
 - a) výuku teoretických znalostí d
 - b) výcvik v létání za viditelnosti a podle přístrojů.
5. Žadatel, který neuspěje nebo nedokončí celý kurz CPL/IR(As), může požádat příslušný úřad o zkoušku z teoretických znalostí a zkoušku dovednosti pro získání průkazu způsobilosti s nižšími pravomocemi a přístrojové kvalifikace, pokud splňuje příslušné požadavky.

TEORETICKÉ ZNALOSTI

6. Kurz teoretických znalostí pro získání průkazu způsobilosti CPL(As)/IR musí zahrnovat alespoň 500 hodin výuky.

ZKOUŠKA Z TEORETICKÝCH ZNALOSTÍ

7. Žadatel musí prokázat úroveň znalostí odpovídající uděleným pravomocem držitele průkazu způsobilosti CPL(As) a kvalifikace IR.

VÝCVIK V LÉTÁNÍ

8. Výcvik v létání musí tvořit alespoň 80 hodin, včetně veškerých zkoušek pokroku. Během těchto 80 hodin musejí žadatelé absolvovat alespoň:
- a) 60 hodin letového výcviku ve dvojím řízení, který zahrnuje:

- i) 30 hodin výcviku v létání za viditelnosti, které mohou zahrnovat:
 - 1) 12 hodin na FFS pro vzducholodě, nebo
 - 2) 10 hodin na FTD pro vzducholodě, nebo
 - 3) 8 hodin na FNTP II/III pro vzducholodě, nebo
 - 4) 8 hodin na letounu, vrtulníku nebo TMG;
 - ii) 30 hodin přístrojového výcviku, které mohou zahrnovat:
 - 1) až 12 hodin FFS nebo FTD nebo FNTP II,III pro vzducholodě, nebo
 - 2) 6 hodin alespoň na FNPT 1 pro vzducholodě nebo na letounu.
- Jestliže je pro výcvik v létání použit jiný typ vzducholodě, než byl FFS použitý pro výcvik v létání za viditelnosti, započítává se maximálně 8 hodin.
- b) 20 hodin ve funkci velícího pilota, z toho může být 5 hodin ve funkci SPIC. Žadatel musí nalétat alespoň 14 hodin samostatného letu ve dne a 1 hodinu samostatného letu v noci;
 - c) 5 hodin navigačního letu ve funkci velícího pilota, včetně navigačního letu podle pravidel pro let za viditelnosti v délce alespoň 90 km (50 NM), během kterého je třeba provést dvě přistání na letišti odletu;
 - d) 5 hodin doby letu na vzducholodi v noci, z toho alespoň 3 hodiny výcviku ve dvojím řízení, včetně alespoň 1 hodiny navigačního letu a 5 samostatných nočních okruhů. Každý okruh musí zahrnovat vzlet a přistání;
 - e) 30 hodin doby letu ve dvojím řízení, kterou tvoří:
 - i) 10 hodin základního přístrojového výcviku a
 - ii) 20 hodin výcviku pro kvalifikaci IR, z toho alespoň 10 hodin na vícemotorové vzducholodi s osvědčením pro IFR.

ZKOUŠKA DOVEDNOSTI

- 9. Po dokončení příslušného výcviku v létání absolvuje žadatel zkoušku dovednosti pro CPL(As) na vícemotorové nebo na jednomotorové vzducholodi a zkoušku dovednosti pro IR na vícemotorové vzducholodi s osvědčením pro IFR.

M. Integrovaný kurz CPL – vzducholodě

OBEČNÁ USTANOVENÍ

- 1. Cílem integrovaného kurzu CPL(As) je poskytnout pilotům výcvik, který jim umožní dosáhnout úrovně způsobilosti potřebné pro vydání průkazu způsobilosti CPL(As).

2. Žadatel, který chce podstoupit integrovaný kurz CPL(As), musí absolvovat všechny výukové fáze v jednom souvislém výcvikovém kurzu, který určí schválená organizace pro výcvik.
3. Žadatel může být přijat do výcviku buď jako začínající účastník výcviku, nebo jako držitel průkazu způsobilosti PPL(As), PPL(A) nebo PPL(H) vydaného v souladu s přílohou 1 ICAO. Držitelům průkazu způsobilosti PPL(As), PPL(A) nebo PPL(H) se započítává maximálně:
 - a) 10 hodin, z nichž smí být nejvíce 5 hodin ve dvojím řízení; nebo
 - b) 15 hodin, z nichž smí být nejvíce 7 hodin ve dvojím řízení, pokud žadatel získal kvalifikaci pro let v noci pro vzducholod'.
4. Tento kurz musí zahrnovat:
 - a) výuku teoretických znalostí do úrovně znalostí CPL(As) a
 - b) výcvik v létání za viditelnosti a podle přístrojů.
5. Žadatel, který neuspěje nebo nedokončí celý kurz CPL(As), může požádat příslušný úřad o zkoušku z teoretických znalostí a zkoušku dovednosti pro získání průkazu způsobilosti s nižšími pravomocemi, pokud splňuje příslušné požadavky.

TEORETICKÉ ZNALOSTI

6. Schválený kurz teoretických znalostí pro získání průkazu způsobilosti CPL(As) musí zahrnovat alespoň 350 hodin výuky nebo 200 hodin, jestliže je žadatel držitelem průkazu způsobilosti PPL.

ZKOUŠKA Z TEORETICKÝCH ZNALOSTÍ

7. Žadatel musí prokázat úroveň znalostí odpovídající uděleným pravomocem držitele průkazu způsobilosti CPL(As).

VÝCVIK V LÉTÁNÍ

8. Výcvik v létání musí tvořit alespoň 50 hodin, včetně veškerých zkoušek pokroku, Z toho až 5 hodin v rámci celého může tvořit pozemní přístrojová doba. Během těchto 50 hodin musejí žadatelé absolvovat alespoň:
 - a) 30 hodin doby letu ve dvojím řízení, z nichž smí být nejvíce 5 hodin pozemní přístrojové doby;
 - b) 20 hodin ve funkci velícího pilota;
 - c) 5 hodiny navigačního letu ve dvojím řízení;
 - d) 5 hodin navigačního letu ve funkci velícího pilota, včetně navigačního letu podle pravidel pro let za viditelnosti v délce alespoň 90 km (50 NM), během kterého je třeba provést dvě přistání na letišti odletu;

- e) 5 hodin doby letu na vzducholodi v noci, z toho alespoň 3 hodiny výcviku ve dvojím řízení, včetně alespoň 1 hodiny navigačního letu a 5 samostatných nočních okruhů. Každý okruh musí zahrnovat vzlet a přistání;
- f) 10 hodinami přístrojového výcviku ve dvojím řízení na vrtulnících, z toho alespoň 5 hodin na vzducholodích.

ZKOUŠKA DOVEDNOSTI

- 9. Po dokončení příslušného výcviku v létání absolvuje žadatel zkoušku dovednosti pro CPL(As).

N. Modulový kurz CPL – vzducholodě

OBEČNÁ USTANOVENÍ

- 1. Cílem modulového kurzu CPL(As) je poskytnout držitelům průkazu způsobilosti PPL(As) výcvik, který jim umožní dosáhnout úrovně způsobilosti potřebné pro vydání průkazu způsobilosti CPL(As).
- 2. Před zahájením modulového kurzu pro CPL(As) musí žadatel:
 - a) být držitelem PPL(As) vydaného v souladu s přílohou 1 ICAO;
 - b) absolvovat 200 hodin doby letu ve funkci pilota na vzducholodích, včetně alespoň 100 hodin ve funkci velícího pilota, z toho 50 hodin musí tvořit navigační let.
- 3. Žadatel, který chce podstoupit modulový kurz CPL(As), musí dokončit všechny etapy letového výcviku v jednom nepřetržitém kurzu výcviku, který je organizován ATO. Výuka teoretických znalostí může být poskytnuta schválenou organizací pro výcvik, která poskytuje pouze výuku teoretických znalostí.
- 4. Tento kurz musí obsahovat:
 - a) výuku teoretických znalostí do úrovně znalostí CPL(As) a
 - b) výcvik v létání za viditelnosti a podle přístrojů.

TEORETICKÉ ZNALOSTI

- 5. Schválený kurz teoretických znalostí pro získání průkazu způsobilosti CPL(As) musí zahrnovat alespoň 250 hodin výuky.

ZKOUŠKA Z TEORETICKÝCH ZNALOSTÍ

- 6. Žadatel musí prokázat úroveň znalostí odpovídající uděleným pravomocem držitele průkazu způsobilosti CPL(As).

VÝCVIK V LÉTÁNÍ

- 7. Žadatelé, kteří nemají kvalifikaci IR, absolvují alespoň 20 hodin výcviku v létání ve dvojím řízení, z toho:

- a) 10 hodin výcviku v létání za viditelnosti, které mohou zahrnovat FFS nebo FTD 2,3 nebo FNTP II,III pro vzducholodě a
 - b) 10 hodin přístrojového výcviku, které mohou zahrnovat 5 hodin alespoň na FTD 1 nebo FNTP I pro vzducholodě nebo na letounu.
8. Žadatelům, kteří jsou držiteli platné kvalifikace IR(As), se tato kvalifikace plně započítá dle požadavků na přístrojový výcvik ve dvojím řízení. Žadatelé, kteří jsou držiteli platné kvalifikace IR pro jinou kategorii letadla, musejí absolvovat alespoň 5 hodin výcviku ve dvojím řízení na vzducholodi.
9. Žadatelé, kteří nejsou držiteli kvalifikace pro let v noci pro vzducholodě, absolvují navíc alespoň 5 hodin letového výcviku letu v noci, z toho 3 hodiny výcviku ve dvojím řízení, včetně alespoň 1 hodiny navigačního letu a 5 samostatných nočních okruhů. Každý okruh musí zahrnovat vzlet a přistání.

POŽADAVKY NA PRAXI

10. Žadatel o průkaz způsobilosti CPL(As) musí mít nalétáno alespoň 250 hodin doby letu na vzducholodi, včetně 125 hodin ve funkci velícího pilota, z toho 50 hodin navigačního letu ve funkci velícího pilota, včetně navigačního letu podle pravidel pro let za viditelnosti v délce alespoň 90 km (50 NM), během kterého je třeba provést přistání na letišti jiném než letiště odletu.

Hodiny nalétané ve funkci velícího pilota na jiných kategoriích letadla lze započítat do 185 hodin doby letu v těchto případech:

- a) 30 hodin na letounech nebo vrtulnících, jestliže je žadatel držitelem průkazu způsobilosti PPL(A) případně PPL(H); nebo
- b) 60 hodin na letounech nebo vrtulnících, jestliže je žadatel držitelem průkazu způsobilosti CPL(A) případně CPL(H); nebo
- c) 10 hodin na TMG nebo na kluzácích; nebo
- d) 10 hodin na balónech.

ZKOUŠKA DOVEDNOSTI

11. Po dokončení příslušného výcviku v létání a získání příslušné praxe absolvuje žadatel zkoušku dovednosti pro CPL(As).

DODATEK 4:

Zkoušky dovednosti pro vydání průkazu způsobilosti CPL

A. Obecná ustanovení

1. Žadatel o zkoušky dovednosti pro vydání průkazu způsobilosti CPL absolvuje výcvik na stejné třídě nebo typu letadla, které má být použito při zkoušce dovednosti.
2. Žadatel musí úspěšně zvládnout všechny příslušné oddíly zkoušky dovednosti. Pokud žadatel neuspěje v některé úloze určitého oddílu, neuspěl v celém oddílu. Pokud žadatel neuspěje ve více než jednom oddílu, musí opakovat celou zkoušku. Pokud žadatel neuspěje pouze v jednom oddílu zkoušky, opakuje zkoušku pouze z tohoto oddílu. Jestliže žadatel při opakování zkoušky neuspěje v některém z oddílů, včetně oddílu, v němž žadatel uspěl při předchozích pokusech, musí opakovat celou zkoušku znovu. Všechny příslušné oddíly zkoušky dovednosti musejí být absolvovány v rozmezí 6 měsíců. Jestliže se žadateli nepodaří uspět v příslušných oddílech zkoušky ve dvou pokusech, je zapotřebí další výcvik.
3. Po kterékoli neúspěšné zkoušce dovednosti lze předepsat další výcvik. Počet pokusů o složení zkoušky dovednosti není omezen.

PROVEDENÍ ZKOUŠKY

4. Jestliže letový examinátor (FE) shledá důvody žadatele pro ukončení zkoušky dovednosti jako nepřiměřené, musí žadatel znovu podstoupit celou zkoušku dovednosti. Jestliže je zkouška ukončena z důvodů přijatelných pro letového examinátora, musí být při dalším letu přezkušovány pouze ty oddíly, které dosud nebyly dokončeny.
5. Jakýkoliv manévř nebo postup zkoušky může žadatel podle uvážení letového examinátora jednou opakovat. FE může zkoušku zastavit v kterémkoli stadiu, jestliže usoudí, že žadatelem předváděné dovednosti v létání vyžadují opakování celé zkoušky.
6. Žadatel musí pilotovat letadlo z místa, kde lze vykonávat funkce velícího pilota, a tuto zkoušku provádět jako kdyby nebyl přítomen jiný člen posádky. Zodpovědnost za let musí být stanovena v souladu s vnitrostátními předpisy.
7. Žadatel musí FE prokazovat, že provádí kontroly a povinnosti, včetně identifikace radiových zařízení. Kontroly se provádí v souladu s kontrolním seznamem letadla, na němž se zkouška koná. V předletové přípravě na zkoušku musí žadatel určit nastavení výkonu a rychlosti. Údaje o výkonnosti pro vzlet, přiblížení a přistání musí být vypočteny žadatelem v souladu s provozní nebo letovou příručkou.
8. Letový examinátor se nesmí podílet na řízení letadla kromě případů, kdy je zásah nezbytný v zájmu bezpečnosti nebo k předcházení nepřijatelného zdržení s ohledem na jiný provoz.

B. Obsah zkoušky dovednosti pro vydání průkazu způsobilosti CPL – letouny

1. Letoun použitý při zkoušce dovednosti musí splňovat požadavky zkušebního letounu, musí mít osvědčení pro přepravu alespoň 4 osob a musí být vybaven vrtulí s nastavitelnými listy a zasunovacím podvozkem.
2. Trať zvolí letový instruktor a místem určení musí být řízené letiště. Žadatel musí provést naplánování letu a zajistit, aby na palubě bylo veškeré vybavení a dokumentace pro vykonání letu. Zkušební let musí trvat alespoň 90 minut.
3. Žadatel musí prokázat schopnost:
 - a) ovládat letoun v rámci jeho omezení,
 - b) provádět všechny obraty plynule a přesně,
 - c) uplatňovat dobrý úsudek a letecké umění,
 - d) uplatňovat letecké znalosti, a
 - e) nepřetržitě řídit letoun takovým způsobem, aby o úspěšném výsledku postupu nebo obratu nevystaly nikdy vážné pochybnosti.

TOLERANCE LETOVÉ ZKOUŠKY

4. Při zkoušce se uplatní tato omezení, při zohlednění povolených odchylek pro podmínky turbulence, vlastnosti ovládání a výkonnosti použitého letounu.

Výška

normální let ± 30 m (± 100 stop)

při simulovaném vysazení motoru ± 45 m (± 150 stop)

Let podle radiových prostředků $\pm 5^\circ$

Kurz

normální let $\pm 10^\circ$

při simulovaném vysazení motoru $\pm 15^\circ$

Rychlost

vzletová a přiblížení ± 9 km/h (± 5 uzlů)

všechny ostatní letové režimy ± 10 uzlů (18,5 km/h)

OBSAH ZKOUŠKY

5. Úlohy uvedené, v odst. 2 písm. c) a e) bod iv) a v odst. 5 a 6, se mohou provést na FNTP II nebo na FFS.

Použití kontrolního seznamu letounu, letecké umění, řízení letounu podle vnější vizuální orientace, postupy ochrany proti námraze/odmrazování a zásady zvládnání hrozeb a chyb se vztahují na všechny oddíly.

ODDÍL 1 – PŘEDLETOVÉ POSTUPY A ODLET	
a	Předletová příprava, včetně: plánování letu, dokumentace, určení hmotnosti a vyvážení, rozboru počasí, NOTAMy
b	Prohlídka a ošetření letounu
c	Pojíždění a vzlet
d	Úvahy o výkonnosti a jejích změnách
e	Provoz na letišti a v obrazcích
f	Postup pro odlet, nastavení výškoměru, zabránění srážce (sledování okolí)
g	Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postupy
ODDÍL 2 – OBECNÉ OVLÁDÁNÍ LETADLA	
a	Řízení letounu podle vnější vizuální orientace včetně přímého a vodorovného letu, stoupání, klesání, sledování okolí
b	Let při kriticky nízké rychlosti letu, včetně rozpoznání a vyrovnaní přetažení a pádů
c	Zatáčky, včetně zatáček v přistávací konfiguraci. Ostré zatáčky s náklonem 45°
d	Let při kriticky vysokých rychlostech, zahrnující rozpoznání a vyrovnaní spirály
e	Let s orientací výhradně podle přístrojů, včetně: i) letu v hladině, cestovní konfigurace, udržování kurzu, výšky a rychlosti letu ii) stoupavých a klesavých zatáček s náklonem 10°–30° iii) vyrovnaní z nezvyklých letových poloh iv) simulovaného snížení počtu přístrojů na přístrojové desce

f	Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postupy
ODDÍL 3 – POSTUPY NA TRATI	
a	Řízení letounu podle vnější vizuální orientace včetně uvažování, doletu/vytrvalosti při cestovní konfiguraci
b	Orientace, čtení mapy
c	Udržování nadmořské výšky, rychlosti, kurzu, sledování okolí
d	Nastavení výškoměru. Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postupy
e	Sledování postupu letu, letový záznamník, spotřeba paliva, vyhodnocování traťové chyby a opětovné nalétnutí na správnou trať
f	Sledování meteorologických podmínek, vyhodnocování vývoje, plánování diverzí
g	Sledování tratě, určování poloh (NDB nebo VOR), identifikace prostředků (let podle přístrojů). Uskutečnění plánu diverze na náhradní letiště (let za viditelnosti).
ODDÍL 4 – POSTUPY PRO PŘIBLÍŽENÍ a PŘISTÁNÍ	
a	Postupy pro přilet, nastavení výškoměru, kontroly, sledování okolí
b	Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postupy
c	Průlet z malé výšky
d	Normální přistání, přistání s bočním větrem (jsou-li vhodné podmínky)
e	Přistání na krátké dráze
f	Přiblížení na přistání na volnoběh (pouze jednomotorové letouny)
g	Přistání bez použití vztlačových klapek
h)	Poletové činnosti

ODDÍL 5 – MIMOŘÁDNÉ a NOUZOVÉ POSTUPY

Tento oddíl se může spojovat s oddíly 1 až 4

a	Simulované vysazení motoru po vzletu (v bezpečné výšce), postup v případě požáru
b	Nesprávná činnost vybavení, včetně nouzového vysouvání podvozku, závady elektrického vybavení a brzd
c	Vynucené přistání (simulované)
d	Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postupy
e	Ústní otázky

ODDÍL 6 – SIMULOVANÝ LET S ASYMETRICKÝM TAHEM A ÚLOHY ODPOVÍDAJÍCÍ PŘÍSLUŠNÉ TŘÍDĚ NEBO TYPU

Tento oddíl se může spojovat s oddíly 1 až 5

a	Simulované vysazení motoru během vzletu (v bezpečné výšce pokud není vykonáváno na FFS)
b	Přiblížení s asymetrickým tahem a průlet
c	Přiblížení s asymetrickým tahem a přistání s úplným zastavením
d	Vysazení a opakované spuštění motoru
e	Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postupy, letecké umění
f	Podle určení letového examinátora jakékoli úlohy se vztahem ke zkoušce dovednosti pro třídní nebo typové kvalifikace zahrnují, je-li použitelné: i) systémy letounu, včetně obsluhy autopilota ii) provoz přetlakového systému iii) použití systému odmrazování a ochrany před námrazou

g	Ústní otázky
---	--------------

C. Obsah zkoušky dovednosti pro vydání průkazu způsobilosti CPL – vrtulníky

1. Vrtulník použitý ke zkoušce dovednosti musí splňovat požadavky na cvičné vrtulníky.
2. Oblast a trať, po které se poletí, zvolí letový instruktor a veškeré činnosti v malé výšce ve visení musejí být prováděny na schválených letištích/místech. Tratě používané pro oddíl 3 mohou končit na letišti odletu nebo na jiném letišti, přičemž jedno z míst určení musí být na řízeném letišti. Zkouška dovednosti smí být splněna během 2 letů. Celková délka zkušebního letu (zkušebních letů) musí být alespoň 90 minut.
3. Žadatel musí prokázat schopnost:
 - a) ovládat vrtulník v rámci jeho omezení;
 - b) provádět všechny obraty plynule a přesně;
 - c) uplatňovat dobrý úsudek a letecké umění;
 - d) uplatňovat letecké znalosti a
 - e) nepřetržitě řídit vrtulník takovým způsobem, aby o úspěšném výsledku postupu nebo manévru nevystaly nikdy vážné pochybnosti.

TOLERANCE LETOVÉ ZKOUŠKY

4. Při zkoušce se uplatní tato omezení, při zohlednění povolených odchylek pro podmínky turbulence, vlastnosti ovládání a výkonnosti použitého vrtulníku.

Výška

normální let ± 30 m (± 100 stop)

při simulovaném stavu nouze ± 45 m (± 150 stop)

Let podle radiových prostředků $\pm 10^\circ$

Kurz

normální let $\pm 10^\circ$

při simulovaném stavu nouze $\pm 15^\circ$

Rychlost

vzletová a přiblížení ve vícemotorovém vrtulníku 9 km/h (± 5 uzlů)

všechny ostatní letové režimy 18,5 km/h (± 10 uzlů)

Snášení při zemi

visezení při vzletu s vlivem blízkosti země $\pm 0,9 \text{ m } (\pm 3 \text{ stop})$

přistání bez pohybů do boku nebo dozadu

OBSAH ZKOUŠKY

5. Úlohy uvedené v bodech v oddíle 4 se mohou vykonat na FNPT pro vrtulníky nebo na FFS pro vrtulníky. Použití kontrolního seznamu vrtulníku, letecké umění, řízení vrtulníku podle vnější vizuální orientace, postupy ochrany proti námraze/odmrazování a zásady zvládání hrozeb a chyb se vztahují na všechny oddíly.

ODDÍL 1 PŘEDLETOVÉ/POLETOVÉ KONTROLY A POSTUPY	
a	Znalost vrtulníku, (např. technické záznamy, palivo, hmotnost a vyvážení, výkonnost), plánování letu, NOTAMy, počasí
b	Předletová prohlídka/činnosti, umístění částí a účel
c	Prohlídka kabiny, postup spouštění motoru
d	Kontroly spojovacího a navigačního vybavení, výběr a nastavení frekvencí
e	Postupy před vzletem, R/T postupy, dodržování pravidel spojení s ATC
f	Parkování, zastavení a poletové postupy
ODDÍL 2 – OBRATY VE VISENÍ, POKROČILÉ ŘÍZENÍ a OMEZENÉ PROSTORY	
a	Vzlet a přistání (nadzdvihnutí a dosednutí)
b	Pojíždění, vzdušné pojíždění
c	Visezení na místě s protivětretem/bočním/zadním větrem
d	Zatáčení ve visu na místě, o 360°doprava a doleva (otáčení na místě)
e	Visezení s pohybem vpřed, do boku a vzad
f	Simulovaná porucha motoru ve visu
g	Rychlá zastavení proti větru a po větru
h	Přistání a vzlety ze svažitého terénu/neupravených ploch
i	Vzlety (různé profily)
j	Vzlety s bočním větrem, po větru (je-li proveditelné)
k	Vzlet s maximální vzletovou hmotností (skutečnou nebo simulovanou)

l	Přiblížení (různé profily)
m	Vzlet a přistání s omezeným výkonem
n	Autorotace, (FE vybere 2 úlohy z následujících – základní, dolet, nízká rychlost, zatačky o 360°)
o	Přistání s autorotací
p	Procvičení vynuceného přistání s obnovením výkonu motoru
q	Kontroly výkonu, technika průzkumu, technika přiblížení a odletu
ODDÍL 3 – NAVIGACE – POSTUPY NA TRATI	
a	Navigace a orientace v různých nadmořských výškách/výškách, čtení map
b	Udržování nadmořské výšky/výšky, rychlosti, kurzu, pozorování vzdušného prostoru, nastavení výškoměru
c	Sledování postupu letu, letový záznamník, spotřeba paliva, vytrvalost, ETA, vyhodnocování traťové chyby a opětovné nalétnutí na správnou trať, sledování přístrojů
d	Sledování meteorologických podmínek, plánování diverzí
e	Sledování tratě, určování poloh (NDB a/nebo VOR), identifikace prostředků
f	Dodržování předpisů a postupů ATC atd.
ODDÍL 4 – LETOVÉ POSTUPY A OBRATY VÝLUČNĚ S ORIENTACÍ PODLE PŘÍSTROJŮ	
a	Let v hladině, udržování kurzu, nadmořské výšky/výšky a rychlosti letu
b	Standardní horizontální zatačky do určených kurzů 180° až 360° doleva a doprava
c	Stoupavé a klesavé zatačky se standardní úhlovou rychlostí (Rate 1) do určených kurzů
d	vyrovnání z nezvyklých letových poloh
e	Zatačky s náklonem 30°, zatačení až o 90° doprava a doleva
ODDÍL 5 – MIMOŘÁDNÉ A NOUZOVÉ POSTUPY (SIMULOVÁNO, POKUD JE TO VHODNÉ)	
Poznámka 1): Pokud je zkouška prováděna na vícemotorových vrtulnících, musí být do zkoušky zahrnut nácvik simulované poruchy motoru, včetně jednomotorového přiblížení a přistání.	

