

Käesolev dokument on vaid dokumenteerimisvahend ja institutsioonid ei vastuta selle sisu eest

► **B**

KOMISJONI MÄÄRUS (EL) nr 1178/2011,

3. november 2011,

millega kehtestatakse tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008

(EMPs kohaldatav tekst)

(ELT L 311, 25.11.2011, lk 1)

Muudetud:

Euroopa Liidu Teataja

		nr	lehekülg	kuupäev
► <u>M1</u>	Komisjoni määrus (EL) nr 290/2012, 30. märts 2012	L 100	1	5.4.2012
► <u>M2</u>	Komisjoni määrus (EL) nr 70/2014, 27. jaanuar 2014	L 23	25	28.1.2014
► <u>M3</u>	Komisjoni määrus (EL) nr 245/2014, 13. märts 2014	L 74	33	14.3.2014

Parandatud:

► **C1** Parandus, ELT L 230, 25.8.2012, lk 5 (1178/2011)



KOMISJONI MÄÄRUS (EL) nr 1178/2011,

3. november 2011,

millega kehtestatakse tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrust (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 7 lõiget 6, artikli 8 lõiget 5 ja artikli 10 lõiget 5,

ning arvestades järgmist:

- (1) Määruse (EÜ) nr 216/2008 eesmärk on tagada ja säilitada Euroopa tsiviillennunduse ohutuse ühtne kõrge tase. Kõnealuses määruses on sätestatud vahendid nii eespool nimetatud eesmärgi kui ka muude eesmärkide saavutamiseks tsiviillennunduse ohutuse valdkonnas.
- (2) Teatavaid õhusõidukeid ja lennutreeningseadmeid käitavad piloodid ning kõnealuste pilootide koolitamise, testimise ja kontrollimisega seotud isikud ja organisatsioonid peavad vastama määruse (EÜ) nr 216/2008 III lisas esitatud asjakohastele olulistele nõuetele. Kõnealuse määruse kohaselt tuleks piloodid ning nende koolitamisega seotud isikud ja organisatsioonid sertifitseerida juhul, kui on tuvastatud, et nad vastavad olulistele nõuetele.
- (3) Samuti tuleks pilootidele tervisetõend välja anda ning pilootide nõuetekohase tervisliku seisundi hindamise eest vastutavad lennundusarstid tuleks sertifitseerida juhul, kui kõnealused piloodid ja lennundusarstid vastavad asjakohastele olulistele nõuetele. Samas nähakse määrusega (EÜ) nr 216/2008 ette võimalus, et teataval tingimustel võivad lennundusarstina tegutseda ka üldarstid, kui siseriiklik õigus seda lubab.
- (4) Teatava õhusõiduki käitamisega seotud salongipersonal peab vastama määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisas esitatud asjakohastele olulistele nõuetele. Vastavalt kõnealusele määrusele tuleb korrapäraselt hinnata salongipersonali tervislikku seisundit, et nad oleksid võimelised ohutult täitma neile määratud ohutusalaseid kohustusi. Nõuetele vastavust tuleb tõendada lennundusmeditsiini primal taval põhineva asjakohase hindamise teel.

⁽¹⁾ ELT L 79, 19.3.2008, lk 1.

▼B

- (5) Määruse (EÜ) nr 216/2008 kohaselt peab komisjon võtma vastu vajalikud rakenduseeskirjad, millega kehtestatakse pilootide sertifitseerimise ning nende koolitamise, testimise ja kontrollimisega seotud isikute sertifitseerimise, salongipersonali atesteerimise ning salongipersonali tervisliku seisundi hindamise tingimused.
- (6) Selleks et pilootidel ja pardamehaanikutel oleks võimalik täita oma ülesandeid ühtlustatud tingimustel, tuleks sätestada riiklike piloodilubade ja riiklike pardainsenerilubade muutmise nõuded ja menetlused. Käesoleva määruse kohaselt tuleks muuta ka katse-lennuinstruktori tunnistused.
- (7) Liikmesriikidele peaks jääma võimalus heaks kiita sellistes kolmandates riikides väljaantud load, mis on võimelised tagama määruuses (EÜ) nr 216/2008 kindlaksmääratud ohutustaseme. Sätestada tuleks kolmandates riikides väljaantud lubade tunnustamise tingimused.
- (8) Selle tagamiseks, et enne käesoleva määruse kohaldamist alanud koolitust oleks võimalik piloodilubade saamisel arvesse võtta, tuleks sätestada juba läbitud koolituse tunnustamise tingimused. Samuti tuleks sätestada sõjaväeteenistuses omandatud lubade tunnustamise tingimused.
- (9) Lennundussektorile ja liikmesriikide haldusasutustele tuleb anda piisavalt aega uue õigusraamistikuga kohanemiseks, et liikmesriikidel oleks enne käesoleva määruse kohaldamist aega välja anda piloodilubade ja tervisetõendite eriliike, mida ühtsed lennundusnõuded (edaspidi „JAR-nõuded”) ei hõlma, ning teatavatel tingimustel tunnustada juba väljaantud lube, tunnistusi/tõendeid ning tehtud lennundusmeditsiinilist hindamist.
- (10) Nõukogu 16. detsembri 1991. aasta direktiiv 91/670/EMÜ lennunduspersonali lennunduslubade vastastikuse tunnustamise kohta tsiviillennunduses⁽¹⁾ tunnistatakse kehtetuks kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 69 lõikega 2. Vastavate meetmetena käsitatakse käesoleva määrusega vastuvõetud meetmeid.
- (11) Selleks et tagada sujuv üleminek ja tsiviillennundusohutuse ühtlustatud kõrge tase ELis, peaksid rakendusmeetmed kajastama piloodikoolituse ja õhusõidukite meeskondade lennundustegevuseks vajaliku tervisliku seisundi hindamise kõige uuemaid arengusuundi, sh parimaid tavasid ning teaduse ja tehnika arengut. Sellest tulenevalt tuleks arvesse võtta Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (edaspidi „ICAO”) ja Euroopa Ühinenud Lennuametite poolt 30. juunil 2009 heakskiidetud nõudeid ja haldusmenetlusi ning konkreetse liikmesriigi olukorda käsitlevaid kehtivaid õigusakte.
- (12) Euroopa Lennundusohutusamet on ette valmistanud rakenduseeskirjade eelnõu ja esitanud selle arvamuse komisjonile kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 19 lõikega 1.

⁽¹⁾ EÜT L 373, 31.12.1991, lk 21.

▼B

- (13) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 65 alusel loodud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Sisu

Käesolevas määruses sätestatakse üksikasjalikud eeskirjad seoses järgmistest aspektidest:

- 1) eri pädevusmärke piloodilubadel, lubade väljaandmise, pikendamise, muutmise, peatamise või tühistamise ning lubadele piirangute kehtestamise tingimused, loaomanike õigused ja kohustused, liikmesriikide kehtivate piloodi- ja pardainsenerilubade piloodilubadeks muutmise tingimused ning kolmandates riikides väljaantud lubade tunnustamise tingimused;
- 2) lennukoolituse ja lennutreeningu korraldamise ning pilootide oskuste hindamise eest vastutavate isikute sertifitseerimine;
- 3) pilootide eri tervisetõendid, tervisetõendite väljaandmise, pikendamise, muutmise, peatamise või tühistamise ning tõenditele piirangute kehtestamise tingimused, tervisetõendite omanike õigused ja kohustused ning liikmesriikide tervisetõendite üldtunnustatud tervisetõenditeks muutmise tingimused;
- 4) lennundusarstide sertifitseerimine ning tingimused, mille alusel võivad üldarstid tegutseda lennundusarstina;
- 5) salongipersonali liikmete korrapärane lennundusmeditsiiniline hindamine ja sellise hindamise eest vastutavate isikute kvalifikatsioon;

▼M1

- 6) salongitöötaja tunnistuste väljaandmise, pikendamise, muutmise, peatamise, tühistamise või neile piirangute kehtestamise tingimused ning salongitöötaja tunnistuste omanike õigused ja kohustused;
- 7) tingimused, mida kohaldatakse tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskondade kvalifitseerimist teostavate piloodikoolitusorganisatsioonide sertifikaatide ja lennundusmeditsiinilisi hindamisi teostavate lennundusmeditsiinikeskuste sertifikaatide väljaandmise, pikendamise, muutmise, peatamise, tühistamise või neile piirangute kehtestamise suhtes;
- 8) lennutreeningseadmete sertifitseerimise ning kõnealuseid seadmeid käitavate ja kasutavate organisatsioonide sertifitseerimise suhtes kohaldavad nõuded;
- 9) haldus- ja juhtimissüsteemi suhtes kohaldatavad nõuded, mida liikmesriigid, amet ja asjaomased organisatsioonid lõigetes 1–8 osutatud eeskirjade puhul peavad järgima.

▼B*Artikkel 2***Mõisted**

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „FCL osa kohane luba” – I lisas esitatud nõuetele vastav lennumeeskonnaliikmete luba;
- 2) „JAR-nõuded” – Ühinenud Lennuametite vastuvõetud ühtsed lennundusnõuded, mida kohaldatakse alates 30. juunist 2009;
- 3) „kerghusõidukipiloodi luba (LAPL)” – määruse (EÜ) nr 216/2008 artiklis 7 osutatud harrastuspiloodi luba;
- 4) „JAR-nõuetele vastav luba” – piloodiluba ja sellega seotud pädevusmärged, tõendid/tunnistused ning load ja/või kvalifikatsioon, mille JAR-nõudeid kajastavate siseriiklike õigusaktide ja menetluste kohaselt on välja andnud ja mida on tunnustanud asjakohaseid JAR-nõudeid juba rakendav liikmesriik, mis on soovitatud vastastikuseks tunnustamiseks Ühinenud Lennuametite süsteemis seoses kõnealuste JAR-nõuetega;
- 5) „JAR-nõuetele mittevastav luba” – piloodiluba, mille on välja andnud siseriiklike õigusaktide kohaselt liikmesriik, mida ei ole soovitatud vastastikuseks tunnustamiseks seoses asjakohaste JAR-nõuetega;
- 6) „arvestamine” – varasema kogemuse või kvalifikatsiooni tunnustamine;
- 7) „arvestusaruanne” – aruanne, mille alusel võib tunnustada varasemaid kogemusi või kvalifikatsiooni;
- 8) „muutmisaruanne” – aruanne, mille alusel võib loa muuta FCL osa kohaseks loaks;
- 9) „JAR-nõuetele vastav piloodi tervisetõend ja JAR-nõuetele vastav lennundusarsti tunnistus” – tõend/tunnistus, mille JAR-nõudeid kajastavate siseriiklike õigusaktide ja menetluste kohaselt on välja andnud ja mida on tunnustanud asjakohaseid JAR-nõudeid juba rakendav liikmesriik, mis on soovitatud vastastikuseks tunnustamiseks Ühinenud Lennuametite süsteemis seoses kõnealuste JAR-nõuetega;
- 10) „JAR-nõuetele mittevastav piloodi tervisetõend ja JAR-nõuetele mittevastav lennundusarsti tunnistus” – tõend/tunnistus, mille on välja andnud siseriiklike õigusaktide kohaselt liikmesriik, mida ei ole soovitatud vastastikuseks tunnustamiseks seoses asjakohaste JAR-nõuetega;

▼M1

- 11) „salongitöötaja” – lennumeeskonda ja tehnilisse meeskonda mittekuuluv nõuetekohase kvalifikatsiooniga meeskonnaliige, kelle käitaja on määranud täitma lennutegevuse ajal reisijate ja lennuohutusega seotud ülesandeid;
- 12) „õhusõiduki meeskond” – lennumeeskond ja salongipersonal;

▼M1

- 13) „JAR-nõuetele vastav sertifikaat, tunnistus või organisatsioon” – sertifikaat või tunnistus, mille on välja andnud või mida on tunnustanud, või organisatsioon, mille on sertifitseerinud, heaks kiitnud, registreerinud või mida on tunnustanud JAR-nõudeid kajastavate siseriiklike õigusaktide ja menetluste kohaselt JAR-nõudeid juba rakendav liikmesriik, keda on soovitatud vastastikuseks tunnustamiseks Ühinenud Lennuametite süsteemis seoses kõnealuste JAR-nõuetega.

▼M3*Artikkel 3***Piloodi load ja tervisetõendid**

1. Ilma et see piiraks käesoleva määruse artikli 8 kohaldamist, peavad määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 4 lõike 1 punktides b ja c ning artikli 4 lõikes 5 osutatud õhusõidukite piloodid järgima käesoleva määruse I ja IV lisa sätetatud tehnilisi nõudeid ja haldusmenetlusi.
2. Olenemata loaomanike õigustest, mis on kindlaks määratud käesoleva määruse I lisa, võivad käesoleva määruse I lisa B või C alajao kohaselt välja antud piloodilubade omanikud teha määruse (EL) nr 965/2012 artikli 6 lõikes 4a osutatud lende. See ei mõjuta kohustust järgida mis tahes täiendavaid nõudeid reisijateveo või käesoleva määruse I lisa B või C alajaos kindlaks määratud ärilise lennutegevuse arendamise kohta.

▼B*Artikkel 4***Kehtivad riiklikud piloodiload**

1. JAR-nõuetele vastavad load, mille liikmesriik on välja andnud või mida ta on tunnustanud enne ►**M1** käesoleva määruse kohaldamist ◄, loetakse käesoleva määruse kohaselt väljaantuks. Liikmesriigid asendavad kõnealused load ARA osas sätetatud vormile vastavate lubadega hiljemalt ►**M1** 8. aprillil 2018 ◄.
2. JAR-nõuetele mittevastavad load, sh mis tahes seotud pädevusmärged, tõendid/tunnistused ning load ja/või kvalifikatsioon, mille liikmesriik on välja andnud või mida ta on tunnustanud enne käesoleva määruse kohaldamist, muudab loa väljaandnud liikmesriik FCL osa kohasteks lubadeks.
3. JAR-nõuetele mittevastavad load muudetakse FCL osa kohasteks lubadeks ning seonduvad pädevusmärged või tõendid/tunnistused kooskõlas:
 - a) II lisa sätetega või
 - b) muutmisaruanandes esitatuga.
4. Muutmisaruanne peab vastama järgmistele tingimustele:
 - a) selle koostab piloodiload väljaandnud liikmesriik, konsulteerides Euroopa Lennundusohutusametiga (edaspidi „amet”);
 - b) selles kirjeldatakse siseriiklike nõudeid, mille alusel piloodiluba välja anti;
 - c) kirjeldatakse pilootidele antud õiguste ulatust;

▼B

d) sinna märgitakse, millised varasema kogemuse ja kvalifikatsiooni arvestamist käsitlevad I lisa nõuded loetakse täidetuks;

e) sinna märgitakse mis tahes piirangud, mis tuleb lisada FCL osa kohastele lubadele, ja mis tahes nõuded, mida piloot peab kõnealuste piirangute tühistamiseks täitma.

5. Muutmisaruanne sisaldab kõikide selliste dokumentide koopiaid, mille abil tõendatakse lõike 4 punktides a–e sätestatud asjaolusid, sh asjakohaste siseriiklike nõuete ja menetluste koopiaid. Muutmisaruande koostamisel on liikmesriikide eesmärk võimaldada pilootidel jätkata oma senist tegevust võimalikult suures ulatuses.

6. Olenemata lõigetest 1 ja 3 muudetakse klassipädevusinstruktori tunnistuse või kontrollpiloodi tunnistuse omaniku õigus käitada kõrgtehnilisi keerukaid ühepiloodilennukeid ühepiloodilennukite tüübipädevusinstruktori või kontrollpiloodi tunnistuseks.

7. Liikmesriik võib anda piloodiõpilasele loa kasutada piiratud õigusi ilma järelevalveta enne, kui õpilane on täitnud kergõhusõidukipiloodi loa (LAPL) väljaandmiseks vajalikud nõuded, järgmistel tingimustel:

a) õigused kehtivad üksnes kõnealuse liikmesriigi territooriumil või selle mingis osas;

b) õigused kehtivad üksnes teatavas geograafilises piirkonnas ja üksnes selliste ühe kolbmootoriga lennukite suhtes, mille maksimaalne startimass ei ületa 2 000 kg ega hõlma reisijatevedu;

c) õiguste andmisel lähtutakse ohutusalaste riskide hindamisest, mille on teostanud instruktor vastavalt liikmesriigis kehtivale ohutusalaste riskide hindamise korrale;

d) liikmesriik esitab komisjonile ja ametile korrapäraselt aruande iga kolme aasta järel.

▼M3

8. Kuni 8. aprillini 2019 võib liikmesriik järgmistel tingimustel anda piloodile välja loa kasutada konkreetseid piiratud õigusi lennukite käitamiseks instrumentaallennureeglite kohaselt enne, kui asjaomane piloot vastab kõikidele käesoleva määruse kohase instrumentaallennupädevusmärke väljaandmiseks sätestatud nõuetele:

a) liikmesriik annab vastava loa välja ainult siis, kui asjaomases piirkonnas on selleks konkreetne vajadus, mida ei ole võimalik käesoleva määrusega kehtestatud pädevusmärgete abil rahuldada;

b) loaga seotud õiguste ulatus põhineb ohutusriskide hindamisel asjaomase liikmesriigi poolt, võttes arvesse koolituse mahtu, mille piloot peab vastava pädevuse omandamiseks läbima;

c) loaga seotud õigusi võib teostada ainult asjaomase liikmesriigi õhuruumis või selle osades;

d) luba antakse välja taotlejale, kes on läbinud nõuetekohase koolituse kvalifitseeritud instruktori juhendamisel ja tõendanud nõutava pädevuse olemasolu kontrollpiloodile asjaomase liikmesriigi kehtestatud korras;

▼M3

- e) liikmesriik teatab komisjonile, EASA-le ja teistele liikmesriikidele asjaomase loa, sealhulgas oma põhjenduse ja ohutusriskide hindamise üksikasjad;
- f) liikmesriik jälgib loaga seotud toiminguid, et tagada vastuvõetav ohutustase ja võtta nõuetekohaseid meetmeid mis tahes riski suurenemise või ohutusprobleemide puhul;
- g) liikmesriik vaatab loa rakendamise ohutusaspektid läbi ja esitab komisjonile hiljemalt 8. aprilliks 2017 selle kohta aruande.

▼B*Artikkel 5***Kehtivad riiklikud piloodi tervisetõendid ja lennundusarsti tunnistused**

1. JAR-nõuetele vastavad piloodi tervisetõendid ja lennundusarsti tunnistused, mille liikmesriik on välja andnud või mida ta on tunnustanud enne käesoleva määruse kohaldamist, loetakse käesoleva määruse kohaselt väljaantuks.
2. Liikmesriigid asendavad piloodi tervisetõendid ja lennundusarsti tunnistused ARA osas sätestatud vormile vastavate tõendite ja tunnistustega hiljemalt 8. aprillil 2017.
3. JAR-nõuetele mittevastavad piloodi tervisetõendid ja lennundusarsti tunnistused, mille liikmesriik on välja andnud enne käesoleva määruse kohaldamist, kehtivad kuni nende kehtivusaja järgmise pikendamise kuupäevani või kuni 8. aprillini 2017, olenevalt sellest, kumb tähtpäev on varasem.
4. Lõigetes 1 ja 2 osutatud tõendite ja tunnistuste kehtivusaega pikendatakse vastavalt IV lisa sätetele.

*Artikkel 6***Katselendurikvalifikatsiooni muutmine**

1. Kui piloot on enne käesoleva määruse kohaldamist teinud 1. või 2. kategooria katselende, nagu on kindlaks määratud komisjoni määruse (EÜ) nr 1702/2003 ⁽¹⁾ lisas, või kui ta on koolitanud katselendureid, muudab talle katselendurikvalifikatsiooni välja andnud liikmesriik tema sellekohase tunnistuse katselennupädevuse märkeks vastavalt käesoleva määruse I lisale ja vajaduse korral katselennuinstruktorige tunnistuseks.
2. Muutmine toimub kooskõlas artikli 4 lõigetes 4 ja 5 sätestatud nõuetele vastavas muutmisaruanandes kehtestatuga.

⁽¹⁾ ELT L 243, 27.9.2003, lk 6.



Artikkel 7

Kehtivad riiklikud pardainseneriload

1. Selleks et muuta Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja antud pardainseneriload FCL osa kohasteks lubadeks, esitavad loaomanikud taotluse loa väljaandnud liikmesriigile.
2. Pardainseneriload muudetakse FCL osa kohasteks lubadeks kooskõlas artikli 4 lõigetes 4 ja 5 sätestatud nõuetele vastava muutmisarundega.
3. Liinipiloodiloo taotlemise korral järgitakse I lisa punkti FCL.510.A alapunkti c alapunkti 2 sätteid varasema kogemuse ja kvalifikatsiooni arvestamise kohta.

Artikkel 8

Kolmandate riikide lubade tunnustamise tingimused

1. Ilma et see piiraks määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 12 kohaldamist ning juhul, kui ELi ja kolmanda riigi vahel ei ole piloodilubade väljaandmist käsitlevaid lepinguid sõlmitud, võivad liikmesriigid tunnustada kolmandate riikide poolt või nende nimel välja antud lube ja nendega seotud tervisetõendeid vastavalt käesoleva määruse III lisa sätetele.
2. FCL osa kohaste lubade taotlejad, kellel on juba vähemalt sama-väärne luba, pädevusmärke või tunnistus, mille kolmas riik on välja andnud vastavalt Chicago konventsiooni 1. lisale, vastavad kõikidele käesoleva määruse I lisa nõuetele, v.a kursuse kestus, mida võib lühendada, ning õppetundide arv ja eriväljaõppe tundide arv, mida võib vähendada.
3. Liikmesriik, kellele piloot esitab taotluse, otsustab sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni soovitusel, kui suures ulatuses arvestatakse varasemat kogemust ja kvalifikatsiooni.
4. Kolmanda riigi poolt või nimel Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja antud liinipiloodiloo omanikel, kes täidavad vastava õhusõidukikategooria liinipiloodiloo väljaandmiseks käesoleva määruse I lisa F alajaos ettenähtud kogemusalased nõuded, võib enne teooriaeksamit ja lennueksamit lugeda koolituse läbimise nõude täielikult täidekuks, kui kolmanda riigi luba sisaldab liinipiloodiloo oskuste eksamil kasutatava õhusõiduki kohta kehtivat tüübipädevusmärget.
5. Lennuki ja kopteri puhul võib tüübipädevusmärke anda nendele FCL osa kohaste lubade omanikele, kes vastavad kolmandas riigis kõnealustele pädevusmärgete suhtes kehtestatud nõuetele. Sellised pädevusmärked kehtivad üksnes kõnealuses kolmandas riigis registreeritud õhusõidukite puhul. Piirangu võib tühistada, kui piloot täidab III lisa punkti C.1 nõuded.

▼B*Artikkel 9***Enne käesoleva määruse kohaldamist alanud koolituse arvestamine**

1. Seoses FCL osa kohaste lubade väljaandmisega vastavalt I lisale võetakse täielikult arvesse enne käesoleva määruse kohaldamist alanud ning Ühinenud Lennuametite nõuetele ja menetlustele vastavat koolitust, mis toimub selle liikmesriigi regulatiivse järelevalve all, mida on seoses asjakohaste JAR-nõuetega soovitatud vastastikuseks tunnustamiseks Ühinenud Lennuametite süsteemis, tingimusel et koolitus on lõppenud ja eksamid on sooritatud hiljemalt 8. aprilliks 2016.

2. Enne käesoleva määruse kohaldamist alanud koolitust, mis on kooskõlas Chicago konventsiooni 1. lisaga, arvestatakse FCL osa kohaste lubade väljaandmisel vastavalt arvestusaruandele, mille liikmesriik on ametiga konsulteerides koostanud.

3. Arvestusaruandes kirjeldatakse koolituse ulatust, märgitakse, millised FCL osa nõuded loetakse täidetuks, ning vajaduse korral nõuded, mida taotleja peab täitma FCL osa kohase loa saamiseks. Aruanne sisaldab kõigi selliste dokumentide koopiaid, mis tõendavad koolituse ulatust, ning koolituse alustamise aluseks olnud siseriiklike eeskirjade ja menetluste koopiaid.

▼M2*Artikkel 9a***Tüübipädevuskoolitus ja käitussobivuse andmed**

1. Kui käesoleva määruse lisades viidatakse määruse (EL) nr 748/2012 kohaselt kehtestatud käitussobivuse andmetele ja kui sellised andmed ei ole asjaomase õhusõiduki tüübi puhul kättesaadavad, peab tüübipädevuse koolituskursusel osaleda soovija vastama ainult määruse (EL) nr 1178/2011 lisades sätestatud nõuetele.

2. Tüübipädevuse koolituskursuste õppekavadesse, mis on heaks kiidetud enne pilootide tüübipädevuskoolituse miinimumõppekava heakskiitmist asjaomase õhusõidukitüübi käitussobivuse andmetes vastavalt määrusele (EL) nr 748/2012, tuleb lisada käitussobivuse andmetes sätestatud kohustuslikud koolituselemendid hiljemalt 18. detsembriks 2017 või kahe aasta jooksul pärast käitussobivuse andmete heakskiitmist, olenevalt sellest, kumb kuupäev on hilisem.

▼B*Artikkel 10***Sõjaväeteenistuse ajal saadud piloodilubade arvestamine**

1. Sõjaväelennuki lennumeeskonnaliikmete lubade omanikud esitavad FCL osa kohase loa saamiseks taotluse sellele liikmesriigile, kus nad teenisid.

▼B

2. Sõjaväeteenistuses omandatud teadmisi, kogemusi ja oskusi arvestatakse seoses I lisa asjakohaste nõuetega vastavalt arvestusaruandele, mille liikmesriik on ametiga konsulteerides koostanud.

3. Arvestusaruandes

a) kirjeldatakse sõjaväeteenistuses lubade, pädevusmärgete, tunnistuste/tõendite, lubade ja/või kvalifikatsiooni andmise aluseks olnud siseriiklike nõudeid;

b) kirjeldatakse pilootidele antud õiguste ulatust;

c) märgitakse, millised varasema kogemuse ja kvalifikatsiooni arvestamist käsitlevad I lisa nõuded loetakse täidetuks;

d) märgitakse mis tahes piirangud, mis tuleb lisada FCL osa kohastele lubadele, ja mis tahes nõuded, mida piloot peab kõnealuste piirangute tähistamiseks täitma;

e) aruandele lisatakse kõigi eespool nimetatu tõendamiseks vajalike dokumentide, sealhulgas asjaomaste siseriiklike nõuete ja menetluste koopiad.

▼M1*Artikkel 10a***Piloodikoolitusorganisatsioonid**

1. Piloodikoolitusorganisatsioonid peavad järgima VI ja VII lisas sätestatud tehnilisi nõudeid ja haldusmenetlusi ning nad tuleb sertifitseerida.

2. Piloodikoolitusorganisatsioone, millel on liikmesriigi poolt enne käesoleva määruse kohaldamist välja antud või tunnustatud JAR-nõuetele vastav sertifikaat, käsitatakse käesoleva määruse kohaselt välja antud sertifikaadi omanikena.

Sel juhul on neil organisatsioonidel üksnes liikmesriigi väljaantud sertifikaadis sisalduvad õigused.

Ilma et see mõjutaks artikli 2 kohaldamist, kohandavad piloodikoolitusorganisatsioonid oma juhtimissüsteemi, koolitusprogramme, menetlusi ja käsiraamatuid nii, et need vastaksid VII lisas sätestatud nõuetele hiljemalt 8. aprillil 2014.

3. JAR-nõuetele vastavatel koolitusorganisatsioonidel, mis on liikmesriigis registreeritud enne käesoleva määruse kohaldamist, on lubatud pakkuda koolitust JAR-nõuetele vastava erapiloodiloo (PPL) saamiseks.

4. Liikmesriigid asendavad lõike 2 esimeses lõigus osutatud sertifikaadid VI lisas sätestatud vormile vastava sertifikaadiga hiljemalt 8. aprillil 2017.

▼M1*Artikkel 10b***Lennutreeningseadmed**

1. Pilootide koolitamiseks, testimiseks ja kontrollimiseks kasutatavad lennutreeningseadmed (FSTDd), välja arvatud katselennukoolituseks kasutatavad arendatavad lennutreeningseadmed, peavad vastama VI ja VII lisas sätestatud tehnilistele nõuetele ja haldusmenetlustele ning need tuleb kvalifitseerida.

2. JAR-nõuetele vastavad lennutreeningseadmete (FSTDde) kvalifikatsiooni sertifikaadid, mis on välja antud või mida on tunnustatud enne käesoleva määruse kohaldamist, loetakse käesoleva määruse kohaselt välja antuks.

3. Liikmesriigid asendavad lõikes 2 osutatud sertifikaadid VI lisas sätestatud vormile vastava kvalifikatsioonisertifikaadiga hiljemalt 8. aprillil 2017.

*Artikkel 10c***Lennundusmeditsiinikeskused**

1. Lennundusmeditsiinikeskused peavad järgima VI ja VII lisas sätestatud tehnilisi nõudeid ja haldusmenetlusi ning nad tuleb sertifitseerida.

2. JAR-nõuetele vastavad lennundusmeditsiinikeskuse sertifikaadid, mille liikmesriik on välja andnud või mida ta on tunnustanud enne käesoleva määruse kohaldamist, loetakse käesoleva määruse kohaselt välja antuks.

Lennundusmeditsiinikeskused kohaldavad oma juhtimissüsteemi, koolitusprogramme, menetlusi ja käsiraamatuid nii, et need vastaksid VII lisas sätestatud nõuetele hiljemalt 8. aprillil 2014.

3. Liikmesriigid asendavad lõike 2 esimeses lõigus osutatud lennundusmeditsiinikeskuse sertifikaadid VI lisas sätestatud vormile vastava sertifikaadiga hiljemalt 8. aprillil 2017.

▼B*Artikkel 11***Salongipersonali tervises seisund**

1. Määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 4 lõike 1 punktides b ja c osutatud õhusõidukite salongipersonali liikmed järgivad IV lisas sätestatud tehnilisi nõudeid ja haldusmenetlusi.

2. Nõukogu määruse (EMÜ) nr 3922/91 ⁽¹⁾ kohaselt salongipersonali liikmetele tehtud tervisekontroll või antud tervisehinnang, mis käesoleva määruse kohaldamise kuupäeval ikka veel kehtivad, loetakse käesoleva määruse kohaselt kehtivaks kuni järgmistest kehtivusaegadest varasema lõpuni:

a) sellise kehtivusaja lõpuni, mille on kindlaks määranud pädev asutus määruse (EMÜ) nr 3922/91 alusel, või

⁽¹⁾ EÜT L 373, 31.12.1991, lk 4.

▼B

- b) sellise kehtivusaja lõpuni, mis on ette nähtud IV lisa punktis MED.C.005.

Kehtivusaega arvestatakse alates viimase tervisekontrolli või -hindamise kuupäevast.

Kehtivusaja lõpuks tehakse järgmine lennundusmeditsiiniline kordushindamine vastavalt IV lisale.

▼M1*Artikkel 11a***Salongipersonali kvalifikatsioon ja vastavad tunnistused**

1. Määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 4 lõike 1 punktides b ja c nimetatud õhusõidukitega toimivas ärilises lennutegevuses osalevad salongitöötajad peavad olema kvalifitseeritud ning omama selle kohta V ja VI lisas sätestatud tehnilistele nõuetele ja haldusmenetlustele vastavat tunnistust.

2. Enne käesoleva määruse kohaldamist nõukogu määruse (EMÜ) nr 3922/91 (edaspidi „EL-OPS”) kohaselt välja antud ohutuskoolituse tunnistust omavate salongitöötajate puhul kehtib järgmine:

- a) neid käsitatakse käesoleva määruse tingimustele vastavatena, kui nad vastavad EL-OPSi koolitus-, kontrolli- ja hiljutise lennukogemuse nõuetele või
- b) kui nad ei vasta EL-OPSi koolitus-, kontrolli- ja hiljutise lennukogemuse nõuetele, peavad nad käesoleva määruse tingimustele vastamiseks läbima kogu vajaliku koolituse ja kontrolli või
- c) kui nad ei ole lennukitega toimivas ärilises lennutegevuses üle viie aasta osalenud, peavad nad käesoleva määruse tingimustele vastamiseks läbima V lisas nõutud algkoolituskursuse ning sooritama vastava eksami.

3. EU-OPSi tingimustele vastavad ohutuskoolituse tunnistused asendatakse VI lisas sätestatud vormile vastava salongitöötaja tunnistusega hiljemalt 8. aprillil 2017.

4. Käesoleva määruse kohaldamise ajal kopteritega toimivas ärilises lennutegevuses osalevate salongitöötajate puhul kehtib järgmine:

- a) neid käsitatakse V lisa algkoolitusnõuetele vastavana, kui nad vastavad kopteritega toimiva ärilise lennutranspordi suhtes kohaldatavate JAR-nõuete kohastele koolitus-, kontrolli- ja hiljutise lennukogemuse nõuetele või
- b) kui nad ei vasta kopteritega toimiva ärilise lennutranspordi suhtes kohaldatavate JAR-nõuete kohastele koolitus-, kontrolli- ja hiljutise lennukogemuse nõuetele, peavad nad käesoleva määruse tingimustele vastamiseks läbima kogu kopteri(te) käitamiseks vajaliku koolituse ja kontrolli, välja arvatud algkoolituse või

▼ **M1**

c) kui nad ei ole kopteritega toimivas ärilises lennutegevuses üle viie aasta osalenud, peavad nad käesoleva määruse tingimustele vastamiseks läbima V lisas nõutud algkoolituskursuse ning sooritama vastava eksami.