Poznámka 2): FE musí vybrat 4 z těchto úloh:	
a	nesprávné činnosti motoru, včetně poruchy regulátoru, námraza na karburátoru/motoru, olejový systém, podle toho, co je vhodné;
b	nesprávná činnost palivového systému;
c	nesprávná činnost elektrického systému;
d	nesprávná činnost hydraulického systému, včetně přiblížení a přistání bez hydrauliky, podle toho, co je použitelné;
e	nesprávná činnost hlavního rotoru a/nebo systému vyvažování krouťícího momentu (FFS nebo pouze diskuze);
f	Nácvik požárních postupů, včetně kontroly kouře a jeho odstranění, podle toho, co je použitelné;
g	další mimořádné a nouzové postupy, jak je popsáno v příslušné letové příručce, včetně pro vícemotorové vrtulníky: simulované vysazení motoru při vzletu: přerušený vzlet při nebo před TDP nebo bezpečné vynucené přistání při nebo před DPATO a krátce po TDP nebo DPATO. Přistání při simulovaném vysazení motoru: přistání nebo průlet následující po vysazení motoru před LDP nebo DPBL, následné vysazení motoru po LDP nebo bezpečné vynucené přistání po DPBL.

D. Obsah zkoušky dovednosti pro vydání průkazu způsobilosti CPL – vzducholodě

1. Vzducholodě použitá ke zkoušce dovednosti musí splňovat požadavky na cvičné vzducholodě.
2. Oblast a trať, po níž má vzducholodě během zkoušky letět, zvolí letový instruktor. Trať používaná pro oddíl 3 mohou končit na letišti odletu nebo na jiném letišti, přičemž jedno z míst určení musí být na řízeném letišti. Zkouška dovednosti smí být splněna během 2 letů. Celková délka zkušebního letu (zkušebních letů) musí být alespoň 60 minut.
3. Žadatel musí prokázat schopnost:
 - a) ovládat vzducholodě v rámci jejího omezení;
 - b) provádět všechny obraty plynule a přesně;
 - c) uplatňovat dobrý úsudek a letecké umění;
 - d) uplatňovat letecké znalosti a

- e) nepřetržitě řídit vzducholod' takovým způsobem, aby o úspěšném výsledku postupu nebo obratu nevystaly nikdy vážné pochybnosti.

TOLERANCE LETOVÉ ZKOUŠKY

4. Při zkoušce se uplatní tato omezení, při zohlednění povolených odchylek pro podmínky turbulence, vlastnosti ovládání a výkonnosti použité vzducholodě.

Výška

normální let ± 30 m (± 100 stop)

při simulovaném stavu nouze ± 45 m (± 150 stop)

Let podle radiových prostředků $\pm 10^\circ$

Kurz

normální let $\pm 10^\circ$

při simulovaném stavu nouze $\pm 15^\circ$

OBSAH ZKOUŠKY

5. Úlohy uvedené v bodech v oddíle 5 a 6 se mohou vykonat na FNPT pro vzducholodě nebo na FFS pro vzducholodě. Použití kontrolního seznamu vzducholodě, letecké umění, řízení vzducholodě podle vnější vizuální orientace, postupy ochrany proti námraze/odmrazování a zásady zvládání hrozeb a chyb se vztahují na všechny oddíly.

ODDÍL 1 – PŘEDLETOVÉ POSTUPY A ODLET	
a	Předletová příprava, včetně: plánování letu, dokumentace, určení hmotnosti a vyvážení, rozboru počasí, NOTAMy
b	Prohlídka a ošetření vzducholodě
c	Postupy při uvolnění od stožáru, obraty nad zemí a vzlet
d	Úvahy o výkonnosti a jejích změnách
e	Provoz na letišti a v obrazcích
f	Postup pro odlet, nastavení výškoměru, zabránění srážce (sledování okolí)
g	Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postupy

ODDÍL 2 – OBECNÉ OVLÁDÁNÍ VZDUCHOLODĚ

a	Řízení vzducholoď podle vnější vizuální orientace, včetně přímého a vodorovného letu, stoupání, klesání, sledování okolí
b	Let při tlakové výšce
c	Zatáčky
d	Prudké klesání a stoupání
e	Let s orientací výhradně podle přístrojů, včetně: i) letu v hladině, udržování kurzu, výšky a rychlosti letu ii) zatáčky při klesání a stoupání iii) vyrovnání z nezvyklých letových poloh iv) simulovaného snížení počtu přístrojů na přístrojové desce
f	Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postupy

ODDÍL 3 – POSTUPY NA TRATI

a	Řízení vzducholoď podle vnější vizuální orientace, zvažování doletu/vytrvalosti
b	Orientace, čtení mapy
c	Udržování nadmořské výšky, rychlosti, kurzu, sledování okolí
d	Nastavení výškoměru, dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postupy
e	Sledování postupu letu, letový záznamník, spotřeba paliva, vyhodnocování traťové chyby a opětovné nalétnutí na správnou trať
f	Sledování meteorologických podmínek, vyhodnocování vývoje, plánování diverzí
g	Sledování tratě, určování poloh (NDB nebo VOR), identifikace prostředků (let podle přístrojů). Uskutečnění plánu diverze na náhradní letiště (let za viditelnosti).

ODDÍL 4 – POSTUPY PRO PŘIBLÍŽENÍ A PŘISTÁNÍ	
a	Postupy pro přilet, nastavení výškoměru, kontroly, sledování okolí
b	Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postupy
c	Průlet z malé výšky
d	Normální přistání
e	Přistání na krátké dráze
f	Přiblížení na přistání na volnoběh (pouze jednomotorové vzducholodě)
g	Přistání bez použití vztlakových klapek
h	Poletové činnosti
ODDÍL 5 – MIMOŘÁDNÉ A NOUZOVÉ POSTUPY	
Tento oddíl se může spojovat s oddíly 1 až 4	
a	Simulované vysazení motoru po vzletu (v bezpečné výšce), postup v případě požáru
b	Nesprávná činnost vybavení
c	Vynucené přistání (simulované)
d	Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postupy
e	Ústní otázky
ODDÍL 6 – ÚLOHY ODPOVÍDAJÍCÍ PŘÍSLUŠNÉ TŘÍDĚ NEBO TYPU	
Tento oddíl se může spojovat s oddíly 1 až 5	
a	Simulované vysazení motoru během vzletu (v bezpečné výšce pokud není vykonáváno na FFS)

b	Přiblížení a průlet při vysazení motoru/motorů
c	Přiblížení a úplné zastavení při vysazení motoru/motorů
d	Selhání tlakového systému obalu
e	Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postupy, letecké umění
f	Podle určení letového examinatora jakékoli úlohy se vztahem ke zkoušce dovednosti pro třídní nebo typové kvalifikace zahrnují, je-li použitelné i) systémy vzducholodě ii) provoz tlakového systému obalu
g	Ústní otázky

DODATEK 5:

Integrovaný výcvikový kurz MPL

OBEZNÁ USTANOVENÍ

1. Cílem integrovaného kurzu MPL je poskytnout pilotům výcvik, který jim umožní dosáhnout úrovně způsobilosti potřebné pro výkon funkce druhého pilota na vícepilotních vícemotorových dopravních letounech poháněných turbínovými motory v obchodní letecké dopravě podle pravidel VFR a IFR a k získání MPL.
2. Schválení výcvikového kurzu MPL posoudí pouze schválená organizace pro výcvik, jež tvoří součást provozovatele obchodní letecké dopravy, který má osvědčení v souladu s částí MS a splňuje příslušné požadavky v oblasti letového provozu a má s tímto provozovatelem uzavřeny příslušné dohody. Průkaz způsobilosti je omezen na tohoto konkrétního provozovatele, dokud držitel neabsolvuje přeškolovací kurz provozovatele.
3. Žadatel, který chce podstoupit integrovaný kurz MPL, musí absolvovat všechny výukové fáze v jednom souvislém výcvikovém kurzu, který určí schválená organizace pro výcvik. Výcvik je založen na výcviku odborné způsobilosti a je prováděn za provozu ve vícečlenné posádce.
4. Do kurzů se přijímají pouze začínající žadatelé.
5. Tento kurz musí obsahovat:
 - a) výuku teoretických znalostí do úrovně znalostí ATPL(A);
 - b) výcvik v létání za viditelnosti a podle přístrojů;
 - c) výcvik MCC pro provoz vícepilotních letounů a
 - d) výcvik typové kvalifikace.
6. Žadatel, který neuspěje nebo nedokončí celý kurz MPL, může požádat příslušný úřad o zkoušku z teoretických znalostí a zkoušku dovednosti pro získání průkazu způsobilosti s nižšími pravomocemi nebo přístrojové kvalifikace, pokud splňuje příslušné požadavky.

TEORETICKÉ ZNALOSTI

7. Schválený kurz teoretických znalostí MPL se skládá alespoň ze 750 hodin výuky pro úroveň znalostí průkazu způsobilosti ATPL(A) a z hodin požadovaných pro výuku teoretických znalostí pro příslušnou typovou kvalifikaci v souladu s hlavou H.

VÝCVIK V LÉTÁNÍ

8. Výcvik v létání musí tvořit alespoň 240 hodin, kterou žadatel absolvuje jako PF nebo PNF při skutečném nebo simulovaném letu a který zahrnuje tyto 4 fáze výcviku:
 - a) 1. fáze – stěžejní letové dovednosti

Specifický základní jednopilotní výcvik na letounu.

b) 2. fáze – základní

Seznamování se s vícepilotním provozem a let podle přístrojů.

c) 3. fáze – středně pokročilá

Použití vícepilotního provozu na vysoce výkonném vícemotorovém turbínovém letounu v souladu s částí 21.

d) 4. fáze – pokročilá

Výcvik pro typovou kvalifikaci v prostředí zaměřeném na leteckou dopravu.

Praxe v létání při skutečných letech zahrnuje veškeré požadavky na praxi v hlavě H, nácvik vyrovnání z překlopení, noční let, let výlučně s orientací podle přístrojů a praxe potřebná k dosažení příslušného leteckého umění.

Požadavky MCC musejí být začleněny do příslušných fází výše.

Nácvik technik asymetrického letu se provádí v letounu nebo na FFS.

9. Každá fáze výcviku v osnově letové výuky musí být složena jak z výuky v podpůrných znalostech, tak z částí praktického výcviku.
10. Výcvikový kurz musí zahrnovat průběžný vyhodnocovací proces výcvikové osnovy a průběžné hodnocení žáků postupujících dle osnovy. Hodnocení musí zajistit, aby:
 - a) odborné způsobilosti a související hodnocení odpovídaly úkolům druhého pilota ve vícepilotním letounu a
 - b) si žáci osvojovali příslušné odborné způsobilosti postupně a uspokojivě.
11. Výcvikový kurz musí zahrnovat alespoň 12 vzletů a přistání zajišťujících odbornou způsobilost. Tyto vzlety a přistání musejí být provedeny pod dozorem instruktora v letounu, pro který musí být vydána typová kvalifikace.

ÚROVEŇ HODNOCENÍ

12. Žadatel o MPL musí uspokojivě předvést provedení všech 9 celků odborné způsobilosti uvedených odstavci 13 níže na pokročilé úrovni odborné způsobilosti definované jako úroveň odborné způsobilosti vyžadovaná pro řízení a interakci jako druhý pilot v letounu s turbínovým pohonem za podmínek viditelnosti a podle přístrojů. Hodnocení musí potvrdit, že žadatel zvládá po celou dobu letu řízení letounu a nastalé situace tak, aby byl zajištěn úspěšný výsledek postupů nebo obrátů. Žadatel musí průběžně prokazovat znalosti, dovednosti a reakce potřebné pro bezpečné řízení příslušného typu letounu, jak uvedeny v kritériích výkonnosti pro MPL.

CELKY ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

13. Žadatel musí prokázat odbornou způsobilost v těchto 9 celcích odborné způsobilosti:

- 1) uplatňování zásad lidské výkonnosti, včetně zásad zvládání hrozeb a chyb;
- 2) provedení pozemního provozu letounu;
- 3) provedení vzletu;
- 4) provedení stoupání;
- 5) provedení letu v cestovní hladině;
- 6) provedení klesání;
- 7) provedení přiblížení;
- 8) provedení přistání;
- 9) provedení činností po přistání a poletový provoz letounu.

SIMULOVANÝ LET

14. Minimální požadavky pro FSTD:

a) 1. fáze – stěžejní letové dovednosti

E-výcvik a zařízení pro plnění částečných úkolů schválené příslušným úřadem, které mají tyto vlastnosti:

- obsahují příslušenství nad rámec těch obvykle spojených se stolními počítači, jako jsou funkční kopie sektoru ovládání přípusti nebo plynu, boční řídicí páka nebo FMS klávesnice a
- obsahují psychomotorické funkce s vhodným použitím síly a časové odezvy.

b) 2. fáze – základní

FNTF II MCC představující generický vícemotorový letoun s turbínovým pohonem.

c) 3. fáze – středně pokročilá

FSTD představující vícemotorový letoun s turbínovým pohonem, u něhož se vyžaduje provoz s druhým pilotem a je způsobilý pro stupeň odpovídající úrovni B, který navíc zahrnuje:

- systém vizuální orientace pro den/soumrak/noc s minimálním souvislým příčným zorným polem zaostřeným do nekonečna s výhledem pro každého pilota 180 stupňů horizontálně a 40 stupňů vertikálně a
- prostředí simulující ATC.

d) 4. fáze – pokročilá

FS, který plně odpovídá úrovni D nebo C se zlepšeným systémem pro denní viditelnost, zahrnující prostředí simulující ATC.

DODATEK 6:

Modulový výcvikový kurz pro IR

A. Přístrojová kvalifikace pro letouny – IR(A) – modulový kurz výcviku v létání

OBECNÁ USTANOVENÍ

1. Cílem modulového kurzu výcviku v létání k IR(A) je poskytnout pilotům výcvik, který jim umožní dosáhnout úrovně způsobilosti potřebné k řízení letounů při letech IFR a za IMC. Kurz se skládá ze dvou modulů, které mohou být uskutečněny odděleně nebo dohromady:
 - a) Modul základy letu podle přístrojů

Zahrnuje 10 hodin přístrojové doby ve výcviku, z toho až 5 hodin může představovat pozemní přístrojová doba na BITD, FNTP I nebo II, nebo na FFS. Po ukončení modulu základy letu podle přístrojů, musí být kandidátovi vydáno osvědčení o dokončení kurzu.
 - b) Modul procedurální let podle přístrojů

Tento modul zahrnuje zbytek osnovy výcviku pro IR(A), 40 hodin jednomotorové nebo 45 vícemotorové přístrojové doby ve výcviku a kurz teoretických znalostí pro IR(A).
2. Žadatel o modulový kurz IR(A) musí být držitelem PPL(A) nebo CPL(A), včetně pravomocí pro let v noci. Žadateli o modul procedurální let podle přístrojů, který není držitelem CPL(A), musí být držitelem osvědčení o dokončení kurzu pro modul základy letu podle přístrojů.

Schválená organizace pro výcvik musí zajistit, aby žadatel o kurz IR(A) pro vícemotorový letoun, který není držitelem třídní nebo typové kvalifikace pro vícemotorový letoun, absolvoval vícemotorový výcvik uvedený v hlavě H před zahájením letového výcviku pro kurz IR(A).
3. Žadatel, který chce podstoupit modul procedurální let podle přístrojů modulového kurzu IR(A), musí dokončit všechny etapy výcviku v jednom nepřetržitém schváleném kurzu výcviku. Před zahájením modulu procedurální let podle přístrojů musí ATO ověřit odbornou způsobilost žadatele v dovednostech základů létání podle přístrojů. Dle potřeby musí být poskytnut udržovací výcvik.
4. Tento kurz výuky teoretických znalostí musí být dokončen v rozmezí 18 měsíců. Modul procedurální let podle přístrojů a zkouška dovednosti musejí být dokončeny ještě v období platnosti osvědčení o úspěšném složení zkoušky z teoretických znalostí.
5. Tento kurz musí obsahovat:
 - a) výuku teoretických znalostí do úrovně znalostí pro přístrojovou kvalifikaci;
 - b) výcvik v létání podle přístrojů.

TEORETICKÉ ZNALOSTI

6. Schválený modulový kurz IR(A) musí zahrnovat alespoň 150 hodin výuky teoretických znalostí.

VÝCVIK V LÉTÁNÍ

7. Kurz IR(A) pro jednomotorové letouny musí zahrnovat alespoň 50 hodin přístrojové doby ve výcviku, z nichž až 20 hodin může představovat pozemní přístrojová doba na FNTP I nebo až 35 hodin na FFS nebo na FNTP II. Nejvýše 10 hodin pozemní přístrojové doby na FNTP II nebo na FFS může být provedeno na FNTP I.
8. Kurz IR(A) pro vícemotorové letouny musí zahrnovat alespoň 55 hodin přístrojové doby ve výcviku, z nichž až 25 hodin může představovat pozemní přístrojová doba na FNTP I nebo až 40 hodin na FFS nebo na FNTP II. Nejvýše 10 hodin pozemní přístrojové doby na FNTP II nebo na FFS může být provedeno na FNTP I. Zbývající výcvik letu podle přístrojů musí zahrnovat alespoň 15 hodin na vícemotorových letounech.
9. Držitel IR(A) pro jednomotorové letouny, který má rovněž typovou nebo třídní kvalifikaci pro vícemotorové letouny a chce získat první IR(A) pro vícemotorové letouny, musí absolvovat kurz u ATO zahrnující alespoň 5 hodin výuky v létání podle přístrojů na vícemotorových letounech, z toho 3 hodiny mohou být na FFS nebo FNTP II.
- 10.1 Držiteli průkazu způsobilosti CPL(A) nebo osvědčení o dokončení kurzu pro modul základy letu podle přístrojů lze celkový objem výcviku požadovaný v odstavcích 7 a 8 výše snížit o 10 hodin.
- 10.2 Držiteli přístrojové kvalifikace IR(H) lze celkový objem výcviku požadovaný v odstavcích 7 a 8 výše snížit o 10 hodin.
- 10.3 Celkový výcvik létání podle přístrojů na letounu musí splňovat požadavky odstavce 7 případně 8.
11. Letové úlohy až ke zkoušce dovednosti IR(A) musejí obsahovat:
 - a) Modul základy letu podle přístrojů: Postup a obrat pro základ létání podle přístrojů zahrnující alespoň:
 - i) základní létání podle přístrojů bez vnější orientace:
 - horizontální let,
 - stoupání,
 - klesání,
 - zatáčky v hladině, stoupání, klesání;
 - ii) postup podle přístrojů;

- iii) ostrá zatáčka;
 - iv) radionavigace;
 - v) vyrovnání z nezvyklých letových poloh;
 - vi) simulovaného snížení počtu přístrojů na přístrojové desce;
 - vii) rozpoznání a vyrovnání počínajícího přetažení a pádu;
- b) Modul procedurální let podle přístrojů:
- i) předletové postupy pro lety IFR, včetně použití letové příručky a příslušných dokumentů letových provozních služeb při přípravě letového plánu za podmínek IFR;
 - ii) postup a obraty pro provoz za IFR, a to za obvyklých, mimořádných a nouzových podmínek, zahrnující alespoň:
 - přechod z letu za viditelnosti na let podle přístrojů po vzletu,
 - standardní odlety a přílety podle přístrojů,
 - postupy IFR po trati,
 - postupy pro vyčkávání,
 - přiblížení podle přístrojů do stanovených minim,
 - postupy nezdařeného přiblížení,
 - přistání z přiblížení podle přístrojů, včetně přiblížení okruhem;
 - iii) obraty za letu a příslušné letové vlastnosti;
 - iv) je-li vyžadováno, řízení vícemotorového letounu ve výše uvedených úlohách, včetně řízení letounu výlučně podle přístrojů, při simulaci jednoho nepracujícího motoru a vypnutí motoru a jeho opětovným spuštěním (poslední úloha se musí provádět v bezpečné výšce, pokud se neprovádí na FFS nebo na FNTF II).

B. Přístrojová kvalifikace pro vrtulníky – IR(H) – modulový kurz výcviku v létání

1. Cílem modulového kurzu výcviku v létání k IR(H) je poskytnout pilotům výcvik, který jim umožní dosáhnout úrovně způsobilosti potřebné k řízení vrtulníků při letech IFR a za IMC.
2. Žadatel o modulový kurz IR(H) musí být držitelem PPL(H) s kvalifikací pro let v noci nebo CPL(H) nebo ATPL(H). Před zahájením etapy výcviku kurzu IR(H) musí být žadatel držitelem typové kvalifikace pro vrtulníky požité při zkoušce dovednosti pro IR(H), nebo úspěšně absolvovat schválený výcvik pro typovou kvalifikaci pro tento typ. Pokud má být zkouška dovednosti prováděna ve

vícepilotním provozu, musí být žadatel držitelem osvědčení o úspěšném zakončení kurzu MCC.

3. Žadatel, který chce podstoupit modulový kurz IR(H), musí dokončit všechny etapy výcviku v jednom nepřetržitě schváleném kurzu výcviku.
4. Tento kurz výuky teoretických znalostí musí být dokončen v rozmezí 18 měsíců. Letový výcvik a zkouška dovedností musejí být dokončeny ještě v období platnosti osvědčení o úspěšném složení zkoušky z teoretických znalostí.
5. Tento kurz musí obsahovat:
 - a) výuku teoretických znalostí do úrovně znalostí pro přístrojovou kvalifikaci;
 - b) výcvik v létání podle přístrojů.

TEORETICKÉ ZNALOSTI

6. Schválený modulový kurz IR(H) musí zahrnovat alespoň 150 hodin výcviku.

VÝCVIK V LÉTÁNÍ

7. Kurz pro IR(H) pro jednomotorové vrtulníky musí zahrnovat alespoň 50 hodin přístrojové doby ve výcviku, z toho:
 - a) až 20 hodin může tvořit pozemní přístrojová doba absolvovaná na FNTP I(H) nebo (A). Těchto 20 hodin výcviku na FNTP I (H) nebo (A) může být nahrazeno 20 hodinami výcviku pro IR(H) na vrtulníku schváleném pro tento kurz; nebo
 - b) až 35 hodin může tvořit pozemní přístrojová doba absolvovaná na nebo FTD 2/3, FNTP II/III pro vrtulníky nebo FFS.

Letový výcvik podle přístrojů musí zahrnovat alespoň 10 hodin na vrtulníku s osvědčením pro IFR.

8. Kurz pro IR(H) pro vícemotorové vrtulníky musí zahrnovat alespoň 55 hodin přístrojové doby ve výcviku, z toho:
 - a) až 20 hodin může tvořit pozemní přístrojová doba absolvovaná na FNTP I(H) nebo (A). Těchto 20 hodin výcviku na FNTP I (H) nebo (A) může být nahrazeno 20 hodinami výcviku pro IR(H) na vrtulníku schváleném pro tento kurz; nebo
 - b) až 40 hodin může tvořit pozemní přístrojová doba absolvovaná na FTD 2/3 nebo FNTP II/III pro vrtulníky nebo FFS.

Letový výcvik podle přístrojů musí zahrnovat alespoň 10 hodin na vícemotorovém vrtulníku s osvědčením pro IFR.

- 9.1 Držitelům průkazu způsobilosti ATP(H) se výuka teoretických znalostí sníží o 50 hodin.

- 9.2 Držiteli přístrojové kvalifikace IR(A) lze požadovaný objem výcviku snížit o 10 hodin.
10. Letové úlohy až ke zkoušce dovednosti IR(H) musejí obsahovat:
- a) předletové postupy pro lety IFR, včetně použití letové příručky a příslušných dokumentů letových provozních služeb při přípravě letového plánu za podmínek IFR;
 - b) postup a obraty pro provoz za IFR, a to za obvyklých, mimořádných a nouzových podmínek, zahrnující alespoň:
 - i) přechod z letu za viditelnosti na let podle přístrojů po vzletu,
 - ii) standardní odlety a přílety podle přístrojů,
 - iii) postupy IFR po trati,
 - iv) postupy pro vyčkávání,
 - v) přiblížení podle přístrojů do stanovených minim,
 - vi) postupy nezdařeného přiblížení,
 - vii) přistání z přiblížení podle přístrojů, včetně přiblížení okruhem;
 - c) obraty za letu a příslušné letové vlastnosti;
 - d) je-li vyžadováno, řízení vícemotorového vrtulníku ve výše uvedených úlohách, včetně řízení vrtulníku výlučně podle přístrojů, při simulaci jednoho nepracujícího motoru a vypnutí motoru a jeho opětovným spuštěním (poslední úloha se musí provádět na FFS nebo na FNTP II nebo FTD 2/3).

C. Přístrojová kvalifikace pro vzducholoď – IR(As) – modulový kurz výcviku v létání

OBECNÁ USTANOVENÍ

1. Cílem modulového kurzu výcviku v létání k IR(As) je poskytnout pilotům výcvik, který jim umožní dosáhnout úrovně způsobilosti potřebné k řízení vzducholodě při letech IFR a za IMC. Kurz se skládá ze dvou modulů, které mohou být uskutečněny odděleně nebo dohromady:
- a) Modul základy letu podle přístrojů

Zahrnuje 10 hodin přístrojové doby ve výcviku, z toho až 5 hodin může představovat pozemní přístrojová doba na BITD, FNTP I nebo II nebo na FFS. Po ukončení modulu základy letu podle přístrojů, musí být kandidátovi vydáno osvědčení o dokončení kurzu.
 - b) Modul procedurální let podle přístrojů

Tento modul zahrnuje zbytek osnovy výcviku pro IR(As), 25 hodin přístrojové doby ve výcviku a kurz teoretických znalostí pro IR(As).

2. Žadatel o modulový kurz IR(As) musí být držitelem PPL(As), včetně pravomocí pro let v noci, nebo CPL(As). Žadatel o modul procedurální let podle přístrojů, který není držitelem CPL(As), musí být držitelem osvědčení o dokončení kurzu pro modul základy letu podle přístrojů.
3. Žadatel, který chce podstoupit modul procedurální let podle přístrojů modulového kurzu IR(As), musí dokončit všechny etapy výcviku v jednom nepřetržitém schváleném kurzu výcviku. Před zahájením modulu procedurální let podle přístrojů musí ATO ověřit odbornou způsobilost žadatele v dovednostech základů létání podle přístrojů. Dle potřeby musí být poskytnut udržovací výcvik.
4. Tento kurz výuky teoretických znalostí musí být dokončen v rozmezí 18 měsíců. Modul procedurální let podle přístrojů a zkouška dovednosti musejí být dokončeny ještě v období platnosti osvědčení o úspěšném složení zkoušky z teoretických znalostí.
5. Tento kurz musí obsahovat:
 - a) výuku teoretických znalostí do úrovně znalostí pro přístrojovou kvalifikaci;
 - b) výcvik v létání podle přístrojů.

TEORETICKÉ ZNALOSTI

6. Schválený modulový kurz IR(As) musí zahrnovat alespoň 150 hodin výuky teoretických znalostí.

VÝCVIK V LÉTÁNÍ

7. Kurz IR(As) musí zahrnovat alespoň 35 hodin přístrojové doby ve výcviku, z nichž až 15 hodin může představovat pozemní přístrojová doba na FNTP I nebo až 20 hodin na FFS nebo na FNTP II. Nejvýše 5 hodin pozemní přístrojové doby na FNTP II nebo na FFS může být provedeno na FNTP I.
8. Držiteli průkazu způsobilosti CPL(As) nebo osvědčení o dokončení kurzu pro modul základy letu podle přístrojů lze celkový objem výcviku požadovaný v odstavci 7 snížit o 10 hodin. Celkový výcvik létání podle přístrojů na vzducholodi musí splňovat požadavky odstavce 7.
9. Jestliže je žadatel držitelem IR pro jinou kategorii letadla, celkový počet hodin požadovaného letového výcviku může být snížen na 10 hodin na vzducholodích.
10. Letové úlohy až ke zkoušce dovednosti IR(As) musejí obsahovat:
 - a) Modul základy letu podle přístrojů:

Postup a obrat pro základ létání podle přístrojů zahrnující alespoň:

 - i) základní létání podle přístrojů bez vnější orientace:

- horizontální let,
- stoupání,
- klesání,
- zatačky v hladině, stoupání, klesání;
- ii) postup podle přístrojů;
- iii) radionavigace;
- iv) vyrovnání z nezvyklých letových poloh;
- v) simulovaného snížení počtu přístrojů na přístrojové desce;

b) Modul procedurální let podle přístrojů:

- i) předletové postupy pro lety IFR, včetně použití letové příručky a příslušných dokumentů letových provozních služeb při přípravě letového plánu za podmínek IFR;
- ii) postup a obraty pro provoz za IFR, a to za obvyklých, mimořádných a nouzových podmínek, zahrnující alespoň:
 - přechod z letu za viditelnosti na let podle přístrojů po vzletu,
 - standardní odlety a přílety podle přístrojů,
 - postupy IFR po trati,
 - postupy pro vyčkávání,
 - přiblížení podle přístrojů do stanovených minim,
 - postupy nezdařeného přiblížení,
 - přistání z přiblížení podle přístrojů, včetně přiblížení okruhem;
- iii) obraty za letu a příslušné letové vlastnosti;
- iv) řízení vzducholodi ve výše uvedených úlohách, včetně řízení vzducholodi výlučně podle přístrojů, při simulaci jednoho nepracujícího motoru a vypnutí motoru a jeho opětovným spuštěním (poslední úloha se musí provádět v bezpečné výšce, pokud se neprovádí na FFS nebo na FNTF II).

DODATEK 7:

PŘÍSTROJOVÁ KVALIFIKACE – IR – ZKOUŠKA DOVEDNOSTI

1. Žadatel o IR absolvuje výcvik na stejné třídě nebo typu letadla, které má být použito při zkoušce dovednosti.
2. Žadatel musí úspěšně zvládnout všechny příslušné oddíly zkoušky dovednosti. Pokud žadatel neuspěje v některé úloze určitého oddílu, neuspěl v celém oddílu. Pokud žadatel neuspěje ve více než jednom oddílu, musí opakovat celou zkoušku. Pokud žadatel neuspěje pouze v jednom oddílu zkoušky, opakuje zkoušku pouze z tohoto oddílu. Jestliže žadatel při opakování zkoušky neuspěje v některém z oddílů, včetně oddílu, v nichž žadatel uspěl při předchozích pokusech, musí opakovat celou zkoušku znovu. Všechny příslušné oddíly zkoušky dovednosti musejí být absolvovány v rozmezí 6 měsíců. Jestliže se žadateli nepodaří uspět v příslušných oddílech zkoušky ve dvou pokusech, je zapotřebí další výcvik.
3. Po kterékoli neúspěšné zkoušce dovednosti lze předepsat další výcvik. Počet pokusů o složení zkoušky dovednosti není omezen.

PROVEDENÍ ZKOUŠKY

4. Zkouška je určena k simulování skutečného letu. Trať letu musí zvolit examinátor. Podstatným prvkem je schopnost žadatele naplánovat a provést let z obvyklých materiálů pro předletovou přípravu. Žadatel musí provést naplánování letu a zajistit, aby na palubě bylo veškeré vybavení a dokumentace pro vykonání letu. Let musí trvat alespoň 1 hodinu.
5. Jestliže examinátor shledá důvody žadatele pro ukončení zkoušky dovednosti jako nepřiměřené, musí žadatel znovu podstoupit celou zkoušku dovednosti. Jestliže je zkouška ukončena z důvodů přijatelných pro examinátora, musejí být při dalším letu přezkoušeny pouze ty oddíly, které dosud nebyly dokončeny.
6. Jakýkoliv obrat nebo postup zkoušky může žadatel podle uvážení examinátora jednou opakovat. Examinátor může zkoušku zastavit v kterémkoli stadiu, jestliže usoudí, že žadatelem předváděné dovednosti v létání vyžadují opakování celé zkoušky.
7. Žadatel musí pilotovat letadlo z místa, kde lze vykonávat funkce velícího pilota a tuto zkoušku provádět jako kdyby nebyl přítomen jiný člen posádky. Examinátor se nesmí podílet na řízení letadla kromě případů, kdy je zásah nezbytný v zájmu bezpečnosti nebo k předcházení nepříjemného zdržení s ohledem na jiný provoz. Zodpovědnost za let musí být stanovena v souladu s vnitrostátními předpisy.
8. Výšky rozhodnutí nad letištěm/mořem, minimální výšky pro klesání nad letištěm/mořem a bod nezdařeného přiblížení musejí být určeny žadatelem a odsouhlaseny examinátorem.
9. Žadatel o IR musí examinátorovi prokazovat, že provádí kontroly a povinnosti včetně identifikace radiových zařízení. Kontroly se provádí v souladu se schváleným kontrolním seznamem letadla, na němž se zkouška koná. V předletové

přípravě na zkoušku musí žadatel určit nastavení výkonu a rychlosti. Údaje o výkonnosti pro vzlet, přiblížení a přistání musejí být vypočteny žadatelem v souladu s provozní nebo letovou příručkou.

TOLERANCE LETOVÉ ZKOUŠKY

10. Žadatel musí prokázat schopnost:

- a) ovládat letadlo v rámci jeho omezení;
- b) provádět všechny obraty plynule a přesně;
- c) uplatňovat dobrý úsudek a letecké umění;
- d) uplatňovat letecké znalosti a
- e) nepřetržitě řídit letadlo takovým způsobem, aby o úspěšném výsledku postupu nebo obratu nevystaly nikdy vážné pochybnosti.

11. Při zkoušce se uplatní tato omezení při zohlednění povolených odchylek pro podmínky turbulence, vlastnosti ovládání a výkonnosti použitého letadla.

Výška

Všeobecně ± 30 m (± 100 stop)

Zahájení průletu ve výšce rozhodnutí/nadmořské výšce $+15$ m/ -0 m ($+50$ stop/ -0 stop)

Minimální výška pro klesání/MAP/nadmořská výška $+15$ m/ -0 m ($+50$ stop/ -0 stop)

Sledování dráhy letu

podle radiových prostředků $\pm 5^\circ$

přesné přiblížení odchylna o polovinu rozsahu stupnice, v azimutu a sestupové rovině

Kurz

se všemi pracujícími motory $\pm 5^\circ$

při simulovaném vysazení motoru $\pm 10^\circ$

Rychlost

se všemi pracujícími motory 9 km/h (± 5 uzlů)

při simulovaném vysazení motoru $+18,5$ km/h/ -9 km/h ($+10$ uzlů/ -5 uzlů)

OBSAH ZKOUŠKY

Letouny

ODDÍL 1 – PŘEDLETOVÉ POSTUPY A ODLET

Použití seznamu kontrol povinných úkonů, letecké umění, postupy ochrany proti námraze/odmrazování atd. se vztahují na všechny oddíly

a	Použití letové příručky (nebo rovnocenného dokumentu), zvláště pro výpočet výkonnosti letadla, hmotnosti a vyvážení
b	Použití dokumentace letových provozních služeb, meteorologické dokumentace
c	Příprava letového plánu ATC, letového plánu IFR/záznamu
d	Předletová prohlídka
e	Meteorologická minima
f	Pojíždění
g	Příprava před vzletem, vzlet
h°	Přechod na let podle přístrojů
i°	Postupy pro odlet podle přístrojů, nastavení výškoměru
j°	Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postupy

ODDÍL 2 – OBECNÉ OVLÁDÁNÍ LETADLA°

a	Řízení letounu výhradně podle přístrojů zahrnující: let v hladině při různých rychlostech, aerodynamické vyvážení
b	Stoupavé a klesavé zatáčky se standardní úhlovou rychlostí (Rate 1)
c	Vybírání z nezvyklých letových poloh, včetně zatáček se stálým náklonem 45° a ostré klesavé zatáčky
d*	Zásah proti blížícímu se přetažení letounu ve vodorovném letu nebo v mírných stoupavých/klesavých zatáčkách a v přistávací konfiguraci – platí pouze pro letouny

e	Simulované snížení počtu přístrojů na přístrojové desce: stabilizované stoupání nebo klesání se standardní úhlovou rychlostí do určených kurzů, vybírání z nezvyklých poloh – platí pouze pro letouny
ODDÍL 3 – POSTUPY PRO IFR PO TRATI°	
a	Sledování tratě, včetně nalétnutí, např. NDB, VOR, RNAV
b	Použití radiových prostředků
c	Let v hladině, udržování kurzu, nadmořské výšky a rychlosti letu, nastavení výkonu, technika vyvažování
d	Nastavení výškoměru
e	Měření času a oprava ETA (vyčkávání po trati – je-li požadováno)
f	Sledování postupu letu, navigační záznam, využití paliva, řízení systémů
g	Postupy ochrany před námrazou, v případě potřeby simulované
h	Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postupy
ODDÍL 4 – POSTUPY PRO PŘESNÉ PŘIBLÍŽENÍ°	
a	Nastavení a kontrola navigačních prostředků, identifikace zařízení
b	Postupy pro přilet, kontroly výškoměru
c	Příprava na přiblížení a přistání, zahrnující úkony před klesáním/přiblížením/přistáním
d+	Postup pro vyčkávání
e	Dodržení vyhlášeného postupu přiblížení
f	Časový rozpočet přiblížení
g	Udržování nadmořské výšky, rychlosti, kurzu (ustálené přiblížení)

h+	Činnost při průletu
i+	Postup nezdařeného přiblížení/přistání
j	Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postupy
ODDÍL 5 – POSTUPY PRO PŘÍSTROJOVÉ PŘIBLÍŽENÍ°	
a	Nastavení a kontrola navigačních prostředků, identifikace zařízení
b	Postupy pro přilet, nastavení výškoměru
c	Příprava na přiblížení a přistání, zahrnující úkony před klesáním/přiblížením/přistáním
d+	Postup vyčkávání
e	Dodržení vyhlášeného postupu přiblížení
f	Časový rozpočet přiblížení
g	Udržování nadmořské výšky, rychlosti, kurzu (ustálené přiblížení)
h+	Činnost při průletu
i+	Postup nezdařeného přiblížení/přistání
j	Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postupy
ODDÍL 6 – LET S JEDNÍM VYSAZENÝM MOTOREM (pouze vícemotorové letouny)°	
a	Simulovaná porucha motoru po vzletu nebo při průletu
b	Přiblížení, průlet a procedurální nezdařené přiblížení s jedním vysazeným motorem
c	Přiblížení a přistání s jedním vysazeným motorem
d	Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postupy

- * Lze provést na FFS, FTD 2/3 nebo FNTF II.
- + Lze provést buď v oddíle 4, nebo v oddíle 5.
- Je třeba provést výlučně s orientací podle přístrojů.

Vrtulníky

ODDÍL 1 – ODLET

Použití seznamu kontrol povinných úkonů, letecké umění, postupy ochrany proti námraze/odmrazování atd. se vztahují na všechny oddíly

a	Použití letové příručky (nebo rovnocenného dokumentu), zvláště pro výpočet výkonnosti letadla, hmotnosti a vyvážení
b	Použití dokumentace letových provozních služeb, meteorologické dokumentace
c	Příprava letového plánu ATC, letového plánu IFR/záznamu
d	Předletová prohlídka
e	Meteorologická minima
f	Pojíždění/ vzdušné pojíždění v souladu s ATC nebo pokyny instruktora
g	Instruktaž před vzletem, postupy a kontroly
h	Přechod na let podle přístrojů
i	Postupy pro odlet podle přístrojů

ODDÍL 2 – OBECNÉ OVLÁDÁNÍ LETADLA

a	Řízení vrtulníku výhradně podle přístrojů zahrnující:
b	Stoupavé a klesavé zatáčky se standardní úhlovou rychlostí (Rate 1)
c	Vybírání z nezvyklých letových poloh, včetně zatáček se stálým náklonem 30° a ostré klesavé zatáčky

ODDÍL 3 – POSTUPY PRO IFR PO TRATI

a	Sledování tratě, včetně nalétnutí, např. NDB, VOR, RNAV
b	Použití radiových prostředků
c	Let v hladině, udržování kurzu, nadmořské výšky a rychlosti letu, nastavení výkonu
d	Nastavení výškoměru
e	Časový rozpočet a kontrola ETA
f	Sledování postupu letu, navigační záznam, využití paliva, řízení systémů
g	Postupy ochrany před námrazou, v případě potřeby, a pokud je použitelné – simulované
h	Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postupy
ODDÍL 4 – PŘESNÉ PŘIBLÍŽENÍ	
a	Nastavení a kontrola navigačních prostředků, identifikace zařízení
b	Postupy pro přilet, kontroly výškoměru
c	Příprava na přiblížení a přistání, zahrnující úkony před klesáním/přiblížením/přistáním
d*	Postup vyčkávání
e	Dodržení vyhlášeného postupu přiblížení
f	Časový rozpočet přiblížení
g	Udržování nadmořské výšky, rychlosti, kurzu (ustálené přiblížení)
h*	Činnost při průletu
i*	Postup nezdařeného přiblížení/přistání
j	Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postupy

* Lze provést buď v oddíle 4, nebo v oddíle 5.

ODDÍL 5 – PŘÍSTROJOVÉ PŘIBLÍŽENÍ

a	Nastavení a kontrola navigačních prostředků, identifikace zařízení
b	Postupy pro přilet, kontroly výškoměru
c	Příprava na přiblížení a přistání, zahrnující úkony před klesáním/přiblížením/přistáním
d*	Postup vyčkávání
e	Dodržení vyhlášeného postupu přiblížení
f	Časový rozpočet přiblížení
g	Udržování nadmořské výšky, rychlosti, kurzu (ustálené přiblížení)
h*	Činnost při průletu
i*	Postup nezdařeného přiblížení*/přistání
j	Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postupy

* Lze provést buď v oddíle 4, nebo v oddíle 5.

ODDÍL 6 – MIMOŘÁDNÉ A NOUZOVÉ POSTUPY

Tento oddíl se může spojovat s oddíly 1 až 5. Zkouška musí brát zřetel na řízení vrtulníku, identifikaci motoru s poruchou, okamžité činnosti (náznakově nacvičené úkony), následné činnosti a kontroly a přesnost létání v těchto situacích:

a	Simulované vysazení po vzletu a při/během přiblížení (v bezpečné výšce pokud není vykonáváno na FFS nebo FNTP II/III, FTD 2,3) * Pouze vícemotorový vrtulník.
b	Porucha zařízení pro zvýšení stability/hydraulického systému (je-li vhodné)
c	Simulované snížení počtu přístrojů na přístrojové desce

d	Autorotace a vyrovnání v předem zvolené výšce
e	Přesné přiblížení ručně bez letového povelového přístroje Přesné přiblížení ručně s letovým povelovým přístrojem *Bude zkoušena pouze jedna úloha.

Vzducholodě

ODDÍL 1 – PŘEDLETOVÉ POSTUPY A ODLET

Použití seznamu kontrol povinných úkonů, letecké umění, dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postupy, vztahuje se na všechny oddíly

a	Použití letové příručky (nebo rovnocenného dokumentu), zvláště pro výpočet výkonnosti letadla, hmotnosti a vyvážení
b	Použití dokumentace letových provozních služeb, meteorologické dokumentace
c	Příprava letového plánu ATC, letového plánu IFR/záznamu
d	Předletová prohlídka
e	Meteorologická minima
f	Příprava před vzletem, postupy při uvolnění od stožáru, obraty nad zemí
g	Vzlet
h	Přechod na let podle přístrojů
i	Postupy pro odlet podle přístrojů, nastavení výškoměru
j	Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postupy

ODDÍL 2 – OBECNÉ OVLÁDÁNÍ LETADLA

a	Řízení vzducholodě výhradně podle přístrojů
---	---

b	Stoupavé a klesavé zatáčky se stálou rychlostí otáčení
c	Vybrání z nezvyklých letových poloh
d	Simulované snížení počtu přístrojů na přístrojové desce
ODDÍL 3 – POSTUPY PRO IFR PO TRATI	
a	Sledování tratě, včetně nalétnutí, např. NDB, VOR, RNAV
b	Použití radiových prostředků
c	Let v hladině, udržování kurzu, nadmořské výšky a rychlosti letu, nastavení výkonu, technika vyvažování
d	Nastavení výškoměru
e	Časový rozpočet a kontrola ETA
f	Sledování postupu letu, navigační záznam, využití paliva, řízení systémů
g	Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postupy
ODDÍL 4 – POSTUPY PRO PŘESNÉ PŘIBLÍŽENÍ	
a	Nastavení a kontrola navigačních prostředků, identifikace zařízení
b	Postupy pro přilet, kontroly výškoměru
c	Příprava na přiblížení a přistání, zahrnující úkony před klesáním/přiblížením/přistáním
d+	Postup vyčkávání
e	Dodržení vyhlášeného postupu přiblížení
f	Časový rozpočet přiblížení
g	Ustálené přiblížení (udržování nadmořské výšky, rychlosti a kurzu)

h+	Činnost při průletu
i+	Postup nezdařeného přiblížení/přistání
j	Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postupy
ODDÍL 5 – POSTUPY PRO PŘÍSTROJOVÉ PŘIBLÍŽENÍ	
a	Nastavení a kontrola navigačních prostředků, identifikace zařízení
b	Postupy pro přilet, nastavení výškoměru
c	Příprava na přiblížení a přistání, zahrnující úkony před klesáním/přiblížením/přistáním
d+	Postup vyčkávání
e	Dodržení vyhlášeného postupu přiblížení
f	Časový rozpočet přiblížení
g	Ustálené přiblížení (udržování nadmořské výšky, rychlosti a kurzu)
h ⁺	Činnost při průletu
i+	Postup nezdařeného přiblížení/přistání
j	Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postupy
ODDÍL 6 – LET S JEDNÍM VYSAZENÝM MOTOREM	
Tento oddíl se může spojovat s oddíly 1 až 5. Zkouška musí brát zřetel na řízení vzducholodě, identifikaci motoru s poruchou, okamžité činnosti, následné činnosti a kontroly a přesnost létání v těchto situacích:	
a	Simulovaná porucha motoru po vzletu nebo při průletu
b	Přiblížení a procedurální průlet s jedním vysazeným motorem
c	Přiblížení a přistání, postup nezdařeného přiblížení s jedním vysazeným motorem

d	Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postupy
---	--

+ Lze provést buď v oddíle 4, nebo v oddíle 5.

DODATEK 8:

VZÁJEMNÉ ZAPOČÍTÁVÁNÍ ČÁSTI IR PŘI PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO TYPOVOU NEBO TŘÍDNÍ KVALIFIKACI

A. Letouny

Zápočty musejí být uděleny pouze tehdy, pokud držitel prodlužuje platnost pravomocí IR pro jednomotorové a jednopilotní vícemotorové letouny.