5. Ilma et see mõjutaks artikli 2 kohaldamist, antakse kõikidele kopteritega toimivas ärilises lennutegevuses osalevatele salongitöötajatele välja VI lisas sätestatud vormile vastav salongitöötaja tunnistus hiljemalt 8. aprillil 2013.

*Artikkel 11b***Järelevalvevõimekus**

1. Iga liikmesriik määrab ühe või mitu üksust liikmesriigi pädeva(-te)ks asutus(t)eks, millele antakse üle määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjadega hõlmatud isikute ja organisatsioonide sertifitseerimise ja järelevalvega seotud asjaomased volitused ja kohustused.

2. Kui liikmesriik määrab pädevaks asutuseks rohkem kui ühe üksuse, kohaldatakse järgmist:

a) iga pädeva asutuse pädevusvaldkonnad peavad olema kohustuste ja geograafiliste piiride osas selgelt määratletud;

b) üksused peavad tegema koostööd, et tagada kõikide määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjadega hõlmatud isikute ja organisatsioonide tulemuslik järelevalve oma vastavates valdkondades.

3. Liikmesriigid tagavad, et pädeva(te)l asutus(te)l on vajalik suutlikkus teostada kõikide nende järelevalveprogrammiga hõlmatud isikute ja organisatsioonide järelevalvet, sealhulgas piisavalt vahendeid käesolevas määruses sätestatud nõuete täitmiseks.

4. Liikmesriigid tagavad, et pädeva asutuse töötajad ei täida järelevalveülesandeid juhul, kui tõendatakse, et sellega võib kaasneda otsene või kaudne huvide konflikt, eelkõige seoses perekondlike või finantshuvidega.

5. Töötajatel, keda pädev asutus volitab sertifitseerimis- ja/või järelevalveülesandeid täitma, peab olema õigus täita vähemalt järgmisi ülesandeid:

a) kontrollida asjaomaseid dokumente, andmeid, protseduure ja kõiki muid sertifitseerimis- ja/või järelevalveülesande täitmisega seotud materjale;

b) teha nendest dokumentidest, andmetest, eeskirjadest ja muudest materjalidest koopiaid või väljavõtteid;

c) küsida kohapeal suulisi selgitusi;

d) siseneda vajalikesse ruumidesse, käitamiskohtadesse või transpordivahenditesse.

▼M1

- e) teha auditeid, uurimisi, hindamisi ja kontrole, sealhulgas õhusõiduki kontrolli seisuplatsil ning etteteatamiseta kontrollkäike; ning
 - f) võtta või algatada vajalikke täitemeetmeid.
6. Lõikes 5 loetletud ülesandeid tuleb täita kooskõlas asjaomase liikmesriigi õigusnormidega.

*Artikkel 11c***Üleminekumeetmed**

Organisatsioonide puhul, kelle jaoks pädevaks asutuseks on amet, kohaldatakse kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 21 lõike 1 punktiga b järgmist:

- a) liikmesriik edastab ametile kõik asjaomaste organisatsioonide järelevalvega seotud dokumendid hiljemalt 8. aprillil 2013;
- b) sertifitseerimismenetlused, mille liikmesriik on algatanud enne 8. aprilli 2012, viib lõpule asjaomane liikmesriik koostöös ametiga. Amet omandab sellise organisatsiooni suhtes kõik pädeva asutuse kohustused alates sertifikaadi väljaandmisest asjaomase liikmesriigi poolt.

▼B*Artikkel 12***Jõustumine ja kohaldamine**

1. Käesolev määrus jõustub kahekümnenädal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Seda kohaldatakse alates 8. aprillist 2012.

▼M1

1b. Erandina lõikest 1 võivad liikmesriigid otsustada mitte kohaldada I–IV lisa sätteid kuni 8. aprillini 2013.

▼B

2. Erandina lõikest 1 võivad liikmesriigid otsustada mitte kohaldada I lisa järgmisi sätteid kuni 8. aprillini 2015:

- a) vertikaalstardiga õhusõiduki, õhulaeva, õhupalli ja purilennuki piloodi lube käsitlevad sätted;
- b) B alajao sätted;
- c) punktide FCL.800, FCL.805, FCL.815 ja FCL.820 sätted;
- d) kopterite puhul J alajao 8. jao sätted;
- e) (J alajao) 10. ja 11. jao sätted.

3. Erandina lõikest 1 võivad liikmesriigid otsustada mitte muuta neid JAR-nõuetele mittevastavaid lennuki- ja kopteripiloodilube, mille nad on välja andnud kuni 8. aprillini 2014.

▼M3

4. Erandina lõikest 1 võivad liikmesriigid otsustada mitte kohaldada käesoleva määruse sätteid kuni 8. aprillini 2015 nende pilootide suhtes, kellele on loa ja sellega seotud tervisetõendi välja andnud kolmas riik, mis on seotud määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 4 lõike 1 punktis b või c täpsustatud õhusõiduki mitteärilise lennutegevusega.

▼B

5. Erandina lõikest 1 võivad liikmesriigid otsustada mitte kohaldada kuni 8. aprillini 2015 IV lisa B alajao 3. jao sätteid.

6. Erandina lõikest 1 võivad liikmesriigid otsustada mitte kohaldada IV lisa C alajao sätteid kuni 8. aprillini 2014.

7. Kui liikmesriik kohaldab ►**M1** lõikeid 1b–6 ◄, teatab ta sellest komisjonile ja ametile. Teates põhjendatakse erandit ning esitatakse rakenduskava, mis sisaldab kavandatud meetmeid ja nendega seotud ajakava.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.



I LISA

FCL OSA

A ALAJAGU

ÜLDNÕUDED

FCL.001 Pädev asutus

Käesoleva osa tähenduses on pädev asutus selline asutus, mille nimetab liikmesriik ja mille käest taotletakse piloodilube või sellega seotud pädevusmärkeid ja tunnistusi.

FCL.005 Reguleerimisala

Käesoleva osaga nähakse ette piloodilubade ja sellega seotud pädevusmärgete ja tunnistuste väljaandmise nõuded ning nende kehtivuse ja kasutamise tingimused.

FCL.010 Mõisted

Käesolevas osas kasutatakse järgmisi mõisteid:

„vigurlend” – ettekavatsetud manööver, millega kaasneb õhusõiduki lennua-
sendi äkkmuutus, lendamine ebatavalises asendis või kiiruse ebatavaline
muutus, mida ei ole vaja tavalennuks ega lennuinstruktorile muuks kui vigur-
lennuloa või vigurlennupädevusega seotud tööks;

„lennuk” – õhust raskem mootoriga jäigatiiviline õhusõiduk, mille tõstejõud
tekib õhu dünaamilise vastumõjuna tiivale;

„teise piloodiga käitav lennuk” – lennukitüüp, mille käitamiseks nõutakse
vastavalt lennukäsiraamatu või lennuettevõtja sertifikaadi nõuetele teise piloodi
olemasolu;

„õhusõiduk” – masin, mille tõstejõud atmosfääris tekib õhu vastumõjul, välja
arvatud maapinnalt pörkunud õhu vastumõjul;

„lennumeisterlikkus” – pädevate otsuste ning põhjalike teadmiste, oskuste ja
hoiakute sihikindel kasutamine lennueesmärkide saavutamiseks;

„õhulaev” – jõuseadmega õhust kergem õhusõiduk, välja arvatud kuumaõhu-
laevad, mis käesoleva osa kohaldamisel loetakse õhupallide alla kuuluvaks;

„õhupall” – jõuseadmeta õhust kergem õhusõiduk, mis püsib õhus tänu gaasi
või pardal oleva põleti kasutamisele. Käesoleva osa kohaldamisel loetakse
õhupallideks ka kuumaõhulaevad, ehkki neil on jõuseade;

„instrumentaallennu esmaimataator (BITD)” – maapealne treeningseade, mis
kujutab teatava lennukiklassi piloodiõpilase töökohta. Võidakse kasutada ekraa-
nile projitseeritud instrumendipaneeli ja ►C1 vedruga juhiseid, ◄ mis
annavad ettekujutuse vähemalt instrumentaallennu protseduurilistest aspektidest;

„õhusõiduki liik” – kindlaksmääratud põhiomadustega õhusõidukite liigitus,
näiteks lennuk, vertikaalstardiga õhusõiduk, kopter, õhulaev, purilennuk, vaba-
lennuõhupall;

„lennukiklass” – ühepiloodilennukite liigitus, mille puhul tüübipädevusmärget
ei nõuta;

„õhupalliklass” – õhupallide liigitus, mille aluseks on õhuspüsimiseks kasutatav
tõstemeetod;

„äriplane lennutransport” – reisijate-, kauba- või postivedu tasu või hüvitise eest;

▼B

„kompetentsus” – oskused, teadmised ja hoiakud, mida on vaja ülesande täitmiseks ettenähtud tasemel;

„kompetentsuse hindamise element” – kindlat ülesannet sisaldav tegevus, millel on algatav ja lõpetav sündmus, millega määratakse selgelt tegevuse piirid ja tähtsustatav lõpptulemus;

„kompetentsuse hindamise moodul” – mitmest kompetentsuse hindamise elemendist koosnev piiritletud toiming;

„teine piloot” – piloot, kes täidab kahe või enama piloodi olemasolu nõudega õhusõidukis kõiki piloodi ülesandeid peale õhusõiduki kapteni ülesannete, välja arvatud piloot, kelle õhusõiduki pardaloleku ainueesmärk on piloodiloo või pädevusmärke jaoks lennuõppe saamine;

„marsruutlend” – lend lähtepunktist sihtpunkti eelnevalt kindlaksmääratud marsruudil ja standardeid navigatsiooniprotseduure kasutades;

„teise piloodi vahetuspiloot” – piloot, kes mitmepiloodilennul ülalpool lennutasandit 200 vahetab reisilennu etapi ajal juhiste juures välja teise piloodi;

„instruktoriga lennuõppeaeg” – lennuaeg või maapealne instrumentaalaeg, mille jooksul isik saab lennuõpet asjakohase loaga instruktorilt;

„viga” – lennumeeskonna tegu või tegevusetus, mille tagajärjeks on kõrvalekaldeid organisatsioonilistest või lennueesmärkidest või -ootustest;

„veahaldus” – vigade tuvastamise ja nendele reageerimise protsess koos vastumeetmetega vigade tagajärgede leevendamiseks või vältimiseks ning vigade või õhusõiduki ebasoovitava oleku tõenäosuse vähendamiseks;

„lennu täisimitaator (FFS)” – õhusõiduki tüübi, mudeli või sarja piloodikabiini täismõõtmelise makett, mis hõlmab kõiki seadmeid ja arvutiprogramme, mida on vaja õhusõiduki jälgendamiseks maa peal ja lennutegevuses, piloodikabiinist väljavaadet imiteerivat visuaalsüsteemi ja koormusi tekitavat liikursüsteemi;

„lennuaeg” –

lennukite, fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukite ja vertikaalstardiga õhusõidukite puhul ajavahemik õhusõiduki stardiks liikuma hakkamise algusest kuni lõpliku peatumiseni pärast lennu lõppemist,

kopterite puhul ajavahemik kopteri tiivikulabade pöörlema hakkamisest kuni kopteri lõpliku peatumise ja tiivikulabade seiskumiseni pärast lennu lõppemist,

õhulaevade puhul ajavahemik õhulaeva masti küljest õhkutõusu eesmärgil vabastamisest kuni õhulaeva lõpliku peatumise ja masti külge kinnitamiseni pärast lennu lõppemist,

purilennukite puhul ajavahemik purilennuki maapealsest õhkutõusu eesmärgil liikumahakkamisest kuni purilennuki lõpliku peatumiseni pärast lennu lõppemist,

õhupallide puhul ajavahemik korvi maapinnast eemaldumisest õhkutõusu eesmärgil kuni korvi lõpliku peatumiseni pärast lennu lõppemist;

„instrumentaallennureeglite kohane lennuaeg (IFR)” – kogu lennuaeg, mille kestel õhusõiduki lend toimub instrumentaallennureeglite järgi;

▼B

„lennuelementide imitaator (FTD)” – teatud tüüpi õhusõiduki mõõteriistade, seadmete, paneelide ja juhiste täismõõtmetes makett kas katmata või kaetud piloodikabiinis, kaasa arvatud seadmed ja arvutiprogrammid, mida on vaja õhusõiduki jälgendamiseks maa peal ja õhus seadmele paigaldatud süsteemide ulatuses. Koormusi tekitav liikursüsteem ei ole nõutav, välja arvatud kopteri 2./3. taseme lennuelementide imitaatoril, millel on nõutav visuaalsüsteemi olemasolu;

„lennuimitaator (FNPT)” – treeningseade, mis imiteerib piloodikabiini keskkonda ja sisaldab seadmeid ja arvutiprogramme, mida on vaja õhusõiduki tüübi või klassi jälgendamiseks lennutegevuses sellisel määral, et süsteemid näiksid funktsioneerivat nagu reaalsel õhusõidukil;

„õhupalligrupp” – õhupallide liigitus, mille aluseks on pallikesta suurus või maht;

„kopter” – õhust raskem õhusõiduk, mille tõstejõud tekib peamiselt õhu vastumõjuna kandetiiviku(te)le, mis pöörleb/pöörlevad jõuseadme abil ümber vertikaalile lähedaste telgedel;

„instrumentaallennuaeg” – aeg, mille kestel piloot juhib õhusõidukit üksnes mõõteriistade näitude järgi;

„maapealne instrumentaalaeg” – aeg, mille kestel piloot saab jälgendatud instrumentaallennu õpet lennutreeningseadmetel;

„instrumentaalaeg” – instrumentaallennuaeg või maapealne instrumentaalaeg;

„mitmepiloodilend” –

lennukite puhul lend, kus on nõutav vähemalt kahe piloodi olemasolu, kes teevad mitme või ühepiloodilennukis lennumeeskonna koostööd,

kopterite puhul lend, kus on nõutav vähemalt kahe piloodi olemasolu, kes teevad mitmepiloodikopteris lennumeeskonna koostööd;

„lennumeeskonna koostöö” (MCC) – lennumeeskonna ühtne tegutsemine kapteni juhtimisel;

„mitmepiloodiõhusõiduk” –

lennukite puhul lennuk, mis on sertifikaadi kohaselt ette nähtud käitamiseks vähemalt kahest piloodist koosneva meeskonnaga,

kopterite, õhulaevade ja vertikaalstartiga õhusõidukite puhul õhusõidukitüüp, mille käitamiseks on lennukäsiraamatu või lennuettevõtja sertifikaadi või samaväärse dokumendi nõuete kohaselt vajalik teise piloodi olemasolu;

„öö” – ajavahemik hämariku lõpu ja koidu alguse vahel või mõni muu päikeseloojangu ja päikesetõusu vaheline asjaomaste ametiasutuste ettenähtud ajavahemik, mille liikmesriik on kindlaks määranud;

„muud treeningseadmed (OTD)” – muud koolitusseadmed kui lennu täisimitaatorid, lennutreeningseadmed ja lennuimitaatorid, mida kasutatakse õppevahenditena koolitustel, kus ei ole vaja täielikku piloodikabiinivarustust;

„hindamiskriteeriumid” – lihtsad hinnangut sisaldavad väited kompetentsuse hindamise mooduli nõutava tulemuse kohta ja nõutava sooritustaseme hindamiseks kasutatud kriteeriumide kirjeldus;

▼B

„õhusõiduki kapten (PIC)” – lendu juhtima ja lennu ohutuse eest vastutama määratud piloot;

„kaptenistažöör (PICUS)” – teine piloot, kes õhusõiduki kapteni järelevalve all täidab kapteni kohustusi ja ülesandeid;

„vertikaalstardiga õhusõiduk” – õhusõiduk, mis kasutab vertikaalseks õhkutõusuks ning õhus edasiliikumiseks või õhus püsimiseks kere või tiibade külge kinnitatud või nende sees paiknevaid muutuva geomeetriaga tiivikuid või mootoreid/jõuseadmeid;

„mootorpurilennuk” – ühe või mitme mootoriga õhusõiduk, millel on seisatud mootoritega olekus purilennuki omadused;

„erapiloot” – piloot, kelle piloodiluba annab õiguse piloteerida õhusõidukeid üksnes lendudel, mille eest ei maksta tasu, välja arvatud käesolevas osas sätestatud tegevus instruktori või ►C1 kontrollpiloodina ◄;

„lennuuskuse tasemekontroll” – pädevusmärke taastamiseks või pikendamiseks vajalik lennuuskuse tõendamine, sealhulgas suuline teadmiste kontroll vastavalt vajadusele;

„taastamine” (nt pädevusmärke või tunnistuse puhul) – haldustoiming, mis tehakse pärast pädevusmärke või tunnistuse kehtivusaja lõppu, et ettenähtud nõuete täitmise korral anda pädevusest või tunnistusest tulenevad õigused uueks kindlaksmääratud ajavahemikuks;

„pikendamine” (nt pädevusmärke või tunnistuse puhul) – haldustoiming, mis tehakse pädevusmärke või tunnistuse kehtivusajal, et anda selle omanikule ettenähtud nõuete täitmise korral õigus jätkata pädevusmärkest või tunnistusest tulenevate õiguste kasutamist uuel kindlaksmääratud ajavahemikul;

„arvestuslik marsruutlend” on lend, mis koosneb järgmistest etappidest: start, väljumine, vähemalt 15-minutiline reisilend, saabumine, lähenemine ja maandumine;

„purilennuk” – õhust raskem õhusõiduk, mille tõstejõud lennu ajal tekib aerodünaamilisest vastumõjust fikseeritud kandepindadele ning mis ei vaja vabalennuks mootorit;

„ühepiloodiõhusõiduk” – õhusõiduk, mis on sertifitseeritud käitamiseks ühe piloodiga;

„lennueksam” – loa või pädevusmärke väljaandmiseks vajalik oskuste tõendamine, sealhulgas suuline teadmiste kontroll vastavalt vajadusele;

„soololennuaeg” – lennuaeg, mille jooksul piloodiõpilane viibib õhusõidukis üksi;

„piloodiõpilane kapteni kohustes (SPIC)” – piloodiõpilane, kes täidab instruktoriga lennul kapteni kohuseid nii, et instruktor üksnes jälgib piloodiõpilast ning ei suuna ega juhi õhusõiduki lendu;

„oht” – lennumeeskonna tegevusest sõltumatu sündmus või viga, mis komplitseerib lennutegevust ning mida tuleb nõutava ohutusvaru säilitamiseks kontrolli all hoida;

„ohuhaldus” – ohtude tuvastamise ja nendele reageerimise protsess koos vastumeetmetega ohtude tagajärgede leevendamiseks või vältimiseks ning vigade ja õhusõiduki ebasoovitava oleku tekke tõenäosuse vähendamiseks;

„fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennuk (TMG)” – mootorpurilennukite eriklass, millel on püsipaigaldusega mittesisetõmmatav mootor ning mittesisetõmmatav propeller. Selline lennuk suudab vastavalt lennukäsiraamatule startida ja õhku tõusta omal jõul;

▼B

„õhusõidukitüüp” – õhusõiduki liigitus, mis eeldab osa 21 kohaselt sätestatud kasutamissobivuse andmetes määratletud tüübipädevusmärke olemasolu ning hõlmab kõiki ühesuguse põhikonstruktsiooniga õhusõidukeid ja nende modifikatsioone, välja arvatud juhtimis- või lennuomadusi oluliselt muutvad modifikatsioonid.

▼M3**FCL.015 Lubade, pädevusmärgete ja tunnistuste taotlemine, väljaandmine, pikendamine ja taastamine****▼B**

- a) Piloodilubade ning nendega seotud pädevusmärgete ja tunnistuste väljaandmise, pikendamise või taastamise taotlused esitatakse pädevale asutusele tema määratud vormis ja viisil. Taotlusele tuleb lisada tõendid selle kohta, et taotleja vastab loa või tunnistuse ning nendega seotud pädevusmärgete või kinnituste väljaandmise, pikendamise või taastamise tingimustele, mis on sätestatud käesolevas osas ja tervisenõuete osas.
- b) Loa, pädevusmärke või tunnistusega antavate õiguste piiramise või laiendamise kohta teeb pädev asutus loale või tunnistusele vastava märke.
- c) Isikul ei tohi olla ühe õhusõidukiliigi kohta mitut käesoleva osa kohaselt väljaantud luba.
- d) Muu õhusõidukiliigi loa või täiendavate pädevusmärgete või tunnistuste väljaandmise või nimetatud loa või täiendavate pädevusmärgete või tunnistuste muutmise, pikendamise või taastamise taotlused esitatakse algse piloodiloa välja andnud pädevale asutusele, välja arvatud juhul, kui piloot on taotlenud pädeva asutuse vahetamist ning oma loamenetlus- ja tervisetoiimikute üleviimist teise asutusse.

▼M3**FCL.020 Piloodiõpilane**

- a) Piloodiõpilane tohib üksi lennata üksnes lennuinstruktori loal ja järelevalve all.
- b) Esimese soololennu ajaks peab piloodiõpilane olema:
 - (1) lennukite, kopterite ja õhulaevade puhul: vähemalt 16-aastane;
 - (2) purilennukite ja õhupallide puhul: vähemalt 14-aastane.

FCL.025 Lubade ja pädevusmärgete väljaandmiseks nõutavad teooriaeksamid**▼B**

- a) *Taotleja kohustused*

▼M3

- (1) Taotlejad sooritavad kõik konkreetse loa või pädevusmärke saamiseks vajalikud teooriaeksamid ühe liikmesriigi vastutusalas.
- (2) Taotlejad sooritavad teooriaeksami pärast seda, kui koolituse eest vastutav sertifitseeritud koolitusorganisatsioon on andnud neile soovitusel pärast teoreetilise õppe kursusel nõutavate elementide rahuldaval tasemel omandamist.

▼B

- (3) Sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni soovitus kehtib 12 kuud. Kui taotleja ei ole selle tähtaja jooksul püüdnud sooritada vähemalt üht teooriaeksamit, määrab sertifitseeritud koolitusorganisatsioon talle vajadusel lisakoolituse, lähtudes taotleja vajadustest.

- b) *Eduka sooritus standardid*

▼M3

- (1) Teooriaksam loetakse sooritatuks, kui taotleja on konkreetsetes eksamidokumendis kogunud vähemalt 75 % võimalikust punktisummast. Karistuspunkte ei kasutata.

▼B

- (2) Kui käesolevas osas ei ole sätestatud teisiti, loetakse taotleja vastava piloodiload või pädevuse saamiseks nõutava teooriaeksami edukalt sooritanuks juhul, kui ta on kõik nõutavad eksamidokumendid edukalt täitnud 18 kuu jooksul alates taotleja esimesel eksamil osalemise kalendrikuu lõpust.

▼M3

- (3) Kui taotleja ei ole suutnud üht teooriaeksamidokumenti neljal katsel edukalt täita või ei ta ole kõiki eksamidokumente edukalt täitnud kuue korraga või alapunktis 2 nimetatud tähtaja jooksul, peab ta kõik eksamidokumendid uuesti täitma.

Enne teooriaeksami uuesti sooritamist peab taotleja läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis lisakoolituse. Vajaliku lisakoolituse mahu ja ulatuse määrab kindlaks sertifitseeritud koolitusorganisatsioon, lähtudes taotleja vajadustest.

▼Bc) *Kehtivusaeg*

- (1) Edukalt sooritatud teooriaeksamite tulemused kehtivad:

i) kerglennuki piloodiload, erapiloodiload, purilennuki piloodiload ja õhupalli piloodiload väljaandmisel 24 kuud;

▼M3

ii) ametipiloodi loa, instrumentaallennupädevusmärke või instrumentaalmarsruutlennupädevusmärke väljaandmisel 36 kuud;

▼B

iii) alapunktides i ja ii nimetatud tähtaegu arvestatakse päevast, mil piloot on edukalt sooritanud alapunkti b alapunkti 2 kohase teooriaeksami.

- (2) Liinipiloodi loa (ATPL) teooriaeksamite tulemused kehtivad liinipiloodi loa väljaandmisel seitse aastat:

i) alates kuupäevast, mil lõpeb loal oleva instrumentaallennupädevusmärke kehtivus või

ii) kopterite puhul alates kuupäevast, mil lõpeb loal oleva tüübipädevusmärke kehtivus.

FCL.030 Praktiline lennuksam

- a) Enne loa, pädevusmärke või tunnistuse väljaandmiseks nõutava lennuksami sooritamist peab taotleja olema edukalt sooritanud nõutava teooriaeksami, välja arvatud juhul, kui taotleja osaleb integreeritud lennukoolitusel.

Igal juhul peab olema enne lennuksamite sooritamist alati läbitud teooriakursus.

- b) Lennuksamit sooritada soovival isikul peab olema koolituse eest vastutava organisatsiooni/isiku poolt pärast koolituse lõpetamist antud soovitus, välja arvatud liinipiloodiload väljaandmise puhul. Koolitusdokumendid tehakse ► **C1** kontrollpiloodile ◀ kättesaadavaks.

FCL.035 Lennuaja ja teoreetiliste teadmiste arvestamine

- a) *Lennuaja arvestamine*

▼M3

- (1) Kui käesolevas osas ei ole sätestatud teisiti, peab loa, pädevusmärke või tunnistuse väljaandmisel arvestatav lennuaja olema kogutud lennates samal õhusõidukiliigil, mille juhtimiseks luba, pädevusmärget või tunnistust taotletakse.

- (2) Lennuaja õhusõiduki kaptenina või koos instruktoriga.

▼B

i) loa, pädevusmärke või tunnistuse taotleja puhul arvestatakse loa, pädevusmärke või tunnistuse omandamiseks nõutava lennuajana täismahus nii soololennuajaga, instruktoriga lennuõppeajaga kui ka lennuajaga õhusõiduki kaptenina;

▼B

- ii) liinipiloodi (ATP) integreeritud koolituskursuse lõpetanute puhul arvestatakse liinipiloodiloo, ametipiloodiloo ja mitme mootoriga tüübipädevus- või klassipädevusmärke väljaandmiseks nõutava lennuaja hulka kaptenina kuni 50 tundi piloodiõpilase instrumentaalaega õhusõiduki kaptenina;
- iii) ametipiloodi instrumentaallennu integreeritud koolituskursuse (CPL/IR) lõpetanute puhul arvestatakse ametipiloodi loa ja mitme mootoriga tüübipädevus- või klassipädevusmärke väljaandmiseks nõutava lennuaja hulka õhusõiduki kaptenina kuni 50 tundi piloodiõpilase instrumentaalaega õhusõiduki kaptenina.

▼M3

- (3) Lennuaeg teise piloodina või kaptenistažöörina. Kui käesoleva osaga ei ole ette nähtud teisiti, tuleb piloodiloo omaniku kogu teise piloodina või kaptenistažöörina (PICUS) lennatud aeg arvestada kõrgema astme piloodiloo puhul nõutava lennuaja hulka.

▼B

b) *Teoreetiliste teadmiste arvestamine*

▼M3

- (1) Liinipiloodi loa saamiseks nõutava teooriaeksami edukalt sooritanud taotleja puhul loetakse sama õhusõidukiliigi kergõhusõiduki piloodiloo, erapiloodiloo, ametipiloodi loa ning (kui tegu ei ole kopteriga) instrumentaallennupädevusmärke ja instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke teoreetiliste teadmiste nõuded täidetuks.

▼B

- (2) Ametipiloodi loa saamiseks nõutava teooriaeksami edukalt sooritanud taotleja puhul loetakse täidetuks sama õhusõidukiliigi kergõhusõiduki piloodiloo ja erapiloodiloo teoreetiliste teadmiste nõuded.
- (3) Sellise instrumentaallennupädevuse omaniku või taotleja puhul, kes on edukalt sooritanud instrumentaallennu teooriaeksami ühe õhusõidukiliigi kohta, loetakse täies ulatuses täidetuks ka muude õhusõidukiliikide instrumentaallennu teooriaõppe ja teooriaeksami nõuded.
- (4) Piloodiloo omaniku puhul loetakse täidetuks mõne muu õhusõidukiliigi loa saamiseks tehtud teooriaõppe ja teooriaeksami nõuded vastavalt käesoleva osa 1. liitele.

▼M3

- (5) Olenemata alapunkti b alapunktist 3, arvestatakse lennuki instrumentaallennupädevusmärke omanikul, kes on läbinud kompetentsuspõhise instrumentaallennupädevuse moodulkursuse või kellel on instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke, teiste õhusõidukiliikide instrumentaallennupädevuse teoreetiliste teadmiste ja teooriaeksami nõuded täielikult täidetuks juhul, kui ta on lisaks läbinud punkti FCL.720.A alapunkti b alapunkti 2 alapunktiga i ette nähtud kursuse instrumentaallennureeglite (IFR) osa teooriaõppe ja teooriaeksami.

▼B

Sarnaselt arvestatakse nõuete täitmist nende piloodiloo taotlejate puhul, kes on varem edukalt sooritanud teooriaeksamid sama loa väljaandmiseks muus õhusõidukiliigis, kui see jääb punkti FCL.025 alapunktis c märgitud kehtivusaja piiresse.

FCL.040 Loaga antud õiguste kasutamine

Loaga antud õiguste kasutamine sõltub loa pädevusmärgete (vajaduse korral) ja tervisetõendi kehtivusest.

FCL.045 Dokumentide kaasaskandmise ja esitamise kohustus

- a) Piloodil peab alati kaasas olema kehtiv luba ja tervisetõend, kui ta kasutab loaga kaasnevaid õigusi.

▼B

- b) Samuti peab piloodil kaasas olema isikut tõendav fotoga dokument.
- c) Piloot või piloodiõpilane peab viivitamata esitama kontrollimiseks oma lennupäeviku, kui pädeva asutuse volitatud esindaja seda nõuab.
- d) Piloodiõpilasel peab kõikidel soololennuna toimuvatel marsruutlendudel kaasas olema tõend punkti FCL.020 alapunktis a sätestatud loa olemasolu kohta.

FCL.050 Lennuaja registreerimine

Piloot registreerib pädeva asutuse määratud vormis ja viisil kõikide oma lendude üksikasjalikud andmed.

FCL.055 Keeleoskus

- a) Üldist. Lennukipiloodid, kopteripiloodid, vertikaalstartiga õhusõiduki piloodid ja õhulaevapiloodid, kellelt nõutakse raadioside kasutamist, tohivad oma lubadest ja pädevusmärgetest tulenevaid õigusi kasutada üksnes juhul, kui nende lubadel on märges inglise keele või konkreetse lennukirjelduses kasutatava keele oskuse kohta. Märge peab sisaldama keele nimetust, keeleoskuse taset ja kehtivusaega.
- b) Keeleoskumärke taotleja peab käesoleva osa 2. liite kohaselt tõendama nii fraseoloogia kui ka tavakeele kasutamise oskust vähemalt kutsetasemel. Selleks peab taotleja tõendama, et ta on võimeline:

▼C1

- (1) tulemuslikult suhtlema ainult hääle abil ja näost näkku vesteldes;

▼B

- (2) suhtlema täpselt ja selgelt üldistel ja tööga seotud teemadel;
- (3) kasutama üldistes või tööga seotud olukordades teadete vahetamiseks ning arusaamatuste vältimiseks ja lahendamiseks asjakohaseid suhtlussstrateegiaid;
- (4) tulema edukalt toime keeleprobleemidega, mis tekivad keerulises olukorras või rutiinse tegevuse või muul moel varem tuttava suhtlusülesande puhul tekkinud ootamatute sündmuste käigus ning
- (5) kasutama lennunduse valdkonnas arusaadavat dialekti või aktsenti.
- c) Välja arvatud nende pilootide puhul, kes vastavalt käesoleva osa 2. liitele on tõendanud keeleoskust eksperditasemel, toimub keeleoskumärke kontrollhindamine järgmiselt:
 - (1) iga nelja aasta järel, kui on tõendatud keeleoskus kutsetasemel või
 - (2) iga kuue aasta järel, kui on tõendatud keeleoskus kõrgtasemel.

▼M3

- d) Erinõuded instrumentaallennupädevusmärget või instrumentaal-marsruutlennupädevusmärget omavatele isikutele. Ilma et see piiraks eelmiste alapunktide kohaldamist, peavad instrumentaallennupädevusmärget või instrumentaal-marsruutlennupädevusmärget omavad isikud tõendama inglise keele oskust tasemel, mis võimaldab neil:

▼B

- (1) aru saada kogu teabest, mis on seotud kõikide lennuetappidega, sealhulgas lennuks ettevalmistumisega;
- (2) kasutada raadiosidet kõikidel lennuetappidel, sealhulgas hädaolukordades;
- (3) suhelda teiste meeskonnaliikmetega kõikidel lennuetappidel, sealhulgas lennuks ettevalmistumisel.