Je-li provedeno přezkoušení odborné způsobilosti zahrnující IR a držitel má platnou:	Zápočet části IR je platný při přezkoušení odborné způsobilosti pro:
typovou kvalifikaci MP	třídu SE* a
typovou kvalifikaci pro složité letouny a letouny s vysokým výkonem	typovou kvalifikaci SE* a třídní kvalifikaci SP ME a typovou kvalifikaci SP ME pro složité letouny s nízkým výkonem, pouze zápočty pro oddíl 3B zkoušky dovednosti pro jednopilotní složité letouny s nízkým výkonem dodatku 9 *
typovou kvalifikaci SP ME pro složité letouny s nízkým výkonem pro jednopilotní provoz	třídu SP ME* a typovou kvalifikaci SP ME pro složité letouny s nízkým výkonem a třídní a typovou kvalifikaci SE *
typovou kvalifikaci SP ME pro složité letouny s nízkým výkonem, omezení na vícepilotní provoz	a. třídu SP SE*, a b. typovou kvalifikaci SP ME pro složité letouny s nízkým výkonem * a c. třídní a typovou kvalifikaci SE *
třídní kvalifikaci SP ME pro jednopilotní provoz	třídní a typovou kvalifikaci SE a třídní kvalifikaci SP ME a typovou kvalifikaci SP ME pro složité letouny s nízkým výkonem
třídní kvalifikaci SP ME, omezení na vícepilotní provoz	třídní a typovou kvalifikaci SE * a třídní kvalifikaci SP ME* a typovou kvalifikaci SP ME pro složité letouny s nízkým výkonem *
třídní kvalifikaci SP SE	Třídní a typovou kvalifikaci SE
typovou kvalifikaci SP SE	Třídní a typovou kvalifikaci SE

* Za předpokladu, že v předchozích 12 měsících žadatel absolvoval alespoň 3 IFR odlety a přiblížení na letounu třídy SP nebo na typu letounu v jednopilotním provozu nebo pokud v případě vícemotorových nesložitých letounů s nízkým výkonem úspěšně vykonal oddíl 6 zkoušky dovednosti pro jednopilotní nesložitě letouny s nízkým výkonem řízené výlučně s orientací podle přístrojů v jednopilotním provozu.

B. Vrtulníky

Zápočty musejí být uděleny pouze tehdy, pokud držitel prodlužuje platnost pravomocí IR pro jednomotorové a jednopilotní vícemotorové vrtulníky.

Je-li provedeno přezkoušení odborné způsobilosti zahrnující IR a držitel má platnou:	Zápočet části IR je platný při přezkoušení odborné způsobilosti pro:
typovou kvalifikaci MPH	typovou kvalifikaci SE* a typovou kvalifikaci SP ME. *
typovou kvalifikaci SP ME pro jednopilotní provoz	typovou kvalifikaci SE, typovou kvalifikaci SP ME.
typovou kvalifikaci SP ME omezenou na vícepilotní provoz	typovou kvalifikaci SE, * typovou kvalifikaci SP ME. *

* Za předpokladu, že v předchozích 12 měsících byly provedeny alespoň 3 IFR odlety a přiblížení na SP typu vrtulníku v jednopilotním provozu.

DODATEK 9

VÝCVIK, ZKOUŠKY DOVEDNOSTI A PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO MPL, ATPL, TYPOVÉ A TŘÍDNÍ KVALIFIKACE A PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO IRS

A. Obecná ustanovení

1. Žadatel o zkoušku dovednosti absolvuje výcvik na stejné třídě nebo typu letadla, které má být použito při zkoušce dovednosti.
2. Jestliže se žadateli nepodaří uspět ve všech oddílech zkoušky ve dvou pokusech, je zapotřebí další výcvik.
3. Počet pokusů o složení zkoušky dovednosti není omezen.

OBSAH VÝCVIKU, ZKOUŠKY DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

4. Pokud není v údajích o provozní způsobilosti letadla v souladu s částí 21 stanoveno jinak, osnovy letového výcviku musejí být v souladu s tímto dodatkem. Osnova výuky může být zkrácena a může být započítána předchozí praxe na podobných typech letadla, jak je stanoveno v údajích o provozní způsobilosti letadla v souladu s částí 21.
5. S výjimkou zkoušky způsobilosti pro průkaz způsobilosti ATPL, jestliže tak stanoví údaje o provozní způsobilosti letadla v souladu s částí 21 pro tento konkrétní typ, je

možné započítat úlohy zkoušky způsobilosti společné s ostatními typy nebo variantami, pro které má pilot kvalifikaci.

PROVEDENÍ ZKOUŠKY/PŘEZKOUŠENÍ

6. Examinátor může vybrat mezi různými scénáři zkoušek dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti obsahující simulované provozy, které vypracuje a schválí příslušný úřad. Použijí se FFS a další cvičná zařízení stanovená v této části, pokud jsou dostupná, bez ohledu na jejich umístění. Zkouška/přezkoušení odborné způsobilosti musí trvat alespoň:
 - a) 120 minut pro MPL, ATPL, vícepilotní typové kvalifikace a typové kvalifikace pro jednopilotní složité letouny s vysokým výkonem a
 - b) 60 minut pro IR a pro jednopilotní třídní nebo typové kvalifikace.
7. Během zkoušky dovednosti examinátor ověří, že držitel třídní nebo typové kvalifikace ovládá teoretické znalosti na odpovídající úrovni.
8. Jestliže examinátor shledá důvody žadatele pro ukončení zkoušky dovednosti jako nepřiměřené, musí žadatel znovu podstoupit celou zkoušku dovednosti. Jestliže je zkouška ukončena z důvodů přijatelných pro examinátora, musejí být při dalším letu přezkoušeny pouze ty oddíly, které dosud nebyly dokončeny.
9. Jakýkoliv obrat nebo postup zkoušky může žadatel podle uvážení examinátora jednou opakovat. Examinátor může zkoušku zastavit v kterémkoli stadiu, jestliže usoudí, že žadatelem předváděné dovednosti v létání vyžadují opakování celé zkoušky.
10. Žadatel, který podstupuje zkoušku dovednosti/přezkoušení odborné způsobilosti pro podmínky jednopilotního provozu, musí pilotovat letadlo z místa, kde lze vykonávat funkce velícího pilota případně druhého pilota, a tuto zkoušku provádět, jako kdyby nebyl přítomen jiný člen posádky. Zodpovědnost za let musí být stanovena v souladu s vnitrostátními předpisy.
11. V předletové přípravě na zkoušku musí žadatel určit nastavení výkonu a rychlosti. Žadatel musí examinátorovi prokázat, že provádí kontroly a povinnosti, včetně identifikace radiových zařízení. Kontroly se provádějí v souladu s kontrolním seznamem letadla, na němž se zkouška koná, a je-li to vhodné, v souladu s konceptem MCC. Údaje o výkonnosti pro vzlet, přiblížení a přistání musejí být vypočteny žadatelem v souladu s provozní nebo letovou příručkou. Výšky rozhodnutí nad letištěm/mořem, minimální výšky pro klesání nad letištěm/mořem a bod nezdařeného přiblížení musejí být dohodnuty s examinátorem.
12. Examinátor se nesmí podílet na řízení letadla kromě případů, kdy je zásah nezbytný v zájmu bezpečnosti nebo předcházení nepřijatelnému zdržení s ohledem na jiný provoz.

SPECIFICKÉ POŽADAVKY PRO ZKOUŠKU DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO TYPOVOU KVALIFIKACI PRO VÍCEPILOTNÍ LETADLO, PRO TYPOVOU KVALIFIKACI PRO JEDNOPILOTNÍ LETOUN, POKUD JE PROVOZOVÁN VE VÍCEPILOTNÍM PROVOZU, PRO MPL a ATPL

13. Zkouška dovednosti pro vícepilotní letadlo nebo jednopilotní letoun, pokud je provozován ve vícepilotním provozu, se provádí v prostředí vícečlenné posádky. Funkci druhého pilota může vykonávat další žadatel nebo pilot s jinou typovou kvalifikací. Pokud je ke zkoušce/přezkoušení použito letadlo, druhým pilotem musí být examinátor nebo instruktor.
14. Žadatel zastává funkci PF v průběhu všech částí zkoušky/přezkoušení dovednosti, s výjimkou mimořádných a nouzových postupů, které mohou být provedeny jako PF nebo PNF v souladu se součinností vícečlenné posádky. Žadatel o první vydání vícepilotní typové kvalifikace pro letadla nebo ATPL musí předvést způsobilost zastávat funkci PNF. Žadatel si může pro zkoušku dovednosti zvolit buď levé, nebo pravé sedadlo, jestliže všechny úkoly zkoušky dovednosti mohou být provedeny z vybraného sedadla
15. Při zkoušení/přezkoušení žadatelů o průkaz způsobilosti ATPL nebo o typovou kvalifikaci pro vícepilotní letadla nebo vícepilotní provoz na jednopilotním letounu rozšířené o povinnosti velícího pilota musí examinátor, bez ohledu na to, zda žadatel zastává funkci PF či PNF, přezkoušet zejména následující činnosti:
 - a) řízení součinnosti posádky;
 - b) udržování všeobecného přehledu o provozu letadla odpovídajícím způsobem dozoru a
 - c) stanovení priorit a rozhodování, přiměřené provozní situaci, včetně nouzových situací, v souladu s hledisky bezpečnosti a platnými pravidly a předpisy.
16. Zkouška/přezkoušení by se měla provádět podle IFR, pokud je zahrnuta i kvalifikace IR a pokud je to možné, tak i v simulovaném prostředí obchodní letecké dopravy. Podstatným prvkem, který by měl být předmětem zkoušení/přezkoušení, je schopnost žadatele naplánovat a provést let z obvyklých materiálů pro předletovou přípravu.
17. Jestliže kurz typové kvalifikace zahrnuje méně než 2 hodiny letového výcviku na letadle, zkouška dovednosti může být provedena na FFS a může být absolvována dříve než letový výcvik na letadle. V tomto případě se dříve, než je nová typová kvalifikace zanesena do průkazu způsobilosti žadatele, předloží osvědčení o zakončení kurzu pro typovou kvalifikaci zahrnující letový výcvik na letadle nejprve příslušnému úřadu.

B. Specifické požadavky pro kategorii letounů

HODNOCENÍ ÚSPĚŠNOSTI

1. V případě jednopilotních letounů, s výjimkou jednopilotních složitých letounů s vysokým výkonem, musí žadatel uspět ve všech oddílech zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti. Pokud žadatel neuspěje v některé úloze určitého oddílu, neuspěl v celém oddílu. Pokud žadatel neuspěje ve více než jednom oddílu, musí opakovat celou zkoušku nebo přezkoušení odborné způsobilosti. Pokud žadatel neuspěje pouze v jednom oddílu zkoušky, opakuje zkoušku pouze z tohoto oddílu. Jestliže žadatel při opakování zkoušky nebo přezkoušení neuspěje v některém z oddílů, včetně oddílů, v nichž žadatel uspěl při předchozích pokusech, musí opakovat celou zkoušku nebo přezkoušení znovu. V případě jednopilotních

vícemotorových letounů musí žadatel absolvovat oddíl 6 příslušné zkoušky nebo přezkoušení týkající se asymetrického letu.

2. V případě vícepilotních letounů a jednopilotních složitých letounů s vysokým výkonem, musí žadatel uspět ve všech částech zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti. Pokud žadatel neuspěje ve více než 5 úlohách, musí opakovat celou zkoušku nebo přezkoušení odborné způsobilosti. Pokud žadatel neuspěje v 5 úlohách nebo méně, opakuje se zkouška nebo přezkoušení pouze z těchto úloh. Jestliže žadatel při opakování zkoušky nebo přezkoušení neuspěje v některé úloze, včetně úloh, v nichž žadatel uspěl při předchozích pokusech, musí opakovat celou zkoušku nebo přezkoušení znovu. Oddíl 6 tvoří součást zkoušky dovednosti pro ATPL nebo MPL. Jestliže žadatel neuspěl pouze v oddílu 6, nebo zkoušku/přezkoušení z oddílu 6 nepostoupí, typová kvalifikace bude vydána bez pravomocí CAT II nebo CAT III. Rozšíření pravomocí o typové kvalifikace na CAT II nebo CAT III získá žadatel na základě úspěšného vykonání oddílu 6 na příslušném typu letadla.

TOLERANCE LETOVÉ ZKOUŠKY

3. Žadatel musí prokázat schopnost:
- a) ovládat letoun v rámci jeho omezení;
 - b) provádět všechny obraty plynule a přesně;
 - c) uplatňovat dobrý úsudek a letecké umění;
 - d) uplatňovat letecko-navigační znalosti;
 - e) nepřetržitě řídit letoun takovým způsobem, aby byl vždy zajištěn úspěšný výsledek postupu nebo obratu;
 - f) pochopit a uplatňovat postupy koordinace posádky a ztrátu pracovní schopnosti pilota, jsou-li použitelné;
 - g) v případě potřeby komunikovat účinně s ostatními členy posádky.
4. Při zkoušce se uplatní tato omezení při zohlednění povolených odchylek pro podmínky turbulence, vlastnosti ovládání a výkonnosti použitého letounu:

Výška

Všeobecně ± 30 m (± 100 stop)

Zahájení průletu ve výšce rozhodnutí $+15$ m/ -0 m ($+50$ stop/ -0 stop)

Minimální výška pro klesání/ nadmořská výška $+15$ m/ -0 m ($+50$ stop/ -0 stop)

Sledování dráhy letu

podle radiových prostředků $\pm 5^\circ$

přesné přiblížení odchylka o polovinu rozsahu stupnice v azimutu a sestupové rovině

Kurz

se všemi pracujícími motory $\pm 5^\circ$
při simulovaném vysazení motoru $\pm 10^\circ$

Rychlost

se všemi pracujícími motory 9 km/h (± 5 uzlů)
při simulovaném vysazení motoru +18,5 km/h/-9 km/h (+10 uzlů/-5 uzlů)

OBSAH VÝCVIKU / ZKOUŠKY DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

5. Jednopilotní letouny, s výjimkou složitých letounů s vysokým výkonem

a) Význam následujících symbolů:

P = výcvik na funkci velícího pilota nebo druhého pilota a jako pilota řídícího (PF) a pilota neřídícího (PNF);

X = pro tento úkol se musí použít letové simulátory, jsou-li dostupné, jinak se musí použít letoun, pokud je to vhodné pro daný obrat nebo postup;

P = výcvik musí být doplněn prohlídkou letounu pod dozorem.

b) Praktický výcvik se musí provádět alespoň na úrovni výcvikového zařízení označeného symbolem (P) nebo se může provádět na jakékoli vyšší úrovni zařízení označeného šipkou (---->).

K označení výcvikového zařízení se používají následující zkratky:

A = letoun;

FFS = typový letový simulátor;

FTD = letové výcvikové zařízení (včetně FNTP II pro třídní kvalifikaci ME).

c) Úlohy označené (*) oddílu 3B a úlohy oddílu 6 pro vícemotorové letouny úkoly se musejí létat pouze podle přístrojů, jestliže je součástí zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti také prodloužení platnosti/obnova kvalifikace IR. Pokud úlohy označené (*) v rámci zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti nejsou nalétány výlučně podle přístrojů a pokud se nevyžadují pravomoci IR, je třídní nebo typová kvalifikace omezena pouze na VFR.

d) Pro prodloužení platnosti typové nebo vícemotorové třídní kvalifikace je třeba absolvovat oddíl 3A, VFR pouze v případě, pokud žadatel nesplňuje požadavek na 10 traťových úseků během posledních 12 měsíců. Oddíl 3A se nevyžaduje, pokud žadatel absolvuje oddíl 3B.

- e) Písmeno „M“, uvedené ve sloupci zkouška dovednosti/přezkoušení odborné způsobilosti, označuje povinnou úlohu nebo volbu, kde se objevuje více než jedna úloha.
- f) Pro praktický výcvik pro typové nebo vícemotorové třídní kvalifikace se musí použít FFS nebo FNTP II, jestliže tvoří součást schváleného kurzu třídní nebo typové kvalifikace. Pro schválení kurzu se berou v úvahu tato hlediska:
- i) způsobilost simulátoru FFS nebo FNTP II, jak je stanoveno v části OR;
 - ii) způsobilosti instruktora;
 - iii) objem výcviku FFS nebo FNTP II poskytnutého v rámci kurzu;
 - iv) způsobilosti a předchozí praxe na podobných typech letounu pilota ve výcviku.
- g) Pokud se zkouška dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti provádí v rámci vícepilotního provozu, typová kvalifikace je omezená na vícepilotní provoz.

JEDNOPILOTNÍ LETOUNY, S VÝJIMKOU SLOŽITÝCH LETOUNŮ S VYSOKÝM VÝKONEM	PRAKTICKÝ VÝCVIK				ZKOUŠKA DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO TŘÍDNÍ NEBO TYPOVOU KVALIFIKACI	
				Parafy instructorů po splnění výcviku	Přezk. na FFS A	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
Obraty/postupy	FTD	FFS	A			
ODDÍL 1						
1 Odlet						
1.1 Předletová příprava včetně: dokumentace, hmotnosti, vyvážení a meteobriefingu						
NOTAM						

JEDNOPILOTNÍ LETOUNY, S VÝJIMKOU SLOŽITÝCH LETOUNŮ S VYSOKÝM VÝKONEM	PRAKTICKÝ VÝCVIK				ZKOUŠKA DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO TŘÍDNÍ NEBO TYPOVOU KVALIFIKACI	
				Parafy instructorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
Obraty/postupy	FTD	FFS	A		FFS A	
1.2 Úkony před spouštěním						
1.2. 1 Vnější	P#		P			
1.2. 2 Vnitřní			P		M	
1.3 Spouštění motoru: Normální/Nesprávné funkce	P---->	---->	---- >		M	
1.4 Pojízďení		P---->	---- >		M	
1.5 Úkony před odletem: Motorová zkouška (je- li použitelné	P---->	---->	---- >		M	
1.6 Postup pro vzlet: Normální s nastavením vztlačových klapek podle letové příručky s bočním větrem (jsou- li k tomu podmínky)		P---->	---- >			

JEDNOPILOTNÍ LETOUNY, S VÝJIMKOU SLOŽITÝCH LETOUNŮ S VYSOKÝM VÝKONEM		PRAKTICKÝ VÝCVIK				ZKOUŠKA DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO TŘÍDNÍ NEBO TYPOVOU KVALIFIKACI	
Obraty/postupy					Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		FTD	FFS	A		FFS A	
1.7	Stoupání: Vx/Vy Zatáčky do kurzů Let v hladině		P---->	---- >		M	
1.8	Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postup						
ODDÍL 2							
2	Ovládání letadla (VMC)						
2.1	Přímý a vodorovný let při různých rychlostech, včetně letu při kriticky nízké rychlosti s vztakovými klapkami i bez nich (včetně přiblížení k VMCA – je-li použitelné)		P---->	---- >			
2.2	Ostré zatáčky (360°doprava a doleva s náklonem 45°)		P---->	---- >		M	

JEDNOPILOTNÍ LETOUNY, S VÝJIMKOU SLOŽITÝCH LETOUNŮ S VYSOKÝM VÝKONEM	PRAKTICKÝ VÝCVIK				ZKOUŠKA DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO TŘÍDNÍ NEBO TYPOVOU KVALIFIKACI	
Obraty/postupy				Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
	FTD	FFS	A		FFS A	
2.3 Přetažení a protizásahy: i) Přetažení v čisté konfiguraci ii) Přiblížení k přetažení v klesavé zátáčce v konfiguraci a s výkonem pro přiblížení iii) Přiblížení k přetažení v konfiguraci a s výkonem pro přistání iv) Přiblížení k přetažení ve stoupavé zátáčce se vztlakovými klapkami v poloze pro vzlet a stoupacím výkonem (pouze jednomotorový letoun)		P---->	---- >		M	
2.4 Obsluha s použitím autopilota a letového povelového přístroje (může být provedeno v oddíle 3), je-li použitelné		P---->	---- >		M	

JEDNOPILOTNÍ LETOUNY, S VÝJIMKOU SLOŽITÝCH LETOUNŮ S VYSOKÝM VÝKONEM	PRAKTICKÝ VÝCVIK				ZKOUŠKA DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO TŘÍDNÍ NEBO TYPOVOU KVALIFIKACI	
				Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
Obraty/postupy	FTD	FFS	A		FFS A	
2.5 Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postup						
ODDÍL 3A						
3A Postupy VFR po trati (viz B.5 písm. c) a d))						
3A.1 Letový plán, navigace výpočtem a čtení mapy						
3A.2 Udržování výšky, kurzu a rychlosti						
3A.3 Orientace, časový rozpočet a kontrola ETA						
3A.4 Použití radionavigačních prostředků (je-li použitelné)						
3A.5 Řízení letu (navigační záznam, rutinní kontroly včetně paliva, systémů a námrazy)						

JEDNOPILOTNÍ LETOUNY, S VÝJIMKOU SLOŽITÝCH LETOUNŮ S VYSOKÝM VÝKONEM	PRAKTICKÝ VÝCVIK				ZKOUŠKA DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO TŘÍDNÍ NEBO TYPOVOU KVALIFIKACI	
				Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
Obraty/postupy	FTD	FFS	A		FFS A	
3A. 6 Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postup						
ODDÍL 3B						
3B Let podle přístrojů						
3B.1 * Odlet IFR		P---->	---- >		M	
3B.2 * IFR po trati		P---->	---- >		M	
3B.3 * Postupy vyčkávání		P---->	---- >		M	
3B.4 * ILS do DH/A 60 m (200 stop) nebo do minima postupu (autopilot smí být použit k nalétnutí na skluzové roviny)		P---->	---- >		M	
3B.5 * Nepřesné přístrojové přiblížení do MDH/A a MAP		P---->	---- >		M	

JEDNOPILOTNÍ LETOUNY, S VÝJIMKOU SLOŽITÝCH LETOUNŮ S VYSOKÝM VÝKONEM		PRAKTICKÝ VÝCVIK				ZKOUŠKA DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO TŘÍDNÍ NEBO TYPOVOU KVALIFIKACI	
Obraty/postupy					Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		FTD	FFS	A		FFS A	
3B.6 Letové úlohy * zahrnující simulovanou poruchu kompasu a umělého horizontu: zatačky se standardní úhlovou rychlostí, vyrovnání nezvyklých letových poloh		P---->	---->	---- >		M	
3B.7 Vysazení kurzového * nebo sestupového majáku		P---->	---->	---- >			
3B.8 Dodržování pravidel * spojení s ATC, R/T postup							
Záměrně nepoužito							
ODDÍL 4							
4 Přílet a přistání							
4.1 Postup pro přílet k letišti			P---->	---- >		M	

JEDNOPILOTNÍ LETOUNY, S VÝJIMKOU SLOŽITÝCH LETOUNŮ S VYSOKÝM VÝKONEM	PRAKTICKÝ VÝCVIK				ZKOUŠKA DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO TŘÍDNÍ NEBO TYPOVOU KVALIFIKACI	
				Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
Obraty/postupy	FTD	FFS	A		FFS A	
4.2 Normální přistání		P---->	---- >		M	
4.3 Přistání bez použití vztlakových klapek		P---->	---- >		M	
4.4 Přistání s bočním větrem (jsou-li pro to vhodné podmínky)		P---->	---- >			
4.5 Přiblížení a přistání s volnoběhem z výšky 600 m (2 000 stop) nad dráhou (pouze jednomotorový letoun)		P---->	---- >			
4.6 Průlet z minimální výšky		P---->	---- >		M	
4.7 Průlet a přistání v noci (je-li použitelné)	P---->	---->	---- >			
4.8 Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postup						
ODDÍL 5						

JEDNOPILOTNÍ LETOUNY, S VÝJIMKOU SLOŽITÝCH LETOUNŮ S VYSOKÝM VÝKONEM	PRAKTICKÝ VÝCVIK				ZKOUŠKA DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO TŘÍDNÍ NEBO TYPOVOU KVALIFIKACI	
				Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
Obraty/postupy	FTD	FFS	A		FFS A	
5 Mimořádné a nouzové postupy (tento oddíl se může spojovat s oddíly 1 až 4)						
5.1 Přerušný vzlet za přiměřené rychlosti		P---->	---- >		M	
5.2 Simulovaná porucha motoru po vzletu nebo při průletu (pouze jednomotorové letouny)			P		M	
5.3 Simulované vynucené přistání bez výkonu (pouze jednomotorové letouny)			P		M	
5.4 Simulované nouzové situace: i) požár nebo kouř za letu ii) nesprávné funkce systémů podle toho, co je vhodné	P---->	---->	---- >			

JEDNOPILOTNÍ LETOUNY, S VÝJIMKOU SLOŽITÝCH LETOUNŮ S VYSOKÝM VÝKONEM		PRAKTICKÝ VÝCVIK				ZKOUŠKA DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO TŘÍDNÍ NEBO TYPOVOU KVALIFIKACI	
Obraty/postupy					Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		FTD	FFS	A		FFS A	
5.5	Vypnutí a opakované spuštění motoru (pouze zkouška dovednosti ME) (v bezpečné výšce, pokud se provádí v letadle)	P---->	---->	---->			
5.6	Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postup						
ODDÍL 6							
6 6.1*	Simulovaný asymetrický let (Tento oddíl se může spojovat s oddíly 1 až 5) Simulované vysazení motoru během vzletu (v bezpečné výšce pokud není vykonáváno na FFS nebo FNTF II)	P- -- ->	---->	--- >X		M	
6.2*	Přiblížení s asymetrickým tahem a průlet	P- -- ->	---->	---- >		M	

JEDNOPILOTNÍ LETOUNY, S VÝJIMKOU SLOŽITÝCH LETOUNŮ S VYSOKÝM VÝKONEM	PRAKTICKÝ VÝCVIK				ZKOUŠKA DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO TŘÍDNÍ NEBO TYPOVOU KVALIFIKACI	
				Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
Obraty/postupy	FTD	FFS	A		FFS A	
6.3* Přiblížení s asymetrickým tahem a přistání s úplným zastavením	P- -- ->	---->	---- >		M	
6.4 Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postup						

6. Vícepilotní letouny a jednopilotní složité letouny s vysokým výkonem

a) Význam následujících symbolů:

P = výcvik na funkci velícího pilota nebo druhého pilota a na funkci pilota řídicího (PF) a pilota neřídicího (PNF) pro vydání typové kvalifikace podle toho, co je vhodné;

X = pro tento úkol se musejí použít simulátory, jsou-li dostupné, jinak se musí použít letadlo, pokud je to vhodné pro daný obrat nebo postup;

P # = výcvik musí být doplněn prohlídkou letounu pod dozorem.

b) Praktický výcvik se musí provádět alespoň na úrovni výcvikového vybavení označeného symbolem (P) nebo se může provádět na jakékoli vyšší úrovni vybavení označeného šipkou (---->).

K označení výcvikového vybavení se používají následující zkratky:

A = letoun;

FFS = typový letový simulátor;

FTD = letové výcvikové zařízení;

OTD = jiná výcviková zařízení.

- c) Úlohy označené (*) se musejí létat pouze podle přístrojů. Pokud tato podmínka není splněna během zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti, typová kvalifikace bude omezena pouze na VFR.
- d) Písmeno „M“, uvedené ve sloupci zkouška dovednosti/přezkoušení odborné způsobilosti, označuje povinnou úlohu.
- e) Pro praktický výcvik a přezkoušení se musí použít FFS, jestliže tvoří součást schváleného kurzu typové kvalifikace. Pro schválení kurzu se berou v úvahu tato hlediska:
 - i) způsobilost simulátoru FFS nebo FNTP II;
 - ii) způsobilosti instruktora;
 - iii) objem výcviku FFS nebo FNTP II poskytnutého v rámci kurzu;
 - iv) způsobilosti a předchozí praxe na podobných typech letounu pilota ve výcviku.
- f) Obraty a postupy musejí zahrnovat MCC pro vícepilotní letouny a jednopilotní složité letouny s vysokým výkonem ve vícepilotním provozu.
- g) Obraty a postupy pro jednopilotní složité letouny s vysokým výkonem v jednopilotním provozu musí pilot vykonat v jednopilotním provozu.
- h) Pokud se zkouška dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti pro jednopilotní složité letouny s vysokým výkonem provádí v rámci vícepilotního provozu, typová kvalifikace je omezená na vícepilotní provoz. Pokud chce žadatel získat pravomoci pro jednopilotní provoz, musí obraty/postupy uvedené v bodech 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5 a alespoň obraty/postupy z oddílu 3.4 absolvovat navíc v jednopilotním provozu.

VÍCEPILOTNÍ LETOUNY A JEDNOPILOTNÍ SLOŽITÉ LETOUNY S VYSOKÝM VÝKONEM	PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO ATPL/MPL TYPOVOU KVALIFIKACI	
Obraty/postupy					Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
ODDÍL 1							
1 Letová příprava	P						
1.1 Výpočet výkonnosti							
1.2 Vnější vizuální prohlídka letounu; umístění každé části a účel kontroly	P#			P			
1.3 Kontrola pilotního prostoru		P----->	----->	----->			
1.4 Použití seznamu kontrol povinných úkonů před spouštěním motorů, postupy pro spouštění, kontrola radiového a navigačního vybavení, výběr a nastavení navigačních a komunikačních kmitočtů	P----->	----->	----->	----->		M	

VÍCEPILOTNÍ LETOUNY A JEDNOPILOTNÍ SLOŽITÉ LETOUNY S VYSOKÝM VÝKONEM	PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO ATPL/MPL TYPOVOU KVALIFIKACI	
Obraty/postupy					Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
1.5 Pojízďení v souladu s ATC nebo s pokyny instruktora			P----- >	----->			
1.6 Úkony před vzletem		P----->	----->	----->		M	
ODDÍL 2							
2 Vzlety							
2.1 Normální vzlety s různým nastavením vztlakových klapek, včetně urychleného vzletu			P----- >	----->			
2.2* Vzlet podle přístrojů; přechod na let podle přístrojů je požadován v průběhu rotace nebo ihned po vzletu			P----- >	----->			
2.3 Vzlet s bočním větrem			P----- >	----->			

VÍCEPILOTNÍ LETOUNY A JEDNOPILOTNÍ SLOŽITÉ LETOUNY S VYSOKÝM VÝKONEM	PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO ATPL/MPL TYPOVOU KVALIFIKACI	
Obraty/postupy					Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
2.4 Vzlet s maximální vzletovou hmotností (skutečná nebo simulovaná max. vzletová hmotnost) vzletová hmotnost			P----- >	----->			
2.5 Vzlety při simulovaném vysazení motoru: 2.5.1* Krátce po dosažení V2			P----- >	----->			

VÍCEPILOTNÍ LETOUNY A JEDNOPILOTNÍ SLOŽITÉ LETOUNY S VYSOKÝM VÝKONEM	PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO ATPL/MPL TYPOVOU KVALIFIKACI	
Obraty/postupy					Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
(na letounech, které nejsou certifikované v kategorii dopravních letounů, nebo v kategorii letounů sběrné dopravy, nesmí být porucha motoru simulována, dokud není dosaženo minimální výšky 150 m (500 stop) nad koncem dráhy. Na letounech, které mají stejnou výkonnost jako letoun kategorie dopravní s ohledem na vzletovou hmotnost a hustotní výšku, smí instruktor simulovat poruchu motoru krátce po dosažení V2).							
2.5.2* Mezi V1 a V2			P	X		pouze MFFS	
2.6 Přerušný vzlet při přiměřené rychlosti před dosažením V1			P----- >	----->X		M	
ODDÍL 3							

VÍCEPILOTNÍ LETOUNY A JEDNOPILOTNÍ SLOŽITÉ LETOUNY S VYSOKÝM VÝKONEM	PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO ATPL/MPL TYPOVOU KVALIFIKACI	
Obraty/postupy					Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3 Letové obraty a postupy							
3.1 Zatáčky se spoilery a bez spoilerů			P----- >	----->			
3.2 Pokles přední části letadla a rozkmit po dosažení kritického Machova čísla a jiné specifické letové charakteristiky letounu (např. kymácivý pohyb)			P----- >	----->X Pro tuto úlohu se nesmí použít letadlo			
3.3 Normální obsluha systémů a ovládacích prvků panelu palubního inženýra	P----->	----->	----->	----->			
Normální a mimořádný provoz těchto systémů:						M	Závazně musejí být vybrány nejméně 3 úlohy z 3.4.0 až 3.4.14 včetně

VÍCEPILOTNÍ LETOUNY A JEDNOPILOTNÍ SLOŽITÉ LETOUNY S VYSOKÝM VÝKONEM	PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO ATPL/MPL TYPOVOU KVALIFIKACI	
					Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na FFS A	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
Obraty/postupy	OTD	FTD	FFS	A			
3.4.0 Motor (vrtule, je-li nezbytné)	P----->	----->	----->	----->			
3.4.1 Přetlakování a klimatizace	P----->	----->	----->	----->			
3.4.2 Pitot-statický systém	P----->	----->	----->	----->			
3.4.3 Palivový systém	P----->	----->	----->	----->			
3.4.4 Elektrický systém	P----->	----->	----->	----->			
3.4.5 Hydraulický systém	P----->	----->	----->	----->			
3.4.6 Systém řízení letu a vyvážení	P----->	----->	----->	----->			
3.4.7 Systém ochrany proti námraze a odmrazování, ohřev čelního skla	P----->	----->	----->	----->			

VÍCEPILOTNÍ LETOUNY A JEDNOPILOTNÍ SLOŽITÉ LETOUNY S VYSOKÝM VÝKONEM	PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO ATPL/MPL TYPOVOU KVALIFIKACI	
Obraty/postupy					Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.4.8 Autopilot/letový povelový přístroj	P----->	----->	----->	----->		M (pouze jedno- pilot-ní)	
3.4.9 Zařízení pro signalizaci nebo zabránění přetažení a zařízení ke zvýšení stability	P----->	----->	----->	----->			
3.4.10 Systém signalizace nebezpečné blízkosti země, meteorologický radar, radiovýškoměr, odpovídač		P----->	----->	----->			
3.4.11 Radiostanice, navigační zařízení, přístroje, systém pro řízení letu	P----->	----->	----->	----->			
3.4.12 Přistávací zařízení a brzdový systém	P----->	----->	----->	----->			

VÍCEPILOTNÍ LETOUNY A JEDNOPILOTNÍ SLOŽITÉ LETOUNY S VYSOKÝM VÝKONEM	PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO ATPL/MPL TYPOVOU KVALIFIKACI	
						Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
Obraty/postupy	OTD	FTD	FFS	A	Parafy instruktorů po splnění výcviku	FFS A	
3.4.13 Systém vztlakových klappek a slotů	P----->	----->	----->	----->			
3.4.14 Pomocná energetická jednotka (APU)	P----->	----->	----->	----->			
Záměrně nepoužito							
3.6 Mimořádné a nouzové postupy:						M	Závazně musejí být vybrány nejméně 3 úlohy z 3.6.1 až 3.6.9 včetně
3.6.1 Požární nácviky, např. požáry motoru, APU, kabiny, nákladového prostoru, pilotního prostoru, křídla a elektrických zařízení, včetně evakuace		P----->	----->	----->			
3.6.2 Kontrola kouře a jeho odstranění		P----->	----->	----->			

VÍCEPILOTNÍ LETOUNY A JEDNOPILOTNÍ SLOŽITÉ LETOUNY S VYSOKÝM VÝKONEM	PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO ATPL/MPL TYPOVOU KVALIFIKACI	
					Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na FFS A	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
Obraty/postupy	OTD	FTD	FFS	A			
3.6.3 Poruchy motoru, vypnutí a opětovné spuštění v bezpečné výšce		P----->	----->	----->			
3.6.4 Vypouštění paliva (simulované)		P----->	----->	----->			
3.6.5 Střih větru při vzletu/přistání			P	X		pouze FFS	
3.6.6 Simulovaná porucha tlaku v kabině/nouzové klesání			P----- >	----->			
3.6.7 Ztráta pracovní schopnosti člena letové posádky		P----->	----->	----->			
3.6.8 Jiné nouzové postupy, jak jsou popsány v příslušné letové příručce		P----->	----->	----->			
3.6.9 ACAS událost	P----->	----->	----->	Nesmí se použít letadlo		pouze FFS	

VÍCEPILOTNÍ LETOUNY A JEDNOPILOTNÍ SLOŽITÉ LETOUNY S VYSOKÝM VÝKONEM	PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO ATPL/MPL TYPOVOU KVALIFIKACI	
Obraty/postupy					Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.7 Ostré zatáčky s náklonem 45°, o 180° až 360° doprava a doleva		P----->	----->	----->			
3.8 Včasné rozpoznání a proti opatření při blížícím se přetažení (až do aktivace zařízení signalizace přetažení) ve vzletové konfiguraci (vztlakové klapky v poloze pro vzlet), v konfiguraci cestovního letu a v konfiguraci pro přistání (vztlakové klapky v poloze pro přistání, podvozek vysunut)			P----- >	----->			
3.8.1 Vybrání pádu, nebo zásah po aktivaci zařízení signalizace přetažení v konfiguraci pro stoupání, cestovní let a přiblížení			P	X			
3.9 Postupy letu podle přístrojů							

VÍCEPILOTNÍ LETOUNY A JEDNOPILOTNÍ SLOŽITÉ LETOUNY S VYSOKÝM VÝKONEM	PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO ATPL/MPL TYPOVOU KVALIFIKACI	
					Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na FFS A	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
Obraty/postupy	OTD	FTD	FFS	A			
3.9.1* Dodržování odletových a příletových trati a instrukcí ATC		P----->	----->	----->		M	
3.9.2* Postupy vyčkávání		P----->	----->	----->			
3.9.3* Přesná přiblížení s klesáním na výšku rozhodnutí (DH) ne menší než 60 m (200 stop)							
3.9.3.1* s ručním řízením bez letového povelového přístroje			P----- >	----->		M (pouze pro zkoušku doved- nosti)	
3.9.3.2* s ručním řízením s letovým povelovým přístrojem			P----- >	----->			
3.9.3.3* s autopilotem			P----- >	----->			
3.9.3.4*			P----- >	----->		M	

VÍCEPILOTNÍ LETOUNY A JEDNOPILOTNÍ SLOŽITÉ LETOUNY S VYSOKÝM VÝKONEM	PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO ATPL/MPL TYPOVOU KVALIFIKACI	
					Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na FFS A	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
Obraty/postupy	OTD	FTD	FFS	A			
s ručním řízením, se simulací jednoho nepracujícího motoru; porucha motoru má být simulována v průběhu konečného přiblížení od okamžiku před průletem vnějšího návěstidla (OM) do dosednutí, nebo během celého postupu nezdařeného přiblížení Na letounech, které nejsou certifikovány jako letouny v kategorii dopravní (JAR/FAR 25) nebo jako letouny v kategorii sběrné dopravy (SFAR 23), se musí přiblížení se simulovanou poruchou motoru a následující průlet zahájit ve spojení s přístrojovým přiblížením, jak je popsáno v 3.9.4. Průlet se však musí zahajovat po dosažení vyhlášené bezpečné výšky nad překážkami (OCH/A), avšak ne později než po							

VÍCEPILOTNÍ LETOUNY A JEDNOPILOTNÍ SLOŽITÉ LETOUNY S VYSOKÝM VÝKONEM	PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO ATPL/MPL TYPOVOU KVALIFIKACI	
Obraty/postupy					Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
dosažení MDH/A 150 m (500 stop) nad nadmořskou výškou prahu dráhy. Na letounech, které mají stejnou výkonnost jako letoun kategorie dopravní s ohledem na vzletovou hmotnost a hustotní výšku, smí instruktor simulovat poruchu motoru v souladu s 3.9.3.4).							
3.9.4* Přístrojové přiblížení s klesáním na MDH/A			P*--- >	----->		M	

VÍCEPILOTNÍ LETOUNY A JEDNOPILOTNÍ SLOŽITÉ LETOUNY S VYSOKÝM VÝKONEM	PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO ATPL/MPL TYPOVOU KVALIFIKACI	
					Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na FFS A	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
Obraty/postupy	OTD	FTD	FFS	A			
3.9.5 Přiblížení okruhem za těchto podmínek: a)* přiblížení na schválenou minimální nadmořskou výšku pro přiblížení okruhem na dotyčném letišti v souladu s místními prostředky pro přiblížení podle přístrojů v simulovaných podmínkách letu podle přístrojů; po kterém následuje: b) přiblížením okruhem na další dráhu s odchylkou alespoň 90° od osy konečného přiblížení použitého v úloze a) na schválené minimální nadmořské výšce pro přiblížení okruhem. Poznámka: Není-li možné plnit body a) a b) kvůli důvodům ATC, může se provést simulovaný postup přiblížení za nízké dohlednosti.			P*--- >	----->			

VÍCEPILOTNÍ LETOUNY A JEDNOPILOTNÍ SLOŽITÉ LETOUNY S VYSOKÝM VÝKONEM	PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO ATPL/MPL TYPOVOU KVALIFIKACI	
Obraty/postupy					Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
ODDÍL 4							
4 Postupy nezdařeného přiblížení							
4.1 Průlet se všemi pracujícími* motory po přiblížení ILS a dosažení výšky rozhodnutí			P*--- >	----->			
4.2 Další postupy nezdařeného přiblížení			P*--- >	----->			
4.3* Ručně provedený průlet se simulací jednoho nepracujícího motoru po přístrojovém přiblížení a dosažení DH, MDH nebo MAPt			P*---- ->	----->		M	
4.4 Přerušené přistání v 15 m (50 stop) nad prahem dráhy a průlet			P----- >	----->			

VÍCEPILOTNÍ LETOUNY A JEDNOPILOTNÍ SLOŽITÉ LETOUNY S VYSOKÝM VÝKONEM	PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO ATPL/MPL TYPOVOU KVALIFIKACI	
Obraty/postupy					Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
ODDÍL 5							
5 Přistání							
5.1 Normální přistání* rovněž po přiblížení na ILS s přechodem na let za viditelnosti po dosažení DH			P				
5.2 Přistání se simulovaným zablokovaným horizontálním stabilizátorem v jakékoli nevyvážitelné poloze			P----- >	Pro tuto úlohu se nesmí použít letadlo			
5.3 Přistání s bočním větrem (letadlo, je-li to proveditelné)			P----- >	----->			
5.4 Obrazec a přistání bez vysunutých nebo s částečně vysunutými vztlakovými klapkami a sloty			P----- >	----->			

VÍCEPILOTNÍ LETOUNY A JEDNOPILOTNÍ SLOŽITÉ LETOUNY S VYSOKÝM VÝKONEM	PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO ATPL/MPL TYPOVOU KVALIFIKACI	
Obraty/postupy					Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
5.5 Přistání při simulovaném vysazení kritického motoru			P----- >	----->		M	
5.6 Přistání při vysazení dvou motorů - letouny se třemi motory: prostřední motor a krajní motor, pokud je to proveditelné podle údajů AFM; - letouny se 4 motory: 2 motory na téže straně			P	X		M pouze FFS (pouze pro zkoušku doved- nosti)	
Obecné poznámky: Zvláštní požadavky pro rozšíření typové kvalifikace o přiblížení podle přístrojů do výšky rozhodnutí menší než 60 m (200 stop), t.j. provoz Cat II/III.							
ODDÍL 6							

VÍCEPILOTNÍ LETOUNY A JEDNOPILOTNÍ SLOŽITÉ LETOUNY S VYSOKÝM VÝKONEM	PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO ATPL/MPL TYPOVOU KVALIFIKACI	
Obraty/postupy					Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
	OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
Další oprávnění k typové kvalifikaci pro přiblížení podle přístrojů do výšky rozhodnutí menší než 60 m (200 stop) (CAT II/III) Následující obraty a postupy jsou minimální požadavky na výcvik pro povolení přiblížení podle přístrojů do DH menší než 60 m (200 stop). Během následujících postupů pro přiblížení podle přístrojů a nezdařených přiblížení musí být použito veškeré vybavení letounu požadované k typovému osvědčení pro přiblížení podle přístrojů až do DH menší než 60 m (200 stop).							

VÍCEPILOTNÍ LETOUNY A JEDNOPILOTNÍ SLOŽITÉ LETOUNY S VYSOKÝM VÝKONEM	PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO ATPL/MPL TYPOVOU KVALIFIKACI	
	Obraty/postupy					Parafy instruktorů po splnění výcviku	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	A	FFS A	
6.1* Přerušený vzlet při minimální schválené RVR				P*---- ->	---->X Pro tuto úlohu se nesmí použít letadlo		M*
6.2* Přiblížení ILS: v simulovaných podmínkách letu podle přístrojů s klesáním do použitelné DH, s použitím palubního systému navádění. Musí se dodržovat standardní postupy součinnosti posádky (podílení se na úkol, postupy vysílání, vzájemný dohled, výměna informací a pomoc).				P----- >	----->		M

VÍCEPILOTNÍ LETOUNY A JEDNOPILOTNÍ SLOŽITÉ LETOUNY S VYSOKÝM VÝKONEM	PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO ATPL/MPL TYPOVOU KVALIFIKACI	
	Obraty/postupy					Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A
6.3* Průlet: po přiblíženích, uvedených v 6.2, při dosažení DH. Tento výcvik musí rovněž zahrnovat průlet kvůli (simulované) nedostatečné RVR, stříhu větru, odchylce letounu překračující limity pro úspěšné přiblížení a kvůli poruše pozemního/palubního vybavení před dosažením DH, a průlet se simulovanou poruchou palubního vybavení.				P----- >	----->		M*
6.4* Přistání: s vizuální orientací získanou v DH po přiblížení podle přístrojů. Automatické přistání musí být prováděno v závislosti na specifickém palubním systému navádění				P----- >	----->		M

POZNÁMKA: Provoz CAT II/III se musí provádět v souladu s platnými požadavky v oblasti letového provozu.

7. Třídní kvalifikace – vodní letouny

Pro prodloužení platnosti vícemotorové třídní kvalifikace pro vodní letouny je třeba absolvovat oddíl 6, VFR pouze v případě, pokud žadatel nesplňuje požadavek na 10 traťových úseků během posledních 12 měsíců.