▼M3

- e) Instrumentaallennupädevusmärget või instrumentaal-marsruutlennupädevusmärget omavate isikute inglise keele oskuse tõendamiseks kasutatakse pädeva asutuse kehtestatud hindamismetoodikat.

▼B**FCL.060 Hiljutine kogemus**

a) Õhupallid. Piloodil on lubatud äriliseks lennutranspordiks või reisijateveoks kasutatavat õhupalli juhtida üksnes juhul, kui ta on eelnenud 180 päeva jooksul teinud järgmist:

- (1) sooritanud vähemalt kolm lendu õhupallipiloodina, sealhulgas vähemalt ühe lennu vastava klassi ja kategooria õhupallil, või
- (2) sooritanud vähemalt ühe lennu vastava klassi ja kategooria õhupallil J alajao kohaselt kvalifitseeritud instruktori järelevalve all.

b) Lennukid, kopterid, vertikaalstartiga õhusõidukid, õhulaevad ja purilennukid. Piloodil on lubatud äriliseks lennutranspordiks või reisijateveoks kasutatavat õhusõidukit juhtida vastavalt järgmistele tingimustele:

- (1) kapteni või teise piloodina üksnes juhul, kui ta on eelnenud 90 päeva jooksul teinud sama tüüpi või sama klassi õhusõidukil või selle tüübi või klassi lennu täisimitaatoril (FFS) vähemalt kolm starti, lähenemist ja maandumist. Need kolm starti ja maandumist peavad olema tehtud mitme- või ühepiloodilendudel, olenevalt piloodi õigustest; ning
- (2) kaptenina õõsel üksnes juhul, kui ta:
 - i) on eelnenud 90 päeva jooksul sooritanud piloodina vähemalt ühe õise starti, lähenemise ja maandumise sama tüüpi või sama klassi õhusõidukil või seda tüüpi või klassi kujutaval lennu täisimitaatoril (FFS) või
 - ii) omab instrumentaallennupädevusmärke;

▼M3

(3) Teise piloodi vahetuspiloodina üksnes juhul, kui ta:

- i) vastab alapunkti b alapunkti 1 nõuetele või
- ii) on eelneva 90 päeva jooksul osalenud vähemalt kolmel sama tüüpi või sama klassi õhusõiduki marsruutlennul teise piloodi vahetuspiloodina või
- iii) on viimase 90 päeva jooksul läbinud lennuoskuse värskendus- ja täiendusõppe lennu täisimitaatoril (FFS). Täiendusõppe võib ühendada ORO-osa asjakohastes nõuetes ette nähtud käitaja täiendusõppega.

▼B

(4) Kui piloodil on õigus juhtida mitut sarnase juhitudvuse ja toimivusega lennukitüüpi, võivad alapunktis 1 ettenähtud kolm starti, lähenemist ja maandumist olla sooritatud vastavalt osas 21 kindlaksmääratud kasutamissobivuse andmetele.

(5) Kui piloodil on õigus juhtida mitut sarnase juhitudvuse ja toimivusega mittekeerukat kopteritüüpi vastavalt osas 21 kindlaksmääratud kasutamissobivuse andmetele, võivad alapunktiga 1 ettenähtud kolm starti, lähenemist ja maandumist olla sooritatud üksnes ühega neist tüüpidest, tingimusel et piloot on eelnenud kuue kuu jooksul lennanud igal nimetatud kopteritüübil vähemalt kaks lennutundi.

c) Ärilise lennutranspordi erinõuded:

- (1) ärilises lennutranspordis võib alapunkti b alapunktides 1 ja 2 sätestatud 90-päevast tähtaega pikendada kuni 120 päevani, kui piloot sooritab selle aja jooksul marsruutlende tüübipädevuse instruktori või ►C1 kontrollpiloodi ◄ järelevalve all;
- (2) kui piloot ei vasta alapunkti 1 nõuetele, peab ta õiguste kasutamiseks sooritama vähemalt alapunkti b alapunktides 1 ja 2 kirjeldatud nõuete kohase õppelennu vastavat tüüpi õhusõidukil või seda kujutaval lennu täisimitaatoril (FFS).

▼B**FCL.065 60-aastaste ja vanemate loaomanike õiguste piiramine ärilises lennutranspordis**

- a) Vanus 60–64 aastat. Lennukid ja kopterid. 60-aastane või vanem piloodiloo omanik ei tohi tegutseda ärilises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki piloodina, välja arvatud järgmistel juhtudel:

- (1) mitme piloodiga lennumeeskonna liikmena ning
- (2) kui kõnealune loaomanik on lennumeeskonnas ainus 60-aastane või vanem piloot.

- b) Vanus 65 aastat. 65-aastane või vanem piloodiloo omanik ei tohi tegutseda ärilises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki piloodina.

FCL.070 Lubade, pädevusmärgete ja tunnistuste tühistamine, peatamine ja piiramine

- a) Pädev asutus võib käesoleva osa kohaselt välja antud lubade, pädevusmärgete ja tunnistuste kehtivuse peatada, või tühistada või nende kehtivust piirata, kui piloot ei täida käesoleva osa ja tervisenõudeid käsitleva osa nõudeid või kehtivaid toimimisenõudeid vastavalt ARA osas ette nähtud tingimustele ja menetlustele.
- b) Piloodiloo peatamise või tühistamise korral peab ta loa või tunnistuse viivitamata tagastama pädevale asutusele.

B ALAJAGU***KERGÕHUSÕIDUKIPILOODI LUBA – LAPL******1. JAGU******Üldnõuded*****FCL.100 Kergõhusõidukipiloodi luba – vanuse alammäär**

Kergõhusõiduki piloodiloo taotleja peab olema:

- a) lennukite ja kopterite puhul vähemalt 17-aastane;
- b) purilennukite ja õhupallide puhul vähemalt 16-aastane.

FCL.105 Kergõhusõidukipiloodi luba – õigused ja tingimused

- a) Üldist. Kergõhusõiduki piloodiloo omanikul on õigus tegutseda selle eest tasu saamata vastava õhusõidukiliigi kaptenina mitteärilistel lendudel.
- b) Tingimused. Kergõhusõiduki piloodiloo taotlejad peavad olema täitnud vastava õhusõidukiliigi nõuded ning vajaduse korral lennueksamil kasutatava õhusõidukiklassi või -tüübiga seotud nõuded.

FCL.110 Kergõhusõidukipiloodi luba – sama õhusõidukiliigi loa arvestamine

- a) Nende kergõhusõiduki piloodiloo taotlejate puhul, kellel on olnud mõni muu sama õhusõidukiliigiga seotud luba, loetakse selle õhusõidukiliigi kergõhusõiduki piloodiloo nõuded täies ulatuses täidetuks.
- b) Ilma et see piiraks eelmise alapunkti kohaldamist, peab taotleja, kelle luba on aegunud, sooritama asjaomase õhusõidukiliigi kergõhusõiduki piloodiloo saamiseks lennueksami vastavalt punkti FCL.125 sätetele.

FCL.115 Kergõhusõidukipiloodi luba – koolituskursus

Kergõhusõiduki piloodiloo taotlejad peavad läbima koolituskursuse sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis. Kursus peab hõlmama teooriat ja lennuõpet vastavalt antavatele õigustele.

▼B**FCL.120 Kergõhusõidukipiloodi luba – teooriaeksam**

Kergõhusõiduki piloodiloo taotlejad peavad tõendama antavatele õigustele vastavat teoreetiliste teadmiste taset, läbides selleks eksamid järgmistes valdkondades:

a) üldteemad:

- lennundusõigus,
- inimvõimed,
- meteoroloogia ja
- side;

b) eri õhusõidukiliikidega seotud konkreetset teemad:

- aerodünaamika alused,
- käitamisprotseduurid,

▼C1

- lennu suutlikkusnäitajad ja planeerimine,

▼B

- üldteadmised õhusõidukitest ja
- navigeerimine.

FCL.125 Kergõhusõidukipiloodi luba – lennueksam

a) Kergõhusõiduki piloodiloo taotleja peab sooritama lennueksami, et tõendada oskust sooritada vastavat liiki õhusõiduki kaptenina protseduure ja manöövreid talle antavatele õigustele vastava kompetentsusega.

b) Lennueksami sooritamiseks peab taotleja olema läbinud lennuõppe lennueksamil kasutatava õhusõidukiklassi või -tüübi kohta. Taotlejale antavad õigused kehtivad üksnes lennueksamil kasutatava klassi või tüübi kohta, kuni loa kehtivusala laiendamiseni kooskõlas käesoleva alajaoga.

c) *Soorituse nõuded*

- (1) Lennueksam jagatakse eri osadeks, mis esindavad lendamiseks kasutatava õhusõidukiliigi kõiki lennuetappe.
- (2) Osa mis tahes punkti ebarahuldava soorituse korral loetakse kogu osa ebarahuldavalt sooritatuks. Kui taotleja sooritab ebarahuldavalt üksnes ühe osa, tuleb uuesti sooritada ainult ebarahuldavalt sooritatud osa. Mitme osa ebarahuldav sooritus tähendab kogu eksami ebarahuldavat tulemust.
- (3) Kui alapunkti 2 kohase korduseksami mis tahes osa, sealhulgas eelmisel eksamil edukalt sooritatud osa tulemus on ebarahuldav, loetakse kogu eksam ebarahuldavalt sooritatuks.
- (4) Kui kahe katsega ei õnnestu eksami kõiki osi edukalt sooritada, tuleb jätkata praktilist õpet.

2. JAGU

Kerglennuki piloodiloo erinõuded – LAPL(A)**FCL.105.A Kerglennukipiloodi luba (LAPL(A)) – õigused ja tingimused**

a) Kerglennuki piloodiloo omanikul on õigus kaptenina juhtida ühe kolbmootoriga maismaastardiga lennukeid ja fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukeid lubatud suurima stardimassiga kuni 2 000 kg ning võtta pardale kuni kolm reisijat, mis tähendab, et õhusõiduki pardal ei tohi kunagi olla üle nelja inimese.

▼M3

- b) Kerglennuki piloodi loa omanikud võivad reisijaid vedada üksnes juhul, kui nad on pärast loa väljaandmist lennanud kümme lennutundi lennuki või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennuki kaptenina.

▼B**FCL.110.A Kerglennukipiloodi luba – nõutav kogemus ja selle arvestamine**

- a) Kerglennuki piloodiloo taotlejad peavad olema läbinud vähemalt 30 tundi lennuõpet lennukitel või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel, sealhulgas:

- (1) vähemalt 15 tundi instruktoriga lennuõpet lennueksamil kasutatavas lennukiklassis;
- (2) vähemalt kuus tundi soololennuaega instruktori järelevalve all, sealhulgas vähemalt kolm tundi soololennuna toimuvaid marsruutlende ning vähemalt üks marsruutlend vähemalt 150 km (80 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse üks täieliku peatumisega maandumine muul lennuväljal kui lähtelennuväljal.

- b) Erinõuded purilennuki piloodiloo ja fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennuki lisaloa omanikele. Kerglennuki piloodiloo taotlejad, kellel on purilennukipiloodi luba koos fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennuki lisaloaga, peavad olema alates fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennuki lisaloa saamisest lennanud vähemalt 21 tundi fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukil ning vastama punkti FCL.135.A alapunkti a lennukite suhtes kehtestatud nõuetele.

- c) Kogemuste arvestamine. Taotlejate eelnevat õhusõiduki kaptenina juhtimise kogemust võib arvestada alapunkti a nõuete täitmisena.

Arvestamise ulatuse üle otsustab sertifitseeritud koolitusorganisatsioon, mille korraldatud koolituskursustel piloot osaleb, lähtudes sisseastumisel sooritatud lennukatest, kuid see ei või:

- (1) olla pikem kui kogu lennuaeg õhusõiduki kaptenina,
- (2) ületada 50 % punktis a sätestatud lennutundidest,
- (3) hõlmata alapunkti a alapunkti 2 nõudeid.

FCL.135.A Kerglennukipiloodi luba – õiguste laiendamine muule lennukiklassile või -variandile

- a) Kerglennuki piloodiloo õigused kehtivad üksnes selle lennuki või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennuki klassi ja variandi kohta, mida kasutati lennueksamil. ►C1 Selle piirangu võib tühistada, kui piloot on mõnes muus õhusõiduki klassis täitnud järgmised nõuded: ◄

- (1) läbinud kolm tundi lennuõpet, sealhulgas:
 - i) kümme starti ja maandumist koos instruktoriga ja
 - ii) kümme soolostarti ja -maandumist instruktori järelevalve all;
- (2) sooritanud lennueksami, et tõendada uue klassiga seotud piisavate praktiliste oskuste olemasolu. ►C1 Lennueksami käigus peab taotleja eksamineerijale tõendama ka selle uue klassiga seotud piisavate teoreetiliste teadmiste olemasolu järgmistes valdkondades: ◄
 - i) käitamisprotseduurid,

▼C1

- ii) lennu suutlikkusnäitajad ja planeerimine,

▼B

- iii) üldteadmised õhusõidukite kohta;

- b) enne kui kergõhusõiduki piloodiloo omanik tohib kasutada loast tulenevaid õigusi lennueksamil kasutatust erineval lennukivariandil, peab ta läbima erinevus- või tutvumiskoolituse. Erinevuskoolituse kohta tehakse instruktori allkirjaga märges piloodi päevikusse või samaväärsesse dokumenti.

▼B**FCL.140.A Kerglennukipiloodi luba – hiljutise lennukogemuse nõuded**

- a) Kerglennuki piloodiloo omanikud võivad loast tulenevaid õigusi kasutada üksnes tingimusel, et nad on eelnenud 24 kuu jooksul lennuki või fikseeritud jõuallikaga purilennuki piloodina teinud järgmist:
- (1) lennanud kaptenina vähemalt 12 lennutundi, mis muu hulgas hõlmab 12 starti ja maandumist ning
 - (2) läbinud täiendusõppe, mis hõlmab vähemalt üht lennutundi koos instruktoriga.
- b) Kerglennuki piloodiloo omanikud, kes ei vasta alapunkti a nõuetele, peavad tegema järgmist:
- (1) enne loast tulenevate õiguste kasutamise jätkamist sooritama lennuoskuse tasemekontrolli ► **C1** kontrollpiloodi ◀ osavõtul või
 - (2) sooritama alapunkti a nõuete täitmiseks koos instruktoriga või soololennul instruktoriga järelevalve all täiendavaid lennutunde või starte ja maandumisi.

3. JAGU**Kergkopteri piloodiloo erinõuded – LAPL(H)****FCL.105.H Kergkopteri piloodi luba – õigused**

Kergkopteri piloodiloo omanikul on õigus kaptenina juhtida ühe mootoriga koptereid lubatud suurima stardimassiga kuni 2 000 kg ning võtta pardale kuni kolm reisijat, mis tähendab, et õhusõiduki pardal ei tohi kunagi olla üle nelja inimese.

FCL.110.H Kergkopteri piloodi luba – nõutav kogemus ja selle arvestamine

- a) Kergkopteri piloodiloo taotlejad peavad olema läbinud 40 tundi lennuõpet kopteril. Sellest vähemalt 35 tundi peab olema lennatud lennueksamil kasutataval kopteritüübil. Lennuõpe peab sisaldama vähemalt järgmist:
- (1) 20 tundi instruktoriga lennuõpet ning
 - (2) kümme tundi soololennuga instruktoriga järelevalve all, sealhulgas vähemalt viis tundi soololennuna toimuvaid marsruutlende ning vähemalt üks marsruutlend vähemalt 150 km (80 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse üks täieliku peatumisega maandumine muul lennuväljal kui lähtelennuväljal.
- b) Kogemuste arvestamine. Taotlejate eelnevat õhusõiduki kaptenina juhtimise kogemust võib arvestada alapunkti a nõuete täitmisena.
- Arvestamise ulatuse üle otsustab sertifitseeritud koolitusorganisatsioon, mille korraldatud koolituskursustel piloot osaleb, lähtudes sisseastumisel sooritatud lennukatsest, kuid see ei või:
- (1) olla pikem kui kogu lennuae õhusõiduki kaptenina,
 - (2) ületada 50 % alapunktis a sätestatud lennutundidest,
 - (3) hõlmata alapunkti a alapunkti 2 nõudeid.

FCL.135.H Kergkopteri piloodi luba – õiguste laiendamine muule kopteri-klassile või -variandile

- a) Kergkopteri piloodiloo õigused kehtivad ainult lennueksamil kasutatud kopteri tüübi ja -variandi kohta. Selle piirangu võib tühistada, kui piloot on teinud järgmist:
- (1) läbinud viis tundi lennuõpet, mis muu hulgas hõlmab:
 - i) 15 starti, lähenemist ja maandumist koos instruktoriga,

▼B

- ii) 15 starti, lähenemist ja maandumist soololennul instruktori järelevalve all;
- (2) lennuksamit, et tõendada uue tüübiga seotud piisavate praktiliste oskuste olemasolu. ►C1 Lennuksamit käigus peab taotleja eksamineerijale tõendama ka selle uue tüübiga seotud piisavate teoreetiliste teadmiste olemasolu järgmistes valdkondades: ◀
 - käitamisprotseduurid,

▼C1

- lennu suutlikkusnäitajad ja planeerimine,

▼B

- üldteadmised õhusõidukitest;
- b) enne kui kergkopteri piloodiloo omanik tohib kasutada loast tulenevaid õigusi lennuksamil kasutatust erineval kopterivariandil, peab ta läbima erinevus- või tutvumiskoolituse vastavalt osas 21 esitatud kasutamissobivuse andmetele. Erinevuskoolituse kohta tehakse instruktori allkirjaga märges piloodi päevikusse või samaväärsesse dokumenti.

FCL.140.H Kergkopterpiloodi luba – hiljutise lennukogemuse nõuded

- a) Kergkopteri piloodiloo omanikud kasutavad loa õigusi konkreetsel kopteritüübil üksnes tingimusel, et nad on eelnenud 12 kuu jooksul teinud sama tüüpi kopteritel järgmist:
 - (1) lennanud vähemalt kuus lennutundi kaptenina, mis muu hulgas hõlmab kuut starti, lähenemist ja maandumist ning
 - (2) läbinud täiendusõppe, mis hõlmab vähemalt üht lennutundi koos instruktoriga.
- b) Kergkopteri piloodiloo omanikud, kes ei vasta alapunkti a nõuetele, peavad tegema järgmist:
 - (1) enne loaõiguste kasutamise jätkamist sooritama konkreetsel kopteritüübil lennuoskuse tasemekontrolli ►C1 kontrollpiloodi ◀ osavõtul või
 - (2) sooritama alapunkti a nõuete täitmiseks koos instruktoriga või soololennul instruktori järelevalve all täiendavaid lennutunde või starte ja maandumisi.

*4. JAGU***▼C1*****Kergpurilennuki piloodiloo erinõuded – LAPL(S)*****▼B****FCL.105.S ►C1 Kergpurilennuki piloodi luba – õigused ja tingimused ◀**

- a) Purilennuki piloodiloo omanikul on õigus kaptenina juhtida purilennukeid ja mootorpurilennukeid. Nende õiguste kasutamiseks fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel peab loaomanik vastama punkti FCL.135.S nõuetele.

▼M3

- b) Kergpurilennuki piloodi loa omanikud võivad reisijaid vedada üksnes juhul, kui nad on pärast loa väljaandmist lennanud kümme lennutundi või sooritanud 30 starti purilennuki või mootorpurilennuki kaptenina.

▼B**FCL.110.S ►C1 Kergpurilennuki piloodi luba – nõutav kogemus ja selle arvestamine ◀**

- C1 a) Kergpurilennuki piloodi loa taotlejad ◀ peavad olema läbinud vähemalt 15 tundi lennuõpet purilennukitel või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel, mis muu hulgas hõlmab vähemalt järgmist:
 - (1) kümme tundi instruktoriga lennuõpet,
 - (2) kaht tundi soololendu instruktori järelevalve all,

▼B

- (3) 45 starti ja maandumist,
- (4) üht soololennuna toimuvat marsruutlendu vähemalt 50 km (27 meremiili) kaugusele või üht instruktoriga marsruutlendu vähemalt 100 km (55 meremiili) kaugusele.
- b) Alapunktis a ettenähtud 15-tunnist kuni seitse tundi võib olla läbitud fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukil.
- c) Kogemuste arvestamine. Taotlejate eelnevat õhusõiduki kaptenina juhtimise kogemust võib arvestada alapunkti a nõuete täitmisena.

Arvestamise ulatuse üle otsustab sertifitseeritud koolitusorganisatsioon, mille korraldatud koolituskursustel piloot osaleb, lähtudes sisseastumisel sooritatud lennukatselt, kuid see ei või:

- (1) olla pikem kui kogu lennuaeg õhusõiduki kaptenina,
- (2) ületada 50 % alapunktis a sätestatud lennutundidest,
- (3) hõlmata alapunkti a alapunktide 2–4 nõudeid.

FCL.130.S ►C1 Kergpurilennuki piloodi luba – stardimeetodid ◀

- C1 a) Kergpurilennuki piloodi loa õigused ◀ kehtivad ainult lennueksamil kasutatud stardimeetodi kohta. Selle piirangu võib tühistada, kui piloot on teinud järgmist:
 - C1 (1) vintsi- ja autostardi puhul ◀ sooritanud vähemalt kümme starti koos instruktoriga ja viis soolostarti instruktori järelevalve all;
 - C1 (2) puksiir- või isestardi puhul ◀ sooritanud vähemalt viis starti koos instruktoriga ja viis soolostarti instruktori järelevalve all. Isestardi puhul võib instruktoriga lennuõpe olla läbitud fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukil;
 - C1 (3) kõiestardi puhul ◀ sooritanud vähemalt kolm starti koos instruktoriga või soololennul instruktori järelevalve all.
- b) Täiendavate õppestartide kohta tehakse päevikusse instruktori allkirjaga märged.
- c) Eri stardimeetoditega seotud õiguste säilitamiseks peavad piloodid olema viimase 24 kuu jooksul sooritanud vähemalt viis starti, ►C1 välja arvatud kõiestart, ◀ mille puhul pilootidelt nõutakse kaht starti.
- d) Kui piloot ei vasta alapunkti c nõuetele, peab ta õiguste taastamiseks sooritama instruktoriga või instruktori järelevalve all puuduva arvu starte.

FCL.135.S ►C1 Kergpurilennuki piloodi luba – õiguste laiendamine fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukile ◀

►C1 Kergpurilennuki piloodi loa õigusi ◀ laiendatakse fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukile, kui piloot on sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis teinud vähemalt järgmist:

- a) läbinud kuus tundi lennuõpet fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukil, sealhulgas:
 - (1) neli tundi instruktoriga lennuõpet,
 - (2) üks marsruutlend vähemalt 150 km (80 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse üks täieliku peatumisega maandumine muul lennuväljal kui lähtelennuväljal;
- b) sooritanud lennueksami, et tõendada fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukiga seotud piisavate praktiliste oskuste olemasolu. Lennueksami käigus peab taotleja ►C1 kontrollpiloodile ◀ tõendama ka fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukiga seotud piisavate teoreetiliste teadmiste olemasolu järgmistest valdkondadest:

— aerodünaamika alused,

▼B

— käitamisprotseduurid,

▼C1

— lennu suutlikkusnäitajad ja planeerimine,

▼B

— üldteadmised õhusõidukitest,

— navigeerimine.

FCL.140.S ►C1 Kergpurilennuki piloodi luba – hiljutise lennukogemuse nõuded ◄

a) Purilennukid ja mootorpurilennukid. ►C1 Kergpurilennuki piloodi loa omanikud ◄ võivad loast tulenevaid õigusi purilennukitel või mootorpurilennukitel kasutada üksnes tingimusel, et nad on eelnenud 24 kuu jooksul purilennukitel või mootorpurilennukitel (v.a fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel) teinud vähemalt järgmist:

(1) lennanud kaptenina vähemalt viis lennutundi, mis muu hulgas hõlmab 15 starti,

(2) sooritanud kaks instruktoriga õppelendu.

b) Fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukid. ►C1 Kergpurilennuki piloodi loa omanikud ◄ võivad loast tulenevaid õigusi kasutada fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel üksnes tingimusel, et nad on teinud järgmist:

(1) eelnenud 24 kuu jooksul fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukil:

i) lennanud kaptenina vähemalt 12 lennutundi, mis muu hulgas hõlmab 12 starti ja maandumist, ning

ii) läbinud täiendusõppe, mis hõlmab vähemalt üht lennutundi koos instruktoriga;

(2) kui ►C1 kergpurilennuki piloodi loa omanikul ◄ on ka lennukijuhtimise õigus, võib alapunkti 1 nõudeid täita lennukil.

c) ►C1 Kergpurilennuki piloodi loa omanikud, ◄ kes ei vasta alapunktide a või b nõuetele, peavad enne õiguste kasutamise jätkamist tegema järgmist:

(1) sooritama vastavalt vajadusele kas purilennukil või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukil lennuoskuse tasemekontrolli ►C1 kontrollpiloodi ◄ osavõtul või

(2) sooritama alapunktide a või b nõuete täitmiseks koos instruktoriga või soololennul instruktoriga järelevalve all täiendavaid lennutunde või starte ja maandumisi.

5. JAGU**▼C1****Kergõhupalli piloodi loa erinõuded – LAPL(B)****▼M3****FCL.105.B Kergõhupalli piloodi luba (LAPL(B)) – õigused**

Kergõhupalli piloodi loa omanikul on õigus kaptenina juhtida kuumaõhupalle või kuumaõhulaevu kesta mahuga kuni 3 400 m³ ja gaasiõhupalle kesta mahuga kuni 1 260 m³ ning võtta pardale kuni kolm reisijat, mis tähendab, et õhusõiduki pardal ei tohi kunagi olla üle nelja inimese.

FCL.110.B Kergõhupalli piloodi luba (LAPL(B)) – nõutav kogemus ja selle arvestamine**▼B**

►C1 a) Kergõhupalli piloodi loa taotlejad ◄ peavad olema läbinud vähemalt 16 tundi lennuõpet vastava klassi õhupallidel, mis muu hulgas hõlmab vähemalt järgmist:

(1) 12 tundi instruktoriga lennuõpet,

(2) kümme täitmist ning 20 starti ja maandumist ning

(3) üht vähemalt 30-minutilist soololendu instruktoriga järelevalve all.

▼B

- b) Kogemuste arvestamine. Taotlejate eelnevat õhupalli kaptenina juhtimise kogemust võib arvestada alapunkti a nõuete täitmisena.

Arvestamise ulatuse üle otsustab sertifitseeritud koolitusorganisatsioon, mille korraldatud koolituskursustel piloot osaleb, lähtudes sisseastumisel sooritatud lennukatselt, kuid see ei või:

- (1) olla pikem kui kogu lennuaeg kaptenina õhupallidel,
- (2) ületada 50 % alapunktis a sätestatud lennutundidest,
- (3) hõlmata alapunkti a alapunkti 2 ja alapunkti a alapunkti 3 nõudeid.

FCL.130.B ►C1 Kergõhupalli piloodi luba – õiguste laiendamine trossiga kinnitatud lendudele ◀

- C1 a) Kergõhupalli piloodi loa õigused ◀ kehtivad ainult vabalendude kohta. Selle piirangu võib tühistada, kui piloot on sooritanud vähemalt kolm trossiga kinnitatud lendu.
- b) Täienduskoolituse läbimise kohta tehakse päevikusse instruktoriga allkirjaga märged.
- c) Nimetatud õiguse säilitamiseks peavad piloodid olema eelnenud 24 kuu jooksul sooritanud vähemalt kaks trossiga kinnitatud lendu.
- d) Kui piloot ei vasta alapunkti c nõuetele, peab ta õiguste taastamiseks tegema instruktoriga või soololennul instruktoriga järelevalve all puuduoleva arvu trossiga kinnitatud lende.

FCL.135.B ►C1 Kergõhupalli piloodi luba – õiguste laiendamine muule õhupalliklassile ◀

►C1 Kergõhupalli piloodi loa õigused ◀ kehtivad ainult lennueksamil kasutatud õhupalliklassi kohta. Selle piirangu võib tühistada, kui piloot on sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis teinud muusse klassi kuuluval õhupallil vähemalt järgmist:

- a) viis instruktoriga õppelendu või
- C1 b) kergkuumaõhupalli piloodi loa puhul, ◀ mille õigusi soovitakse laiendada kuumaõhulaevadele, viis instruktoriga lennuõppetundi ja
- c) lennueksami, mille käigus nad tõendavad ►C1 kontrollpiloodile ◀ ka muu klassiga seotud piisavate teoreetiliste teadmiste olemasolu järgmistes valdkondades:
- aerodünaamika alused,
 - käitamisprotseduurid,

▼C1

- lennu suutlikkusnäitajad ja planeerimine,

▼B

- üldteadmised õhusõidukitest.

FCL.140.B ►C1 Kergõhupalli piloodi luba – hiljutise lennukogemuse nõuded ◀

- a) ►C1 Kergõhupalli piloodi loa omanikud ◀ võivad loast tulenevaid õigusi kasutada üksnes tingimusel, et nad on eelnenud 24 kuu jooksul teinud ühes õhupalliklassis järgmist:
- (1) lennanud vähemalt kuus lennutundi kaptenina, mis muu hulgas hõlmab kümme starti ja maandumist, ning
 - (2) ühe instruktoriga õppelennu;
 - (3) kui piloodi kvalifikatsioon võimaldab lennata mitmes õhupalliklassis, peab ta lisaks olema eelnenud 24 kuu jooksul lennanud asjaomases klassis vähemalt kolm lennutundi, mis muu hulgas hõlmab kolme starti ja maandumist.

▼B

b) ►C1 Kergõhupalli piloodi loa omanikud ◀, kes ei vasta alapunktis a esitatud nõuetele, peavad enne oma õiguste kasutamise jätkamist tegema järgmist:

- (1) sooritama vastavas klassis lennuoskuse tasemekontrolli ►C1 kontrollpiloodi ◀ osavõtul või
- (2) sooritama alapunkti a nõuete täitmiseks koos instruktoriga või soololennul instruktori järelevalve all täiendavaid lennutunde või starte ja maandumisi.

C ALAJAGU**▼C1**

ERAPILOODILUBA (PPL), PURILENNUKI PILOODI LUBA (SPL) JA ÕHUPALLI PILOODI LUBA (BPL)

▼B**1. JAGU****Üldnõuded****FCL.200 Vanuse alammäär**

a) Erapiloodiloo taotleja peab olema vähemalt 17-aastane.

▼C1

b) Õhupalli piloodi loa või purilennuki piloodi loa taotleja peab olema vähemalt 16-aastane.

▼B**FCL.205 Tingimused**

Erapiloodiloo taotlejad peavad olema täitnud lennueksamil kasutatava õhusõiduki klassi- või tüübipädevuse nõuded vastavalt H alajaole.

FCL.210 Koolituskursus

►C1 Õhupalli piloodi loa, purilennuki piloodi loa või erapiloodiloo taotlejad peavad läbima koolituskursuse sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis. ◀ Kursus peab hõlmama teooriat ja lennuõpet vastavalt antavatele õigustele.

FCL.215 Teooriaeksam

►C1 Õhupalli piloodi loa, purilennuki piloodi loa või erapiloodiloo taotlejad peavad tõendama antavatele õigustele vastavat teoreetiliste teadmiste taset, ◀ sooritades selleks eksamid järgmistes valdkondades:

a) üldteemad:

- lennundusõigus,
- inimvõimed,
- meteoroloogia ja
- side;

b) eri õhusõidukiliikidega seotud konkreetsed teemad:

- aerodünaamika alused,
- käitamisprotseduurid,

▼C1

- lennu suutlikkusnäitajad ja planeerimine,

▼B

- üldteadmised õhusõidukitest ja
- navigeerimine.

FCL.235 Lennueksam

►C1 a) Õhupalli piloodi loa, purilennuki piloodi loa või erapiloodiloo taotleja peab sooritama lennueksami, ◀ et tõendada oskust sooritada vastavat liiki õhusõiduki kaptenina protseduure ja manöövreid antavatele õigustele vastava kompetentsusega.

▼B

- b) Lennueksami sooritamiseks peab taotleja olema läbinud lennuõppe sama õhusõidukiklassi või -tüübi või õhupallikategooria kohta, mida kasutatakse lennueksamil.
- c) Soorituse nõuded
 - (1) Lennueksam jagatakse eri osadeks, mis esindavad lendamiseks kasutatava õhusõidukiliigi lennu kõiki etappe.

▼M3

- (2) Osa mis tahes punkti mitterahuldava soorituse korral loetakse kogu osa mitterahuldavalt sooritatuks. Kui taotleja sooritab mitterahuldavalt üksnes ühe osa, tuleb uuesti sooritada ainult see kõnealune osa. Mitme osa mitterahuldav sooritus tähendab eksamil läbikukkumist.

▼B

- (3) Kui alapunkti 2 kohase korduseksami mis tahes osa, sealhulgas eelmisel eksamil edukalt sooritatud osa tulemus on ebarahuldav, loetakse kogu eksam ebarahuldavalt sooritatuks.
- (4) Kui kahe katsega ei õnnestu eksami kõiki osi edukalt sooritada, tuleb õpet jätkata.