TŘÍDNÍ KVALIFIKACE – VODNÍ LETOUNY	PRAKTICKÝ VÝCVIK	
Obraty/postupy	Parafy instruktorů po splnění výcviku	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
ODDÍL 1		
1 Odlet		
1.1 Předletová příprava včetně: dokumentace hmotnosti a vyvážení meteobriefingu NOTAM		
1.2 Úkony před spouštěním Vnější/vnitřní		
1.3 Zažehnutí a vypnutí motoru Normální činnost Nesprávná činnost		
1.4 Pojíždění		
1.5 Pojíždění po krocích		
1.6 Kotvení: pláž přístavní hráz bóje		
1.7 Plachtění bez motoru		

TŘÍDNÍ KVALIFIKACE – VODNÍ LETOUNY	PRAKTICKÝ VÝCVIK	
Obraty/postupy	Parafy instruktorů po splnění výcviku	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
1.8 Úkony před odletem: Motorová zkouška (je-li použitelné)		
1.9 Postup pro vzlet: normální s nastavením vztlakových klapek podle letové příručky s bočním větrem (jsou-li pro to vhodné podmínky)		
1.10 Stoupání Zatáčky do kurzů Let v hladině		
1.11 Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postup		
ODDÍL 2		
2 Letová činnost (VFR)		
2.1 Přímý a vodorovný let při různých rychlostech, včetně letu při kriticky nízké rychlosti s vztlakovými klapkami i bez nich (včetně přiblížení k VMCA – je-li použitelné)		
2.2 Ostré zatáčky (360° doprava a doleva s náklonem 45°)		

TŘÍDNÍ KVALIFIKACE – VODNÍ LETOUNY	PRAKTICKÝ VÝCVIK	
Obraty/postupy	Parafy instruktorů po splnění výcviku	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
2.3 Přetažení a protizásahy: i) přetažení v čisté konfiguraci; ii) přiblížení k přetažení v klesavé zatáčce v konfiguraci a s výkonem pro přiblížení; iii) přiblížení k přetažení v konfiguraci a s výkonem pro přistání; iv) přiblížení k přetažení ve stoupavé zatáčce se vztakovými klapkami v poloze pro vzlet a stoupacím výkonem (pouze jednomotorový letoun)		
2.4 Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postup		
ODDÍL 3		
3 Postupy VFR po trati		
3.1 Letový plán, navigace výpočtem a čtení mapy		
3.2 Udržování výšky, kurzu a rychlosti		
3.3 Orientace, časové výpočty a oprava ETA		
3.4 Použití radionavigačních prostředků (je-li použitelné)		

TŘÍDNÍ KVALIFIKACE – VODNÍ LETOUNY	PRAKTICKÝ VÝCVIK	
Obraty/postupy	Parafy instruktorů po splnění výcviku	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
3.5 Řízení letu (navigační záznam, rutinní kontroly včetně paliva, systémů a námrazy)		
3.6 Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postup		
ODDÍL 4		
4 Přílety a přistání		
4.1 Postup pro přílet k letišti (pouze obojživelné letouny)		
4.2 Normální přistání		
4.3 Přistání bez použití vztlakových klapek		
4.4 Přistání s bočním větrem (jsou-li pro to vhodné podmínky)		
4.5 Přiblížení a přistání s volnoběhem z výšky 600 m (2 000 stop) nad hladinou (pouze jednomotorový letoun)		
4.6 Průlet z minimální výšky		
Přistání na klidnou hladinu Přistání na rozbouřenou vodní hladinu		
4.8 Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postup		

TŘÍDNÍ KVALIFIKACE – VODNÍ LETOUNY	PRAKTICKÝ VÝCVIK	
Obraty/postupy	Parafy instruktorů po splnění výcviku	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
ODDÍL 5		
5 Mimořádné a nouzové postupy (Tento oddíl se může spojovat s oddíly 1 až 4)		
5.1 Přerušovaný vzlet za přiměřené rychlosti		
5.2 Simulovaná porucha motoru po vzletu (pouze jednomotorové letouny)		
5.3 Simulované vynucené přistání bez výkonu (pouze jednomotorové letouny)		
5.4 Simulované nouzové situace: i) požár nebo kouř za letu ii) nesprávné funkce systémů podle toho, co je vhodné		
5.5 Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postup		
ODDÍL 6		
6 Simulovaný asymetrický let (Tento oddíl se může spojovat s oddíly 1 až 5)		
6.1 Simulované vysazení motoru během vzletu (v bezpečné výšce pokud není vykonáváno na FFS a FNTP II)		

TŘÍDNÍ KVALIFIKACE – VODNÍ LETOUNY	PRAKTICKÝ VÝCVIK	
Obraty/postupy	Parafy instruktorů po splnění výcviku	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
6.2 Vysazení a opakované spuštění motoru (pouze zkouška dovednosti ME)		
6.3 Přiblížení s asymetrickým tahem a průlet		
6.4 Přiblížení s asymetrickým tahem a přistání s úplným zastavením		
6.5 Dodržování pravidel spojení s ATC, R/T postup		

C. Specifické požadavky pro kategorii vrtulníků

1. V případě zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti pro typové kvalifikace a ATPL musí žadatel úspěšně absolvovat oddíly 1 až 4 a 6 (je-li to vhodné) zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti. Pokud žadatel neuspěje ve více než 5 úlohách, musí opakovat celou zkoušku nebo přezkoušení odborné způsobilosti. Pokud žadatel neuspěje v 5 úlohách nebo méně, opakuje se zkouška nebo přezkoušení pouze z těchto úloh. Jestliže žadatel při opakování zkoušky nebo přezkoušení neuspěje v některé z úloh, včetně úloh, v nichž uspěl při předchozích pokusech, musí opakovat celou zkoušku nebo přezkoušení znovu. Všechny oddíly zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti musejí být absolvovány v rozmezí 6 měsíců.
2. V případě přezkoušení odborné způsobilosti pro IR, musí žadatel úspěšně absolvovat oddíl 5 přezkoušení odborné způsobilosti. Pokud žadatel neuspěje ve více než 3 úlohách, musí opakovat celý oddíl 5 znovu. Pokud žadatel neuspěje v 3 úlohách nebo méně, opakuje se zkouška nebo přezkoušení pouze z těchto úloh. Jestliže žadatel při opakování přezkoušení odborné způsobilosti neuspěje v některé z úloh, včetně úloh oddílu 5, v nichž uspěl při předchozích pokusech, musí opakovat celé přezkoušení odborné způsobilosti znovu.

TOLERANCE LETOVÉ ZKOUŠKY

3. Žadatel musí prokázat schopnost:
 - a) ovládat vrtulník v rámci jeho omezení;
 - b) provádět všechny obraty plynule a přesně;
 - c) uplatňovat dobrý úsudek a letecké umění;
 - d) uplatňovat letecko-navigační znalosti;
 - e) nepřetržitě řídit vrtulník takovým způsobem, aby o úspěšném výsledku postupu nebo obratu nevystaly nikdy pochybnosti;
 - f) pochopit a uplatňovat postupy koordinace posádky a ztrátu pracovní schopnosti pilota, jsou-li použitelné;
 - g) v případě potřeby komunikovat účinně s ostatními členy posádky.
4. Při zkoušce se uplatní tato omezení při zohlednění povolených odchylek pro podmínky turbulence, vlastnosti ovládání a výkonnosti použitého letounu.
 - a) Letová omezení IFR

Výška:

všeobecně ± 30 m (± 100 stop)

zahájení průletu ve výšce rozhodnutí/nadmořské výšce $+15$ m/ -0 m ($+50$ stop/ -0 stop)

minimální výška pro klesání/ nadmořská výška +15 m/–0 m (+50 stop/–0 stop)

Sledování dráhy letu:

podle radiových prostředků $\pm 5^\circ$

přesné přiblížení odchylka o polovinu rozsahu stupnice, v azimutu
a sestupové rovině

Kurz:

normální činnosti $\pm 5^\circ$

mimořádné činnosti/nouzové situace $\pm 10^\circ$

Rychlost:

všeobecně 18,5 km/h (± 10 uzlů)

při simulovaném vysazení motoru +18,5 km/h/–9 km/h (+10 uzlů/-5 uzlů)

b) Letová omezení VFR

Výška:

všeobecně ± 30 m (± 100 stop)

Kurz:

normální činnosti $\pm 5^\circ$

mimořádné činnosti/nouzové situace $\pm 10^\circ$

Rychlost:

všeobecně $\pm 18,5$ km/h (± 10 uzlů)

při simulovaném vysazení motoru +18,5 km/h/–9 km/h (+10 uzlů/-5 uzlů)

Snášení při zemi:

visezení při vzletu s vlivem blízkosti země $\pm 0,9$ m (± 3 stop)

Přistání $\pm 0,6$ m (± 2 stop) (bez pohybů do boku nebo dozadu)

OBSAH VÝCVIKU / ZKOUŠKY DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ
ZPŮSOBILOSTI

OBEČNÁ USTANOVENÍ

5. Význam následujících symbolů:

P = Výcvik pro funkci velícího pilota pro vydání typové kvalifikace pro SPH nebo pro funkci druhého pilota jako PF a PNF pro vydání typové kvalifikace MPH.

6. Praktický výcvik se musí provádět alespoň na úrovni výcvikového vybavení označeného symbolem (P), nebo se může provádět na jakékoli vyšší úrovni vybavení označeného šipkou (---->).

K označení výcvikového vybavení se používají následující zkratky:

FFS = typový letový simulátor;

FTD = letové výcvikové zařízení;

H = vrtulník.

7. Úlohy označené (*) musejí za skutečných nebo simulovaných IMC splnit pouze žadatelé, kteří žádají o obnovu nebo prodloužení platnosti IR(H) nebo o rozšíření pravomocí této kvalifikace o další typ.
8. Postupy letu podle přístrojů (oddíl 5) musejí splnit pouze žadatelé, kteří žádají o obnovu nebo prodloužení platnosti IR(H) nebo o rozšíření pravomocí této kvalifikace na jiný typ. Pro tento účel lze použít FFS nebo FTD 2/3.
9. Písmeno „M“, uvedené ve sloupci zkouška dovednosti/přezkoušení odborné způsobilosti, označuje povinnou úlohu.
10. Pro praktický výcvik a přezkoušení se musí použít FSTD, jestliže FSTD tvoří součást kurzu typové kvalifikace. Pro schválení kurzu se berou v úvahu tato hlediska:
- a) způsobilost FSTD, jak je stanoveno v části OR;
 - b) způsobilosti instruktora nebo examinátora;
 - c) objem výcviku FSTD poskytnutého v rámci kurzu;
 - d) způsobilosti a předchozí praxe na podobných typech vrtulníku pilota ve výcviku;
 - e) délka praxe nalétané pod dozorem po vydání nové typové kvalifikace.

VÍCEPILOTNÍ VRTULNÍKY

11. Žadatelé o zkoušku dovednosti pro vydání vícepilotní typové kvalifikace pro vrtulníky a ATPL(H) absolvují pouze oddíly 1 až 4 a případně oddíl 6.
12. Žadatelé o prodloužení platnosti nebo obnovu přezkoušení odborné způsobilosti pro vícepilotní typové kvalifikace pro vrtulníky absolvují pouze oddíly 1 až 4 a případně oddíl 6.

JEDNOPILOTNÍ/VÍCEPILOTNÍ VRTULNÍKY		PRAKTICKÝ VÝCVIK				ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy					Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		FTD	FFS	H		FFS H	
ODDÍL 1 – Předletové přípravy a kontroly							
1.1	Vnější vizuální prohlídka vrtulníku; umístění každého zařízení a účel kontroly			P		M (pokud se provádí ve vrtulníku)	
1.2	Kontrola pilotního prostoru		P	---->		M	
1.3	Postup startování, kontrola radiového a navigačního vybavení, výběr a nastavení navigačních a komunikačních kmitočtů	P	---->	---->		M	
1.4	Pojíždění/vzdušné pojíždění v souladu s pokyny ATC nebo s pokyny instruktora		P	---->		M	
1.5	Příprava před vzletem, postupy a kontroly	P	---->	---->		M	
ODDÍL 2 – Letové obraty a postupy							
2.1	Vzlety (různé profily)		P	---->		M	

JEDNOPILOTNÍ/VÍCEPILOTNÍ VRTULNÍKY		PRAKTICKÝ VÝCVIK				ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy					Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		FTD	FFS	H		FFS H	
2.2	Přistání a vzlety ze svažitého terénu nebo s bočním větrem		P	---->			
2.3	Vzlet s maximální vzletovou hmotností (skutečná nebo simulovaná)	P	---->	---->			
2.4	Vzlety při simulovaném vysazení motoru krátce před dosažením TDP nebo DPATO		P	---->		M	
2.4.1	Vzlety při simulovaném vysazení motoru krátce po dosažení TDP nebo DPATO		P	---->		M	
2.5	Zatáčky při klesání a stoupání do určených kurzů	P	---->	---->		M	
2.5.1	Zatáčky s náklonem 30°, zatáčení až o 180° až 360° doprava a doleva výlučně podle přístrojů	P	---->	---->		M	
2.6	Přistání s autorotací	P	---->	---->		M	

JEDNOPILOTNÍ/VÍCEPILOTNÍ VRTULNÍKY		PRAKTICKÝ VÝCVIK				ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy					Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		FTD	FFS	H		FFS H	
2.6.1	Přistání s autorotací (pouze SEH) nebo obnovení výkonu motoru		P	---->		M	
2.7	Přistání, různé profily		P	---->		M	
2.7.1	Průlet nebo přistání následující po simulovaném vysazení motoru před LDP nebo DPBL		P	---->		M	
2.7.2	Přistání následující po simulovaném vysazení motoru po LDP nebo DPBL		P	---->		M	
ODDÍL 3 – Normální a mimořádný provoz těchto systémů a postupů							
3	Normální a mimořádný provoz těchto systémů a postupů:					M	Závazně musejí být vybrány nejméně 3 úlohy z tohoto oddílu
3.1	Motor	P	---->	---->			

JEDNOPILOTNÍ/VÍCEPILOTNÍ VRTULNÍKY		PRAKTICKÝ VÝCVIK				ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy					Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		FTD	FFS	H		FFS H	
3.2	Klimatizační systémy (vytápění, větrání)	P	---->	---->			
3.3	Pitot-statický systém	P	---->	---->			
3.4	Palivový systém	P	---->	---->			
3.5	Elektrický systém	P	---->	---->			
3.6	Hydraulický systém	P	---->	---->			
3.7	Systém kontroly letu a vyvážení	P	---->	---->			
3.8	Systémy odmrazování a ochrany před námrazou	P	---->	---->			
3.9	Autopilot/letový povelový přístroj	P	--->	--->			
3.10	Zařízení pro zvýšení stability	P	---->	---->			
3.11	Meteorologický radar, radiovýškoměr, odpovídač	P	---->	---->			
3.12	Systém prostorové navigace	P	---->	---->			

JEDNOPILOTNÍ/VÍCEPILOTNÍ VRTULNÍKY		PRAKTICKÝ VÝCVIK				ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy					Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		FTD	FFS	H		FFS H	
3.13	Systém přistávacího zařízení	P	---->	---->			
3.14	Pomocná energetická jednotka (APU)	P	---->	---->			
3.15	Radiostanice, navigační zařízení, přístroje, systém pro řízení letu	P	---->	---->			
ODDÍL 4 – Mimořádné a nouzové postupy							
4	Mimořádné a nouzové postupy					M	Závazně musejí být vybrány nejméně 3 úlohy z tohoto oddílu
4.1	Požární nácviky (včetně evakuace, je-li vhodné)	P	---->	---->			
4.2	Kontrola kouře a jeho odstranění	P	---->	---->			
4.3	Poruchy motoru, vypnutí a opětovné spuštění v bezpečné výšce	P	---->	---->			

JEDNOPILOTNÍ/VÍCEPILOTNÍ VRTULNÍKY		PRAKTICKÝ VÝCVIK				ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy					Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		FTD	FFS	H		FFS H	
4.4	Vypouštění paliva (simulované)	P	---->	---->			
4.5	Porucha ocasního vyrovnávacího rotoru (je-li použitelné)	P	---->	---->			
4.5.1	Ztráta ocasního vyrovnávacího rotoru (je-li použitelné)	P	---->	Pro tuto úlohu se nesmí použít vrtulník			
4.6	Ztráta pracovní schopnosti člena letové posádky	P	---->	---->			
4.7	Poruchy převodovky	P	---->	---->			
4.8	Jiné nouzové postupy, jak jsou popsány v příslušné letové příručce	P	---->	---->			
ODDÍL 5 – Postupy letu podle přístrojů (k provedení v IMC nebo v simulovaných IMC)							

JEDNOPILOTNÍ/VÍCEPILOTNÍ VRTULNÍKY		PRAKTICKÝ VÝCVIK				ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy					Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		FTD	FFS	H		FFS H	
5.1	Vzlet podle přístrojů: přechod na let podle přístrojů je požadován co nejdříve po vzletu	P*	---- >*	---->*			
5.1.1	Simulovaná porucha motoru během odletu	P*	---- >*	---->*		M*	
5.2	Dodržování odletových a příletových tratí a instrukcí ATC	P*	---- >*	---->*		M*	
5.3	Postupy vyčkávání	P*	---- >*	---->*			
5.4	Přiblížení ILS do výšky rozhodnutí CAT I	P*	---- >*	---->*			
5.4.1	S ručním řízením bez letového povelového přístroje	P*	---- >*	---->*		M*	
5.4.2	Přesné přiblížení ručně s letovým povelovým přístrojem nebo bez něj	P*	---- >*	---->*		M*	
5.4.3	Se zapojeným autopilotem	P*	---- >*	---->*			

JEDNOPILOTNÍ/VÍCEPILOTNÍ VRTULNÍKY		PRAKTICKÝ VÝCVIK				ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy					Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		FTD	FFS	H		FFS H	
5.4.4	S ručním řízením, se simulací jednoho nepracujícího motoru. (Porucha motoru má být simulována v průběhu konečného přiblížení od okamžiku před průletem vnějšího návěstidla (OM) do dosednutí, nebo před dokončením postupu nezdařeného přiblížení)	P*	---- >*	---->*		M*	
5.5	Nepřesné přístrojové přiblížení do minimální výšky pro klesání MDA/H	P*	---- >*	---->*		M*	
5.6	Průlet se všemi pracujícími motory po dosažení DA/DH nebo MDA/MDH	P*	---- >*	---->*			
5.6.1	Další postupy nezdařeného přiblížení	P*	---- >*	---->*			
5.6.2	Průlet se simulací jednoho nefunkčního motoru po dosažení DA/DH nebo MDA/MDH	P*				M*	

JEDNOPILOTNÍ/VÍCEPILOTNÍ VRTULNÍKY		PRAKTICKÝ VÝCVIK				ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy					Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		FTD	FFS	H		FFS H	
5.7	Autorotace za IMC s vyrováním po obnovení výkonu motoru	P*	---- >*	---->*		M*	
5.8	Vyrování z nezvyklých letových poloh	P*	---- >*	---->*		M*	
ODDÍL 6 – Použití doplňkového vybavení							
6	Použití doplňkového vybavení	P	---->	---->			

D. Specifické požadavky pro kategorii letadel s pohonem vztlaku

1. V případě zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti pro typové kvalifikace pro letadla s pohonem vztlaku musejí žadatelé úspěšně absolvovat oddíly 1 až 5 a 6 (je-li to vhodné) zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti. Pokud žadatel neuspěje ve více než 5 úlohách, musí opakovat celou zkoušku nebo přezkoušení odborné způsobilosti. Pokud žadatel neuspěje v 5 úlohách nebo méně, opakuje se zkouška nebo přezkoušení pouze z těchto úloh. Jestliže žadatel při opakování zkoušky nebo přezkoušení neuspěje v některé z úloh, včetně úloh, v nichž žadatel uspěl při předchozích pokusech, musí opakovat celou zkoušku nebo přezkoušení znovu. Všechny oddíly zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti musejí být absolvovány v rozmezí šesti měsíců.

TOLERANCE LETOVÉ ZKOUŠKY

2. Žadatel musí prokázat schopnost:
 - a) ovládat letadlo s pohonem vztlaku v rámci jeho omezení;
 - b) provádět všechny obraty plynule a přesně;
 - c) uplatňovat dobrý úsudek a letecké umění;

- d) uplatňovat letecko-navigační znalosti;
- e) nepřetržitě řídit letadlo s pohonem vztlaku takovým způsobem, aby o úspěšném výsledku postupu nebo obratu nebyly nikdy pochybnosti;
- f) pochopit a uplatňovat postupy koordinace posádky a ztrátu pracovní schopnosti pilota a
- g) komunikovat účinně s ostatními členy posádky.

3. Při zkoušce se uplatní tato omezení, při zohlednění povolených odchylek pro podmínky turbulence, vlastnosti ovládání a výkonnosti použitého letadla s pohonem vztlaku.

a) Letová omezení IFR:

Výška:

všeobecně ± 30 m (± 100 stop)

zahájení průletu ve výšce rozhodnutí/nadmořské výšce $+15$ m/ -0 m ($+50$ stop/ -0 stop)

minimální výška pro klesání/ nadmořská výška $+15$ m/ -0 m ($+50$ stop/ -0 stop)

Sledování dráhy letu:

podle radiových prostředků $\pm 5^\circ$

přesné přiblížení odchylka o polovinu rozsahu stupnice, v azimutu
a sestupové rovině

Kurz:

normální činnosti $\pm 5^\circ$

mimořádné činnosti/nouzové situace $\pm 10^\circ$

Rychlost:

všeobecně $18,5$ km/h (± 10 uzlů)

při simulovaném vysazení motoru $+18,5$ km/h/ -9 km/h ($+10$ uzlů/ -5 uzlů)

b) Letová omezení VFR:

Výška:

všeobecně ± 30 m (± 100 stop)

Kurz:

normální činnosti $\pm 5^\circ$

mimořádné činnosti/nouzové situace $\pm 10^\circ$

Rychlost:

všeobecně 18,5 km/h (± 10 uzlů)

při simulovaném vysazení motoru +18,5 km/h/-9 km/h (+10 uzlů/-5 uzlů)

Snášení při zemi:

visezení při vzletu s vlivem blízkosti země ± 1 m (± 3 stop)

přistání 0,6 m (± 2 stop) (bez pohybů do boku nebo dozadu)

OBSAH VÝCVIKU / ZKOUŠKY DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

4. Význam následujících symbolů:

P= Výcvik na funkci jako velící pilot nebo druhý pilot a jako pilot řídící (PF) a pilot neřídící (PNF) pro vydání typové kvalifikace podle toho, co je vhodné.

5. Praktický výcvik se musí provádět alespoň na úrovni výcvikového vybavení označeného symbolem (P), nebo se může provádět na jakékoli vyšší úrovni vybavení označeného šipkou (---->).

6. K označení výcvikového vybavení se používají následující zkratky:

FFS = typový letový simulátor;

FTD = letové výcvikové zařízení;

OTD = jiné výcvikové zařízení;

PL = letadlo s pohonem vztlaku.

a) Žadatelé o zkoušku dovednosti pro vydání typové kvalifikace pro letadla s pohonem vztlaku absolvují pouze oddíly 1 až 5 a případně oddíl 6, je-li to vhodné.

b) Žadatelé o prodloužení platnosti nebo obnovu přezkoušení odborné způsobilosti pro typové kvalifikace pro letadla s pohonem vztlaku absolvují pouze oddíly 1 až 5 a případně oddíl 6 a/nebo 7, podle toho, co je vhodné.

c) Úlohy označené (*) se musejí létat pouze podle přístrojů. Pokud tato podmínka není splněna během zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti, typová kvalifikace bude omezena pouze na VFR.

7. Písmeno „M“, uvedené ve sloupci zkouška dovednosti/přezkoušení odborné způsobilosti, označuje povinnou úlohu.

8. Pro praktický výcvik a přezkoušení se musí použít zařízení pro výcvik pomocí letové simulace, jestliže tvoří součást schváleného kurzu typové kvalifikace. Pro schválení kurzu se berou v úvahu tato hlediska:
- a) způsobilost zařízení pro výcvik pomocí letové simulace, jak je stanoveno v části OR;
 - b) způsobilosti instruktora.