*2. JAGU**Lennuki erapiloodi loa erinõuded – PPL(A)***FCL.205.A Lennuki erapiloodi luba – õigused**

- a) Lennuki erapiloodi loa omanikul on õigus selle eest tasu saamata tegutseda vastava kategooria lennukite või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukite kapteni või teise piloodina mitteärilistel lendudel.
- b) Ilma et see piiraks eelmise alapunkti kohaldamist, võib instruktori või ►C1 kontrollpiloodi ◄ õigusi omav lennuki erapiloodi loa omanik saada tasu järgmistel juhtudel:
 - (1) kerglennuki piloodi loa või lennuki erapiloodi loa taotlejate lennuõpetajana,
 - (2) nimetatud lubade taotlejate lennueksamite ja lennuoskuse tasemekontrolli läbiviijana,

▼M3

- (3) nimetatud loale lisatavate pädevusmärgete või tunnistustega seotud koolitus-, testimis- ja kontrollitegevuse eest.

▼B**FCL.210.A Lennuki erapiloodi luba – nõutav kogemus ja selle arvestamine**

- a) Lennuki erapiloodi loa taotlejad peavad olema läbinud vähemalt 45 tundi lennuõpet lennukitel, millest viis tundi võib olla läbitud lennutreeningseadmel, sealhulgas vähemalt:
 - (1) 25 tundi instruktoriga lennuõpet ning
 - (2) kümme tundi soololennuaega instruktori järelevalve all, sealhulgas vähemalt viis tundi soololennuna toimuvaid marsruutlende ning vähemalt üks marsruutlend vähemalt 270 km (150 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse täieliku peatumisega maandumised kahel muul lennuväljal kui lähtelennuväljal.
- b) Erinõuded kerglennukipiloodi luba omavatele taotlejatele. Lennuki erapiloodi loa taotlejad, kellel on kerglennukipiloodi luba, peavad olema alates kerglennuki piloodi loa väljaandmisest lennanud vähemalt 15 lennutundi lennukitel, mis muu hulgas hõlmab vähemalt kümme tundi lennuõpet sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis läbitud koolituskursusel. Koolituskursus peab sisaldama vähemalt neli tundi soololennuaega instruktori järelevalve all, sealhulgas vähemalt kaks tundi soololennuna toimuvaid marsruutlende ning vähemalt ühe marsruutlennu vähemalt 270 km (150 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse täieliku peatumisega maandumised kahel muul lennuväljal kui lähtelennuväljal.

▼B

- c) Erinõuded purilennuki piloodiluba ja fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennuki lisaluba omanikele. Need lennuki erapiloodi loa taotlejad, kellel on purilennukipiloodi luba koos fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennuki lisaluba, peavad olema lennanud:
- (1) pärast fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennuki lisaluba kinnitamist vähemalt 24 lennutundi fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukil ning
 - (2) 15 tundi lennukitel lennuõpet sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni koolituskursuse raames, kusjuures täidetud peavad olema vähemalt alapunkti a alapunkti 2 nõuded.
- d) Kogemuste arvestamine. Mõne muu õhusõidukiliigi (välja arvatud õhupallid) piloodi luba omavate taotlejate puhul võetakse arvesse kuni 10 % kogu lennuajast (kuid mitte üle kümne tunni) nimetatud õhusõidukite kaptenina. Kogemuse arvestamine ei tohi mingil juhul hõlmata alapunkti a alapunkti 2 nõudeid.

*3. JAGU****Kopteri erapiloodi loa erinõuded – PPL(H)*****FCL.205.H Kopteri erapiloodi luba – õigused**

- a) Kopteri erapiloodi loa omanikul on õigus selle eest tasu saamata tegutseda vastava kategooria kopteri kapteni või teise piloodina mitteärilistel lendudel.
- b) Ilma et see piiraks eelmise alapunkti kohaldamist, võib instruktori või ►C1 kontrollpiloodi ◄ õigusi omav kopteri erapiloodi loa omanik saada tasu järgmistel juhtudel:
- (1) kergkopteri piloodiluba või kopteri erapiloodi loa taotlejate lennuõpetajana,
 - (2) nimetatud lubade taotlejate lennueksamite ja lennuoskuse tasemekontrolli läbiviijana,

▼M3

- (3) nimetatud lubadele lisatavate pädevusmärgete või tunnistustega seotud koolitus-, testimis- ja kontrollitegevuse eest.

▼B**FCL.210.H Kopteri erapiloodi luba – nõutav kogemus ja selle arvestamine**

- a) Kopteri erapiloodi loa taotlejad peavad olema läbinud vähemalt 45 tundi lennuõpet kopteritel, millest viis tundi võib olla läbitud lennuimitaatoril (FNPT) või lennu täisimitaatoril (FFS), sealhulgas vähemalt:
- (1) 25 tundi instruktoriga lennuõpet ning
 - (2) kümme tundi soololennuaega instruktori järelevalve all, sealhulgas vähemalt viis tundi soololennuna toimuvaid marsruutlende ning vähemalt üks marsruutlend vähemalt 185 km (100 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse täieliku peatumisega maandumised kahel muul lennuväljal kui lähtelennuväljal;
 - (3) 45 lennuõppetunnist 35 peab olema kogutud lennueksamil kasutatavat tüüpi kopteril.
- b) Erinõuded kergkopteri piloodi luba omavatele taotlejatele. Kergkopteri piloodi luba omavad kopteri erapiloodi loa taotlejad peavad läbima koolituskursuse sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis. Koolituskursus peab sisaldama vähemalt viis tundi instruktoriga lennuõpet ning vähemalt ühe marsruutlennu vähemalt 185 km (100 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse täieliku peatumisega maandumised kahel muul lennuväljal kui lähtelennuväljal.
- c) Mõne muu õhusõidukiliigi (välja arvatud õhupallid) piloodiluba omavate taotlejate puhul võetakse arvesse kuni 10 % kogu lennuajast (kuid mitte üle kuue tunni) nimetatud õhusõidukite kaptenina. Kogemuse arvestamine ei tohi mingil juhul hõlmata alapunkti a alapunkti 2 nõudeid.

▼B

4. JAGU

Õhulaeva erapiloodi loa erinõuded – PPL(Sa)**FCL.205.As Õhulaeva erapiloodi luba – õigused**

- a) Õhulaeva erapiloodi loa omanikul on õigus selle eest tasu saamata tegutseda vastava kategooria õhulaevade kapteni või teise piloodina mitteärilistel lendudel.
- b) Ilma et see piiraks eelmise alapunkti kohaldamist, võib instruktori või ►C1 kontrollpiloodi ◄ õigusi omav õhulaeva erapiloodi loa omanik saada tasu järgmistel juhtudel:
- (1) õhulaeva erapiloodi loa taotlejate lennuõpetajana;
 - (2) nimetatud loa taotlejate lennuksamite ja lennuoskuse tasemekontrolli läbivijjana;

▼M3

- (3) nimetatud loale lisatavate pädevusmärgete või tunnistustega seotud koolitus-, testimis- ja kontrollitegevuse eest.

▼B**FCL.210.As Õhulaeva erapiloodi luba – nõutav kogemus ja selle arvestamine**

- a) Õhulaeva erapiloodi loa taotlejad peavad olema läbinud vähemalt 35 tundi lennuõpet õhulaevadel, millest viis tundi võib olla kogutud lennutreening-seadmel, sealhulgas vähemalt:
- (1) 25 tundi instruktoriga lennuõpet, sealhulgas:
 - i) kolm tundi marsruutlennuõpet, sealhulgas üks marsruutlend vähemalt 65 km (35 meremiili) kaugusele,
 - ii) kolm tundi instrumentaallennuõpet;
 - (2) kaheksa starti ja maandumist lennuväljal koos mastile kinnitamise ja mastist vabastamise protseduuridega;
 - (3) kaheksa tundi soololendu instruktori järelevalve all.
- b) Õhupalli erapiloodi luba omavate kuumaõhulaevade juhtimise kvalifikatsiooniga taotlejate puhul võetakse arvesse 10 % kogu lennuajast (kuid mitte üle viie tunni) nimetatud õhulaevade kaptenina.

5. JAGU

▼C1**Purilennuki piloodi loa erinõuded (SPL)****▼B****FCL.205.S ►C1 Purilennuki piloodi luba – õigused ja tingimused ◄**

- C1 a) Purilennuki piloodi loa omanikul ◄ on õigus kaptenina piloteerida purilennukeid ja mootorpurilennukeid. Nende õiguste kasutamiseks fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel peab loaomanik vastama punkti FCL.135.S nõuetele.

▼C1

- b) Purilennuki piloodi loa omanikud:

▼B

- (1) võivad reisijaid vedada üksnes juhul, kui nad pärast loa väljaandmist on lennanud vähemalt kümme lennutundi või teinud 30 starti purilennuki või mootorpurilennuki kaptenina;
- (2) tohivad harrastada üksnes tasuta mitteärilist lennutegevust, kuni nad:
 - i) on saanud 18-aastaseks,
 - ii) on pärast loa väljaandmist lennanud vähemalt 75 lennutundi või teinud 200 starti purilennuki või mootorpurilennuki kaptenina,
 - iii) on sooritanud lennuoskuse tasemekontrolli ►C1 kontrollpiloodi ◄ osavõtul.

▼M3

- c) Ilma et see piiraks alapunkti b alapunkti 2 kohaldamist, võib instruktori või kontrollpiloodi õigusi omav purilennuki piloodi loa omanik saada tasu järgmistel juhtudel:
- (1) kergpurilennuki piloodi loa või purilennuki piloodi loa taotlejate lennuõpetajana;

▼ M3

- (2) nimetatud lubade taotlejate lennuksamite ja lennuoskuse tasemekontrolli läbiviijana;
- (3) nimetatud lubadele lisatavate pädevusmärgete või tunnistustega seotud koolitus-, testimis- ja kontrollitegevuse eest.

▼ B

FCL.210.S ►C1 Purilennuki piloodi luba – nõutav kogemus ja selle arvestamine ◀

- C1 a) Purilennuki piloodi loa taotlejad ◀ peavad olema läbinud vähemalt 15 tundi lennuõpet purilennukitel või mootorpurilennukitel ning täitnud seejuures vähemalt punkti FCL.110.S nõuded.

▼ C1

- b) Nende purilennuki piloodi loa taotlejate puhul, kellel on kergpurilennuki piloodi luba, loetakse purilennuki piloodi loa nõuded täies ulatuses täidetuks. Nende purilennuki piloodi loa taotlejate puhul, kellel kergpurilennuki piloodi luba on kehtivuse kaotanud varem kui kaks aastat enne taotluse esitamist, loetakse täidetuks kõik purilennuki piloodi loa teoreetiliste teadmiste nõuded.

▼ B

Kogemuste arvestamine. Mõne muu õhusõidukiliigi (välja arvatud õhupallid) piloodiluba omavatel taotlejate puhul võetakse arvesse 10 % kogu lennuajast (kuid mitte üle seitsme tunni) nimetatud õhusõidukite kaptenina. Kogemuste arvestamine ei tohi ühelgi juhul hõlmata punkti FCL.110.S alapunkti a alapunktide 2–4 nõudeid.

FCL.220.S ►C1 Purilennuki piloodi luba – stardimeetodid ◀

- C1 Purilennuki piloodi loa õigused ◀ kehtivad ainult lennuksamil kasutatud stardimeetodi kohta. Selle piirangu võib tühistada ning saada täiendavad õigused, kui piloot vastab punkti FCL.130.S nõuetele.

FCL.230.S ►C1 Purilennuki piloodi luba – hiljutise lennukogemuse nõuded ◀

- C1 Purilennuki piloodi loa omanikud ◀ võivad loast tulenevaid õigusi kasutada tingimusel, et nad vastavad punktis FCL.140.S esitatud hiljutise lennukogemuse nõuetele.

6. JAGU

▼ C1**Õhupalli piloodi loa erinõuded (BPL)****▼ B**

FCL.205.B ►C1 Õhupalli piloodi luba – õigused ja tingimused ◀

▼ M3

- a) Õhupalli piloodi loa (BPL) omanikul on õigus kaptenina juhtida õhupalle.

▼ B

- C1 b) Õhupalli piloodi loa omanikud ◀ tohivad harrastada üksnes tasuta mitteäriolist lennutegevust, kuni nad:

- (1) on saanud 18-aastaseks,
- (2) on lennanud õhupallikaptenina 50 lennutundi, sealhulgas 50 starti ja maandumist,
- (3) on sooritanud vastavas õhupalliklassis lennuoskuse tasemekontrolli ►C1 kontrollpiloodi ◀ osavõtul.

- c) Ilma et see piiraks alapunkti b kohaldamist, võib instruktori või ►C1 kontrollpiloodi ◀ õigusi omav ►C1 õhupalli piloodi loa omanik ◀ saada tasu järgmistel juhtudel:

▼ C1

- (1) kergõhupalli piloodi loa või õhupalli piloodi loa taotlejate lennuõpetajana,

▼ B

- (2) nimetatud lubade taotlejate lennuksamite ja lennuoskuse tasemekontrolli läbiviijana,

▼ M3

- (3) nimetatud lubadele lisatavate pädevusmärgete või tunnistustega seotud koolitus-, testimis- ja kontrollitegevuse eest.

▼ B

FCL.210.B ►C1 Õhupalli piloodi luba – nõutav kogemus ja selle arvestamine ◀

- C1 a) Õhupalli piloodi loa taotlejad ◀ peavad olema läbinud vähemalt 16 tundi lennuõpet vastava klassi ja kategooria õhupallidel, sealhulgas vähemalt:

- (1) 12 tundi instruktoriga lennuõpet,

▼B

- (2) kümme täitmist ning 20 starti ja maandumist ning
- (3) üks vähemalt 30-minutiline soololend instruktori järelevalve all.

▼C1

- b) Nende õhupalli piloodi loa taotlejate puhul, kellel on kergõhupalli piloodi luba, loetakse õhupalli piloodi loa nõuded täies ulatuses täidetuks.

Nende õhupalli piloodi loa taotlejate puhul, kelle kergõhupalli piloodi luba on kehtivuse kaotanud varem kui kaks aastat enne taotluse esitamist, loetakse täide-
tuks kõik õhupalli piloodi loa teoreetiliste teadmiste ja lennuõppe nõuded.

▼B

FCL.220.B ►C1 Õhupalli piloodi luba – õiguste laiendamine trossiga kinnitatud lendudele ◀

►C1 Õhupalli piloodi loa õigused kehtivad ainult vabalendude kohta. ◀ Selle piirangu võib tühistada, kui piloot vastab punkti FCL.130.B nõuetele.

FCL.225.B ►C1 Õhupalli piloodi luba – õiguste laiendamine muule õhupalliklassile või -kategooriale ◀

►C1 Õhupalli piloodi loa õigused ◀ kehtivad ainult lennueksamil kasutatud õhupalliklassi ja -kategooria kohta. Selle piirangu võib tühistada, kui piloot:

- a) vastab punkti FCL.135.B nõuetele, kui tegu on muule klassile laiendamisega sama kategooria piires;
- b) kui tegu on muule kategooriale laiendamisega sama õhupalliklassi piires, teinud vähemalt:

- (1) kaks instruktoriga lendu vastava kategooria õhupallil ja ning
- (2) kogunud õhupallikaptenina lennutunde järgmiselt:
 - i) õhupallidel kesta mahuga 3 401 m³ kuni 6 000 m³ vähemalt 100 tundi,
 - ii) õhupallidel kesta mahuga 6 001 m³ kuni 10 500 m³ vähemalt 200 tundi,
 - iii) õhupallidel kesta mahuga üle 10 500 m³ vähemalt 300 tundi,
 - iv) gaasiõhupallidel kesta mahuga üle 1 260 m³ vähemalt 50 tundi.

FCL.230.B ►C1 Õhupalli piloodi luba – hiljutise lennukogemuse nõuded ◀

- a) ►C1 Õhupalli piloodi loa omanikud ◀ võivad loast tulenevaid õigusi kasutada üksnes tingimusel, et nad on eelnenud 24 kuu jooksul ühes õhupalli-klassis:

- (1) lennanud vähemalt kuus lennutundi kaptenina, mis muu hulgas hõlmab kümnet starti ja maandumist, ning

▼M3

- (2) teinud ühe instruktoriga õppeleenu vastava klassi ja neile lubatud maksimumkategooriaga õhupallil;

▼B

- (3) kui pilootide kvalifikatsioon võimaldab lennata mitmes õhupalliklassis, peavad nad lisaks olema eelnenud 24 kuu jooksul lennanud asjaomases klassis vähemalt kolm lennutundi, sealhulgas kolm starti ja maandumist.
- b) ►C1 Õhupalli piloodi loa omanikud ◀, kes ei vasta alapunkti a nõuetele, peavad enne oma õiguste kasutamise jätkamist tegema järgmist:
 - (1) sooritama ►C1 kontrollpiloodi ◀ osavõtul lennuoskuse tasemekontrolli vastava klassi õhupallil, mille maht võrdub nende loale märgitud maksimummahuga, või

▼B

- (2) sooritama alapunkti a nõuete täitmiseks koos instruktoriga või soololennul instruktori järelevalve all täiendavaid lennutunde või starte ja maandumisi.

D ALAJAGU**AMETIPILOODI LUBA – CPL****1. JAGU****Üldnõuded****FCL.300 Ametipiloodi luba – vanuse alammäär**

Ametipiloodi loa taotleja peab olema vähemalt 18-aastane.

FCL.305 Ametipiloodi luba – õigused ja tingimused

- a) Õigused. Ametipiloodi loa omanikul on õigus teha vastavas õhusõidukiliigis järgmist:

- (1) kasutada kõiki kergõhusõiduki piloodiloa ja erapiloodi loa õigusi,
- (2) tegutseda kõikide muuks kui äriliseks lennutranspordiks kasutatavate õhusõidukite kapteni või teise piloodina,
- (3) tegutseda ärilises lennutranspordis kõikide ühepiloodiõhusõidukite kaptenina, arvestades punktis FCL.060 ja käesolevas alajaos sätestatud piiranguid,
- (4) tegutseda ärilises lennutranspordis teise piloodina, arvestades punktis FCL.060 sätestatud piiranguid.

- b) Tingimused. Ametipiloodi loa taotleja peab olema täitnud lennueksamil kasutatava õhusõiduki klassi- või tüübipädevuse nõuded.

FCL.310 Ametipiloodi luba – teooriaeksam

Ametipiloodi loa taotlejad peavad tõendama antavatele õigustele vastavat teadmiste taset järgmistes valdkondades:

— lennundusõigus,

▼C1

— üldteadmised õhusõidukitest – õhusõiduki konstruktsioon/süsteemid/jõuseade,

▼B

— üldteadmised õhusõidukitest – lennuinstrumendid,

— mass ja tsentreering,

— lennutehnilised näitajad,

— lennu planeerimine ja lennu kulgemise jälgimine,

— inimvõimed,

— meteoroloogia,

— üldnavigatsioon,

— raadionavigatsioon,

— käitamisprotseduurid,

— aerodünaamika alused,

— visuaallennureeglite kohane (VFR) side.

FCL.315 Ametipiloodi luba – koolituskursus

Ametipiloodi loa taotleja peab olema läbinud teooriakoolituse ja lennukoolituse sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis vastavalt käesoleva osa 3. liitele.

▼B**FCL.320 Ametipiloodi luba – lennueksam**

Ametipiloodi loa taotleja peab sooritama käesoleva osa 4. liite kohase lennueksami, et tõendada oskust sooritada vastavat liiki õhusõiduki kaptenina protseduure ja manöövreid antavatele õigustele vastava kompetentsusega.

*2. JAGU**Lennukite erinõuded – CPL(A)***FCL.325.A Lennuki ametipiloodi luba – erinõuded teise piloodi loa omanikele**

Enne lennuki ametipiloodi loast tulenevate õiguste kasutamist peab teise piloodi loa omanik olema lennukitel lennanud:

a) 70 lennutundi:

(1) kaptenina või

(2) vähemalt kümme tundi kaptenina ning ülejäänud aja kaptenistažöörina.

Nimetatud 70-tunnist 20 peavad olema lennatud kaptenina visuaallennureeglite kohastel marsruutlendudel, või vähemalt kümme lennutundi marsruutlendudel kaptenina ja kümme tundi kaptenistažöörina. See peab hõlmama visuaallennureeglite kohast marsruutlendu vähemalt 540 km (300 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse kaptenina täieliku peatumisega maandumine kahel eri lennuväljal;

b) lennuki ametipiloodi loa moodulkursuse elemendid vastavalt käesoleva osa 3. liite E-jao alapunkti 10 alapunktile a ja alapunktile 11 ning

c) punkti FCL.320 kohase lennuki ametipiloodi loa lennueksami.

*E ALAJAGU**TEISE PILOODI LUBA – MPL***FCL.400.A Teise piloodi luba – vanuse alammäär**

Teise piloodi loa taotleja peab olema vähemalt 18-aastane.

FCL.405.A Teise piloodi luba – õigused

a) Teise piloodi loa omanikul on õigus tegutseda teise piloodiga käitatava lennuki teise piloodina.

b) Teise piloodi loa omanik võib lisaks omandada järgmised õigused:

(1) lennuki erapiloodi loa omaniku õigused, kui ta täidab C alajaos sätestatud lennuki erapiloodi loa nõuded;

(2) lennuki ametipiloodi loa omaniku õigused, kui ta täidab punkti FCL.325.A nõuded.

c) Teise piloodi loa omaniku lennuki instrumentaallennupädevusmärke kehtib ainult teise piloodiga käitatavate lennukite kohta. Lennuki instrumentaallennupädevusmärkest tulenevaid õigusi võib laiendada ühepiloodilennukite juhtimisele, kui loaomanik on läbinud ühe piloodiga instrumentaallendude kaptenina tegutsemiseks nõutava koolituse ja sooritanud ainupiloodina lennuki instrumentaallennupädevuse lennueksami.

FCL.410.A Teise piloodi luba – koolituskursus ja teooriaeksam

a) Kursus. Teise piloodi loa taotleja peab olema läbinud teooriakoolituse ja lennukoolituse sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis vastavalt käesoleva osa 5. liitele.

▼B

- b) Eksam. Teise piloodi loa taotleja peab tõendama teadmiste taset, mida nõutakse vastavalt punktile FCL.515 lennuki liinipiloodi loa omanikult, ning mitmepiloodi tüübipädevust.

FCL.415.A Teise piloodi luba – praktilised oskused

- a) Teise piloodi loa taotleja peab pideva hindamise käigus tõendama käesoleva osa 5. liites sätestatud kompetentsi hindamise moodulite täitmiseks vajalike oskuste olemasolu nii piloteeriva kui ka jälgiva piloodina mitme piloodiga mitme turbiinmootoriga lennukil visuaallennureeglite ja instrumentaallennureeglite kohaselt lennates.
- b) Pärast koolituskursuse läbimist peab taotleja sooritama käesoleva osa 9. liite kohase lennueksami, et tõendada oskust sooritada vajalikke protseduure ja manöövreid antavatele õigustele vastava kompetentsusega. Lennueksam tuleb teha sama tüüpi lennukil, mida kasutati teise piloodi loa integreeritud koolituskursuse edasijõudnute faasis, või seda tüüpi kujutaval lennu täisimistaatoril (FFS).

F ALAJAGU**LIINIPILOODI LUBA – ATPL****1. JAGU****Üldnõuded****FCL.500 Liinipiloodi luba – vanuse alammäär**

Liinipiloodi loa taotleja peab olema vähemalt 21-aastane.

FCL.505 Liinipiloodi luba – õigused

- a) Liinipiloodi loa omanikul on õigus teha vastavas õhusõidukiliigis järgmist:
- (1) kasutada kõiki kergõhusõiduki piloodiloo, erapiloodi loa ja ametipiloodiloo õigusi,
 - (2) tegutseda õhusõiduki kaptenina ärilises lennutranspordis.
- b) Liinipiloodi loa taotleja peab olema täitnud lennueksamil kasutatava õhusõiduki tüübipädevuse nõuded.

FCL.515 Liinipiloodi luba – koolituskursus ja teooriaeksam

- a) Kursus. Liinipiloodi loa taotlejad peavad olema läbinud koolituskursuse sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis. Kursus peab olema käesoleva osa 3. liite kohane integreeritud koolituskursus või moodulkursus.
- b) Eksam. Liinipiloodi loa taotlejad peavad tõendama antavatele õigustele vastavat teadmiste taset järgmistes valdkondades:

— lennundusõigus,

▼C1

— üldteadmised õhusõidukitest – õhusõiduki konstruktsioon/süsteemid/jõuseade,

▼B

— üldteadmised õhusõidukitest – lennuinstrumendid,

— mass ja tsentreering,

— lennutehnilised näitajad,

— lennu planeerimine ja lennu kulgemise jälgimine,

— inimvõimed,

— meteoroloogia,

— üldnavigatsioon,

▼B

- raadionavigatsioon,
- käitamisprotseduurid,
- aerodünaamika alused,
- visuaallennureeglite kohane (VFR) side,
- instrumentaallennureeglite kohane (IFR) side.

*2. JAGU****Lennukite erinõuded – ATPL(A)*****FCL.505.A Liinilennukipiloodi luba – õiguste piirangud teise piloodi loa omanikele**

Kui liinilennuki piloodiloo omanikul on varem olnud üksnes teise piloodi luba, kehtivad tema õigused ainult mitmepiloodilennu kohta, kui loaomanik ei ole täitnud punkti FCL.405.A alapunkti b alapunkti 2 ja alapunkti c ühepiloodilennu nõudeid.

FCL.510.A Liinilennukipiloodi luba – eeltingimused, kogemused ja nende arvestamine

a) Eeltingimused. Liinilennuki piloodiloo taotlejal peab olema:

- (1) teise piloodi luba või
- (2) lennuki ametipiloodi luba ja mitme mootoriga lennuki instrumentaallennupädevus. Sel juhul peab taotleja olema läbinud ka lennumeeskonna koostöökoolituse.

b) Kogemused. Liinilennuki piloodiloo taotlejad peavad olema lennanud lennukitel vähemalt 1 500 lennutundi, mis muu hulgas hõlmab vähemalt järgmist:

- (1) 500 tundi mitmepiloodilennuki lendudel;
- (2) i) 500 tundi kaptenistažöörina või
ii) 250 tundi kaptenina või
iii) 250 tundi, sealhulgas vähemalt 70 tundi kaptenina ning ülejäänud aja kaptenistažöörina;
- (3) 200 tundi marsruutlennuaega, sealhulgas vähemalt 100 tundi kapteni või kaptenistažöörina;
- (4) 75 tundi instrumentaalaega, millest kuni 30 tundi võib olla maaapealne instrumentaalaeg, ning
- (5) 100 öölennutundi kapteni või teise piloodina.

1 500 lennutunnist kuni 100 võib olla kogutud lennu täisimitaatoril (FFS) või lennuimitaatoril (FNPT). Nimetatud 100 tunnist kuni 25 võib olla kogutud lennuimitaatoril.

c) Kogemuste arvestamine

- (1) Muude õhusõidukiliikide piloodilubade omanike puhul arvestatakse lennuaega järgmiselt:
 - i) fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukite või purilennukite puhul kuni 30 lennutundi kaptenina,
 - ii) kopterite puhul kuni 50 % kogu alapunktis b sätestatud lennuajast.

▼M3

- (2) Liikmesriigis kehtivate normide kohaselt välja antud pardainseneriloo omanikel arvestatakse juurde kuni 50 % pardainseneri ajast, kuid mitte üle 250 tunni. Need 250 tundi võib arvestada alapunktis b sätestatud 1 500 tunni nõudena ja alapunkti b alapunktis 1 sätestatud 500 tunni nõudena, tingimusel et kogu arvestatav aeg ei ületaks kummagi alapunkti puhul 250 tundi.

▼B

- d) Alapunktis b nõutav kogemus peab olema omandatud enne lennuki liinpiloodi eksami sooritamist.

FCL.520.A Liinilennukipiloodi luba – lennueksam

Liinilennuki piloodiloo taotleja peab sooritama käesoleva osa 9. liite kohase lennueksami, et tõendada oskust sooritada mitmepiloodilennuki kaptenina instrumentaallennureeglite kohases lennutegevuses protseduure ja manöövreid antavatele õigustele vastava kompetentsusega.

Lennueksam tehakse lennuki või vastavat lennukitüüpi nõuetekohaselt esindaval lennu täisimitaatoril (FFS).

*3. JAGU**Kopterite erinõuded – ATPL(H)***FCL.510.H Liinikopteripiloodi luba – eeltingimused, kogemused ja nende arvestamine**

Liinikopteri piloodiloo taotleja peab vastama järgmistele nõuetele:

- a) tal peab olema kopteri ametipiloodi luba ja mitmepiloodikopteri tüübipädevusmärged ning ta peab olema läbinud lennumeeskonna koostöökoolituse;
- b) ta peab olema lennanud kopteripiloodina vähemalt 1 000 lennutundi, mis muu hulgas hõlmab vähemalt järgmist:

- (1) 350 tundi mitmepiloodikopteritel,
- (2) i) 250 tundi kaptenina või
- ii) 100 tundi kapteni ja 150 tundi kaptenistažöörina või
- iii) 250 tundi kaptenistažöörina mitmepiloodikopteritel. Sel juhul kehtivad liinikopteri piloodiloo õigused ainult mitmepiloodilennu õiguste koha, kuni loaomanikul on täitunud 100 lennutundi kaptenina;
- (3) 200 tundi marsruutlennuaega, sealhulgas vähemalt 100 tundi kapteni või kaptenistažöörina;
- (4) 30 tundi instrumentaalaega, millest kuni kümme tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg, ning
- (5) 100 öölennutundi kapteni või teise piloodina.

Nimetatud 1 000 lennutunnist kuni 100 võib olla kogutud lennutreeningseadmel, sealhulgas kuni 25 tundi lennuimitaatoril.

- c) Lennuaega lennukitega võib arvestada kuni 50 % ulatuses alapunktis b sätestatud lennuaja nõuetest.
- d) Alapunktis b nõutav kogemus peab olema omandatud enne liinikopteripiloodi eksami sooritamist.

FCL.520.H Liinikopteripiloodi luba – lennueksam

Liinikopteri piloodiloo taotleja peab sooritama käesoleva osa 9. liite kohase lennueksami, et tõendada oskust sooritada mitmepiloodikopteri kaptenina protseduure ja manöövreid antavatele õigustele vastava kompetentsusega.

▼B

Lennueksam tehakse kopteri või vastavat kopteritüüpi nõuetekohaselt esindaval lennu täisimitaatoril (FFS).

G ALAJAGU

INSTRUMENTAALLENNU PÄDEVUSMÄRGE – IR

1. JAGU

Üldnõuded

▼M3

FCL.600 Instrumentaallennu pädevusmärke (IR) – üldist

Kui punktis FCL.825 ei ole sätestatud teisiti, võivad instrumentaallennureeglite kohaseid lende lennuki, kopteri, õhulaeva või vertikaalstartiga õhusõidukiga teha üksnes erapiloodiloo, ametipiloodiloo, teise piloodi loa ja liinipiloodiloo omanikud, kellel on vastava õhusõidukiliigi instrumentaallennupädevusmärke või kes sooritavad lennueksamit või saavad lennuõpet koos instruktoriga.

▼B

FCL.605 Instrumentaallennu pädevusmärke – õigused

▼C1

- a) Instrumentaallennu pädevusmärke omanikul on õigus juhtida õhusõidukeid instrumentaallennureeglite kohaselt minimaalse otsusekõrgusega 200 jalga (60 m).

▼B

- b) Mitme mootoriga õhusõidukite instrumentaallennupädevusmärke puhul laieneb nimetatud õigus ka otsusekõrguseni alla 200 jala (60 meetrit), kui taotleja on läbinud sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis erikoolituse ja sooritanud mitmepiloodiõhusõidukil käesoleva osa 9. liites kirjeldatud lennueksami 6. osa.
- c) Instrumentaallennu pädevusmärke omanikud kasutavad oma õigusi vastavalt käesoleva osa 8. liites sätestatud tingimustele.
- d) Helikopterid. Mitmepiloodikopteritel instrumentaallennureeglite kohases lennutegevuses kaptenina tegutsemiseks peab kopteri instrumentaallennupädevusmärke omanik olema kogunud vähemalt 70 tundi instrumentaalaega, millest 30 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg.

FCL.610 Instrumentaallennu pädevusmärke – eeltingimused ja kogemuste arvestamine

Instrumentaallennu pädevusmärke taotleja peab vastama järgmistele nõuetele.

- a) Ta peab omama:
- (1) vähemalt vastava õhusõidukiliigi erapiloodi luba;

▼M3

- i) punkti FCL.810 kohast õlennuõigust, kui instrumentaallennupädevusmärkest tulenevaid õigusi kavatsetakse kasutada öösel, või

▼B

- ii) mõne muu õhusõidukiliigi liinipiloodi luba või
- (2) vastava õhusõidukiliigi ametipiloodi luba.

▼M3

- b) olema kogunud kaptenina vähemalt 50 tundi marsruutlennuaega lennukitel, fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel, kopteritel või õhulaevadel, sellest vähemalt kümme (õhulaevade puhul vähemalt 20 tundi) asjakohastel õhusõidukiliikidel.