KATEGORIE LETADLO S POHONEM VZTLAKU		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
ODDÍL 1 – Předletové přípravy a kontroly								
1.1	Vnější vizuální prohlídka letadla s pohonem vztlaku umístění každé části a účel kontroly				P			
1.2	Kontrola pilotního prostoru	P	---->	---->	---->			
1.3	Postupy pro spouštění, kontrola radiového a navigačního vybavení, výběr a nastavení navigačních a komunikačních kmitočtů	P	---->	---->	---->		M	

KATEGORIE LETADLO S POHONEM VZTLAKU		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instructorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
1.4	Pojíždění v souladu s pokyny ATC nebo s pokyny instruktora		P	---->	---->			
1.5	Příprava před vzletem, postupy a kontroly, včetně kontroly výkonu	P	---->	---->	---->		M	
ODDÍL 2 – Letové obraty a postupy								
2.1	Normální profily vzletů VFR Činnosti na vzletové ploše (STOL a VTOL) i s bočním větrem Vyvýšené heliporty Úrovňové heliporty		P	---->	---->		M	

KATEGORIE LETADLO S POHONEM VZTLAKU		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
2.2	Vzlet s maximální vzletovou hmotností (skutečná nebo simulovaná)		P	---->				
2.3. 1	Přerušný vzlet: během činností na vzletové ploše během činností na vyvýšeném heliportu během činností na úrovnovém heliportu		P	---->			M	

KATEGORIE LETADLO S POHONEM VZTLAKU		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
2.3. 2	Vzlet při simulovaném vysazení motoru po překročení bodu rozhodnutí: během činností na vzletové ploše během činností na vyvýšeném heliportu během činností na úrovňovém heliportu		P	---->			M	
2.4	Klesání s autorotací v modu vrtulníku do přistání (pro tento úkol se nepoužije letadlo)	P	---->	---->			M pouze FFS	
2.4. 1	Rotační klesání v režimu letounu (pro tento úkol se nepoužije letadlo)		P	---->			M pouze FFS	

KATEGORIE LETADLO S POHONEM VZTLAKU		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
2.5	Normální profily přistání VFR Činnosti na přistávací ploše (STOL a VTOL) vyvýšené heliporty úrovňové heliporty		P	---->	---->		M	
2.5. 1	Přistání při simulovaném vysazení motoru po dosažení bodu rozhodnutí: během činností na přistávací ploše během činností na vyvýšeném heliportu během činností na úrovňovém heliportu							

KATEGORIE LETADLO S POHONEM VZTLAKU		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
2.6	průlet nebo přistání následující po simulovaném vysazení motoru před dosažením bodu rozhodnutí		P	---->			M	
ODDÍL 3 – Normální a mimořádný provoz těchto systémů a postupů								
3	Normální a mimořádný provoz těchto systémů a postupů (může být proveden na FSTD, pokud je pro tento úkol způsobilý):						M	Závazně musejí být vybrány nejméně 3 úlohy z tohoto oddílu
3.1	Motor	P	---->	---->				
3.2	Systémy přetlakování a klimatizační systémy (vytápění, větrání)	P	---->	---->				
3.3	Pitot-statický systém	P	---->	---->				

KATEGORIE LETADLO S POHONEM VZTLAKU		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
3.4	Palivový systém	P	---->	---->				
3.5	Elektrický systém	P	---->	---->				
3.6	Hydraulický systém	P	---->	---->				
3.7	Systém řízení letu a vyvážení	P	---->	---->				
3.8	Systém ochrany proti námraze a odmrazování, ohřev čelního skla (pokud je vestavěn)	P	---->	---->				
3.9	Autopilot/letový povelový přístroj	P	--->	--->				
3.10	Zařízení pro signalizaci nebo zabránění přetažení a zařízení ke zvýšení stability	P	---->	---->				

KATEGORIE LETADLO S POHONEM VZTLAKU		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
3.11	Meteorologický radar, radiovýškoměr, odpovídač, systém signalizace nebezpečné blízkosti země (pokud je vestavěn)	P	---->	---->				
3.12	Systém přistávacího zařízení	P	----->	----->				
3.13	Pomocná energetická jednotka (APU)	P	---->	---->				
3.14	Radiostanice, navigační zařízení a přístroje, systém pro řízení letu	P	---->	---->				
3.15	Systém vztlakových klapek	P	---->	---->				
ODDÍL 4 – Mimořádné a nouzové postupy								

KATEGORIE LETADLO S POHONEM VZTLAKU		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
4	Mimořádné a nouzové postupy (mohou být provedeny na FSTD, pokud je pro tento úkol způsobilý)						M	Závazně musejí být vybrány nejméně 3 úlohy z tohoto oddílu
4.1	Požární nácviky, požáry motoru, APU, nákladového prostoru, pilotního prostoru a elektrických zařízení, včetně evakuace, podle toho, co je vhodné	P	---->	---->				
4.2	Kontrola kouře a jeho odstranění	P	---->	---->				

KATEGORIE LETADLO S POHONEM VZTLAKU		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
4.3	Vysazení a opakované spuštění motoru (pro tento úkol se nepoužije letadlo), včetně modu přechodů OEI z vrtulníku na letoun a naopak	P	---->	---->			pouze FFS	
4.4	Vypouštění paliva (simulované, pokud je vestavěno)	P	---->	---->				
4.5	Střih větru při vzletu/přistání (pro tento úkol se nepoužije letadlo)			P			pouze FFS	
4.6	Simulovaná porucha tlaku v kabině/nouzov é klesání (pro tento úkol se nepoužije letadlo)	P	---->	---->			pouze FFS	

KATEGORIE LETADLO S POHONEM VZTLAKU		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
4.7	ACAS událost (pro tuto úlohu se nesmí použít letadlo)	P	---->	---->			pouze FFS	
4.8	Ztráta pracovní schopnosti člena posádky	P	---->	---->				
4.9	Poruchy převodu	P	---->	---->			pouze FFS	
4.10	Vybrání pádu (při zapnutém i vypnutém pohonu), nebo zásah po aktivaci zařízení signalizace přetažení v konfiguraci pro stoupání, cestovní let a přiblížení (pro tuto úlohu se nesmí použít letadlo)	P	---->	---->			pouze FFS	

KATEGORIE LETADLO S POHONEM VZTLAKU		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
4.11	Další nouzové postupy, jak je popsáno v příslušné letové příručce	P	---->	---->				
ODDÍL 5 – Postupy letu podle přístrojů (k provedení v IMC nebo v simulovaných IMC)								
5.1	Vzlet podle přístrojů: přechod na let podle přístrojů je požadován co nejdříve po vzletu	P*	---->*	---->*				
5.1.1	Simulovaná porucha motoru během odletu po dosažení bodu rozhodnutí	P*	---->*	---->*			M*	
5.2	Dodržování odletových a příletových tratí a instrukcí ATC	P*	---->*	---->*			M*	

KATEGORIE LETADLO S POHONEM VZTLAKU		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5.3	Postupy vyčkávání	P*	---->*	---->*				
5.4	Přesná přiblížení s klesáním na výšku rozhodnutí (DH) ne menší než 60 m (200 stop)	P*	---->*	---->*				
5.4. 1	S ručním řízením bez letového povelového přístroje	P*	---->*	---->*			M* (pouze pro zkoušk u doved- nosti)	
5.4. 2	S ručním řízením s letovým povelovým přístrojem	P*	---->*	---->*				
5.4. 3	S použitím autopilota	P*	---->*	---->*				

KATEGORIE LETADLO S POHONEM VZTLAKU		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5.4. 4	S ručním řízením, se simulací jednoho nefunkčního motoru; porucha motoru má být simulována v průběhu konečného přiblížení od okamžiku před průletem vnějšího návěstidla (OM) do dosednutí, nebo během celého postupu nezdařeného přiblížení	P*	---->*	---->*			M*	
5.5	Nepřesné přístrojové přiblížení do minimální výšky pro klesání MDA/H	P*	---->*	---->*			M*	
5.6	Průlet se všemi pracujícími motory po dosažení DA/DH nebo MDA/MDH	P*	---->*	---->*				

KATEGORIE LETADLO S POHONEM VZTLAKU		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5.6. 1	Další postupy nezdařeného přiblížení	P*	---->*	---->*				
5.6. 2	Průlet se simulací jednoho nepracujícího motoru po dosažení DA/DH nebo MDA/MDH	P*					M*	
5.7	Autorotace za IMC s vyrovnaním po obnovení výkonu motoru k přistání na přistávací ploše pouze v modu vrtulníku (pro tento úkol se nepoužije letadlo)	P*	---->*	---->*			M* pouze FFS	
5.8	Vyrovnaní z nezvyklých letových poloh (tato úloha záleží na kvalitě FFS)	P*	---->*	---->*			M*	

KATEGORIE LETADLO S POHONEM VZTLAKU	PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy					Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
ODDÍL 6 – Další oprávnění k typové kvalifikaci pro přiblížení podle přístrojů do výšky rozhodnutí menší než 60 m (CAT II/III)							

KATEGORIE LETADLO S POHONEM VZTLAKU		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
6	Další oprávnění k typové kvalifikaci pro přiblížení podle přístrojů do výšky rozhodnutí menší než 60 m (CAT II/III). Následující obraty a postupy jsou minimální požadavky na výcvik pro povolení přiblížení podle přístrojů do DH menší než 60 m (200 stop). Během následujících postupů pro přiblížení podle přístrojů a nezdařených přiblížení musí být použito veškeré vybavení letadla s pohonem vztlaku požadované k typovému osvědčení pro přiblížení podle přístrojů až do DH menší než 60 m (200 stop).							

KATEGORIE LETADLO S POHONEM VZTLAKU		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
6.1	Přerušný vzlet při minimální schválené RVR		P	---->			M*	
6.2	Přiblížení ILS v simulovaných podmínkách letu podle přístrojů s klesáním do použitelné DH, s použitím palubního systému navádění. Musí se dodržovat standardní provozní postupy (SOP)		P	---->	---->		M*	

KATEGORIE LETADLO S POHONEM VZTLAKU		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
6.3	Průlet po přiblíženích uvedených v 6.2 při dosažení DH. Tento výcvik musí rovněž zahrnovat průlet kvůli (simulované) nedostatečné RVR, stříhu větru, odchylce letadla překračující limity pro úspěšné přiblížení a kvůli poruše pozemního/palubního vybavení před dosažením DH a průlet se simulovanou poruchou palubního vybavení.		P	---->	---->		M*	

KATEGORIE LETADLO S POHONEM VZTLAKU		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
6.4	Přistání s vizuální orientací získanou v DH po přiblížení podle přístrojů. Automatické přistání musí být prováděno v závislosti na specifickém palubním systému navádění		P	---->			M*	
ODDÍL 7 – Použití doplňkového vybavení								
7	Použití doplňkového vybavení		P	---->	---->			

E. Specifické požadavky pro kategorii vzducholodí

1. V případě zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti pro typové kvalifikace pro vzducholodě musejí žadatelé úspěšně absolvovat oddíly 1 až 5 a 6 (je-li to vhodné) zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti. Pokud žadatel neuspěje ve více než 5 úlohách, musí opakovat celou zkoušku/přezkoušení odborné způsobilosti. Pokud žadatel neuspěje v 5 úlohách nebo méně, opakuje se zkouška nebo přezkoušení pouze z těchto úloh. Jestliže žadatel při opakování zkoušky nebo přezkoušení neuspěje v některé z úloh, včetně úloh, v nichž žadatel uspěl při předchozích pokusech, musí opakovat celou zkoušku nebo přezkoušení znovu. Všechny oddíly zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti musejí být absolvovány v rozmezí šesti měsíců.

TOLERANCE LETOVÉ ZKOUŠKY

2. Žadatel musí prokázat schopnost:

- a) ovládat vzducholoď v rámci jejího omezení;
- b) provádět všechny obraty plynule a přesně;
- c) uplatňovat dobrý úsudek a letecké umění;
- d) uplatňovat letecko-navigační znalosti;
- e) nepřetržitě řídit vzducholoď takovým způsobem, aby o úspěšném výsledku postupu nebo obratu nebyly nikdy pochybnosti;
- f) pochopit a uplatňovat postupy koordinace posádky a ztrátu pracovní schopnosti pilota a
- g) komunikovat účinně s ostatními členy posádky.

3. Při zkoušce se uplatní tato omezení při zohlednění povolených odchylek pro podmínky turbulence, vlastnosti ovládání a výkonnosti použité vzducholodě.

a) Letová omezení IFR:

Výška:

všeobecně ± 30 m (± 100 stop)

zahájení průletu ve výšce rozhodnutí/nadmořské výšce $+15$ m/ -0 m ($+50$ stop/ -0 stop)

minimální výška pro klesání/ nadmořská výška $+15$ m/ -0 m ($+50$ stop/ -0 stop)

Sledování dráhy letu:

podle radiových prostředků $\pm 5^\circ$

přesné přiblížení odchylna o polovinu rozsahu stupnice v azimutu a sestupové rovině

Kurz:

normální činnosti $\pm 5^\circ$

mimořádné činnosti/nouzové situace $\pm 10^\circ$

b) Letová omezení VFR:

Výška:

všeobecně ± 30 m (± 100 stop)

Kurz:

normální činnosti $\pm 5^\circ$

mimořádné činnosti/nouzové situace $\pm 10^\circ$

OBSAH VÝCVIKU / ZKOUŠKY DOVEDNOSTI / PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

4. Význam následujících symbolů:

P = Výcvik na funkci velícího pilota nebo druhého pilota a pilota řídícího (PF) a pilot neřídícího (PNF) pro vydání typové kvalifikace podle toho, co je vhodné.

5. Praktický výcvik se musí provádět alespoň na úrovni výcvikového vybavení označeného symbolem (P), nebo se může provádět na jakékoli vyšší úrovni vybavení označeného šipkou (---->).

6 K označení výcvikového vybavení se používají následující zkratky:

FFS = typový letový simulátor;

FTD = letové výcvikové zařízení;

OTD = jiné výcvikové zařízení;

As = vzducholod'.

a) Žadatelé o zkoušku dovednosti pro vydání typové kvalifikace pro vzducholodě absolvují pouze oddíly 1 až 5 a případně oddíl 6, je-li to vhodné.

b) Žadatelé o prodloužení platnosti nebo obnovu přezkoušení odborné způsobilosti pro typové kvalifikace pro vzducholodě absolvují pouze oddíly 1 až 4 a případně oddíl 6.

c) Úlohy označené (*) se musejí létat pouze podle přístrojů. Pokud tato podmínka není splněna během zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti, typová kvalifikace bude omezena pouze na VFR.

7. Písmeno „M“, uvedené ve sloupci zkouška dovednosti/přezkoušení odborné způsobilosti, označuje povinnou úlohu.

8. Pro praktický výcvik a přezkoušení se musí použít zařízení pro výcvik pomocí letové simulace, jestliže tvoří součást kurzu typové kvalifikace. Pro schválení kurzu se berou v úvahu tato hlediska:

a) způsobilost zařízení pro výcvik pomocí letové simulace, jak je stanoveno v části OR;

b) způsobilosti instruktora.

KATEGORIE VZDUCHOLODĚ		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
ODDÍL 1 – Předletové přípravy a kontroly								
1.1	Předletová prohlídka				P			
1.2	Kontrola pilotního prostoru	P	---->	---->	---->			
1.3	Postupy pro spouštění, kontrola radiového a navigačního vybavení, výběr a nastavení navigačních a komunikačních kmitočtů		P	---->	---->		M	
1.4	Postupy uvolnění od stožáru a obraty nad zemí			P	---->		M	
1.5	Příprava před vzletem, postupy a kontroly	P	---->	---->	---->		M	
ODDÍL 2 – Letové obraty a postupy								

KATEGORIE VZDUCHOLODĚ		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
2.1	Profil normálních vzletů VFR			P	---->		M	
2.2	Vzlet při simulovaném vysazení motoru			P	---->		M	
2.3	Vzlet se zátěží >0 (těžký vzlet)			P	---->			
2.4	Vzlet se zátěží <0 (lehký vzlet)			P	---->			
2.5	Normální postupy stoupání			P	---->			
2.6	Stoupání do tlakové výšky			P	---->			
2.7	Rozpoznání tlakové výšky			P	---->			
2.8	Let při tlakové výšce nebo v blízkosti tlakové výšky			P	---->		M	
2.9	Běžné klesání a přiblížení			P	---->			

KATEGORIE VZDUCHOLODĚ		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
2.1 0	Profil normálního přistání VFR			P	---->		M	
2.1 1	Přistání se zátěží >0 (těžké přistání)			P	---->		M	
2.1 2	Přistání se zátěží <0 (lehké přistání)			P	---->		M	
	Záměrně nepoužito							
ODDÍL 3 – Normální a mimořádný provoz těchto systémů a postupů								
3	Normální a mimořádný provoz těchto systémů a postupů (může být proveden na FSTD, pokud je pro tento úkol způsobilý):						M	Závazně musejí být vybrány nejméně 3 úlohy z tohoto oddílu
3.1	Motor	P	---->	---->	---->			
3.2	Přetlakový systém obalu	P	---->	---->	---->			

KATEGORIE VZDUCHOLODĚ		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
3.3	Pitot-statický systém	P	---->	---->	---->			
3.4	Palivový systém	P	---->	---->	---->			
3.5	Elektrický systém	P	---->	---->	---->			
3.6	Hydraulický systém	P	---->	---->	---->			
3.7	Systém řízení letu a vyvážení	P	---->	---->	---->			
3.8	Balonetový systém	P	---->	---->	---->			
3.9	Autopilot/letový povelový přístroj	P	--->	--->	---->			
3.1 0	Zařízení pro zvýšení stability	P	---->	---->	---->			

KATEGORIE VZDUCHOLODĚ		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
3.1 1	Meteorologický radar, radiovýškoměr, odpovídač, systém signalizace nebezpečné blízkosti země (pokud je vestavěn)	P	---->	---->	---->			
3.1 2	Systém přistávacího zařízení	P	----->	----->	---->			
3.1 3	Pomocná energetická jednotka (APU)	P	---->	----->	----->			
3.1 4	Radiostanice, navigační zařízení a přístroje, systém pro řízení letu	P	---->	----->	----->			
	Záměrně nepoužito							
ODDÍL 4 – Mimořádné a nouzové postupy								

KATEGORIE VZDUCHOLODĚ		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
4	Mimořádné a nouzové postupy (mohou být provedeny na FSTD, pokud je pro tento úkol způsobilý)						M	Závazně musejí být vybrány nejméně 3 úlohy z tohoto oddílu
4.1	Požární nácviky, požáry motoru, APU, nákladového prostoru, pilotního prostoru a elektrických zařízení, včetně evakuace, podle toho, co je vhodné	P	---->	---->	---->			
4.2	Kontrola kouře a jeho odstranění	P	---->	---->	---->			
4.3	Vysazení a opakované spuštění motoru V určité fázi letu, včetně vysazení více motorů	P	---->	---->	---->			

KATEGORIE VZDUCHOLODĚ		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
4.4	Ztráta pracovní schopnosti člena posádky	P	---->	---->	---->			
4.5	Poruchy převodovky	P	---->	---->	---->		pouze FFS	
4.6	Jiné nouzové postupy jak jsou popsány v příslušné letové příručce	P	---->	---->	---->			
ODDÍL 5 – Postupy letu podle přístrojů (k provedení v IMC nebo v simulovaných IMC)								
5.1	Vzlet podle přístrojů: přechod na let podle přístrojů je požadován co nejdříve po vzletu	P*	---->*	---->*	---->*			
5.1 .1	Simulovaná porucha motoru během odletu	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
5.2	Dodržování odletových a příletových tratí a instrukcí ATC	P*	---->*	---->*	---->*		M*	

KATEGORIE VZDUCHOLODĚ		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
5.3	Postupy vyčkávání	P*	---->*	---->*	---->*			
5.4	Přesná přiblížení s klesáním na výšku rozhodnutí (DH) ne menší než 60 m (200 stop)	P*	---->*	---->*	---->*			
5.4 .1	S ručním řízením bez letového povelového přístroje	P*	---->*	---->*	---->*		M* (pouze pro zkoušk doved- nosti)	
5.4 .2	S ručním řízením s letovým povelovým přístrojem	P*	---->*	---->*	---->*			
5.4 .3	S použitím autopilota	P*	---->*	---->*	---->*			

KATEGORIE VZDUCHOLODĚ		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
5.4 .4	S ručním řízením, se simulací jednoho nefunkčního motoru; porucha motoru má být simulována v průběhu konečného přiblížení od okamžiku před průletem vnějšího návěstidla (OM) do dosednutí nebo během celého postupu nezdařeného přiblížení	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
5.5	Nepřesné přístrojové přiblížení do minimální výšky pro klesání MDA/H	P*	---->*	---->*	---->*		M*	
5.6	Průlet se všemi pracujícími motory po dosažení DA/DH nebo MDA/MDH	P*	---->*	---->*	---->*			

KATEGORIE VZDUCHOLODĚ		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
5.6 .1	Další postupy nezdařeného přiblížení	P*	---->*	---->*	---->*			
5.6 .2	Průlet se simulací jednoho nefunkčního motoru po dosažení DA/DH nebo MDA/MDH	P*					M*	
5.7	Vyrovnání z nezvyklých letových poloh (tato úloha záleží na kvalitě FFS)	P*	---->*	---->*	---->*		M*	

KATEGORIE VZDUCHOLODĚ	PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy					Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
	OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
ODDÍL 6 – Další oprávnění k typové kvalifikaci pro přiblížení podle přístrojů do výšky rozhodnutí menší než 60 m (CAT II/III)							

KATEGORIE VZDUCHOLODĚ		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
6	Další oprávnění k typové kvalifikaci pro přiblížení podle přístrojů do výšky rozhodnutí menší než 60 m (CAT II/III). Následující obraty a postupy jsou minimální požadavky na výcvik pro povolení přiblížení podle přístrojů do DH menší než 60 m (200 stop). Během následujících postupů pro přiblížení podle přístrojů a nezdařených přiblížení musí být použito veškeré vybavení vzducholodě požadované k typovému osvědčení pro přiblížení podle přístrojů až do DH menší než 60 m (6 096,00 cm).							

KATEGORIE VZDUCHOLODĚ		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
6.1	Přerušený vzlet při minimální schválené RVR		P	---->			M*	
6.2	Přiblížení ILS V simulovaných podmínkách letu podle přístrojů s klesáním do použitelné DH s použitím palubního systému navádění. Musí se dodržovat standardní provozní postupy (SOP)		P	---->			M*	

KATEGORIE VZDUCHOLODĚ		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
6.3	Průlet Po přiblíženích, uvedených v 6.2, při dosažení DH. Tento výcvik musí rovněž zahrnovat průlet kvůli (simulované) nedostatečné RVR, stříhu větru, odchylce letadla překračující limity pro úspěšné přiblížení a kvůli poruše pozemního/palubního vybavení před dosažením DH, a průlet se simulovanou poruchou palubního vybavení.		P	---->			M*	

KATEGORIE VZDUCHOLODĚ		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezk. na	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
6.4	Přistání S vizuální orientací získanou v DH po přiblížení podle přístrojů. Automatické přistání musí být prováděno v závislosti na specifickém palubním systému navádění		P	---->			M*	
ODDÍL 7 – Použití doplňkového vybavení								
7	Použití doplňkového vybavení		P	---->				

PŘÍLOHA II
K PROVÁDĚCÍMU NAŘÍZENÍ

POŽADAVKY PRO PŘEVOD VNITROSTÁTNÍCH PRŮKAZŮ ZPŮSOBILOSTI
a KVALIFIKACÍ PRO LETOUNY a VRTULNÍKY

A. LETOUNY

1. Průkazy způsobilosti pilota

Průkaz způsobilosti vydaný členským státem v souladu s vnitrostátními požadavky se převede na průkaz způsobilosti specifikovaný v části FCL, jestliže žadatel splňuje tyto požadavky:

- a) pro průkazy způsobilosti ATPL(A) a CPL(A) splnit formou přezkoušení odborné způsobilosti požadavky na prodloužení platnosti uvedené v části FCL pro typovou/třídní a přístrojovou kvalifikaci odpovídající pravomocem dle průkazu způsobilosti;
- b) prokázat znalost příslušných oddílů v části OPS a části FCL;
- c) prokázat jazykovou způsobilost v souladu s článkem FCL.055;
- d) splnit požadavky stanovené v této tabulce:

Vnitrostátní průkaz způsobilosti	Celkový počet hodin v letové praxi	Další požadavky	Nahrazení průkazem způsobilosti podle části FCL a podmínky (kde je použitelné)	Zrušení podmínek	
1)	2)	3)	4)	5)	
ATPL(A)	>1 500 jako PIC na vícepilotních letounech	žádné	ATPL(A)	nepoužitelné	a)
ATPL(A)	>1 500 na vícepilotních letounech	žádné	podle odst. c) pododstavec 4)	podle odst. c) pododstavec 5)	b)
ATPL(A)	>500 na vícepilotních letounech	prokázat znalost plánování a provedení letu podle článku FCL.515	ATPL(A) s typovou kvalifikací omezenou na funkci druhého pilota	prokázat schopnost vykonávat funkci PIC podle dodatku 9 části FCL	c)

Vnitrostátní průkaz způsobilosti	Celkový počet hodin v letové praxi	Další požadavky	Nahrazení průkazem způsobilosti podle části FCL a podmínky (kde je použitelné)	Zrušení podmínek	
1)	2)	3)	4)	5)	
CPL/IR(A) a absolvování zkoušky z teoretických znalostí ATPL ICAO v členském státě vydání průkazu způsobilosti		i) prokázat znalost plánování a provedení letu, podle článku FCL.310 a čl. FCL.615 odst. b) ii) splnit zbývající požadavky čl. FCL.720.A odst. c)	CPL/IR(A) se započtením teoretických znalostí ATPL	nepoužitelné	d)
CPL/IR(A)	>500 na vícepilotních letounech nebo na jednopilotních letounech ve vícepilotním provozu kategorie letounů sběrné dopravy podle normy CS-23 nebo rovnocenného předpisu v souladu s požadavky části OPS pro obchodní leteckou dopravu	i) úspěšně absolvovat zkoušku ze znalostí pro ATPL(A) v členském státě vydání průkazu způsobilosti* ii) splnit zbývající požadavky čl. FCL.720.A odst. c)	CPL/IR(A) se započtením teoretických znalostí ATPL	nepoužitelné	e)

Vnitrostátní průkaz způsobilosti	Celkový počet hodin v letové praxi	Další požadavky	Nahrazení průkazem způsobilosti podle části FCL a podmínky (kde je použitelné)	Zrušení podmínek	
1)	2)	3)	4)	5)	
CPL/IR(A)	>500 jako PIC na jednopilotních letounech	žádné	CPL/IR(A) s typovými/tří dními kvalifikacemi omezenými na jednopilotní letouny		f)
CPL/IR(A)	<500 jako PIC na jednopilotních letounech	prokázat znalost plánování a provedení letu pro úroveň CPL/IR	podle čl. 4 písm. f)	získat typovou kvalifikaci pro vícepilotní letouny v souladu s částí FCL	g)
CPL(A)	>500 jako PIC na jednopilotních letounech	kvalifikace pro noční lety, je-li použitelné	CPL(A) s typovými/tří dními kvalifikacemi omezenými na jednopilotní letouny		h)
CPL(A)	<500 jako PIC na jednopilotních letounech	i) kvalifikace pro noční lety, je-li použitelné ii) prokázat znalost plánování a provedení letu, článek FCL.310	podle čl. 4 odst. h)		i)
PPL/IR(A)	≥75 v souladu s IFR	kvalifikace pro lety v noci, pokud pravomoci na noční létání nejsou zahrnuty v přístrojové kvalifikaci	PPL/IR(A) (IR omezena na PPL)	prokázat znalost provedení a plánování letu podle čl. FCL.615 odst. b)	j)

Vnitrostátní průkaz způsobilosti	Celkový počet hodin v letové praxi	Další požadavky	Nahrazení průkazem způsobilosti podle části FCL a podmínky (kde je použitelné)	Zrušení podmínek	
1)	2)	3)	4)	5)	
PPL(A)	≥70 hodin na letounech	předvést využití radionavigačních prostředků	PPL(A)		k)

* Od držitelů průkazů způsobilosti obchodního pilota (CPL), kteří už mají typovou kvalifikaci pro vícepilotní letoun, se nevyžaduje absolvování zkoušky teoretických znalostí pro ATPL(A), pokud pokračují v činnosti na téže typu letounu, ale nesmí se jim započítávat teorie ATPL(A) pro průkaz způsobilosti specifikovaný v části FCL. Jestliže potřebují další typovou kvalifikaci pro odlišný vícepilotní letoun, musejí splnit ustanovení ve sloupci 3), řádek e) bod i) výše uvedené tabulky.