▼B

- c) Helikopterid. Liinikopteripiloodi (instrumentaallennupädevusega), liinikopteripiloodi, kopteri ametipiloodi (instrumentaallennupädevusega) või kopteri ametipiloodi integreeritud koolituskursuse läbinud taotlejad on alapunktis b nimetatud nõudest vabastatud.

FCL.615 Instrumentaallennu pädevusmärke – teoreetilised teadmised ja lennuõpe

- a) Kursus. Instrumentaallennu pädevusmärke taotlejad peavad olema läbinud teoreetiliste teadmiste ja lennuõppe kursuse sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis. See kursus peab olema üks alljärgnevatest kursustest:
- (1) käesoleva osa 3. liite kohane integreeritud koolituskursus, mis sisaldab instrumentaallennuõpet, või
- (2) käesoleva osa 6. liite kohane moodulkursus.

▼M3

- b) Eksam. Taotlejad peavad tõendama neile antavatele õigustele vastavat teadmiste taset järgmistes valdkondades:

— lennundusõigus,

— üldteadmised õhusõidukitest – lennuinstrumendid,

— lennu planeerimine ja lennu kulgemise jälgimine,

— inimvõimed,

— meteoroloogia,

— raadionavigatsioon,

— instrumentaallennureeglite kohane (IFR) side.

▼B**FCL.620 Instrumentaallennu pädevusmärke – lennueksam**

- a) Instrumentaallennu pädevusmärke taotleja peab sooritama käesoleva osa 7. liite kohase lennueksami, et tõendada oskust sooritada vajalikke protseduure ja manöövreid talle antavatele õigustele vastava kompetentsusega.
- b) Mitme mootoriga õhusõiduki instrumentaallennupädevusmärke saamiseks tehakse eksam mitme mootoriga õhusõidukil. Ühe mootoriga õhusõiduki instrumentaallennupädevusmärke saamiseks tehakse eksam ühe mootoriga õhusõidukil. ►C1 Kere pikiteljel asuva mitme mootoriga lennukit ◄ käsitatakse käesoleva alapunkti kohaldamisel ühe mootoriga lennukina.

FCL.625 Instrumentaallennu pädevusmärke – kehtivus, pikendamine ja taastamine

- a) Kehtivus. Instrumentaallennu pädevusmärke kehtib üks aasta.
- b) Pikendamine
- (1) Instrumentaallennu pädevusmärke kehtivust pikendatakse pädevusmärke kehtivuse lõppemisele vahetult eelneva kolme kuu jooksul.
 - (2) Taotlejad, kes ei ole enne instrumentaallennu pädevusmärke kehtivuse lõppkuupäeva instrumentaallennuuskuse tasemekontrolli edukalt sooritanud, ei tohi kuni instrumentaallennuuskuse tasemekontrolli eduka sooritamiseni instrumentaallennuõigust kasutada.
- c) Taastamine. Taotlejad, kelle instrumentaallennu pädevusmärke kehtivus on lõppenud, peavad oma õiguste taastamiseks tegema järgmist:
- (1) läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis täienduskoolituse, et saavutada käesoleva osa 9. liite kohase lennueksami instrumentaallennuelemendi edukaks sooritamiseks vajalik oskuste tase, ning
 - (2) sooritama käesoleva osa 9. liite kohase lennuuskuse tasemekontrolli vastavat liiki õhusõidukil.
- d) Kui instrumentaallennu pädevusmärget ei ole eelnenud seitsme aasta jooksul pikendatud või taastatud, peab selle omanik sooritama uuesti instrumentaallennupädevuse teooria- ja lennueksami.

*2. JAGU***Lennukite erinõuded****FCL.625.A Lennuki instrumentaallennupädevusmärke – pikendamine**

- a) Pikendamine. Lennuki instrumentaallennupädevusmärke pikendamise taotlejad peavad vastama järgmistele nõuetele:
- (1) nad peavad olema sooritanud käesoleva osa 9. liite kohase lennuuskuse tasemekontrolli, kui taotlus on ühendatud klassi- või tüübipädevusmärke pikendamisega;

▼B

- (2) kui taotlus ei ole ühendatud klassi- või tüübipädevusmärke pikendamisega, peavad nad tegema järgmist:
- i) sooritama ühepiloodilennukite puhul käesoleva osa 9. liite kohase lennuoskuse tasemekontrolli 3b osas nimetatud manöövrid ja protseduurid ning need 1. osas nimetatud manöövrid ja protseduurid, mis on vajalikud asjaomaseks lennutegevuseks, ning
 - ii) mitme mootoriga lennukite puhul sooritama need käesoleva osa 9. liite kohase ühepiloodilennukite lennuoskuse tasemekontrolli 6. osas nimetatud manöövrid ja protseduurid, mis on seotud üksnes mõõteriistadega.
- (3) Alapunkti 2 puhul võib kasutada vastavat lennukiklassi või -tüüpi esindavat II taseme lennuimitaatorit (FNPT II) või lennu täisimitaatorit (FFS), kuid sel juhul tuleb vähemalt iga teine lennuki instrumentaallennupädevusmärke pikendamiseks nõutav lennuoskuse tasemekontroll sooritada lennukil.
- b) Ristarvestamine toimub käesoleva osa 8. liite kohaselt.

*3. JAGU**Kopterite erinõuded***FCL.625.H Kopteri instrumentaallennupädevusmärke – pikendamine**

- a) Kopteri instrumentaallennupädevusmärke pikendamise taotlejad peavad vastama järgmistele nõuetele:
- (1) nad peavad olema sooritanud käesoleva osa 9. liite kohase lennuoskuse tasemekontrolli vastavat tüüpi kopteri jaoks, kui taotlus on ühendatud tüübipädevusmärke pikendamisega;

▼M3

- (2) kui taotlus ei ole ühendatud tüübipädevusmärke pikendamisega, peavad taotlejad sooritama ainult käesoleva osa 9. liite kohase lennuoskuse tasemekontrolli 5. osas nimetatud manöövrid ja protseduurid ning need tasemekontrolli 1. osas nimetatud manöövrid ja protseduurid, mis on seotud asjaomase kopteritüübiga. Sel juhul võib kasutada vastavat kopteritüüpi esindavat 2./3. taseme lennuelementide imitaatorit (FTD 2/3) või lennu täisimitaatorit (FFS), kuid sel juhul tuleb vähemalt iga teine kopteri instrumentaallennupädevusmärke pikendamiseks nõutav lennuoskuse tasemekontroll sooritada kopteril.

▼B

- b) Ristarvestamine toimub käesoleva osa 8. liite kohaselt.

FCL.630.H Kopteri instrumentaallennupädevusmärke – õiguste laiendamine ühe mootoriga kopteritelt mitme mootoriga kopteritele

Ühe mootoriga kopteri instrumentaallennupädevusmärke esmakordsel laiendamisel mitme mootoriga kopteritele peavad taotlejad vastama järgmistele nõuetele:

- C1 a) olema läbinud sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis koolituskursuse, ◄ mis sisaldab vähemalt viis tundi instruktoriga instrumentaallaega, millest kolm tundi võib olla aeg lennu täisimitaatoril (FFS) või 2./3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2/3) või II/III taseme lennuimitaatoril (FNPT II/III), ning
- b) olema sooritanud käesoleva osa 9. liite kohase lennuksami 5. osas nimetatud manöövrid ja protseduurid mitme mootoriga kopteritel.

*4. JAGU**Õhulaevade erinõuded***FCL.625.As Õhulaeva instrumentaallennupädevusmärke – pikendamine**

Õhulaeva instrumentaallennupädevusmärke pikendamise taotlejad peavad vastama järgmistele nõuetele:

- a) olema sooritanud käesoleva osa 9. liite kohase lennuoskuse tasemekontrolli asjaomasel õhulaevatüübil, kui taotlus on ühendatud tüübipädevusmärke pikendamisega;

▼B

- b) kui taotlus ei ole ühendatud tüübipädevusmärke pikendamisega, peavad taotlejad olema sooritanud käesoleva osa 9. liite kohase lennuoskuse tasemekontrolli 5. osas nimetatud manöövrid ja protseduurid ning need 1. osas nimetatud manöövrid ja protseduurid, mis on vajalikud asjaomaseks lennutegevuseks. Sel juhul võib kasutada vastavat õhulaevatüüpi esindavat 2./3. taseme lennuelementide imitaatorit (FTD 2/3) või lennu täisimitaatorit (FFS), kuid vähemalt iga teine lennuki instrumentaallennupädevusmärke pikendamiseks nõutav lennuoskuse tasemekontroll tuleb sooritada õhulaeval.

H ALAJAGU**KLASSI- JA TÜÜBIPÄDEVUSMÄRKED****1. JAGU****Üldnõuded****FCL.700 Klassi- või tüübipädevusmärgete nõude kohaldamise tingimused**

- a) Piloodiloo (v. a kergõhusõiduki piloodiloo, purilennuki erapiloodi loa ja õhupalli erapiloodi loa) omanikud ei tohi tegutseda õhusõiduki piloodina ilma kehtiva ja sellele õhusõidukile vastava klassi- või tüübipädevusmärketa, välja arvatud lennueksami sooritamisel, lennuoskuse tasemekontrollil klassi- või tüübipädevusmärke taastamiseks, või õppelennul.
- b) Ilma et see piiraks alapunkti a kohaldamist, võib pilootidel õhusõidukitüüpide kasutuselevõtu või ümberehitustega seotud lendude jaoks olla pädeva asutuse antud eriluba, millega neil lubatakse neid lende sooritada. Luba kehtib ainult kõnealuste konkreetsete lendude kohta.
- c) Ilma et see mõjutaks alapunktide a ja b kohaldamist, võib projekteerimis- või tootjaorganisatsioonide õiguste raames korraldatavate õhusõidukitüübi kasutuselevõtu või ümberehitustega seotud lendude ning katselennupädevusmärgete väljaandmisega seotud õppelendude puhul pilootidel olla punkti FCL.820 kohane katselennupädevusmärke, kui käesoleva alajao nõudeid ei saa täita.

FCL.705 Klassi- või tüübipädevusmärke omaniku õigused

Klassi- või tüübipädevusmärke omanikul on õigus tegutseda asjaomases pädevusmärkes nimetatud klassi või tüübi piloodina.

FCL.710 Klassi- ja tüübipädevusmärged – variandid

- a) Oma õiguste laiendamiseks sama klassi- või tüübipädevusmärke alla kuuluvale teisele õhusõidukivariandile peab piloot läbima erinevus- või tutvumiskoolituse. Sama tüübipädevusmärke alla kuuluvate variantide korral hõlmab erinevus- või tutvumiskoolitus osa 21 kohaselt sätestatud kasutamissobivuse andmetes määratletud vajalikke elemente.

▼M3

- b) Kui variandil ei ole lennatud kahe aasta jooksul pärast erinevuskoolituse läbimist, tuleb asjaomase variandi juhtimisõiguste säilitamiseks läbida täiendav erinevuskoolitus või lennuoskuse tasemekontroll, välja arvatud ühe kolbmootoriga õhusõidukite ja fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukite tüüpide või variantidega seotud pädevusmärke puhul.

▼B

- c) Erinevuskoolituse kohta tehakse vastavalt vajadusele instruktori allkirjaga märges piloodi päevikusse või samaväärsesse dokumenti.

FCL.725 Klassi- ja tüübipädevusmärke väljaandmise nõuded

- a) Koolituskursus. Klassi- või tüübipädevusmärke taotleja peab läbima koolituskursuse sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis. Tüübipädevuse koolituskursus peab hõlmama vastava tüübi kohustuslikke koolituselemente, mis on määratletud osa 21 kohaselt kindlaksmääratud kasutamissobivuse andmetes.

▼B

- b) Teooriaeksam. Klassi- või tüübipädevusmärke taotleja peab sooritama sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni korraldatud teooriaeksami, et tõendada vastava õhusõidukiklassi või -tüübi ohutuks käitamiseks vajalikku teoreetiliste teadmiste taset.
- (1) Mitmepiloodiõhusõidukite teooriaeksam on kirjalik ja koosneb vähemalt 100 valikvastustega küsimusest, mis jagunevad vastavalt vajadusele õppekava põhiteemade vahel.
- (2) Mitme mootoriga ühepiloodiõhusõidukite teooriaeksam on kirjalik ja valikvastustega küsimuste arv oleneb õhusõiduki keerukusest.
- (3) Ühe mootoriga õhusõidukite teooriaeksami korraldab ►C1 kontrollpiloodi ◄ suuliselt lennueksami käigus, et kindlaks teha, kas piisav teadmiste tase on saavutatud või mitte.

▼M3

- 4) Kõrgtehnistena klassifitseeritud ühepiloodilennukite teooriaeksam on kirjalik ja koosneb vähemalt 100 valikvastustega küsimusest, mis jagunevad vastavalt vajadusele õppekava teemade vahel.

▼B

- c) Lennueksam. Klassi- või tüübipädevusmärke taotleja peab sooritama käesoleva osa 9. liite kohase lennueksami, et tõendada vastava õhusõidukiklassi või -tüübi ohutuks käitamiseks vajalike oskuste olemasolu.

Taotleja peab lennueksami sooritama kuue kuu jooksul alates klassi- või tüübipädevuse koolituskursuse algusest ning kuuekuulise ajavahemiku jooksul enne klassi- või tüübipädevusmärke taotluse esitamist.

- d) Taotlejal, kellel juba on mõne õhusõidukitüübi tüübipädevusmärke koos ühe- või mitmepiloodilennu õigusega, loetakse sama õhusõidukitüübi muu kasutusviisi õiguste taotlemisel teoreetiliste teadmiste nõue täidetuks.
- e) Ilma et see piiraks eelmiste alapunktide kohaldamist, on punkti FCL.820 kohase katselennupädevusmärget omavatel pilootidel, kes osalesid õhusõidukitüübi arendamise, sertifitseerimise või tootmisega seotud katselendudel ja on nimetatud tüübi katselendudega lennanud kokku 50 lennutundi või kümme lennutundi kaptenina, õigus taotleda vastava tüübipädevusmärke väljaandmist, kui ta omab käesolevas alajaos kõnealuse õhusõidukiliigi tüübipädevusmärke saamiseks nõutavat kogemust ja vastab asjaomastele eeltingimustele.

FCL.740 Klassi- ja tüübipädevusmärke kehtivus ja taastamine

- a) Klassi- ja tüübipädevusmärke kehtivad ühe aasta, välja arvatud ühe mootoriga ühepiloodiõhusõiduki klassipädevusmärke, mille kehtivusaeg on kaks aastat, kui osa 21 kohaselt kindlaksmääratud kasutamissobivuse andmetes ei ole ette nähtud teisiti.
- b) Taastamine. Klassi- või tüübipädevusmärke kehtivuse lõppedes peab taotleja tegema järgmist:
- (1) läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis täienduskoolituse, kui see on vajalik asjaomase õhusõidukiklassi või -tüübi ohutuks käitamiseks vajaliku lennuoskustaseme saavutamiseks, ning
- (2) sooritama käesoleva osa 9. liite kohase lennuoskuse tasemekontrolli.



2. JAGU

*Lennukite erinõuded***FCL.720.A Nõutav kogemus ning eeltingimused klassi- ja tüübipädevusmärgete väljaandmiseks – lennukid**

Kui osa 21 kohaselt kindlaksmääratud kasutamissobivuse andmetes ei ole ette nähtud teisiti, peab klassi- või tüübipädevusmärke taotleja vastava pädevusmärke saamiseks täitma järgmised kogemustega seotud nõuded ja eeltingimused.

a) Mitme mootoriga ühepiloodilennukid. Mitme mootoriga ühepiloodilennukite esmase klassi- või tüübipädevusmärke taotleja peab olema lennanud lennukitel kaptenina vähemalt 70 lennutundi.

b) Kõrgtehnilised mittekeerukad ühepiloodilennukid. Enne lennukoolituse alustamist peab kõrgtehnilise ühepiloodilennuki esmase klassi- või tüübipädevusmärke taotleja vastama järgmistele nõuetele:

(1) ta peab omama kokku vähemalt 200 tundi lennukogemust, sealhulgas 70 tundi kaptenina lennukitel, ning

(2) i) omama tõendit sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni korraldatud täiendava teooriakursuse eduka läbimise kohta või

ii) olema edukalt sooritanud käesoleva osa kohased liinilennuki piloodiloo teooriaeksamid või

iii) omama lisaks käesoleva osa kohaselt välja antud loale Chicago konventsiooni 1. lisa kohast liinilennukipiloodi luba või lennuki ametipiloodi luba koos instrumentaallennupädevusega ning liinilennukipiloodi loa teoreetiliste teadmiste taset;

(3) lisaks sellele peavad piloodid, kes taotleavad õigust kasutada lennukit mitmepiloodilennul, vastama alapunkti d alapunkti 4 nõuetele.

c) Kõrgtehnilised keerukad ühepiloodilennukid. Kõrgtehnilise keeruka ühepiloodilennuki esmase tüübipädevusmärke taotlejatel peavad lisaks alapunkti b nõuete täitmisele omama mitme mootoriga lennuki instrumentaallennupädevust vastavalt G alajao sätetele.

d) Mitmepiloodilennukid. Mitmepiloodilennuki esimese tüübipädevuse kursuse taotleja peab olema teise piloodi loa koolituskursusel osalev piloodiõpilane või vastama järgmistele nõuetele:

(1) omama vähemalt 70 tundi lennukogemust kaptenina lennukitel;

(2) omama mitme mootoriga lennuki instrumentaallennupädevusmärke;

(3) olema edukalt sooritanud käesoleva osa kohased liinilennuki piloodiloo teooriaeksamid ning

(4) juhul, kui tüübipädevuse kursus ei ole ühendatud lennumeeskonna koostöökursusega:

(i) omama tunnistust lennukite lennumeeskonna koostöökursuse eduka läbimise kohta või

(ii) omama tunnistust kopteri lennumeeskonna koostöökursuse eduka läbimise kohta ja vähemalt 100 tundi lennukogemust piloodina mitmepiloodikopteritel või

(iii) lennanud vähemalt 500 lennutundi piloodina mitmepiloodikopteritel või

▼B

- (iv) lennanud vähemalt 500 piloodilennutundi mitmepiloodilennul ühe piloodiga mitme mootoriga lennukitel ärilises lennutranspordis vastavalt kehtivatele lennundustegevuse nõuetele.

▼M3

- e) Ilma et see piiraks alapunkti d kohaldamist, võib liikmesriik välja anda mitmepiloodilennukite piiratud õigustega tüübipädevusmärke, mis lubab selle omanikul tegutseda teise piloodi vahetuspiloodina lennutasandist 200 kõrgemal, tingimusel et kahel ülejäänud meeskonnaliikmel on alapunkti d kohane tüübipädevusmärke.

▼B

- f) ►C1 Mitmepiloodilennukite ja kõrgtehniliste keerukate ühepiloodilennukite ◀ täiendavad tüübipädevusmärke. ►C1 Mitmepiloodilennukite ja kõrgtehniliste keerukate ühepiloodilennukite ◀ täiendavate tüübipädevusmärke taotlejal peab olema mitme mootoriga lennuki instrumentaallennupädevusmärke.
- g) Kui osa 21 kohaselt kindlaks määratud kasutamissobivuse andmetes on nii ette nähtud, võivad tüübipädevusmärke õigused algul piirduda instruktori järelevalve all lendamisega. Järelevalve all lennatud lennutundide kohta tehakse instruktori allkirjaga märke piloodi päevikusse või samaväärsesse dokumenti. Piirang tühistatakse, kui piloot tõendab, et ta on kogunud kasutamissobivuse andmetega ettenähtud arvu järelevalve all lennatud lennutunde.

FCL.725.A Teoreetilised teadmised ja lennuõpe klassi- ja tüübipädevusmärgete väljaandmisel – lennukid

Kui osa 21 kohaselt kindlaksmääratud kasutamissobivuse andmetega ei ole ette nähtud teisiti, kohaldatakse järgmist.

- a) Mitme mootoriga ühepiloodilennukid
 - (1) Mitme mootoriga ühepiloodilennukite klassipädevuse teooriakursus peab sisaldama vähemalt seitse tundi mitme mootoriga lennukite käitamise õpet.
 - (2) Mitme mootoriga ühepiloodilennukite klassi- või tüübipädevuse lennuõpe peab sisaldama vähemalt kaks tundi ja 30 minutit instruktoriga lennuõpet mitme mootoriga lennukite normaololudes käitamise alal ning vähemalt kolm tundi ja 30 minutit instruktoriga lennuõpet mootoririkke protseduuride ning asümmeetrilise tõmbega lennu võtete alal.
- b) Ühepiloodilennukid – vesilennupädevus. Ühepiloodilennukite vesilennupädevuse koolituskursus peab sisaldama teooria- ja lennuõpet. Ühepiloodilennukite klassi või tüübi merepädevuse koolituskursus peab sisaldama vähemalt kaheksa tundi instruktoriga lennuõpet, kui taotlejal on vastava klassi- või tüübipädevusmärke maismaaversioon, või kümme tundi, kui taotlejal nimeetatud pädevusmärget ei ole.

FCL.730.A Erinõuded lennuajata tüübipädevuse (ZFTT) kursusel osalevatele pilootidele – lennukid

- a) Lennuajata tüübipädevuse kursusel õppimiseks peab piloot omama sertifikaadi CS-25 või samaväärsete lennukõlblikkustingimuste kohaselt sertifitseeritud mitme piloodiga turboreaktiivlennukil või mitme piloodiga turbopropellerlennukil, mille suurim lubatud stardimass on vähemalt 10 tonni ning sertifitseeritud reisijakohtade arv üle 19, järgmist lennukogemust:
 - (1) 1 500 lennutundi või 250 arvestuslikku marsruutlendu, kui kursusel kasutatakse CG-, C- või piirangutega C-taseme kvalifikatsiooniga lennu täisimitaatorit (FFS);
 - (2) 500 lennutundi või 100 arvestuslikku marsruutlendu, kui kursusel kasutatakse DG- või D-taseme kvalifikatsiooniga lennu täisimitaatorit (FFS).
- b) Kui piloot suundub turbopropellerlennukilt turboreaktiivlennukile või vastupidi, võidakse nõuda lisakoolitust imitaatoril.

▼B**FCL.735.A Lennumeeskonna koostöö koolituskursus – lennukid**

a) Lennumeeskonna koostöö koolituskursus peab hõlmama vähemalt järgmist:

- (1) 25 tundi teooriaõpet ja harjutusi ning
- (2) 20 tundi lennumeeskonna koostöö praktilist koolitust, või liinipiloodi integreeritud kursusel osalevate piloodiõpilaste puhul 15 tundi.

Kasutada tuleb lennumeeskonna koostöö II taseme lennuimitaatorit (FNPT II MCC) või lennu täisimitaatorit (FFS). Kui lennumeeskonna koostöökoolitus on ühendatud algse tüübipädevuse koolitusega, võib lennumeeskonna koostöökoolitust vähendada minimaalselt kümne tunnini, kui nii lennumeeskonna koostöö kui ka tüübipädevuse koolituseks kasutatakse sama lennu täisimitaatorit (FFS).

- b) Lennumeeskonna koostöökursus tuleb sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis läbida kuue kuu jooksul.
- c) Kui lennumeeskonna koostöökursus ei ole ühendatud tüübipädevuse kursusega, tuleb taotlejale pärast lennumeeskonna koostöökursuse lõpetamist anda tunnistus kursuse läbimise kohta.
- d) Taotleja, kes on läbinud mõne mis tahes muu õhusõidukiliigi lennumeeskonna koostöökursuse, vabastatakse alapunkti a alapunktis 1 esitatud nõuete täitmisest.

FCL.740.A Klassi- ja tüübipädevusmärgete pikendamine – lennukid

a) Mitme mootoriga lennukite klassi- ja tüübipädevusmärgete pikendamine. Mitme mootoriga lennukite klassi- ja tüübipädevusmärgete pikendamiseks peab taotleja tegema järgmist:

- (1) sooritama pädevusmärke kehtivuse lõppemisele vahetult eelneva kolme kuu jooksul käesoleva osa 9. liite kohase lennuoskuse tasemekontrolli vastavat klassi või tüüpi lennukil või seda klassi või tüüpi esindaval lennutreeningseadmel ning
- (2) sooritama pädevuse kehtivusajal vähemalt:
 - i) kümme arvestuslikku marsruutlendu vastavat klassi või tüüpi lennuki piloodina või
 - ii) ühe arvestusliku marsruutlennu vastavat klassi või tüüpi lennuki piloodina või lennu täisimitaatoril (FFS) ► **C1** kontrollpiloodi ◄ osavõtul. Nimetatud arvestusliku marsruutlennu võib sooritada lennuoskuse tasemekontrolli käigus;
- (3) kehtivate lennutegevusnõuete kohase tegevusloaga ärilise lennutranspordi ettevõtja juures töötav piloot, kes on sooritanud käitaja lennuoskuse tasemekontrolli koos klassi- või tüübipädevusmärke pikendamiseks nõutava lennuoskuse tasemekontrolliga, vabastatakse alapunktis 2 esitatud nõuete täitmisest;

▼M3

- (4) kui taotlejal on instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke või lennuki instrumentaallennupädevusmärke, võib selle pikendamise ühendada klassi- või tüübipädevusmärke pikendamiseks nõutava lennuoskuse tasemekontrolliga.

▼B

b) Ühe mootoriga ühepiloodiõhusõiduki klassipädevusmärgete pikendamine

- (1) Ühe kolbmootoriga lennukite klassipädevusmärged ja fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukite pädevusmärged. Ühe kolbmootoriga lennukite klassipädevusmärgete või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukite pädevusmärgete pikendamiseks peab taotleja tegema järgmist:
 - i) pädevusmärke kehtivuse lõppkuupäevale eelneva kolme kuu jooksul sooritama vastavas klassis käesoleva osa 9. liite kohase lennuoskuse tasemekontrolli ► **C1** kontrollpiloodi ◄ osavõtul või

▼B

- ii) pädevusmärke kehtivuse lõppkuupäevale eelneva 12 kuu jooksul lendama vastavas klassis 12 lennutundi, mis muu hulgas hõlmab:
 - kuus tundi lendamist kaptenina,
 - 12 starti ja 12 maandumist ning
 - vähemalt ühetunnist õppelendu lennuinstruktoriga või klassipädevuse instruktoriga. Taotlejad vabastatakse selle lennu sooritamise nõudest, kui nad on sooritanud klassi- või tüübipädevusega seotud lennuoskuse tasemekontrolli või lennueksami mõnesse muusse klassi või tüüpi kuuluval lennukil.
- (2) Taotlejatel, kellel on nii ühe kolbmootoriga lennukite klassi maismaapädevusmärke kui ka fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukite pädevusmärke, võib pikendada mõlemat pädevusmärget, kui nad täidavad alapunkti 1 nõuded ühes neist klassidest.
- (3) Ühe piloodi ja ühe mootoriga turbopropellerlennukid. Ühe mootoriga turbopropellerlennukite klassipädevusmärke pikendamiseks peavad taotlejad pädevusmärke kehtivuse lõppkuupäevale eelneva kolme kuu jooksul sooritama ►C1 kontrollpiloodile ◄ vastavas klassis käesoleva osa 9. liite kohase lennuoskuse tasemekontrolli.
- c) Taotlejad, kes ei ole enne klassi- või tüübipädevusmärke kehtivuse lõppkuupäeva lennuoskuse tasemekontrolli kõiki osi edukalt sooritanud, ei tohi kuni lennuoskuse tasemekontrolli eduka sooritamiseni sellest pädevusmärgest tulevaid õigusi kasutada.

3. JAGU**Kopterite erinõuded****FCL.720.H Nõutav kogemus ja eeltingimused tüübipädevusmärgete väljaandmiseks – kopterid**

Kui osa 21 kohaselt kindlaksmääratud kasutamissobivuse andmetega ei ole ette nähtud teisiti, peab kopteri esmase tüübipädevuse taotleja vastava pädevusmärke saamiseks täitma järgmised kogemustega seotud nõuded ja eeltingimused.

- a) Mitmepiloodikopterid. Mitmepiloodikopterite esmase tüübipädevuskursuse taotleja peab vastama järgmistele nõuetele:
 - (1) ta peab olema lennanud kaptenina kopteritel vähemalt 70 lennutundi;
 - (2) juhul, kui tüübipädevuse kursus ei ole ühendatud lennumeeskonna koostöökursusega:
 - i) omama tunnistust lennukite lennumeeskonna koostöökursuse eduka läbimise kohta või
 - ii) olema lennanud vähemalt 500 lennutundi ►C1 piloodina mitmepiloodilennukitel või ◄
 - iii) olema lennanud vähemalt 500 lennutundi piloodina mitmepiloodilendudel mitme mootoriga kopteritel;
 - (3) olema sooritanud kopteri liinipiloodiloo teooriaeksami.
- b) Mitmepiloodikopteri tüübi esmase tüübipädevuskursuse taotlejale, kes on lõpetanud kopteri liinipiloodi (instrumentaallennupädevusega), kopteri liinipiloodi, kopteri ametipiloodi (instrumentaallennupädevusega) või kopteri ametipiloodi integreeritud kursuse ning kes ei vasta alapunkti a alapunkti 1 nõuetele, antakse piiratud tüübipädevusmärke tegutsemiseks üksnes teise piloodina. Selle piirangu võib tühistada, kui piloot on teinud järgmist:
 - (1) lennanud kopteritel kaptenina või kaptenistažöörina 70 lennutundi;
 - (2) sooritanud kaptenina vastaval kopteritüübil mitmepiloodi lennu eksami.

▼B

- c) Mitme mootoriga ühepiloodikopterid. Mitme mootoriga ühepiloodikopterite esmase tüübipädevusmärke taotleja peab vastama järgmistele nõuetele:

(1) enne lennuõppe alustamist:

- i) olema sooritanud kopteri liinipiloodiloo teooriaeksami või
- ii) omama tunnistust sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis ettevalmistuskursuse läbimise kohta. Kursus peab hõlmama järgmisi kopteri liinipiloodiloo teooriakursuse teemasid:
 - ►C1 üldteadmised õhusõidukitest: õhusõiduki konstruktsioon/süsteemid/jõuseade ◀ ja lennuinstrumendid/elektronika,

▼C1

- lennu suutlikkusnäitajad ja planeerimine: mass ja balansseering, suutlikkusnäitajad;

▼B

- (2) need taotlejad, kes ei ole kopteri liinipiloodi (instrumentaallennupädevusega), kopteri liinipiloodi või kopteri ametipiloodi (instrumentaallennupädevusega) integreeritud koolituskursust läbinud, peavad olema lennanud kopteritel kaptenina vähemalt 70 lennutundi.

FCL.735.H Lennumeeskonna koostöö koolituskursus – kopterid

- a) Lennumeeskonna koostöö koolituskursus peab hõlmama vähemalt järgmist:

(1) lennumeeskonna koostöö instrumentaallennupädevuse kohta:

- i) 25 tundi teooriaõpet ja harjutusi ning
- ii) 20 tundi lennumeeskonna koostöö praktilist koolitust, või kopteri instrumentaallennupädevusega liinipiloodi integreeritud kursusel osalevate piloodiõpilaste puhul 15 tundi lennumeeskonna koostöö praktilist koolitust. Kui lennumeeskonna koostöökoolitus on ühendatud mitmepiloodikopteri algse tüübipädevuskoolitusega, võib lennumeeskonna koostöö praktilist õpet vähendada minimaalselt kümne tunni, kui nii lennumeeskonna koostöö kui ka tüübipädevuskoolituseks kasutatakse sama lennutreeningseadet;

▼C1

(2) lennumeeskonna koostöö kohta visuaallennutingimustes:

▼B

- i) 25 tundi teooriaõpet ja harjutusi ning
- ii) 15 tundi lennumeeskonna koostöö praktilist koolitust, või kopteri instrumentaallennupädevusega liinipiloodi integreeritud kursusel osalevate piloodiõpilaste puhul kümme tundi lennumeeskonna koostöö praktilist koolitust. Kui lennumeeskonna koostöökoolitus on ühendatud mitmepiloodikopteri algse tüübipädevuse koolitusega, võib lennumeeskonna koostöö praktilist õpet vähendada minimaalselt seitsme tunni, kui nii lennumeeskonna koostöö- kui ka tüübipädevuskoolituseks kasutatakse sama lennutreeningseadet;

- b) lennumeeskonna koostöökursus tuleb sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis läbida kuue kuu jooksul.

Kasutada tuleb lennumeeskonna koostööks ette nähtud II või III taseme lennutreeningseadet (FNPT II või III MCC), 2./3. taseme lennuelementide imitaatorit (FTD 2/3) või lennu täisimitaatorit (FFS).

- c) Kui lennumeeskonna koostöökursus ei ole ühendatud mitmepiloodi tüübipädevuskursusega, tuleb taotlejale lennumeeskonna koostöökursuse lõppedes anda tunnistus kursuse läbimise kohta.
- d) Taotleja, kes on läbinud mõne teise õhusõidukiliigi lennumeeskonna koostöökursuse, vabastatakse vastavalt vajadusele alapunkti a alapunkti 1 alapunkti i või alapunkti a alapunkti 2 alapunktis i esitatud nõude täitmisest.
- e) Taotleja, kes on läbinud mõne muu õhusõidukiliigi lennumeeskonna instrumentaallennureeglitega või visuaallennureeglitega koostöökursuse, vabastatakse alapunkti a alapunkti 1 alapunktis i esitatud nõude täitmisest ning ta peab läbima viis tundi lennumeeskonna instrumentaallennureeglitega koostöö praktilist koolitust.