2. Osvědčení instruktora

Osvědčení instruktora vydané členským státem v souladu s vnitrostátními požadavky se převede na osvědčení specifikované v části FCL, jestliže žadatel splňuje tyto požadavky:

Vnitrostátní osvědčení nebo pravomoci	Praxe	Další požadavky	Nahrazení osvědčením podle části FCL
1)	2)	3)	4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	v souladu s požadavky části FCL pro příslušná osvědčení	nepoužitelné	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3. Osvědčení SFI

Osvědčení SFI vydané členským státem v souladu s vnitrostátními požadavky se převede na osvědčení specifikované v části FCL, jestliže držitel splňuje tyto požadavky:

Vnitrostátní osvědčení	Praxe	Další požadavky	Nahrazení osvědčením podle části FCL
1)	2)	3)	4)
SFI(A)	>1 500 hodin jako	i) být alespoň	SFI(A)

	pilot MPA	držitelem průkazu způsobilosti CPL, MPL nebo ATPL (letouny) vydaného členským státem; ii) absolvovat objem výcviku na letovém simulátoru ve vhodném kurzu typové kvalifikace zahrnujícím MCC	
SFI(A)	3 roky praxe jako SFI	absolvovat část výcviku na letovém simulátoru ve vhodném kurzu typové kvalifikace zahrnujícím MCC	SFI(A)

Převod platí nejdéle po dobu tří let. Prodloužení platnosti osvědčení bude podmíněno splněním požadavků stanovených v části FCL.

4. Osvědčení STI

Osvědčení STI vydané členským státem v souladu s vnitrostátními požadavky tohoto státu se převede na osvědčení specifikované v části FCL, jestliže držitel splňuje požadavky uvedené v této tabulce:

Vnitrostátní osvědčení	Praxe	Další požadavky	Nahrazení osvědčením
1)	2)	3)	4)
STI(A)	>500 hodin jako pilot SPA	i) být alespoň držitelem průkazu způsobilosti vydaného členským státem; ii) absolvovat přezkoušení odborné způsobilosti v souladu s dodatkem 9 části FCL na FSTD odpovídajícím zamýšlenému výcviku	STI(A)

Vnitrostátní osvědčení	Praxe	Další požadavky	Nahrazení osvědčením
1)	2)	3)	4)
STI(A)	3 roky nedávné praxe jako STI	absolvovat přezkoušení odborné způsobilosti v souladu s dodatkem 9 části FCL na FSTD odpovídajícím zamýšlenému výcviku	STI(A)

Prodloužení platnosti bude podmíněno splněním požadavků stanovených v části FCL.

B. VRTULNÍKY

1. Průkazy způsobilosti pilota

Průkaz způsobilosti vydaný členským státem v souladu s vnitrostátními požadavky se převede na průkaz způsobilosti specifikovaný v části FCL, jestliže žadatel:

- splnil formou přezkoušení odborné způsobilosti požadavky na prodloužení platnosti uvedené v části FCL pro typovou a přístrojovou kvalifikaci odpovídající pravomocem dle daného průkazu způsobilosti;
- prokázal znalost příslušných oddílů v části OPS a části FCL;
- prokázal jazykovou způsobilost v souladu s článkem FCL.055;
- splnil požadavky stanovené v této tabulce:

Vnitrostátní průkaz způsobilosti	Celkový počet hodin v letové praxi	Další požadavky	Nahrazení průkazem způsobilosti podle části FCL a podmínky (kde je použitelné)	Zrušení podmínek	
1)	2)	3)	4)	5)	
ATPL(H) platná IR(H)	>1000 jako PIC na vícepilotních vrtulnících	žádné	ATPL(H) a IR	nepoužitelné	a)
ATPL(H) bez pravomocí IR(H)	>1000 jako PIC na vícepilotních vrtulnících	žádné	ATPL(H)		b)
ATPL(H) platná IR(H)	>1000 na vícepilotních vrtulnících	žádné	ATPL(H) a IR s typovou kvalifikací omezenou na druhého pilota	prokázat schopnost vykonávat funkci PIC v souladu s dodatkem 9 části FCL	c)
ATPL(H) bez pravomocí IR(H)	>1000 na vícepilotních vrtulnících	žádné	ATPL(H) s typovou kvalifikací omezenou na funkci druhého pilota	prokázat schopnost vykonávat funkci PIC v souladu s dodatkem 9 části FCL	d)
ATPL(H) platný IR(H)	>500 na vícepilotních vrtulnících	prokázat znalost plánování a provedení letu v souladu s článkem FCL.515 a čl. FCL.615 odst. b)	podle čl. 4 odst. c)	podle čl. 5 odst. c)	e)

Vnitrostátní průkaz způsobilosti	Celkový počet hodin v letové praxi	Další požadavky	Nahrazení průkazem způsobilosti podle části FCL a podmínky (kde je použitelné)	Zrušení podmínek	
1)	2)	3)	4)	5)	
ATPL(H) bez pravomocí IR(H)	>500 na vícepilotních vrtulnících	podle čl. 3 odst. e)	v souladu s čl. 4 odst. d)	v souladu s čl. 5 odst. d)	f)
CPL/IR(H) a absolvování zkoušky z teoretických znalostí ATPL(H) ICAO v členském státě vydání průkazu způsobilosti		i) prokázat znalost plánování a provedení letu v souladu s článkem FC L.310 a čl. FCL.615 odst. b); ii) splnit zbývající požadavky čl. FCL.720.H odst. b)	CPL/IR(H) se započtením teoretických znalostí, pokud je zkouška z teoretických znalostí ATPL(H) ICAO na úrovni FCL ATPL	nepoužitelné	g)
CPL/IR(H)	>500 na vícepilotních vrtulnících	i) úspěšně absolvovat zkoušku ze znalostí pro ATPL(H) podle části FCL v členském státě vydání průkazu způsobilosti* ii) splnit zbývající požadavky čl. FCL.720.H odst. b)	CPL/IR(H) se započtením teoretických znalostí pro ATPL(H) podle části FCL	nepoužitelné	h)

Vnitrostátní průkaz způsobilosti	Celkový počet hodin v letové praxi	Další požadavky	Nahrazení průkazem způsobilosti podle části FCL a podmínky (kde je použitelné)	Zrušení podmínek	
1)	2)	3)	4)	5)	
CPL/IR(H)	>500 jako PIC na jednopilotních vrtulnících	žádné	CPL/IR(H) s typovými kvalifikacemi omezenými na jednopilotní vrtulníky	získat typovou kvalifikaci pro vícepilotní letouny v souladu s částí FCL	i)
CPL/IR(H)	<500 jako PIC na jednopilotních vrtulnících	prokázat znalost plánování a provedení letu v souladu s článkem FCL.310 a čl. FCL.615 odst. b)	v souladu s čl. 4 odst. i)		j)
CPL(H)	>500 jako PIC na jednopilotních vrtulnících	kvalifikace pro noční lety	CPL (H) s typovými kvalifikacemi omezenými na jednopilotní vrtulníky		k)
CPL(H)	<500 jako PIC na jednopilotních vrtulnících	kvalifikace pro noční lety prokázat znalost plánování a provedení letu v souladu s článkem FC L.310	podle čl. 4 odst. k)		l)
CPL(H) bez kvalifikace pro noční lety	>500 jako PIC na jednopilotních vrtulnících		v souladu s čl. 4 odst. k) pro denní provoz VFR		m)

Vnitrostátní průkaz způsobilosti	Celkový počet hodin v letové praxi	Další požadavky	Nahrazení průkazem způsobilosti podle části FCL a podmínky (kde je použitelné)	Zrušení podmínek	
1)	2)	3)	4)	5)	
CPL(H) bez kvalifikace pro noční lety	<500 jako PIC na jednopilotních vrtulnících	Prokázat znalost plánování a provedení letu v souladu s článkem FC L.310	v souladu s čl. 4 odst. k) pro denní provoz VFR	s částí FCL a kvalifikaci pro noční lety	n)
PPL/IR(H)	≥75 v souladu s IFR	kvalifikace pro lety v noci; pokud pravomoci na noční létání nejsou zahrnuty v přístrojové kvalifikaci	PPL/IR(H) (IR omezena na PPL)	prokázat znalost provedení a plánování letu v souladu s čl. FCL.615 odst. b)	o)
PPL(H)	≥75 hodin na vrtulnících	předvést využití radionavigačních prostředků	PPL (H)		p)

* Od držitelů průkazů způsobilosti obchodního pilota (CPL), kteří už mají typovou kvalifikaci pro vícepilotní letoun, se nevyžaduje absolvování zkoušky teoretických znalostí pro ATPL(H), pokud pokračují v činnosti na téže typu vrtulníku, ale nesmí se jim započítávat teorie ATPL(H) pro průkaz způsobilosti specifikovaný v části FCL. Jestliže potřebují další typovou kvalifikaci pro odlišný vícepilotní vrtulník, musejí splnit ustanovení ve sloupci 3), řádek h) bod i) výše uvedené tabulky.

2. Osvědčení instruktora

Osvědčení instruktora vydané členským státem v souladu s vnitrostátními požadavky se převede na osvědčení specifikované v části FCL, jestliže žadatel splňuje tyto požadavky:

Vnitrostátní osvědčení nebo pravomoci	Praxe	Další požadavky	Nahrazení osvědčením
---------------------------------------	-------	-----------------	----------------------

1)	2)	3)	4)
FI(H)/IRI(H)/TRI(H)	v souladu s požadavky části FCL pro příslušná osvědčení		FI(H)/IRI(H)/TRI(H)*

Prodloužení platnosti bude podmíněno splněním požadavků stanovených v části FCL.

3. Osvědčení SFI

Osvědčení SFI vydané členským státem v souladu s vnitrostátními požadavky se převede na osvědčení specifikované v části FCL, jestliže držitel splňuje tyto požadavky:

Vnitrostátní osvědčení	Praxe	Další požadavky	Nahrazení osvědčením
1)	2)	3)	4)
SFI(H)	>1 000 hodin jako pilot MPH	i) být alespoň držitelem průkazu způsobilosti CPL, MPL nebo ATPL vydaného členským státem ii) absolvovat část výcviku na letovém simulátoru ve vhodném kurzu typové kvalifikace zahrnujícím MCC	SFI(H)
SFI(H)	3 roky praxe jako SFI	absolvovat objem výcviku na letovém simulátoru ve vhodném kurzu typové kvalifikace zahrnujícím MCC	SFI(H)

Prodloužení platnosti bude podmíněno splněním požadavků stanovených v části FCL.

4. Osvědčení STI

Osvědčení STI vydané členským státem v souladu s vnitrostátními požadavky tohoto státu se převede na osvědčení specifikované v části FCL, jestliže držitel splňuje požadavky uvedené v této tabulce:

Vnitrostátní osvědčení	Praxe	Další požadavky	Nahrazení osvědčením
1)	2)	3)	4)
STI(H)	>500 hodin jako pilot SPH	i) být alespoň držitelem průkazu způsobilosti vydaného členským státem ii) absolvovat přezkoušení odborné způsobilosti v souladu s dodatkem 9 části FCL na FSTD odpovídajícím zamýšlenému výcviku	STI(H)
STI(H)	3 roky praxe jako STI	absolvovat přezkoušení odborné způsobilosti v souladu s dodatkem 9 části FCL na FSTD odpovídajícím zamýšlené konstrukci	STI(H)

Prodloužení platnosti bude podmíněno splněním požadavků stanovených v části FCL.

PŘÍLOHA III
K PROVÁDĚCÍMU NAŘÍZENÍ POŽADAVKY PRO POTVRZENÍ PLATNOSTI
PRŮKAZŮ ZPŮSOBILOSTI VYDANÝCH TŘETÍMI ZEMĚMI NEBO JMÉNEM
TŘETÍCH ZEMÍ

A. POTVRZENÍ PLATNOSTI PRŮKAZŮ ZPŮSOBILOSTI

Obecná ustanovení

1. Průkaz způsobilosti pilota vydaný v souladu s požadavky přílohy 1 ICAO třetí zemí může být potvrzen jako platný příslušným úřadem členského státu.

Piloti podají žádost u příslušného úřadu členského státu, ve kterém mají bydliště nebo kde jsou usazeni, nebo v případě, že nejsou usazeni na území členského státu, příslušnému úřadu členského státu, v němž má provozovatel, pro kterého létají nebo mají v úmyslu létat, své hlavní sídlo.

2. Lhůta ověření platnosti průkazu způsobilosti nepřesahuje jeden rok, pokud zůstává platný základní průkaz způsobilosti.

Tuto lhůtu může příslušný úřad, který vydal potvrzení platnosti, jedenkrát prodloužit za předpokladu, že během lhůty platnosti pilot požádal o výcvik pro vydání průkazu způsobilosti v souladu s částí FCL nebo tento výcvik podstupuje. Toto prodloužení se provádí na dobu potřebnou pro vydání průkazu způsobilosti v souladu s částí FCL.

Držitelé průkazu způsobilosti přijatého členským státem vykonávají své pravomoci v souladu s požadavky uvedenými v části FCL.

Průkazy způsobilosti pilota pro obchodní leteckou dopravu a jiné profesionální činnosti

3. Držitel průkazu způsobilosti pro obchodní leteckou dopravu a jiné profesionální činnosti musí:

- a) splnit formou zkoušky dovednosti požadavky na prodloužení platnosti uvedené v části FCL pro typovou nebo třídní kvalifikaci odpovídající pravomocem dle daného průkazu způsobilosti;
- b) prokázat získanou znalost příslušných oddílů v části OPS a části FCL;
- c) prokázat získanou znalost anglického jazyka v souladu s článkem FCL.055;
- d) být držitelem platného osvědčení o zdravotní způsobilosti 1. třídy vydaného v souladu s částí Zdravotní způsobilost;
- e) v případě letounů splnit požadavky na praxi stanovené v této tabulce:

Průkaz způsobilosti	Celková praxe v letových hodinách	Pravomoci	
1)	2)	3)	

ATPL(A)	>1 500 jako PIC na vícepilotních letounech	jako PIC na vícepilotních letounech v obchodní letecké dopravě	a)
ATPL(A) nebo CPL(A)/IR*	>1 500 jako PIC nebo druhý pilot na vícepilotních letounech podle provozních požadavků	jako druhý pilot na vícepilotních letounech v obchodní letecké dopravě	b)
CPL(A)/IR	>1000 jako PIC v obchodní letecké dopravě od získání IR	jako PIC na jednopilotních letounech v obchodní letecké dopravě	c)
CPL(A)/IR	>1000 jako PIC nebo druhý pilot na jednopilotních letounech podle provozních požadavků	jako druhý pilot na jednopilotních letounech v obchodní letecké dopravě v souladu s částí OPS	d)
ATPL(A), CPLA(A)/IR, CPL(A)	>700 na letounech jiných než TMG, z toho 200 hodin ve funkci, pro kterou se žádá potvrzení platnosti, a 50 hodin v této funkci za posledních 12 měsíců	uplatnění pravomocí na letounech v jiném provozu než v rámci obchodní letecké dopravy	(e)

* Držitelé průkazů způsobilosti CPL(A)/IR pro vícepilotní letouny musejí před potvrzením platnosti prokázat úroveň znalostí ICAO ATPL(A).

f) v případě vrtulníků splnit požadavky na praxi stanovené v této tabulce:

Získaný průkaz způsobilosti	Celková praxe v letových hodinách	Pravomoci	
1)	2)	3)	
ATPL(H) platný IR	>1000 jako PIC na vícepilotních vrtulnících	jako PIC na vícepilotních vrtulnících v obchodní letecké dopravě podle VFR i IFR	a)
ATPL(H) bez pravomocí IR	>1000 jako PIC na vícepilotních vrtulnících	jako PIC na vícepilotních vrtulnících v obchodní letecké dopravě podle VFR	b)

ATPL(H) platný IR	>1000 jako pilot na vícepilotních vrtulnících	jako druhý pilot na vícepilotních vrtulnících v obchodní letecké dopravě podle VFR i IFR	c)
ATPL(H) bez pravomocí IR	>1000 jako pilot na vícepilotních vrtulnících	jako druhý pilot na vícepilotních vrtulnících v obchodní letecké dopravě podle VFR	d)
CPL(H)/IR*	>1000 jako pilot na vícepilotních vrtulnících	jako druhý pilot na vícepilotních vrtulnících v obchodní letecké dopravě	e)
CPL(H)/IR	>1000 jako PIC v obchodní letecké dopravě od získání IR	jako PIC na jednopilotních vrtulnících v obchodní letecké dopravě	f)
ATPL(H) s pravomocemi nebo bez pravomocí IR, CPL(H)/IR, CPL(H)	>700 na vrtulnících jiných než vrtulnících certifikovaných podle norem CS-27/29 nebo rovnocenných předpisů, z toho 200 hodin ve funkci, pro kterou se žádá potvrzení platnosti, a 50 hodin v této funkci za posledních 12 měsíců	uplatnění pravomocí na vrtulnících v jiném provozu než v rámci obchodní letecké dopravy	g)

* Držitelé průkazů způsobilosti CPL(H)/IR pro vícepilotní vrtulníky musejí před potvrzením platnosti prokázat úroveň znalostí ICAO ATPL.

Průkazy způsobilosti pilota pro neobchodní leteckou dopravu a přístrojovou kvalifikaci

4. Držitel průkazu způsobilosti soukromého pilota s přístrojovou kvalifikací nebo průkazů způsobilosti CPL a ATPL s přístrojovou kvalifikací, který má v úmyslu vykonávat pouze pravomoci soukromého pilota, musí:
 - a) absolvovat zkoušku dovednosti pro přístrojovou kvalifikaci a typovou nebo třídní kvalifikaci odpovídající pravomocem dle daného průkazu způsobilosti v souladu s dodatkem 7 a dodatkem 9 části FCL;
 - b) prokázat získanou znalost právních předpisů v oblasti letectví, leteckého meteorologického kódu, provedení letu a plánování (IR) a lidské výkonnosti;
 - c) prokázat získanou znalost anglického jazyka v souladu s článkem FCL.055;
 - d) být alespoň držitelem platného osvědčení o zdravotní způsobilosti 2. třídy vydaného v souladu s přílohou 1 ICAO;

- f) mít minimální praxi alespoň 100 hodin doby letu podle přístrojů ve funkci velícího pilota v příslušné kategorii letadla.

Průkazy způsobilosti pilota pro neobchodní leteckou dopravu bez přístrojové kvalifikace

- 5. Držitel průkazu způsobilosti soukromého pilota nebo průkazů způsobilosti CPL a ATPL bez přístrojové kvalifikace, který má v úmyslu vykonávat pouze pravomoci soukromého pilota, musí:
 - a) prokázat získanou znalost právních předpisů v oblasti letectví a lidské výkonnosti;
 - b) absolvovat zkoušku dovednosti PPL, jak je stanoveno v části FCL;
 - c) splnit příslušné požadavky uvedené v části FCL pro vydání typové nebo třídní kvalifikace odpovídající pravomocem dle daného průkazu způsobilosti;
 - d) být alespoň držitelem osvědčení o zdravotní způsobilosti 2. třídy vydaného v souladu s přílohou 1 ICAO;
 - e) prokázat získanou jazykovou způsobilost v souladu s článkem FCL.055;
 - f) mít minimální praxi alespoň 100 hodin ve funkci pilota v příslušné kategorii letadla.

Potvrzení platnosti průkazů způsobilosti pilota pro konkrétní úkoly s omezeným trváním

- 6. Aniž jsou dotčena ustanovení předchozích odstavců, v případě výrobních letů mohou členské státy potvrzovat platnost průkazů způsobilosti vydaných v souladu s přílohou 1 ICAO třetí zemí na dobu maximálně 12 měsíců pro konkrétní úkoly s omezeným trváním, jako např. cvičné lety před prvním nástupem do služby, předvádění, technických přeletů nebo zkušebních letů, pokud žadatel splňuje tyto požadavky:
 - a) je držitelem příslušného průkazu způsobilosti a osvědčení o zdravotní způsobilosti a příslušných kvalifikací nebo způsobilostí vydaných v souladu s přílohou 1 ICAO;
 - b) je v přímém nebo nepřímém pracovním poměru uzavřeným s výrobcem letounů.

V tomto případě jsou pravomoci držitele omezeny na výkon letového výcviku a zkoušek pro první vydání typových kvalifikací, dozor nad prvními lety pilotů provozovatele na trati, dodávkové nebo technické přelety, úvodní lety na trati a předváděcí nebo zkušební lety.

B. PŘEVOD PRŮKAZŮ ZPŮSOBILOSTI

- 1. Průkaz způsobilosti PPL/BPL/SPL, CPL nebo ATPL vydaný v souladu s požadavky přílohy 1 ICAO třetí zemí může příslušný úřad členského státu převést na průkaz

způsobilosti PPL/BPL/SPL stanovený v části FCL s jednopilotní třídní nebo typovou kvalifikací.

Pilot podá žádost u příslušného úřadu členského státu, ve kterém má bydliště nebo kde je usazen.

2. Držitel průkazu způsobilosti musí splňovat tyto minimální požadavky pro příslušnou kategorii letadla:
 - a) vykonat písemnou zkoušku z právních předpisů v oblasti leteckého provozu a lidské výkonnosti;
 - b) absolvovat zkoušku dovednosti PPL, BPL případně SPL, jak je stanoveno v části FCL;
 - c) splňovat požadavky pro vydání příslušné třídní nebo typové kvalifikace stanovené v hlavě H;
 - d) být alespoň držitelem osvědčení o zdravotní způsobilosti 2. třídy vydaného v souladu s částí Zdravotní způsobilost;
 - e) prokázat získanou jazykovou způsobilost v souladu s článkem FCL.055;
 - f) absolvovat alespoň 100 hodin doby letu ve funkci pilota.

C. POTVRZENÍ PLATNOSTI TŘÍDNÍ A TYPOVÉ KVALIFIKACE

1. Platná třídní nebo typová kvalifikace uvedená v průkazu způsobilosti vydaném třetí zemí může být uvedena v průkazu způsobilosti podle části FCL, jestliže žadatel:
 - a) splňuje požadavky na praxi a náležitosti pro vydání platné typové nebo třídní kvalifikace v souladu s částí FCL;
 - b) úspěšně absolvuje příslušné zkoušky dovednosti pro vydání platné typové nebo třídní kvalifikace v souladu s částí FCL;
 - b) v současnosti létá;
 - c) absolvoval alespoň:
 - i) pro třídní kvalifikace pro letoun 100 hodin letové praxe ve funkci pilota na dané třídě letounů;
 - ii) pro typové kvalifikace pro letoun 500 hodin letové praxe ve funkci pilota na daném typu letounů;
 - iii) pro jednomotorové vrtulníky s maximální povolenou vzletovou hmotností 3 175 kg 100 hodin praxe ve funkci pilota na daném typu vrtulníků;
 - iv) pro všechny ostatní vrtulníky 350 hodin letové praxe ve funkci pilota na dané třídě vrtulníků.