▼B**FCL.740.H Tüübipädevusmärgete pikendamine – kopterid**

a) Pikendamine. Kopterite tüübipädevusmärgete pikendamiseks peab taotleja tegema järgmist:

- (1) sooritama pädevuse kehtivuse lõppemisele vahetult eelneva kolme kuu jooksul käesoleva osa 9. liite kohase lennuoskuse tasemekontrolli vastaval kopteritüübil või seda tüüpi esindaval lennutreeningseadmel ning
- (2) lendama pädevusmärke kehtivusajal vastava kopteritüübi piloodina vähemalt kaks lennutundi. Nimetatud kahe tunni hulka võib arvestada lennuoskuse tasemekontrolli kestuse.
- (3) Selliste taotlejate puhul, kellel on mitu ühe kolbmootoriga kopterite tüübipädevusmärget, võib kõiki vastavaid tüübipädevusmärke pikendada, kui nad sooritavad lennuoskuse tasemekontrolli üksnes ühe vastava tüübi kohta, kui nad on märke kehtivusaja jooksul lennanud muud tüüpi kopteritel kaptenina vähemalt kaks lennutundi.

Lennuoskuse tasemekontroll tuleb iga kord sooritada erineval tüübil.

- (4) Taotlejatel, kellel on mitu ühe turbiinmootori ja kuni 3 715 kg suurima sertifitseeritud stardimassiga kopteri tüübipädevusmärget, võib kõiki vastavaid märke pikendada, kui nad sooritavad vaid ühe vastava tüübi lennuoskuse tasemekontrolli, tingimusel et nad on lennanud:

- i) kaptenina kopteritel 300 lennutundi,
- ii) 15 tundi igale tüübipädevusmärgale vastaval tüübil ja ning
- iii) asjaomaste pädevusmärgete kehtivusaja jooksul igal muul tüübil vähemalt kaks lennutundi kaptenina.

Lennuoskuse tasemekontroll tuleb iga kord sooritada erineval tüübil.

- (5) Täiendava tüübipädevusmärke saamiseks edukalt lennueksami sooritanud piloodil pikendatakse vastavaid tüübipädevusmärke kategooriate kaupa vastavalt alapunktidele 3 ja 4.
 - (6) Kui taotlejal on kopteri instrumentaallennupädevusmärke, võib selle pikendamise ühendada tüübipädevusmärke pikendamiseks nõutava lennuoskuse tasemekontrolliga.
- b) Taotleja, kes ei ole enne tüübipädevusmärke kehtivuse lõppkuupäeva lennuoskuse tasemekontrolli kõiki osi edukalt sooritanud, ei tohi kuni lennuoskuse tasemekontrolli eduka sooritamiseni sellest pädevusmärgest tulevaid õigusi kasutada. Alapunkti a alapunktide 3 ja 4 kohaldamisel ei tohi taotleja kasutada õigusi ühelgi nimetatud tüübil.

4. JAGU***Vertikaalstardiga õhusõidukite erinõuded*****FCL.720.PL Nõutav kogemus ja eeltingimused tüübipädevusmärgete väljaandmiseks – vertikaalstardiga õhusõidukid**

Kui osa 21 kohaselt kindlaks määratud kasutamissobivuse andmetega ei ole ette nähtud teisiti, peab vertikaalstardiga õhusõidukite esmase tüübipädevuse taotleja vastava pädevusmärke saamiseks täitma järgmised kogemustega seotud nõuded ja eeltingimused.

- a) Lennukipiloodid peavad:

▼B

- (1) omama lennuki ametipiloodi instrumentaallennupädevusmärkega luba ja liinipiloodi teoreetilisi teadmisi või lennuki liinipiloodi luba;
 - (2) omama tunnistust lennumeeskonna koostöökursuse läbimise kohta;
 - (3) olema lennanud vähemalt 100 lennutundi piloodina mitmepiloodilennukitel;
 - (4) olema läbinud 40 tundi lennuõpet kopteritel.
- b) Kopteripiloodid peavad:
- (1) omama kopteri ametipiloodi instrumentaallennupädevusmärkega luba ja liinipiloodi teoreetilisi teadmisi või kopteri liinipiloodi instrumentaallennupädevusmärkega luba;
 - (2) omama tunnistust lennumeeskonna koostöökursuse läbimise kohta;
 - (3) olema lennanud vähemalt 100 lennutundi piloodina mitmepiloodikopteritel;
 - (4) olema läbinud 40 tundi lennuõpet lennukitel.
- c) Nii lennukite kui ka kopterite piloteerimise kvalifikatsiooniga piloodid peavad:
- (1) omama vähemalt kopteri ametipiloodi luba;
 - (2) omama instrumentaallennupädevusmärged ja liinipiloodi teoreetilisi teadmisi või lennuki või kopteri liinipiloodi luba;
 - (3) omama tunnistust kopteri või lennuki lennumeeskonna koostöökursuse eduka läbimise kohta;
 - (4) olema lennanud vähemalt 100 lennutundi piloodina mitmepiloodikopteritel või -lennukitel;
 - (5) olema läbinud 40 tundi lennuõpet vastavalt vajadusele kas lennukitel või kopteritel, kui piloodil puudub liinipiloodi või mitmepiloodiõhusõiduki kogemus.

FCL.725.PL Lennuõpe tüübipädevusmärgete väljaandmisel – vertikaalstardiga õhusõidukid**▼C1**

Vertikaalstardiga õhusõidukite tüübipädevuse koolituskursuse lennuõppe osa peab läbima nii õhusõidukil kui ka õhusõidukit kujutaval nõuetekohaselt sertifitseeritud lennutreeningseadmel.

▼B**FCL.740.PL Tüübipädevusmärgete pikendamine – vertikaalstardiga õhusõidukid**

- a) Pikendamine. Vertikaalstardiga õhusõidukite tüübipädevusmärke pikendamiseks peab taotleja tegema järgmist:
- (1) sooritama pädevusmärke kehtivuse lõppemisele vahetult eelneva kolme kuu jooksul käesoleva osa 9. liite kohase lennuoskuse tasemekontrolli vastaval vertikaalstardiga õhusõidukitüübil;
 - (2) sooritama pädevusmärke kehtivusajal vähemalt:
 - i) kümme arvestuslikku marsruutlendu vastava vertikaalstardiga õhusõidukitüübi piloodina või
 - ii) ühe arvestusliku marsruutlennu vastava vertikaalstardiga õhusõiduki piloodina või lennu täisimitaatoril (FFS) ►C1 kontrollpiloodi ◄ osavõtul. Nimetatud arvestusliku marsruutlennu võib sooritada lennuoskuse tasemekontrolli käigus.
 - (3) Kehtivate lennutegevusnõuete kohase tegevusloaga ärilise lennutranspordi ettevõtja juures töötav piloot, kes on sooritanud käitaja lennuoskuse tasemekontrolli koos tüübipädevusmärke pikendamiseks nõutava lennuoskuse tasemekontrolliga, vabastatakse alapunktis 2 esitatud nõude täitmisest.

▼B

- b) Taotleja, kes ei ole enne tüübipädevusmärke kehtivuse lõppkuupäeva lennuoskuse tasemekontrolli kõiki osi edukalt sooritanud, ei tohi kuni lennuoskuse tasemekontrolli eduka sooritamiseni sellest pädevusmärgest tulenevaid õigusi kasutada.

5. JAGU

*Õhulaevade erinõuded***FCL.720.As Eeltingimused tüübipädevusmärgete väljaandmiseks – õhulaevad**

Kui osa 21 kohaselt kindlaksmääratud kasutamissobivuse andmetega ei ole ette nähtud teisiti, peab õhulaevade esmase tüübipädevuse taotleja vastava pädevusmärke saamiseks täitma järgmised kogemustega seotud nõuded ja eeltingimused:

- a) mitmepiloodiõhulaevade puhul:

- (1) olema lennanud 70 lennutundi kaptenina õhulaevadel;
- (2) omama tunnistust õhulaevade lennumeeskonna koostöökursuse eduka läbimise kohta.
- (3) Kui taotleja ei vasta alapunkti 2 nõuetele, antakse talle piiratud tüübipädevusmärke üksnes teise piloodina tegutsemiseks. Piirang tühistatakse, kui piloot on lennanud 100 lennutundi õhulaeva kapteni või kaptenistažöörina.

FCL.735.As Lennumeeskonna koostöö koolituskursus – õhulaevad**▼M3**

- a) Lennumeeskonna koostöö alane koolituskursus peab hõlmama vähemalt järgmist:

- (1) 12 tundi teooriaõpet ja harjutusi ning
- (2) viis tundi lennumeeskonna koostöö praktilist koolitust.

Kasutada tuleb lennumeeskonna koostööks ette nähtud II või III taseme lennutreeningseadet (FNPT II või III MCC), 2./3. taseme lennuelementide imitaatorit (FTD 2/3) või lennu täisimitaatorit (FFS).

▼B

- b) Lennumeeskonna koostöökursus tuleb sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis läbida kuue kuu jooksul.
- c) Kui lennumeeskonna koostöökursus ei ole ühendatud mitmepiloodi tüübipädevuskursusega, tuleb taotlejale lennumeeskonna koostöökursuse lõppedes anda tunnistus kursuse läbimise kohta.
- d) Taotleja, kes on läbinud mõne mis tahes muu õhusõidukiliigi lennumeeskonna koostöökursuse, vabastatakse alapunkti a nõuete täitmisest.

FCL.740.As Tüübipädevusmärgete pikendamine – õhulaevad

- a) Pikendamine. Õhulaevade tüübipädevusmärgete pikendamiseks peab taotleja:

- (1) sooritama pädevusmärke kehtivuse lõppemisele vahetult eelneva kolme kuu jooksul käesoleva osa 9. liite kohase lennuoskuse tasemekontrolli vastaval õhulaevatüübil ning
- (2) lendama pädevusmärke kehtivusajal vastava õhulaevatüübi piloodina vähemalt kaks lennutundi. Nimetatud kahe tunni hulka võib arvestada lennuoskuse tasemekontrolli kestuse;
- (3) kui taotlejal on õhulaeva instrumentaallennupädevusmärke, võib selle pikendamise ühendada klassi- või tüübipädevusmärke pikendamiseks nõutava lennuoskuse tasemekontrolliga.

- b) Taotleja, kes ei ole enne tüübipädevusmärke kehtivuse lõppkuupäeva lennuoskuse tasemekontrolli kõiki osi edukalt sooritanud, ei tohi kuni lennuoskuse tasemekontrolli eduka sooritamiseni sellest pädevusmärgest tulenevaid õigusi kasutada.



I ALAJAGU

LISAPÄDEVUSMÄRKED**FCL.800 Vigurlennu pädevusmärke**

- a) Lennuki, fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennuki või purilennuki piloodiloo omanikud võivad vigurlende sooritada üksnes vastava pädevusmärke olemasolul.
- b) Vigurlennupädevusmärke taotlejad peavad vastama järgmisele nõuetele:
 - (1) nad peavad olema lennanud pärast loa väljaandmist vähemalt 40 lennutundi või purilennukite puhul 120 starti vastava kategooria õhusõiduki kaptenina;
 - (2) läbinud sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis koolituskursuse, mis sisaldab järgmist:
 - i) vastava pädevusmärke jaoks vajalikku teooriaõpet,
 - ii) vähemalt viis tundi või 20 lendu vigurlennuõpet vastavat liiki õhusõidukil.
- c) Vigurlennu pädevusmärke õigused kehtivad ainult selle õhusõidukiliigi kohta, millel lennuõpe läbiti. Õigusi võib laiendada muudele õhusõidukiliikidele, kui piloodil on nende õhusõidukiliikide piloodiluba ning ta on nendel õhusõidukiliikidel teinud vähemalt kolm instruktoriga õppelendu ning nende käigus läbinud antud õhusõidukiliigi vigurlennukoolituse kogu kava.

FCL.805 Purilennuki ja plakati pukseerimise pädevuse märked

- a) Lennukipiloodi või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennuki piloodiloo omanikud võivad purilennukit või plakati pukseerida üksnes vastava purilennuki või plakati pukseerimise pädevuse märke olemasolul.
- b) Purilennukite pukseerimise pädevuse märke taotlejad peavad vastama järgmisele nõuetele:
 - (1) nad peavad pärast loa väljaandmist olema lennanud kaptenina vähemalt 30 lennutundi ja 60 starti ja maandumist lennukitel, kui tegevust kavandatakse lennukitega, või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel, kui tegevust kavandatakse fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel;
 - (2) nad peavad olema läbinud sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis koolituskursuse, mis sisaldab järgmist:
 - i) pukseerimistoimingute ja -protseduuride teooriaõpet,
 - ii) vähemalt kümme õppelendu purilennuki pukseerimisega, sealhulgas vähemalt viis instruktoriga õppelendu,
 - iii) viis tutvumislendu lennukiga õhku pukseeritaval purilennukil ► **C1** (välja arvatud kergpurilennuki piloodi loa või purilennuki piloodi loa omanikud). ◀
- c) Plakati pukseerimise pädevuse märke taotlejad peavad vastama järgmistele nõuetele:
 - (1) nad peavad olema lennanud pärast loa väljaandmist kaptenina lennukitel või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel vähemalt 100 lennutundi ning 200 starti ja maandumist. sellest vähemalt 30 tundi peab olema läbitud lennukitel, kui tegevust kavandatakse lennukitega, või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel, kui tegevust kavandatakse fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitega;
 - (2) nad peavad olema läbinud sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis koolituskursuse, mis sisaldab järgmist:
 - i) pukseerimistoimingute ja -protseduuride teooriaõpet,
 - ii) vähemalt kümme õppelendu plakati pukseerimisega, sealhulgas vähemalt viis instruktoriga lendu.

▼B

- d) Purilennuki ja plakati pukseerimise pädevuse märgete õigused kehtivad ainult selle õhusõidukiliigi kohta, millel lennuõpe läbiti. Õigusi võib laiendada, kui piloodil on lennuki või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukipiloodi luba ja ta on vastavatel õhusõidukitel teinud vähemalt kolm instruktoriga õppelendu ning nende käigus läbinud pukseerimiskoolituse kogu kava.
- e) Purilennuki või plakati pukseerimise pädevuse märgetest tulenevate õiguste kasutamiseks peab pädevusmärke omanik olema eelnud 24 kuu jooksul sooritanud vähemalt viis pukseerimist.
- f) Kui piloot ei vasta alapunkti e nõuetele, peab ta enne õiguste kasutamise jätkamist tegema instruktoriga või instruktori järelevalve all puuduva arvu pukseerimisi.

FCL.810 Õõlennu pädevusmärke

- a) Lennukid, fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukid, õhulaevad.

▼M3

- (1) Kui lennuki, fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennuki või õhulaeva kergõhusõiduki piloodi loast, purilennuki piloodi loast või erapiloodiload tulenevaid õigusi soovitakse kasutada visuaallennureeglite tingimustes õõsel, peavad taotlejad olema läbinud koolituskursuse sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis. Kursus peab sisaldama järgmist:

▼B

- i) teooriaõpet;

▼M3

- ii) vähemalt viis tundi õist lennuaega vastavas õhusõidukiliigis, sealhulgas vähemalt kolm tundi instruktoriga lennuõpet, milles peab sisalduma vähemalt üks tund marsruutlennul navigeerimist, vähemalt üks instruktoriga marsruutlend vähemalt 50 km (27 meremiili) kaugusele ning viis soolostarti ja viis täieliku peatumisega soolomaandumist.

▼B

- (2) Enne õõkoolituse läbimist peavad kergõhusõiduki piloodiload omanikud olema läbinud erapiloodiload väljaandmiseks nõutava instrumentaallennu algkoolituse.
- (3) Taotlejad, kellel on nii ►C1 ühe kolbmootoriga maismaalennukite klassi pädevusmärke ◄ kui ka fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukite pädevus, võivad alapunkti 1 nõuded täita ühes või mõlemas nimetatud klassis.
- b) Kopterid. Kui kopteri erapiloodi loa õigusi soovitakse kasutada visuaallennureeglite tingimustes õõsel, peab taotleja vastama järgmisele nõuetele:
 - (1) ta peab olema lennanud pärast loa väljaandmist vähemalt 100 lennutundi kopteripiloodina, sealhulgas kaptenina kopteritel vähemalt 60 tundi ning marsruutlendudel 20 tundi;
 - (2) ta peab olema läbinud sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis koolituskursuse. Kursus tuleb läbida kuue kuu jooksul ning see peab sisaldama järgmist:
 - i) viis tundi teooriaõpet,
 - ii) kümme tundi instruktoriga instrumentaallennuõpet kopteritel ning
 - iii) viis tundi õõlennuaega, sealhulgas vähemalt kolm tundi instruktoriga lennuaega, mis sisaldab vähemalt ühe tunni navigeerimist marsruutlennul, ja viis õist arvestuslendu soololennuna. Iga arvestuslend peab hõlmama starti ja maandumist;
 - (3) taotlejal, kellel on või on olnud lennuki või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennuki instrumentaallennupädevusmärke, arvestatakse alapunkti 2 alapunkti ii nõuded viie tunni ulatuses täidetuks.
- c) Õõhupallid. ►C1 Kui kergõõhupalli piloodi loast või õõhupalli piloodi loast ◄ tulenevaid õigusi soovitakse kasutada visuaallennureeglite tingimustes õõsel, peavad taotlejad olema sooritanud vähemalt kaks vähemalt ühetunnise kestusega õõppelendu.

▼B**FCL.815 Mäelennu pädevusmärke**

- a) Õigused. Mäelennupädevusmärke omanikul on õigus maanduda või startida lennukite või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitega selleks sobival mäestikualal, mille puhul liikmesriikide määratud asjaomased asutused nõuavad nimetatud pädevusmärke olemasolu.

Esmase mäelennupädevusmärke võib omandada:

- (1) ratastelikuga, mis annab õiguse maanduda või startida selleks sobival mäestikualal, kui see ei ole lumega kaetud või
 - (2) suuskelikuga, mis annab õiguse maanduda või startida selleks sobival mäestikualal, kui see ei ole lumega kaetud;
 - (3) esmasest pädevusemärgest tulenevaid õigusi võib laiendada vastavalt ratastelikuga või suuskelikuga mäelennupädevusele, kui piloot on läbinud nõutava sissejuhatava lisakursuse, mis hõlmab teooriaõpet ja lennuõpet mäelennuinstruktoriga.
- b) Koolituskursus. Mäelennupädevusmärke taotlejad peavad olema eelnenud 24 kuu jooksul läbinud teoreetiliste teadmiste ja lennuõppe kursuse sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis. Kursuse sisu peab vastama taotletavatele õigustele.
- c) Lennueksam. Pärast koolituse läbimist peab taotleja sooritama vastava kvalifikatsiooniga ►**C1** kontrollpiloodile ◀ lennueksami. Lennueksam sisaldab järgmist:
- (1) suuline teoreetiliste teadmiste eksam;
 - (2) kuus maandumist vähemalt kahele muule pinnale kui lähtepinnale, mille puhul on nõutav mäelennupädevus.
- d) Kehtivus. Mäelennupädevusmärke kehtib 24 kuud.
- e) Pikendamine. Mäelennupädevuse pikendamiseks peab taotleja vastama järgmistele nõuetele:
- (1) olema eelnenud 24 kuu jooksul sooritanud vähemalt kuus mäemaandumist või
 - (2) olema sooritanud lennuoskuse tasemekontrolli. Lennuoskuse tasemekontroll peab vastama alapunkti c nõuetele.
- f) Taastamine. Pädevusmärke aegumise korral peab taotleja täitma alapunkti e alapunkti 2 nõuded.

FCL.820 Katselennupädevusmärke

- a) Lennuki või kopteri piloodiloo omanikud võivad osas 21 määratletud 1. või 2. kategooria katselendudel kaptenina tegutseda üksnes juhul, kui neil on katselennupädevusmärke.
- b) Alapunktis a sätestatud katselennupädevuse nõue kehtib üksnes katselendudele, mis tehakse:
- (1) kopteritel, mis on sertifitseeritud või mida soovitakse sertifitseerida vastavalt CS-27 või CS-29 standarditele või samaväärsetele lennukõlblikkuse nõuetele või
 - (2) lennukitel, mis on sertifitseeritud või mida soovitakse sertifitseerida vastavalt:
 - i) CS-25 standarditele või samaväärsetele lennukõlblikkuse nõuetele või
 - ii) CS-23 standarditele või samaväärsetele lennukõlblikkuse nõuetele, välja arvatud lennukid, mille suurima lubatud stardimass on kuni 2 000 kg.

▼B

- c) Katselennupädevusmärke omanikul on õigus vastavas õhusõidukiliigis:
- (1) 1. kategooria katselennupädevuse puhul sooritada kõikide osas 21 määratletud kategooriate katselende kapteni või teise piloodina;
 - (2) 2. kategooria katselennupädevuse puhul:
 - i) sooritada osas 21 määratletud 1. kategooria katselende:
 - teise piloodina või
 - kaptenina alapunkti b alapunkti 2 alapunktis ii märgitud lennukitel, välja arvatud lähiliinilennukid või lennukid, mille projekteeritud pikeerimiskiirus (Vd) on üle 0,6-kordse helikiiruse või suurim lennukõrgus üle 25 000 jala;
 - ii) sooritada kõikide muude osas 21 määratletud kategooriate katselende kapteni või teise piloodina;
 - (3) lisaks 1. ja 2. kategooriale sooritada oma õiguste piires katselende, mis on seotud projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide spetsiifilise tegevusega, mille puhul H alajao nõudeid ei ole võimalik täita.
- d) Esmase katselennupädevusmärke taotlejad peavad vastama järgmistele nõuetele:
- (1) nad peavad omama vähemalt vastava õhusõidukiliigi instrumentaallennupädevusmärkega ametipiloodi luba;
 - (2) olema lennanud vastavat liiki õhusõidukil vähemalt 1 000 lennutundi, sealhulgas vähemalt 400 tundi kaptenina;
 - (3) olema läbinud kavandatavate õhusõidukite ja lennukategooriate koolituskursuse sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis. Koolitus peab hõlmama vähemalt järgmiseid valdkondi:

▼C1

— õhusõiduki suutlikkusnäitajad,

▼B

- stabiilsus ja juhtimisomadused,
- süsteemid,
- katsete läbiviimine,
- riski-/ohutuse haldus.

- e) Katselennupädevusmärke omanike õigusi võib sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis täiendava koolituskursuse läbimisel laiendada ka muudele katselennukategooriatele ja õhusõidukiliikidele.

▼M3**FCL.825 Instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke (EIR)****a) Õigused ja tingimused**

- (1) Instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke (EIR) omanikul on õigus lennata päeva ajal instrumentaallennu tingimustes lennu marsruudietapil lennukiga, mille jaoks tal on klassi- või tüübipädevusmärke. Seda õigust võib laiendada instrumentaallennu tingimustes toimuvate õiste lendude marsruudietapile, kui piloodil on punkti FCL.810 kohane öölennu pädevusmärke.
- (2) Instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke omanik võib lendu, millel ta kavatseb oma pädevusmärkeõigusi teostada, alustada või jätkata üksnes juhul, kui värskem meteoroloogiateave näitab, et:
 - i) väljumisel on ilmastikutingimused sellised, mis võimaldavad stardist kuni kavandatava visuaallennureeglilt instrumentaallennureeglitele üleminekuni vältaval lennusegmendil lennata visuaallennureeglite kohaselt, ja

▼ M3

- ii) arvestuslikul sihtlennuväljale saabumise ajal on ilmastikutingimused sellised, mis võimaldavad instrumentaallennureeglitelt visuaallennureeglitele üleminekust kuni maandumiseni vältava lennusegmendi lennata visuaallennureeglite kohaselt.
- b) Eeltingimused. Instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke taotlejatel peab olema vähemalt lennuki erapiloodi luba ning nad peavad olema lennanud vähemalt 20 tundi lennuki kaptenina marsruutlendudel.
- c) Koolituskursus. Instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke taotlejad peavad olema eelneva 36 kuu jooksul läbinud sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis:
 - (1) vähemalt 80 tundi teooriaõpet vastavalt punktile FCL.615 ja
 - (2) instrumentaallennuõppe, mille käigus:
 - i) ühe mootoriga õhusõiduki instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke lennuõpe sisaldab vähemalt 15 tundi instrumentaallennuaega instruktoriga ja
 - ii) mitme mootoriga õhusõiduki instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke lennuõpe sisaldab vähemalt 16 tundi instrumentaallennuaega instruktoriga, sealhulgas vähemalt neli tundi mitme mootoriga lennukitel.
- d) Teoreetilised teadmised. Enne lennueksami sooritamist peab taotleja tõendama antavatele õigustele vastavat teoreetiliste teadmiste taset punkti FCL.615 alapunktis b nimetatud valdkondades.
- e) Lennueksam. Pärast koolituse läbimist peab taotleja sooritama instrumentaallennupädevuse kontrollpiloodile lennueksami lennukil. Mitme mootoriga õhusõiduki instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke jaoks tehakse eksam mitme mootoriga lennukil. Ühe mootoriga õhusõiduki instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke jaoks tehakse eksam ühe mootoriga lennukil.
- f) Erandina alapunktidest c ja d peab ühe mootoriga õhusõiduki instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke omanik, kellel on ka mitme mootoriga õhusõiduki klassi- või tüübipädevusmärke ning kes soovib saada esmast mitme mootoriga õhusõiduki instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke, läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis kursuse, mis sisaldab vähemalt kaks tundi instrumentaallennuaega instruktoriga mitme mootoriga lennukite lennu marsruudietapil, ja edukalt sooritama alapunktis e nimetatud lennueksami.
- g) Kehtivus, pikendamine ja taastamine.
 - (1) Instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke kehtib üks aasta.
 - (2) Instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke pikendamise taotlejad peavad vastama järgmistele nõuetele:
 - i) sooritama pädevusmärke kehtivuse lõppemisele vahetult eelneva kolme kuu jooksul lennuoskuse tasemekontrolli lennukil või
 - ii) pädevusmärke kehtivuse lõppemisele eelneva 12 kuu jooksul lendama vähemalt kuus tundi kaptenina instrumentaallennureeglite järgi ja läbima vähemalt ühetunnise õppelennu instruktoriga, kellel on õigus anda lennuki instrumentaallennupädevuse või instrumentaal-marsruutlennupädevuse õpet.
 - (3) Iga teise järgmise pikendamise korral peab instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke omanik edukalt sooritama alapunkti g alapunkti 2 alapunkti i kohase lennuoskuse tasemekontrolli.
 - (4) Taotlejad, kelle instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke kehtivus on lõppenud, peavad oma õiguste taastamiseks tegema järgmist:
 - i) läbima nõutavale lennuoskustasemele jõudmiseks täienduskoolituse instruktoriga, kellel on õigus anda lennuki instrumentaallennupädevuse või instrumentaal-marsruutlennupädevuse õpet, ja
 - ii) sooritama lennuoskuse tasemekontrolli.
 - (5) Kui instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke ei ole pikendatud või taastatud seitsme aasta jooksul alates kehtivuse lõppkuupäevast, peab märke omanik uuesti läbima ka instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke teooriaeksami vastavalt punkti FCL.615 alapunktile b.

▼ M3

- (6) Mitme mootoriga õhusõiduki instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke pikendamiseks või taastamiseks tuleb alapunkti g alapunkti 2 alapunkti ii kohane lennuoskuse tasemekontroll sooritada mitme mootoriga lennukil. Kui piloodil on ka ühe mootoriga õhusõiduki instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke, pikeneb või taastub lennuoskuse tasemekontrolliga ka ühe mootoriga õhusõiduki instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke.
- h) Kui instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke taotleja on kogunud instrumentaallennuaega lennuki instrumentaallennupädevuse instruktori või lennuki lennuinstruktoriga, kellel on õigus anda instrumentaallennupädevuse või instrumentaal-marsruutlennupädevuse õpet, võib neid lennutunde arvestada alapunkti c alapunkti 2 alapunktidega i ja ii nõutava lennuaja katteks vastavalt kuni viie või kuni kuue tunni ulatuses. Kõnealuseid lennutunde ei või võtta arvesse alapunkti c alapunkti 2 alapunktiga ii nõutava mitme mootoriga lennukite neljatunnise instrumentaallennuõppena.
- (1) Arvesse võetava tundide arvu kindlakstegemiseks ja koolitusvajaduse määramiseks peab taotleja läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis õppe-eelse hindamise.
- (2) Lennuki instrumentaallennupädevuse instruktori või lennuki lennuinstruktoriga läbitud instrumentaallennuõpe dokumenteeritakse eraldi koolitusdokumendis, mille instruktor allkirjastab.
- i) Instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke taotlejatel, kellel on FCL-osa kohane era- või ametipiloodiluba ning kolmandas riigis Chicago konventsiooni 1. lisa nõuete kohaselt välja antud kehtiv lennuki instrumentaallennupädevusmärke, võib lugeda täidetuks kõik alapunktis c nimetatud koolitused. Instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke saamiseks peab taotleja:
- (1) edukalt läbima instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke lennuoskuse tasemekontrolli;
- (2) erandina alapunktist d tõendama lennueksamil kontrollpiloodile, et ta on omandanud piisavad teoreetilised teadmised lennundusõigusest, meteoroloogiast ning lendude planeerimisest ja sooritamisest (instrumentaallennupädevus);
- (3) omama vähemalt 25 tundi lennukogemust lennuki kaptenina instrumentaallendudel.
- FCL.830 Purilennuki pilvelennupädevusmärke**
- a) Purilennuki juhtimise õigust hõlmava piloodiloo omanikud võivad purilennukiga või mootorpurilennukiga, välja arvatud fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennuk, lennata pilvedes üksnes purilennuki pilvelennupädevusmärke olemasolu korral.
- b) Purilennukite pilvelennupädevusmärke taotlejad peavad vastama järgmistele nõuetele:
- (1) nad peavad pärast loa väljaandmist olema lennanud kaptenina 30 tundi purilennukitel või mootorpurilennukitel;
- (2) nad peavad olema läbinud sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis koolituskursuse, mis sisaldab järgmist:

▼ M3

- i) teooriaõpe ja
 - ii) vähemalt kaks tundi instruktoriga lennuõpet purilennukitel või mootorpurilennukitel, mida juhitakse üksnes lennuinstrumentide järgi, sealhulgas kuni üks tund fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel; ja
- (3) nad peavad olema sooritanud lennueksami vastavat kvalifikatsiooni omava kontrollpiloodiga.
- c) Instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke või lennuki instrumentaallennupädevusmärke omanikel loetakse alapunkti b alapunkti 2 alapunkti i nõue täideks. Erandina alapunkti b alapunkti 2 alapunktist ii tuleb läbida vähemalt üks tund instruktoriga lennuõpet purilennukil või mootorpurilennukil, mida juhitakse üksnes lennuinstrumentide järgi, välja arvatud fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennuk.
 - d) Pilvelennupädevusmärke omanikud võivad teostada oma õigusi üksnes juhul, kui nad on eelneva 24 kuu jooksul kogunud vähemalt ühe lennutunni või teinud pilvelennupädevusmärke õigusi kasutades viis lendu kaptenina purilennukil või mootorpurilennukil, välja arvatud fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennuk.
 - e) Pilvelennupädevusmärke omanikud, kes ei vasta alapunkti d nõuetele, peavad enne oma õiguste kasutamise jätkamist tegema järgmist:
 - (1) läbima lennuoskuse tasemekontrolli vastavat kvalifikatsiooni omava kontrollpiloodiga või
 - (2) koguma täiendavalt alapunktis d sätestatud lennuaega või sooritama lende kvalifitseeritud kontrollpiloodiga.
 - f) Kehtiva instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke või lennuki instrumentaallennupädevusmärke omanikel loetakse alapunkti d nõuded täidetuks.

▼ B

J ALAJAGU
INSTRUKTORID
 1. JAGU
Üldnõuded

FCL.900 Instruktoritunnistused

- a) Üldist. Isik tohib olla:
 - (1) õhusõidukite lennuinstruktor üksnes juhul, kui tal on:
 - i) käesoleva määruse kohaselt välja antud või tunnustatud piloodiluba,
 - ii) instruktoritööle vastav käesoleva alajao kohaselt välja antud instruktoritunnistus;
 - (2) jäljendatud lennuõppe või meeskonnatöö instruktor üksnes juhul, kui tal on instruktoritööle vastav käesoleva alajao kohaselt välja antud instruktoritunnistus.

▼B

b) Eritingimused

- (1) Kui liikmesriigis võetakse kasutusele või lennuettevõtja õhusõidukiparki lisandub uusi õhusõidukeid, mille puhul käesoleva alajaos nõuete täitmine ei ole võimalik, võib pädev asutus lennuinstruktori õiguste andmiseks välja anda eriloo. Nimetatud luba kehtib ainult uue õhusõidukitüübi kasutuselevõtuks vajalike õppelendude kohta ning selle kehtivus ei tohi ühelgi juhul ületada üht aastat.
- (2) Alapunkti b alapunkti 1 kohaselt väljaantud eriloo omanikud, kes soovivad taotleda instruktoritunnistust, peavad täitma vastava kategooria instruktorile ette nähtud eeltingimused ja pikendamisnõuded. Ilma et see piiraks punkti FCL.905.TRI alapunkti b sätteid, hõlmab käesoleva alapunkti kohaselt välja antud tüübipädevuse instruktori tunnistus õigust anda asjaomase tüübipädevuse instruktori või lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori tunnistuse taotlemiseks vajalikku õpet.

c) Instruktoritegevus väljaspool liikmesriikide territooriumi

- (1) Ilma et see piiraks alapunkti a sätteid, võib pädev asutus väljaspool liikmesriikide territooriumi asuvas sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis instruktorina tegutsemiseks anda Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja kolmanda riigi piloodiluba omavale taotlejale instruktoritunnistuse, kui taotleja vastab järgmistele nõuetele:
 - i) ta omab vähemalt samaväärset luba, pädevusmärget või tunnistust, mille taotlejatele neil on õigus anda asjakohast õpet, ning igal juhul vähemalt ametipiloodi luba;
 - ii) täidab käesolevas alajaos vastava instruktoritunnistuse väljaandmiseks kehtestatud nõuded;
 - iii) tõendab pädevale asutusele, et ta tunneb Euroopa lennuohutuseeskirju käesoleva osa kohaselt instruktori õigustes tegutsemiseks piisaval tasemel.
- (2) Tunnistus kehtib ainult selle lennuõppe kohta, mida antakse:
 - i) väljaspool liikmesriikide territooriumi asuvates sertifitseeritud koolitusorganisatsioonides;
 - ii) piloodiõpilastele, kes oskavad piisavalt keelt, milles lennuõpet antakse.

FCL.915 Üldised eeltingimused ja üldnõuded instruktoritele

- a) Üldist. Instruktoritunnistuse taotleja peab olema vähemalt 18-aastane.
- b) Lisanõuded instruktoritele, kes annavad lennuõpet õhusõidukitel. Õhusõidukitel lennuõppe andmise õigusega instruktoritunnistuse omanik või taotleja peab vastama järgmistele nõuetele:
 - (1) ta peab omama vähemalt piloodiluba ja vajaduse korral pädevusmärget, mille omandamiseks lennuõpet antakse;
 - (2) kui tegu ei ole katselennuinstruktoriga, peab taotleja olema teinud järgmist:

▼M3

- i) lennanud sellesse klassi või tüüpi kuuluval õhusõidukil, millega lennuõpet anda kavatsetakse, vähemalt 15 lennutundi, sealhulgas vajaduse korral kuni seitse tundi vastavat õhusõidukiklassi või -tüüpi esindaval lennutreeningseadmel, või

▼B

- ii) sooritanud asjaomasesse klassi või tüüpi kuuluva õhusõiduki puhul asjakohase instruktorikategooria atesteerimise;
- (3) omama lennuõppeks kasutatava õhusõiduki kaptenina piloteerimise õigust.
- c) Kogemuse arvestamine täiendavate pädevusmärgete väljaandmise ja pädevusmärke pikendamise korral

- C1 (1) Uute instruktoritunnistuste taotlejate puhul ◄ võib arvestada õpetamis- ja õppimisoskusi, mida on olemasoleva instruktoritunnistuse omandamiseks juba tõendatud.

▼B

- (2) ►C1 Kontrollpiloodina ◀ lennueksamil või lennuoskuse tasemekontrollides kogutud lennuäeg võetakse kõikide instruktoritunnistuste pikendamisnõuetes täies ulatuses arvesse.

FCL.920 Instruktori oskused ja nende hindamine

Kõik instruktorid peavad läbima koolituse järgmiste valdkondade oskuste omandamiseks:

- vahendite ettevalmistamine,
- õppimist soodustava kliima kujundamine,
- teadmiste edastamine,
- ohu- ja veahalduse integreerimine ning meeskonnaressursi juhtimine,
- ajahaldus koolituse eesmärkide saavutamiseks,
- õppimise edendamine,
- õpilase tegevuse hindamine,
- edasijõudmise jälgimine ja hindamine,
- koolitusperioodide hindamine,
- tulemuste aruandlus.

FCL.925 Lisanõuded teise piloodi loa instruktoritele

a) Teise piloodi loa koolitusinstruktorid peavad vastama järgmistele nõuetele:

- (1) olema edukalt läbinud teise piloodi loa koolitusinstruktori kursuse sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis ning
- (2) teise piloodi loa integreeritud koolituskursusel alg-, kesk- ja kõrgtaseme õppe andmiseks olema lisaks:
 - i) mitmepiloodilennu kogemusega ning
 - C1 ii) läbinud meeskonnaressursi juhtimise algkoolituse ◀ kehtivate lennutegevusnõuete kohase tegevusloaga ärilise lennutranspordi ettevõtja juures.

b) Teise piloodi loa instruktorite koolituskursus

- (1) Teise piloodi loa instruktorite koolituskursus peab sisaldama vähemalt 14 tundi koolitust.

▼C1

Koolituskursuse lõppemisel tuleb kontrollida taotleja pädevust tegutseda instruktorina ja tema teadmisi kompetentsuspõhiste õppemeetodite kohta.

▼B

- (2) Hindamine koosneb koolituskursuse vastava etapi lennuõppe praktilisest katsest. Hindamise viib läbi K alajao kohase kvalifikatsiooniga ►C1 kontrollpiloot ◀.
 - (3) Teise piloodi loa koolituskursuse edukal lõpetamisel annab sertifitseeritud koolitusorganisatsioon taotlejale teise piloodi loa koolituse kvalifikatsioonitunnistuse.
- c) Õiguste säilitamiseks peab instruktor eelnenud 12 kuu jooksul olema teise piloodi loa koolituskursuse raames sooritanud:
- (1) ühe vähemalt kolmetunnise imitaatoriseansi või
 - (2) ühe vähemalt ühetunnise lennuharjutuse, mis muu hulgas hõlmab vähemalt kaht starti ja maandumist.
- d) Kui instruktor ei ole alapunkti c nõudeid täitnud, peab ta enne teise piloodi loa lennuõppe õiguse kasutamist tegema järgmist:

▼B

- (1) läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis täiendusõppe, et saavutada instruktori oskuste edukaks hindamiseks vajalik kompetentsus, ning
- (2) sooritama edukalt instruktori oskuste hindamise vastavalt alapunkti b alapunktile 2.

FCL.930 Koolituskursus

Instruktoritunnistuse taotlejad peavad olema läbinud teoreetiliste teadmiste ja lennuõppe kursuse sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis. Lisaks käesoleva osaga igale instruktorikategooriale ette nähtud erielementidele peab kursus sisaldama punkti FCL.920 kohaselt nõutavaid elemente.

FCL.935 Atesteerimine

- a) Instruktoritunnistuse taotleja, välja arvatud lennumeeskonna koostöoinstruktori, lennutreeningseadme instruktori, mäelennupädevuse instruktori ja katse-lennuinstruktori tunnistuse taotleja, peab vastavas õhusõidukiliigis läbima atesteerimise, et tõendada K alajao kohase kvalifikatsiooniga ►C1 kontrollpiloodile ◀ oma suutlikkust anda piloodiõpilasele vastava loa, pädevusmärke või tunnistuse väljaandmiseks nõutaval tasemel õpet.

- b) Nimetatud atesteerimine hõlmab:

►C1 (1) lennueelse ja -eelse arutelu ◀ ning teooriaõppe punktis FCL.920 nimetatud oskuste tõendamist;

- (2) maapealset suulist teooriaeksamit, briifingut ja lennuanalüüsi ning lennuoskuse tõendamist vastavas õhusõidukiklassis, -tüübil või lennutreeningseadmel;

- (3) instruktori oskuste hindamiseks sobivaid harjutusi.

- c) Atesteerimine tehakse lennuõppes kasutatavas õhusõidukiklassis või -tüübil või lennutreeningseadmel.

- d) Kui instruktoritunnistuse kehtivuse pikendamiseks on nõutav atesteerimine, ei tohi taotleja, kes instruktoritunnistuse kehtivuse lõppkuupäevaks ei ole atesteerimist edukalt läbinud, kasutada tunnistusest tulenevaid õigusi kuni atesteerimise eduka läbimiseni.

FCL.940 Instruktoritunnistuste kehtivus

Instruktoritunnistused, välja arvatud mäelennuinstruktori tunnistus, kehtivad kolm aastat, ilma et see piiraks punkti FCL.900 alapunkti b alapunkti 1 kohaldamist.

*2. JAGU****Erinõuded lennuinstruktorile – FI*****FCL.905.FI Lennuinstruktor – õigused ja tingimused**

Lennuinstruktoril on õigus anda järgmiste dokumentide väljaandmiseks, pikendamiseks või taastamiseks nõutavat lennuõpet:

▼C1

- a) vastava õhusõidukiliigi erapiloodi luba, purilennuki piloodi luba, õhupalli piloodi luba ja kergõhusõiduki piloodi luba;

▼B

- b) ühe mootoriga ühepiloodiõhusõidukite klassi- ja tüübipädevusmärke, välja arvatud kõrgtehnoloogiliste keerukate ühepiloodilennukitega seotud pädevusmärke; õhupallide klassi- ja kategoorialaiendused ja purilennukite klassilaiendused;

- c) ühe- või mitmepiloodiõhulaevade tüübipädevusmärke;

▼B

- d) vastava õhusõidukiliigi ametipiloodi luba, kui lennuinstruktor on lennanud õhusõidukiliigi piloodina vähemalt 500 lennutundi, mis muu hulgas hõlmab 200 tundi lennuõpet;
- e) õõlennupädevusmärke, kui lennuinstruktor:
 - (1) omab vastava õhusõidukiliigi õõlennukvalifikatsiooni;
 - (2) on alapunkti i kohase kvalifikatsiooniga lennuinstruktorile tõendanud suutlikkust anda õõõpet ning
 - (3) vastab punkti FCL.060 alapunkti b alapunkti 2 õõkogemuse nõuetele;

▼M3

- f) pukseerimispädevusmärke, vigurlennupädevusmärke või purilennuki lennuinstruktoriga puhul pilvelennupädevusmärke, kui lennuinstruktoril on vastavad õõgused ja kui ta on alapunkti i kohase kvalifikatsiooniga lennuinstruktorile tõendanud suutlikkust anda selle pädevuse jaoks nõutavat õõpet;
- g) vastava õhusõidukiliigi instrumentaal-marsruutlennupädevus või instrumentaal-lennupädevus, kui lennuinstruktor on:

▼B

- (1) lennanud vähemalt 200 instrumentaallennureeglite kohast lennutundi, millest kuni 50 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg lennu täisimitaatoril (FFS), 2./3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2/3) või II taseme lennuimataatoril (FNPT II);
- (2) läbinud piloodiõõpilasena instrumentaallennupädevuse instruktoriga koolituskursuse ning läbinud instrumentaallennupädevuse instruktoriga tunnistuse omandamiseks nõutava pädevuse hindamise ning
- (3) lisaks sellele:

▼M3

- i) mitme mootoriga lennukite puhul täitnud mitme mootoriga lennuki klassipädevuse instruktoriga tunnistuse saamise nõuded;

▼B

- ii) mitme mootoriga kopterite puhul täitnud tüübipädevuse instruktoriga tunnistuse saamise nõuded;
- h) mitme mootoriga õõhepiloodiõõhusõidukite klassi- ja tüübipädevusmärke, välja arvatud kõõrgetehniliiste keerukate õõhepiloodilennukitega seotud pädevusmärke, kui lennuinstruktor täidab jäõgmised tingimused:
 - (1) lennukite puhul punkti FCL.915.CRI alapunktis a ning punktides FCL.930.CRI ja FCL.935 esitatud klassipädevuse instruktoriga koolituskursuse eeltingimused;

▼M3

- (2) kopterite puhul punkti FCL.910.TRI alapunkti c alapunktis 1 sätestatud eeltingimused ning punkti FCL.915.TRI alapunkti d alapunktis 2 sätestatud kopterite tüübipädevuse instruktoriga koolituskursuse eeltingimused;

▼B

- i) lennuinstruktoriga, instrumentaallennupädevuse instruktoriga, klassipädevuse instruktoriga, lennutreeningseadme algõõppe instruktoriga või mäelennuinstruktoriga tunnistus, kui lennuinstruktor vastab jäõgmisele nõuetele:
 - (1) ta on lennanud:
 - i) purilennukite lennuinstruktoriga puhul vähemalt 50 lennutundi või teinud 150 starti purilennukite lennuinstruktoriga,
 - ii) õõhupallide lennuinstruktoriga puhul vähemalt 50 lennutundi või teinud 50 starti õõhupallide lennuinstruktoriga,
 - iii) kõõikidel muudel juhtudel 500 tundi vastava õõhusõidukiliigi lennuinstruktoriga;

▼B

- (2) ta on lennuinstruktori kontrollpiloodile punkti FCL.935 kohasel atesteerimisel vastavas õhusõidukiliigis tõendanud oskust anda lennuinstruktori tunnistuse omandamiseks vajalikku õpet;

j) teise piloodi luba, kui lennuinstruktor:

- (1) on koolituse põhilennuetapi jaoks lennanud piloodina lennukitel vähemalt 500 lennutundi, sealhulgas 200 tundi lennuinstruktorina;

(2) koolituse algtaseme jaoks:

- i) omab mitme mootoriga lennuki instrumentaallennupädevust ja instrumentaallennupädevuse instruktori õigusi ning

ii) on lennanud vähemalt 1 500 lennutundi meeskonnalendudel;

- (3) lennuinstruktoril, kellel juba on lennuki liinipilootide või lennuki instrumentaallennupädevusega ametipilootide integreeritud koolituskursustel õpetamise kvalifikatsioon, võib alapunkti 2 alapunkti ii nõuded asendada sellise struktuurse koolituskursuse läbimisega, mis sisaldab järgmist:

- i) lennumeeskonna koostöö kvalifikatsiooni,
- ii) teise piloodi loa kursuse 3. etapi lennuõppe viie seansi vaatlust,
- iii) teise piloodi loa kursuse 4. etapi lennuõppe viie seansi vaatlust,
- iv) käitaja liinilennu jätkukoolituse viie seansi vaatlust,
- v) lennumeeskonna koostööinstruktori kursuse sisu.

Sel juhul peab lennuinstruktor tegema esimesed viis seansi instruktorina teise piloodi õpetamise kvalifikatsiooniga lennukite tüübipädevuse instruktori, lennukite lennumeeskonna koostööinstruktori või lennukite lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori järelevalve all.

FCL.910.FI Lennuinstruktor – piiratud õigused

- a) Lennuinstruktori õigused kehtivad ainult lennuõppe andmise kohta sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni määratud ►C1 sama õhusõidukiliigi lennuinstruktori järelevalve all, ◄ kui õpet antakse:

▼C1

- (1) erapiloodiloa, purilennuki piloodi loa, õhupalli piloodi loa ja kergõhusõiduki piloodi loa saamiseks;

▼B

- (2) lennukite ja kopterite puhul kõikide erapiloodi taseme integreeritud kursuste raames;

▼M3

- (3) ühe piloodiga ühe mootoriga õhusõidukite (välja arvatud kõrgtehnilised keerukad ühepiloodilennukid) klassi- ja tüübipädevuste puhul õhupallide klassi- ja kategoorialaienduste ning purilennukite klassilaienduste saamiseks;

▼B

- (4) öölennu-, pukseerimis- või vigurlennupädevusmärke saamiseks.

- b) Alapunkti a kohaselt järelevalve all õpetades ei ole lennuinstruktoril õigust anda piloodiõpilastele esimese soololennu ja esimese soololennuna toimuva marsruutlennu luba.

- c) Alapunktide a ja b piirangud kustutatakse lennuinstruktori tunnistuselt pärast seda, kui ta on:

- (1) lennukite lennuinstruktori puhul lennanud vähemalt 100 tundi lennuinstruktorina lennukitel või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel ning ta on olnud vähemalt 25 õpilassooololennu järelevalvajaks;

▼B

- (2) kopterite lennuinstruktori puhul lennanud vähemalt 100 tundi lennuinstruktoriga kopteritel ning olnud vähemalt 25 õpilassoololennuharjutuse järelevalvajaks;
- (3) õhulaevade, purilennukite ja õhupallide lennuinstruktori puhul lennanud 15 tundi või sooritanud 50 starti lennuinstruktoriga, kelle instruktoritöö hõlmab kogu vastava õhusõidukiliigi õhulaeva erapiloodi loa, ►C1 purilennuki piloodi loa või õhupalli piloodi loa ◀ väljaandmiseks nõutavat õppekava.

FCL.915.FI Lennuinstruktor – eeltingimused

Lennuinstruktori tunnistuse taotleja peab:

- a) lennukite ja kopterite lennuinstruktori tunnistuse taotlemisel vastama järgmistele nõuetele:
 - (1) ta peab olema saanud vähemalt kümme tundi instrumentaallennuõpet vastavas õhusõidukiliigis, millest kuni viis tundi võib olla maaapealne instrumentaalaeg lennutreeningseadmega;
 - (2) olema lennanud vastavas õhusõidukiliigis kaptenina marsruutlendudel vähemalt 20 lennutundi ning
- b) lennukite lennuinstruktori tunnistuse taotlemisel lisaks:

▼C1

- (1) omama vähemalt lennuki ametipiloodi luba või

▼B

- (2) omama vähemalt lennuki erapiloodi luba ning:
 - i) vastama ametipiloodi teorianõuetele, v.a need lennukite lennuinstruktoriga, kes annavad lennuõpet vaid kerglennuki piloodiloo taotlejatele;
 - ii) lennanud vähemalt 200 lennutundi lennukitel või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel, sealhulgas 150 tundi kaptenina;
- (3) olema lennanud vähemalt 30 lennutundi ühe kolbmootoriga lennukitel, sealhulgas vähemalt viis tundi punkti FCL.930.FI alapunktis a sätestatud sisseastumiseelsele lennuksamile eelnenud kuue kuu jooksul;
- (4) olema lennanud kaptenina visuaallennureeglite kohase marsruutlennu vähemalt 540 km (300 meremiili) kaugusele, mille käigus tehti täieliku peatumisega maandumine kahel eri lennuväljal;
- c) kopterite lennuinstruktoriga puhul olema lisaks lennanud 250 lennutundi kopteripiloodina, sealhulgas:
 - (1) vähemalt 100 tundi kaptenina, kui taotlejal on vähemalt kopteri ametipiloodi luba või
 - (2) vähemalt 200 tundi kaptenina, kui taotlejal on vähemalt kopteri erapiloodi luba ja ta on täitnud ametipiloodi teorianõuded;
- d) õhulaevade lennuinstruktoriga puhul olema lennanud kaptenina õhulaevadel vähemalt 500 lennutundi, sealhulgas 400 tundi kaptenina pärast õhulaeva ametipiloodi loa saamist;

▼M3

- e) purilennukite lennuinstruktoriga puhul olema lennanud kaptenina purilennukitel 100 lennutundi ja teinud 200 starti. Kui taotleja soovib anda lennuõpet fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukite kohta, peab ta lisaks olema lennanud kaptenina 30 lennutundi fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel ning sooritama punkti FCL.905.FI alapunkti i kohase kvalifikatsiooniga lennuinstruktoriga punkti FCL.935 kohase täiendava atesteerimise fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukil;

▼B

- f) õhupallide lennuinstruktoriga puhul olema lennanud kaptenina vähemalt 75 lennutundi õhupallidel, sealhulgas vähemalt 15 tundi selles klassis, mille kohta kavatsetakse lennuõpet anda.

▼B**FCL.930.FI Lennuinstruktor – koolituskursus**

- a) Lennuinstruktori tunnistuse taotlejad peavad olema kuue kuu jooksul enne kursuse algust sooritanud punkti FCL.905.FI alapunkti i kohase kvalifikatsiooniga lennuinstruktorile spetsiaalse sisseastumiseelse lennueksami, kus hinnatakse nende kursusel osalemise suutlikkust. Sisseastumiseelne lennuksam põhineb käesoleva osa 9. liites sätestatud klassi- ja tüübipädevuste lennuoskuse tasemekontrollil.
- b) Lennuinstruktori kursus peab sisaldama järgmist:
- (1) 25 tundi õpetamist ja õppimist;
 - (2) i) lennukite, kopterite ja õhulaevade lennuinstruktorite puhul vähemalt 100 tundi teooriaõpet koos vahetestidega;
 - ii) õhupallide ja purilennukite lennuinstruktorite puhul vähemalt 30 tundi teooriaõpet koos vahetestidega;
 - (3) i) lennukite ja kopterite lennuinstruktorite puhul vähemalt 30 tundi lennuõpet, millest 25 tundi peab olema instruktoriga lennuõpe, millest viis tundi võib olla sooritatud lennu täisimitaatoril (FFS), I või II taseme lennuimitaatoril (FNPT I või II), või 2./3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2/3);
 - ii) õhulaevade lennuinstruktorite puhul vähemalt 20 tundi lennuõpet, millest 15 tundi peab olema instruktoriga lennuõpe;
 - iii) purilennukite lennuinstruktorite puhul vähemalt kuus lennutundi või ►C1 20 starti lennuõpet instruktoriga; ◄
 - iv) fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukite lennuinstruktorite puhul vähemalt kuus tundi instruktoriga lennuõpet fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel;
 - v) õhupallide lennuinstruktorite puhul vähemalt kolm tundi lennuõpet, sealhulgas kolm starti.
- (4) Muu õhusõidukiliigi lennuinstruktori tunnistuse taotlemise korral loetakse pilootidel, kellel on või on olnud lennukite, kopterite või õhulaevade lennuinstruktori tunnistus, alapunkti b alapunkti 2 alapunkti i nõue täideviaks 55 tunni ulatuses või alapunkti b alapunkti 2 alapunkti ii nõuded 18 tunni ulatuses.

▼M3**▼B****FCL.940.FI Lennuinstruktor – tunnistuse pikendamine ja taastamine**

- a) Lennuinstruktori tunnistuse pikendamiseks peab selle omanik täitma kaks järgmisest kolmest tingimusest:
- (1) ta peab:
 - i) lennukite või kopterite lennuinstruktorite puhul olema andnud tunnistuse kehtivusajal vähemalt 50 tundi lennuõpet vastava õhusõidukiliigi lennuinstruktori, tüübipädevuse instruktoriga, klassipädevuse instruktoriga, instrumentaallennupädevuse instruktoriga, mäelennuinstruktori või ►C1 kontrollpiloodina ◄. Instrumentaallennupädevuse instruktoriga õiguste pikendamise korral peab neist tundidest kümme olema instrumentaallennupädevuse lennuõpe, mis peab olema antud lennuinstruktori tunnistuse kehtivuse lõppkuupäevale eelnenud 12 kuu jooksul;
 - ii) õhulaevade lennuinstruktorite puhul andma tunnistuse kehtivusajal vähemalt 20 tundi lennuõpet õhulaevade lennuinstruktori, instrumentaallennupädevuse instruktoriga või ►C1 kontrollpiloodina ◄. Instrumentaallennupädevuse instruktoriga õiguste pikendamise korral peab neist tundidest kümme olema instrumentaallennupädevuse lennuõpe, mis peab olema antud lennuinstruktori tunnistuse kehtivuse lõppkuupäevale eelnenud 12 kuu jooksul;

▼B

- iii) purilennukite lennuinstruktorite puhul andma tunnistuse kehtivusajal vähemalt 30 tundi lennuõpet või tegema 60 starti purilennukite, mootorpurilennukite või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukite lennuinstruktori või ►C1 kontrollpiloodina ◄;
- iv) õhupallide lennuinstruktorite puhul andma tunnistuse kehtivusajal vähemalt kuus tundi lennuõpet õhupallide lennuinstruktori või ►C1 kontrollpiloodina ◄;
- (2) osalema lennuinstruktori tunnistuse kehtivusajal instruktorite täiendusseminaril;
- (3) läbima lennuinstruktori tunnistuse kehtivuse lõppkuupäevale eelneva 12 kuu jooksul punkti FCL.935 kohase atesteerimise.
- b) Lennukite või kopterite lennuinstruktori puhul vähemalt iga teise ning õhulaevade, purilennukite ja õhupallide lennuinstruktori puhul vähemalt iga kolmanda pikendamise jaoks peab tunnistuse omanik läbima punkti FCL.935 kohase atesteerimise.
- c) Taastamine. Lennuinstruktori tunnistuse aegumise korral peab taotleja taastamisele eelneva 12 kuu jooksul tegema järgmist:
 - (1) osalema instruktorite täiendusseminaril;
 - (2) läbima punkti FCL.935 kohase atesteerimise.

*4. JAGU**Erinõuded tüübipädevuse instruktorile – TRI***FCL.905.TRI Tüübipädevuse instruktor – õigused ja tingimused**

Tüübipädevuse instruktoril on õigus anda õpet:

▼M3

- a) instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke ja instrumentaallennupädevusmärke pikendamiseks ja taastamiseks, kui tüübipädevuse instruktoril on kehtiv instrumentaallennupädevusmärke;

▼B

- b) tüübipädevuse instruktori või lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori tunnistuse väljaandmiseks, kui tal on vähemalt kolmeaastane tüübipädevuse instruktori kogemus, ning
- c) ühepiloodilennukite tüübipädevuse instruktorite puhul:
 - (1) kõrgtehniliste keerukate ühepiloodilennukite tüübipädevusmärgete väljaandmiseks, pikendamiseks ja taastamiseks, kui taotleja soovib ühepiloodilennu õigusi.
 - Ühepiloodilennukite tüübipädevuse instruktori (TRI(SPA)) õigusi võib laiendada kõrgtehniliste keerukate ühepiloodilennukite tüübipädevustele mitmepiloodilennu puhul, kui tüübipädevusinstruktor vastab järgmistele nõuetele:
 - i) tal on lennumeeskonna koostööinstruktori tunnistus või
 - ii) tal on või on olnud mitmepiloodilennukite tüübipädevuse instruktori tunnistus;
 - (2) teise piloodi loa koolituseks algtasemel, kui tema õigusi on laiendatud mitmepiloodilennule ning tal on või on olnud lennukite lennuinstruktori või lennuki instrumentaallennupädevuse instruktori tunnistus;
- d) mitmepiloodilennukite tüübipädevusinstruktorite puhul:
 - (1) klassi- ja tüübipädevusmärgete väljaandmiseks, pikendamiseks ja taastamiseks:
 - i) mitmepiloodilennukite puhul;
 - ii) kõrgtehniliste keerukate ühepiloodilennukite puhul, kui taotleja soovib mitmepiloodilennu õigusi; lennumeeskonna koostöökooolitusel;

▼B

- (2) lennumeeskonna koostöökoolitusel;
 - (3) teise piloodi loa kursuse alg-, kesk- ja kõrgtaseme puhul, kui tal on või on olnud algtaseme jaoks lennukite lennuinstruktori või lennuki instrumetaallennupädevuse instruktori tunnistus;
- e) kopterite tüübipädevuse instruktorite puhul:
- (1) kopterite tüübipädevusmärgete väljaandmiseks, pikendamiseks ja taastamiseks;
 - (2) lennumeeskonna koostöökoolitusel, kui tal on mitmepiloodikopteri tüübipädevus;
 - (3) ühe mootoriga kopteri instrumetaallennupädevuse laiendamiseks mitme mootoriga kopteri instrumetaallennupädevusele;
- f) vertikaalstardiga õhusõidukite tüübipädevuse instruktorite puhul:
- (1) vertikaalstardiga õhusõidukite tüübipädevusmärgete väljaandmiseks, pikendamiseks ja taastamiseks;
 - (2) lennumeeskonna koostöökoolitusel.

FCL.910.TRI Tüübipädevuse instruktor – piiratud õigused

- a) Üldist. ►C1 Kui tüübipädevuse instruktori koolitus toimub üksnes lennu täisimitaatoril (FFS), ◄ kehtivad tüübipädevuse instruktori õigused ainult koolitamise kohta lennu täisimitaatoril.

Sel juhul võib tüübipädevuse instruktor teha järelevalve all marsruutlende, kui tema tüübipädevuse instruktorkursus sisaldas vastavat lisakoolitust.

- b) Lennukite ja vertikaalstardiga õhusõidukite tüübipädevuse instruktor – TRI(A) ja TRI(PL). Tüübipädevuse instruktori õigused kehtivad ainult selle lennukitüübi või vertikaalstardiga õhusõidukitüübi kohta, mida kasutati koolitusel ja millega sooritati lennueksam. Tüübipädevuse instruktori õigusi laiendatakse muudele tüüpidele, kui tüübipädevuse instruktor vastab järgmistele nõuetele:
- (1) ta on taotlusele eelnenud 12 kuu jooksul sooritanud vastaval õhusõidukitüübil vähemalt 15 stardi ja maandumisega arvestuslikku marsruutlendu, millest seitse võib olla sooritatud lennu täisimitaatoril (FFS);
 - (2) läbinud vastava tüübipädevuse instruktori kursuse tehnilise koolituse ja lennuõppe osad;
 - (3) ta on sooritanud punkti FCL.935 kohase atesteerimise vastavad osad, et tõendada K alajao kohase kvalifikatsiooniga lennuinstruktori kontrollpiloodile või tüübipädevuse kontrollpiloodile suutlikkust anda piloodile vastava tüübipädevuse väljaandmiseks nõutaval tasemel õpet, sealhulgas lennueelset ja lennujärgset õpet ning teooriaõpet.
- c) Kopterite tüübipädevuse instruktor – TRI(H)
- (1) Kopterite tüübipädevuse instruktori loa õigused kehtivad ainult selle kopteritüübi kohta, mida kasutati tüübipädevuse instruktori tunnistuse omandamiseks tehtud lennueksamil. Tüübipädevuse instruktori õigusi laiendatakse muudele tüüpidele, kui tüübipädevuse instruktor vastab järgmistele nõuetele:
 - i) ta on läbinud tüübipädevuse instruktori kursuse vastava tüübi tehnilise osa asjakohasel kopteritüübil või seda tüüpi esindaval lennutreeningseadmel,
 - ii) andnud asjakohasel kopteritüübil vähemalt kaks tundi lennuõpet nõuetekohase kvalifikatsiooniga kopterite tüübipädevuse instruktori järelevalve all ning

▼B

- iii) sooritanud punkti FCL.935 kohase atesteerimise vastavad osad, et tõendada K alajao kohase kvalifikatsiooniga lennuinstruktori kontrollpiloodile või tüübipädevuse kontrollpiloodile suutlikkust anda piloodile vastava tüübipädevuse väljaandmiseks nõutaval tasemel õpet, sealhulgas lennueelset ja lennujärgset õpet ning teooriaõpet.
- (2) Enne kopterite tüübipädevuse instruktori ühepiloodilennu õiguste laiendamist sama kopteritüübi mitmepiloodilennu õigustele peab tunnistuse omanik olema kogunud vastava tüübi mitmepiloodilennul vähemalt 100 lennutundi.
- d) Ilma et see piiraks eelmiste alapunktide kohaldamist, võib nende tüübipädevuse instruktori tunnistuse omanike puhul, kellele on välja antud tüübipädevus punkti FCL.725 alapunkti e alusel, laiendada tüübipädevuse instruktori õigusi kõnealusele uuele õhusõidukitüübile.

FCL.915.TRI Tüübipädevuse instruktor – eeltingimused

Tüübipädevuse instruktori tunnistuse taotleja peab vastama järgmistele nõuetele:

- a) ta peab omama asjakohase õhusõidukiliigi ametipiloodi, teise piloodi või liinipiloodi luba;

▼C1

- b) mitmepiloodilennukite tüübipädevuse instruktori (TRI(MPA)) tunnistuse puhul:

▼B

- (1) olema lennanud vähemalt 1 500 lennutundi piloodina mitmepiloodilennukitel ning
- (2) olema taotlusele eelnenud 12 kuu jooksul teinud vastaval lennukitüübil kapteni või teise piloodina vähemalt 30 stardi ja maandumisega arvestuslikku marsruutlendu, millest 15 võib olla sooritatud seda tüüpi esindava lennu täisimitaatoril (FFS);
- c) ühepiloodilennukite tüübipädevuse instruktori (TRI(SPA)) tunnistuse puhul:
 - (1) olema taotlusele eelnenud 12 kuu jooksul teinud vastaval lennukitüübil kapteni või teise piloodina vähemalt 30 stardi ja maandumisega arvestuslikku marsruutlendu, millest 15 võib olla sooritatud seda tüüpi esindava lennu täisimitaatoril (FFS), ning
 - (2) i) olema teinud lennukitel piloodina 500 lennutundi, sealhulgas 30 tundi vastava lennukitüübi kaptenina, või
 - ii) omama või olema omanud mitme mootoriga lennuki instrumentaallennupädevusega lennuinstruktori õigusi;
- d) kopterite tüübipädevuse instruktorite (TRI(H)) puhul:
 - (1) ühe mootoriga ühepiloodikopterite tüübipädevuse instruktori tunnistuse saamiseks olema lennanud piloodina kopteritel 250 lennutundi;
 - (2) mitme mootoriga ühepiloodikopterite tüübipädevuse instruktori tunnistuse saamiseks olema lennanud piloodina kopteritel 500 lennutundi, ►C1 sealhulgas 100 lennutundi kaptenina mitme mootoriga ühepiloodikopteritel; ◄
 - (3) mitmepiloodikopterite tüübipädevuse instruktori tunnistuse saamiseks olema lennanud piloodina kopteritel 1 000 lennutundi, sealhulgas:
 - i) vähemalt 350 lennutundi piloodina mitmepiloodikopteritel või

▼C1

- ii) kui taotlejal juba on ühepiloodi mitmemootorilise kopteri lennuinstruktori pädevus, peab tal olema 100 lennutundi eelnimetatud kopteril mitmepiloodi versioonis;

▼B

- (4) kopterite lennuinstruktori tunnistuse omanikel loetakse punkides 1 ja 2 esitatud nõuded asjaomasel ühepiloodikopteril lennatud lennutundide kohta täies ulatuses täidetuks;

▼B

e) vertikaalstardiga õhusõidukite tüübipädevuse instruktorite (TRI(PL)) puhul:

- (1) olema lennanud vähemalt 1 500 lennutundi piloodina mitmepiloodilennukitel, vertikaalstardiga õhusõidukitel või mitmepiloodikopteritel ning
- (2) olema taotlusele eelnenud 12 kuu jooksul teinud vastava vertikaalstardiga õhusõiduki tüübil kapteni või teise piloodina vähemalt 30 stardi ja maandumisega arvestuslikku marsruutlendu, millest 15 võib olla sooritatud seda tüüpi esindava lennu täisimitaatoril (FFS).

FCL.930.TRI Tüübipädevuse instruktor – koolituskursus

a) Tüübipädevuse instruktori koolituskursus peab sisaldama vähemalt järgmist:

- (1) 25 tundi õpetamist ja õppimist;
- (2) kümme tundi tehnilist koolitust, sealhulgas tehniliste teadmiste kordamist, tunnikavade koostamist ning ►C1 klassiruumi-/imitaatorõppe oskuste arendamist; ◄
- (3) ühe mootoriga õhusõidukite puhul viis tundi lennuõpet vastaval õhusõidukil või seda esindaval imitaatoril ning mitmepiloodiõhusõiduki puhul kümme tundi õhusõidukil või seda esindaval imitaatoril.

b) Nende taotlejate puhul, kel on või on olnud instruktoritunnistus, loetakse alapunkti a alapunkti 1 nõuded täies ulatuses täidetuks.

c) Nende tüübipädevuse instruktori tunnistuse taotlejate puhul, kellel on vastava tüübi lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori tunnistus, loetakse täies ulatuses täidetuks käesoleva alapunkti nõuded sellise tüübipädevuse instruktori tunnistuse väljaandmiseks, mis kehtib ainult imitaatorites toimuva lennuõppe kohta.

FCL.935.TRI Tüübipädevuse instruktor – atesteerimine

Kui tüübipädevuskoolitus toimub lennu täisimitaatoril (FFS), kehtivad tüübipädevuse instruktori õigused ainult lennuõppe kohta lennu täisimitaatoril.

Piirang tühistatakse, kui tüübipädevuse instruktor on läbinud atesteerimise õhusõidukil.

FCL.940.TRI Tüübipädevuse instruktor – tunnistuse pikendamine ja taastamine

a) *Pikendamine*

- (1) Lennukid. Lennukite tüübipädevuse instruktori tunnistuse kehtivuse pikendamiseks peab taotleja 12 kuu jooksul enne tunnistuse kehtivusaja lõppemist täitma ühe järgmisest kolmest tingimusest:

i) läbima ühe järgmistest täismahus tüübipädevuskursuse osadest: üks vähemalt kolmetunnine simulaatoriseanss või üks vähemalt ühetunnine lennuharjutus, mis muu hulgas hõlmab vähemalt kaht starti ja maandumist,

ii) läbima tüübipädevuse instruktorina sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis instruktori täienduskoolituse,

iii) läbima punkti FCL.935 kohase atesteerimise.

- (2) Kopterid ja vertikaalstardiga õhusõidukid. Kopterite ja vertikaalstardiga õhusõidukite tüübipädevuse instruktori tunnistuse pikendamiseks peab taotleja tunnistuse kehtivusajal täitma kaks järgmisest kolmest tingimusest:

i) andma 50 tundi lennuõpet igal õhusõidukitüübil, mille kohta tal on instruktori õigused, või neid tüüpe esindaval lennutreeningseadmel, sealhulgas vähemalt 15 tundi tüübipädevuse instruktori tunnistuse kehtivuse lõppkuupäevale eelneva 12 kuu jooksul.

▼B

Vertikaalstardiga õhusõidukite tüübipädevuse instruktor peab nime-
tatud lennuõppetunnid sooritama tüübipädevuse instruktori või tüübi-
pädevuse kontrollpiloodina (TRE) või lennutreeningseadme tüübipä-
devuse instruktori või lennuimitaatori kontrollpiloodina (SFE). Kopte-
rite tüübipädevuse instruktoritel arvestatakse selle hulka ka lennuins-
truktorina, instrumentaallennupädevuse instruktorina (IRI), lennutree-
ningseadme tüübipädevuse instruktorina (STI) või mis tahes vald-
konna ►C1 kontrollpiloodina ◄ lennatud lennuaeg;

ii) läbima tüübipädevuse instruktorina sertifitseeritud koolitusorganisat-
sioonis instruktori täienduskoolituse;

iii) läbima punkti FCL.935 kohase atesteerimise.

(3) Vähemalt igal teisel tüübipädevuse instruktori tunnistuse pikendamisel
peab tunnistuse omanik läbima punkti FCL.935 kohase atesteerimise.

(4) Kui isikul on mitme sama liigi õhusõidukitüübi tüübipädevuse instruktori
tunnistus, piisab ühe tüübi kohta tehtavast atesteerimisest ka muude sama
liigi õhusõidukitüüpide tüübipädevuse instruktori tunnistuste pikendami-
seks.

(5) Kopterite tüübipädevuse instruktori tunnistuse pikendamise erinõuded.
Kopterite tüübipädevuse instruktoril, kellel on vastava kopteritüübi
lennuinstruktori tunnistus, arvestatakse alapunkti a nõuded täies ulatuses
täidetuks. Sel juhul kehtib kopterite tüübipädevuse instruktori tunnistus
kopterite lennuinstruktori tunnistuse lõppkuupäevani.

b) *Taastamine*

(1) Lennukid. Lennukite tüübipädevuse instruktori tunnistuse aegumise korral
peab taotleja:

i) Olema taotlusele eelnenu 12 kuu jooksul sooritanud vastaval lennu-
kitüübil vähemalt 30 stardi ja maandumisega arvestuslikku marsruut-
lendu, millest kuni viisteist võib olla sooritatud lennuimitaatoril;

ii) läbinud sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni korraldatud tüübipäde-
vuse instruktori kursuse asjakohased osad;

iii) andnud täismahus tüübipädevuskursusel lennukite tüübipädevuse
inspektori järelevalve all vastavat tüüpi lennukil vähemalt kolm
tundi lennuõpet.

(2) Kopterid ja vertikaalstardiga õhusõidukid Kopterite ja vertikaalstardiga
õhusõidukite tüübipädevuse instruktori tunnistuse aegumise korral peab
taotleja taastamisele eelneva 12 kuu jooksul:

i) läbima tüübipädevuse instruktorina sertifitseeritud koolitusorganisat-
sioonis instruktori täienduskoolituse, mis peab hõlmama asjakohaseid
tüübipädevuse instruktori koolituskursuse elemente ning

ii) läbima punkti FCL.935 kohase atesteerimise kõikidel õhusõidukitüü-
pidel, mille kohta instruktori õiguste uuendamist taotletakse.

5. *JAGU*

Erinõuded klassipädevuse instruktorile – CRI

FCL.905.CRI Klassipädevuse instruktor – õigused ja tingimused

a) Klassipädevuse instruktoril on õigus anda õpet:

▼M3

(1) ühepiloodilennukite (välja arvatud kõrgtehnilised keerukad ühepiloodilen-
nukid) klassi- või tüübipädevusmärke väljaandmiseks, pikendamiseks ja
taastamiseks, kui taotleja soovib ühepiloodilennu õigusi;

▼B

(2) lennukite pukseerimis- või vigurlennupädevuses, kui klassipädevuse
instruktoril on vastav pädevus ja ta on punkti FCL.905.FI alapunkti i
kohase kvalifikatsiooniga lennuinstruktorile tõendanud suutlikkust anda
selle pädevuse jaoks nõutavat õpet.

▼B

b) Klassipädevuse instruktori õigused kehtivad ainult selle lennukiklassi või tüübi suhtes, mille kohta instruktor läbis atesteerimise. Klassipädevuse instruktori õigusi laiendatakse muudele klassidele või tüüpidele, kui klassipädevuse instruktor on eelnenud 12 kuu jooksul täitnud järgmised tingimused:

- (1) lennanud 15 lennutundi asjaomase klassi või tüübi lennukite kaptenina;
- (2) sooritanud ühe õppeleenu parempoolsel istmel, kus teisel piloodiistmel teeb järelevalvet vastava klassi või tüübi kvalifikatsiooniga klassipädevuse instruktor või lennuinstruktor.

▼M3

c) Mitme mootoriga lennuki klassipädevuse instruktori tunnistuse taotlejad, kellel on ühe mootoriga lennuki klassipädevuse instruktori tunnistus, peavad mitme mootoriga lennuki klassipädevuse instruktori tunnistuse saamiseks olema täitnud punkti FCL.915.CRI alapunktis a sätestatud eeltingimused ning punkti FCL.930.CRI alapunkti a alapunktis 3 ja punktis FCL.935 sätestatud nõuded.

▼B**FCL.915.CRI Klassipädevuse instruktor – eeltingimused**

Klassipädevuse instruktori tunnistuse taotleja peab olema lennanud vähemalt järgmise arvu lennutunde:

- a) mitme mootoriga lennukite puhul:
 - (1) 500 lennutundi lennukipiloodina,
 - (2) 30 lennutundi kaptenina asjaomase klassi või tüübi lennukitel;
- b) ühe mootoriga lennukite puhul:
 - (1) 300 lennutundi lennukipiloodina,
 - (2) 30 lennutundi kaptenina asjaomase klassi või tüübi lennukitel.

FCL.930.CRI Klassipädevuse instruktor – koolituskursus

a) Klassipädevuse instruktori koolituskursus peab sisaldama vähemalt järgmist:

- (1) 25 tundi õpetamis- ja õppimisteemalist õpet;
- (2) kümme tundi tehnilist koolitust, sealhulgas tehniliste teadmiste kordamist, tunnikavade koostamist ning ►C1 klassiruumi-/imitaatorõppeoskuste arendamist; ◄
- (3) viis tundi lennuõpet mitme mootoriga lennukitel või kolm tundi lennuõpet ühe mootoriga lennukitel punkti FCL.905.FI alapunkti i kohase kvalifikatsiooniga lennukite lennuinstruktoriga.

b) Nende taotlejate puhul, kel on või on olnud instruktoritunnistus, loetakse alapunkti a alapunkti 1 nõuded täies ulatuses täidetuks.

FCL.940.CRI Lennuinstruktor – tunnistuse pikendamine ja taastamine

a) Klassipädevuse instruktori tunnistuse pikendamiseks peab taotleja tunnistuse kehtivuse lõppkuupäevale eelneva 12 kuu jooksul tegema järgmist:

- (1) lendama klassipädevuse instruktorina vähemalt kümme lennutundi meeskonnalendudel. Kui taotlejal on nii ühe kui mitme mootoriga lennukite klassipädevuse instruktori õigused, jagatakse kümme tundi lennuõpet võrdselt ühe ja mitme mootoriga lennukite vahel, või
- (2) läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis klassipädevuse instruktori täienduskoolituse, või
- (3) läbima vastavalt vajadusele kas mitme või ühe mootoriga lennukite kohta punkti FCL.935 kohase atesteerimise.

b) Vähemalt igal teisel klassipädevuse instruktori tunnistuse pikendamisel peab tunnistuse omanik täitma alapunkti a alapunkti 3 nõuded.

▼B

- c) Taastamine. Klassipädevuse instruktori tunnistuse aegumise korral peab taotleja taastamisele eelneva 12 kuu jooksul:
- (1) läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis klassipädevuse instruktori täienduskoolituse;
 - (2) läbima punkti FCL.935 kohase atesteerimise.

6. JAGU***Erinõuded instrumentaallennupädevuse instruktorile – IRI*****FCL.905.IRI Instrumentaallennupädevuse instruktor – õigused ja tingimused****▼M3**

- a) Instrumentaallennupädevuse instruktoril on õigus anda vastava õhusõiduki liigi instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke ja instrumentaallennupädevusmärke väljaandmiseks, pikendamiseks ja taastamiseks vajalikku õpet.

▼B

- b) Teise piloodi kursuse erinõuded. Teise piloodi kursuse algtasemel õpetamiseks peab lennuki instrumentaallennupädevuse instruktor vastama järgmistele nõuetele:
- (1) tal peab olema mitme mootoriga lennuki instrumentaallennupädevusmärke ja ning
 - (2) ta peab olema lennanud vähemalt 1 500 lennutundi meeskonnalendudel.
 - (3) Instrumentaallennupädevuse instruktoril, kellel juba on lennuki liinipilootide või lennuki instrumentaallennupädevusega ametipilootide integreeritud koolituskursustel õpetamise kvalifikatsioon, võib alapunkti b alapunkti 2 nõuded asendada punkti FCL.905.FI alapunkti j alapunktis 3 sätestatud koolituskursuse läbimisega.

FCL.915.IRI Instrumentaallennupädevuse instruktor – eeltingimused

Instrumentaallennupädevuse instruktore tunnistuse taotleja peab vastama järgmistele nõuetele:

- a) lennuki instrumentaallennupädevuse instruktorite puhul:
- (1) olema lennanud vähemalt 800 lennutundi instrumentaallennureeglite kohastel lendudel, sealhulgas vähemalt 400 tundi lennukitel ning
 - (2) mitme mootoriga lennuki instrumentaallennupädevuse instruktore tunnistuse taotlemise korral täitma punkti FCL.915.CRI alapunkti a ning punktide FCL.930.CRI ja FCL.935 nõuded;

▼M3**▼B**

- b) kopterite instrumentaallennupädevuse instruktorite puhul:
- (1) olema lennanud vähemalt 500 lennutundi instrumentaallennureeglite kohastel lendudel, sealhulgas vähemalt 250 tundi instrumentaalaega kopteritel, ning
 - (2) mitme mootoriga kopterite instrumentaallennupädevuse instruktore tunnistuse taotlemisel täitma punkti FCL.905.FI alapunkti g alapunkti 3 alapunkti ii nõuded;
- c) õhulaeva instrumentaallennupädevuse instruktorite puhul olema lennanud vähemalt 300 lennutundi instrumentaallennureeglite kohastel lendudel, millest vähemalt 100 tundi on instrumentaallennuaeg õhulaevadel.

FCL.930.IRI Instrumentaallennupädevuse instruktor – koolituskursus

- a) Instrumentaallennupädevuse instruktore koolituskursus peab sisaldama vähemalt järgmist:
- (1) 25 tundi õpetamis- ja õppimisteemalist õpet;
 - (2) kümme tundi tehnilist koolitust, sealhulgas lennuinstrumentide teoreetiliste teadmiste kordamist, tunnikavade koostamist ning klassiruumiõppe oskuste arendamist;
 - (3) i) lennukite instrumentaallennupädevuse inspektorite puhul vähemalt kümme tundi lennuõpet lennukil, lennu täisimitaatoril (FFS), 2./3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2/3) või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II). Kui taotlejal on lennuki lennuinstruktore tunnistus, vähendatakse tundide arvu viieni,

▼B

- ii) kopterite instrumentaallennupädevuse instruktorite puhul vähemalt kümme tundi lennuõpet kopteril, lennu täisimitaatoril (FFS), 2./3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2/3) või II/III taseme lennuimitaatoril (FNPT II/III),
 - iii) õhulaeva instrumentaallennupädevuse instruktoriga vähemalt kümme tundi lennuõpet õhulaeval, lennu täisimitaatoril (FFS), 2./3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2/3) või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II).
- b) Lennuinstrukturiks peab olema punkti FCL.905.FI alapunkti i kohase kvalifikatsiooniga lennuinstruktur.
- c) Nende taotlejate puhul, kel on või on olnud instruktoritunnistus, loetakse alapunkti a alapunkti 1 nõuded täies ulatuses täidetuks.

FCL.940.IRI Instrumentaallennupädevuse instruktor – tunnistuse pikendamine ja taastamine

Instrumentaallennupädevuse instruktoriga tunnistuse pikendamiseks ja taastamiseks peab selle omanik täitma punkti FCL.940.FI kohased lennuinstruktoriga tunnistuse pikendamise ja taastamise tingimused.

7. JAGU

Erinõuded lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktorile – SFI

FCL.905.SFI Lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktor – õigused ja tingimused

Lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktoril on õigus anda vastavas õhusõidukiliigis jälgendatud lennuõpet:

- a) instrumentaallennupädevusmärgete väljaandmiseks, pikendamiseks ja taastamiseks, kui tal on või on olnud vastava õhusõidukiliigi instrumentaallennupädevusmärke ja ta on läbinud instrumentaallennupädevuse instruktoriga koolituskursuse, ning
- b) ühepiloodilennukite lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktorite puhul:
 - (1) kõrgtehniliste keerukate ühepiloodilennukite tüübipädevusmärgete väljaandmiseks, pikendamiseks ja taastamiseks, kui taotleja soovib ühepiloodilennu õigusi.
 - Ühepiloodilennukite lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktoriga (SFI(SPA)) õigusi võib laiendada kõrgtehniliste keerukate ühepiloodilennukite mitmepiloodilennu tüübipädevustele, kui lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktor vastab järgmistele nõuetele:
 - i) tal on lennumeeskonna koostööinstruktoriga tunnistus või
 - ii) tal on või on olnud mitmepiloodilennukite tüübipädevuse instruktoriga tunnistus ning
 - (2) kui ühepiloodilennukite lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktoriga õigusi on alapunkti 1 kohaselt laiendatud mitmepiloodilennule:
 - i) lennumeeskonna koostöökoolitusel,
 - ii) teise piloodi loa kursuse algetapil,
- c) mitmepiloodilennukite lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktorite puhul:
 - (1) klassi- ja tüübipädevusmärgete väljaandmiseks, pikendamiseks ja taastamiseks:
 - i) mitmepiloodilennukite puhul;
 - ii) kõrgtehniliste keerukate ühepiloodilennukite puhul, kui taotleja soovib mitmepiloodilennu õigusi;
 - (2) lennumeeskonna koostöökoolitusel;
 - (3) teise piloodi loa kursuse alg-, kesk- ja kõrgetasemel, kui tal on või on olnud lennukite lennuinstruktoriga või lennuki instrumentaallennupädevuse instruktoriga tunnistus algtasemel õpetamiseks;

▼B

d) kopterite lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktorite puhul:

- (1) kopterite tüübipädevusmärgete väljaandmiseks, pikendamiseks ja taastamiseks;

▼M3

- (2) lennumeeskonna koostöökoolitusel, kui lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktoril on õigus anda mitmepiloodikopterite õpet.

▼B

FCL.910.SFI Lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktor – piiratud õigused

Lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori õigused kehtivad ainult selle õhusõidukitüübi II/III taseme lennuelementide imitaatori (FTD 2/3) või lennu täisimitaatori kohta (FFS), millel läbiti lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori koolituskursus.

Õigusi võib laiendada sama õhusõidukiliigi muid tüüpe esindavatele lennutreeningseadmetele, kui tunnistuse omanik vastab järgmistele nõuetele:

- a) ta on edukalt sooritanud vastava tüübipädevuskursuse imitaatoriosad ning
- b) ta on andnud täismahus tüübipädevuskursusel vähemalt kolm tundi lennuõpet vastava tüübi lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktorina sellekohase kvalifikatsiooniga tüübipädevuse kontrollpiloodi järelevalve all, kes peab kinnitama soorituse sobivust.

FCL.915.SFI Lennutreeningseadme tüübipädevuse inspektor – eeltingimused

Lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori tunnistuse taotleja peab vastama järgmistele nõuetele:

- a) ta peab omama või olema omanud vähemalt vastava õhusõidukiliigi ametipiloodi, teise piloodi või liinipiloodi luba;
- b) olema 12 kuu jooksul enne taotluse esitamist sooritanud õhusõiduki tüübipädevuse väljaandmiseks nõutava lennuoskuse tasemekontrolli asjakohast tüüpi esindaval lennu täisimitaatoril (FFS) ning
- c) mitmepiloodilennukite lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktorite või vertikaalstardiga õhusõidukite lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktorite puhul olema lisaks:
 - (1) lennanud vähemalt 1 500 lennutundi piloodina vastavalt kas mitmepiloodilennukitel või vertikaalstardiga õhusõidukitel;
 - (2) sooritanud taotlusele eelnenud 12 kuu jooksul piloodi või vaatlejana vähemalt:
 - i) kolm arvestuslikku marsruutlendu asjakohase õhusõidukitüübi piloodikabiinis või
 - ii) kaks liinilennu imitaatorkoolituse seanssi asjakohase tüübi piloodikabiinis koos kvalifitseeritud lennumeeskonnaga. Imitaatoriseansid peavad sisaldama vähemalt kaht vähemalt kahetunnist lendu kahe eri lennuvälja vahel koos asjaomase lennueelse planeerimise ja lennuanalüüsiga;
- d) kõrgtehniliste keerukate ühepiloodilennukite lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktorite puhul lisaks:
 - (1) olema lennanud vähemalt 500 lennutundi ühepiloodilennukite kaptenina;
 - (2) omama või olema omanud mitme mootoriga lennuki instrumentaallennupädevust ning
 - (3) olema täitnud alapunkti c alapunkti 2 nõuded;
- e) kopterite lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori puhul lisaks:

- C1 (1) olema taotlusele eelnenud 12 kuu jooksul piloodina või vaatlejana lennanud ◀ vähemalt ühe lennutunni asjakohase tüübi piloodikabiinis ning

▼B

- (2) mitmepiloodikopterite puhul omama vähemalt 1 000 tundi lennukogemust kopteripiloodina, sealhulgas vähemalt 350 tundi mitmepiloodikopteri piloodina;
- (3) mitme mootoriga ühepiloodikopterite puhul olema lennanud piloodina kopteritel 500 lennutundi, sealhulgas 100 lennutundi kaptenina mitme mootoriga ühepiloodikopteritel;
- (4) ühe mootoriga ühepiloodikopterite puhul olema lennanud piloodina kopteritel 250 lennutundi.

FCL.930.SFI Lennutreeningseadme tüübipädevuse inspektor – koolituskursus

- a) Lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori koolituskursus peab sisaldama vähemalt järgmist:
 - (1) vastava tüübipädevuskursuse lennu täisimitaatoriga (FSTD) seotud osad;
 - (2) tüübipädevuse instruktori koolituskursuse sisu.
- b) Lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori tunnistuse taotlejal, kellel on vastava tüübi tüübipädevuse instruktori tunnistus, arvestatakse käesoleva alapunkti nõuded täies ulatuses täidetuks.

FCL.940.SFI Lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktor – tunnistuse pikendamine ja taastamine

- a) Pikendamine. Lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori tunnistuse pikendamiseks peab taotleja lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori tunnistuse kehtivusajal täitma kaks järgmisest kolmest tingimusest:
 - (1) andma 50 tundi lennutreeningseadmetel instruktori või ►C1 kontrollpiloodina ◄, sealhulgas vähemalt 15 tundi lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori tunnistuse kehtivuse lõppkuupäevale eelneva 12 kuu jooksul;
 - (2) läbima lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktorina sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis instruktori täienduskoolituse;
 - (3) läbima punkti FCL.935 kohase atesteerimise vastavad osad.
- b) Lisaks peab taotleja olema sooritanud lennu täisimitaatoril (FFS) konkreetse õhusõidukitüübi tüübipädevuste väljaandmiseks nõutavad lennuoskuse taseme kontrollid nende tüüpide kohta, mille õigused tal on.
- c) Vähemalt igal teisel lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori tunnistuse pikendamisel peab tunnistuse omanik täitma alapunkti a alapunkti 3 nõuded.
- d) Taastamine. Lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori tunnistuse aegumise korral peab taotleja taotlusele eelneva 12 kuu jooksul tegema järgmist:
 - (1) läbima lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori koolituskursuse imitaatorite osa;
 - (2) täitma alapunkti a alapunkti 2 ja alapunkti 3 nõuded.

8. JAGU***Erinõuded lennumeeskonna koostööinstruktorile – MCCI*****FCL.905.MCCI Lennumeeskonna koostööinstruktor – õigused ja tingimused**

- a) Lennumeeskonna koostööinstruktoril on õigus anda lennuõpet:
 - (1) lennumeeskonna koostöökursuste praktilises osas, kui kursus ei ole ühendatud tüübipädevuskursusega, ning
 - (2) lennuki lennumeeskonna koostööinstruktorite puhul teise piloodi loa integreeritud koolituskursuse algtasemel, kui tal on või on olnud lennuki lennuinstruktori või lennuki instrumentaallennupädevuse instruktori tunnistus.

FCL.910.MCCI Lennumeeskonna koostööinstruktor – piiratud õigused

Lennumeeskonna koostööinstruktori õigused kehtivad ainult selle lennumeeskonna koostöö II/III taseme lennuimitaatori (FNPT II/III MCC), 2./3. taseme lennuelementide imitaatori (FTD 2/3) või lennu täisimitaatori (FFS) kohta, millel lennumeeskonna koostööinstruktori kursus läbiti.

▼B

Õigusi võib laiendada muid õhusõidukitüüpe esindavatele muudele lennutreeningseadmetele, kui tunnistuse omanik on läbinud vastava tüübi kohta lennumeeskonna koostöö II/III taseme lennuimitaatoril (FNPT II/III MCC), 2./3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2/3) või lennu täisimitaatoril (FFS) lennumeeskonna koostööinstruktori kursuse praktilise koolituse osa.

FCL.915.MCCI Lennumeeskonna koostööinstruktor – eeltingimused

Lennumeeskonna koostööinstruktori tunnistuse taotleja peab vastama järgmistele nõuetele:

- a) ta peab omama või olema omanud vähemalt vastava õhusõidukiliigi ametipiloodi, teise piloodi või liinipiloodi luba;
- b) omama vähemalt:

▼M3

- (1) lennukite, õhulaevade ja vertikaalstartiga õhusõidukite puhul 1 500 tundi lennukogemust piloodina mitmepiloodilendudel;

▼B

- (2) kopterite puhul 1 000 tundi lennukogemust piloodina meeskonnalendudel, sealhulgas vähemalt 350 tundi mitmepiloodikopteritel.

FCL.930.MCCI Lennumeeskonna koostööinstruktor – koolituskursus

- a) Lennumeeskonna koostööinstruktori koolituskursus peab sisaldama vähemalt järgmist:

- (1) 25 tundi õpetamis- ja õppimisteemalist õpet;
- (2) tehnilist koolitust sellel lennutreeningseadme tüübil, millel taotleja soovib õpet anda;
- (3) kolm tundi praktilist koolitust, mis võib olla lennuõpe või lennumeeskonna koostöö õpe vastavas lennumeeskonna koostöö II/III taseme lennuimitaatoril (FNPT II/III MCC), 2./3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2/3) või lennu täisimitaatoril (FFS) sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni poolt selleks määratud tüübipädevuse instruktori, lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori või lennumeeskonna koostööinstruktori järelevalve all. Järelevalve aluse lennuõppeaja hulka arvestatakse ka taotleja atesteerimine punkti FCL.920 kohaselt.

- b) Nende taotlejate puhul, kellel on või on olnud lennuinstruktori, tüübipädevuse instruktori, klassipädevuse instruktori, instrumentaallennupädevuse instruktori või lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori tunnistus, loetakse alapunkti a alapunkti 1 nõuded täies ulatuses täidetuks.

FCL.940.MCCI Lennumeeskonna koostööinstruktor – tunnistuse pikendamine ja taastamine

- a) Lennumeeskonna koostööinstruktori tunnistuse pikendamiseks peab taotleja olema 12 kuu jooksul enne lennumeeskonna koostööinstruktori tunnistuse kehtivusaja lõppu täitnud punkti FCL.930.MCCI alapunkti a alapunkti 3 nõuded vastava tüübi II/III taseme lennuimitaatoril (FNPT II/III MCC), 2./3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2/3) või lennu täisimitaatoril (FFS).
- b) Taastamine. Lennumeeskonna koostööinstruktori tunnistuse aegumise korral peab taotleja täitma punkti FCL.930.MCCI alapunkti a alapunkti 2 ja alapunkti a alapunkti 3 nõuded vastava tüübi lennumeeskonna koostöö II/III taseme lennuimitaatoril (FNPT II/III MCC), 2./3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2/3) või lennu täisimitaatoril (FFS).

*9. JAGU****Erinõuded lennutreeningseadme algõppe instruktorile – STI*****FCL.905.STI Lennutreeningseadme algõppe instruktor – õigused ja tingimused**

- a) Lennutreeningseadme algõppe instruktoril on õigus anda vastavas õhusõidukiliigis lennutreeninguõpet:
- (1) loa väljaandmiseks;

▼B

(2) ühepiloodiõhusõidukite instrumentaallennupädevuse ning klassi- ja tüübi-pädevuste väljaandmiseks, pikendamiseks või taastamiseks, välja arvatud kõrgtehnilised keerukad ühepiloodilennukid.

- b) Lennukite lennutreeningseadme algõppe instruktori lisaõigused Lennukite lennutreeningseadme algõppe instruktori õigused hõlmavad lennutreeninguõpet teise piloodi loa integreeritud koolituskursuse algtaseme lennuõppe raames.

FCL.910.STI Lennutreeningseadme algõppe instruktor – piiratud õigused

Lennutreeningseadme algõppe instruktori õigused kehtivad ainult selle II/III taseme lennuimitaatori (FNPT II/III), 2./3. taseme lennuelementide imitaatori (FTD 2/3) või lennu täisimitaatori (FFS) kohta, millel lennutreeningseadme algõppe instruktori kursus läbiti.

Õigusi võib laiendada muid õhusõidukitüüpe esindavatele muudele lennuimitaatoritele, kui tunnistuse omanik vastab järgmistele nõuetele:

- a) ta on läbinud asjakohase tüübi tüübipädevuskursuse lennu täisimitaatoriga (FFS) seotud osad;
- b) ta on 12 kuu jooksul enne taotlust sooritanud asjakohast tüüpi esindaval lennu täisimitaatoril (FFS) vastava õhusõiduki tüübipädevuse väljaandmiseks nõutava lennuoskuse tasemekontrolli;
- c) ta on juhendanud asjakohase õhusõidukitüübi tüübipädevuskursusel lennutreeningseadme algõppe instruktorina üht vähemalt kolmetunnist lennutreeningseadme seansi lennuinstruktori kontrollpiloodi (FIE) järelevalve all.

FCL.915.STI Lennutreeningseadme algõppe instruktor – eeltingimused

Lennutreeningseadme algõppe instruktori tunnistuse taotleja peab vastama järgmistele nõuetele:

- a) ta peab omama või olema taotlusele eelnenud kolme aasta jooksul omanud piloodiluba ja neile kursustele vastavaid instruktoriõigusi, kus ta õpetada soovib;
- b) olema taotlusele eelneva 12 kuu jooksul sooritanud lennuimitaatoril vastava klassi- või tüübipädevuse lennuoskuse tasemekontrolli.

Lennukite lennutreeningseadme algõppe instruktori tunnistuse taotleja, kes soovib anda üksnes õpet instrumentaallennu esmaimitaatoril, peab sooritama vaid lennuki erapiloodi loa väljaandmiseks nõutava lennueksami harjutused;

- c) ta peab kopterite lennutreeningseadme algõppe instruktorite puhul olema taotlusele eelnenud 12 kuu jooksul vaatlejana lennanud vähemalt ühe lennutunni asjakohase kopteritüübi piloodikabiinis.

FCL.930.STI Lennutreeningseadme algõppe instruktor – koolituskursus

- a) Lennutreeningseadme algõppe instruktori koolituskursus peab sisaldama vähemalt kolm tundi lennutreeningseadme algõppe instruktori ülesannetega seotud lennuõpet lennu täisimitaatoril (FFS), 2./3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2/3) või II/III taseme lennuimitaatoril (FNPT II/III) lennuinstruktori kontrollpiloodi järelevalve all. Järelevalvealuse lennuõppeaja hulka arvestatakse ka taotleja atesteerimine punkti FCL.920 kohaselt.

Lennukite lennutreeningseadme algõppe instruktori tunnistuse taotlejad, kes soovivad anda üksnes õpet instrumentaallennu esmaimitaatoril (BITD), peavad läbima lennuõppe instrumentaallennu esmaimitaatoril.

- b) Helikopterite lennutreeningseadme algõppe instruktori tunnistuse taotlejate puhul ► **C1** peab asjakohane tüübipädevusinstruktori koolituskursus hõlmama ◀ ka lennu täisimitaatoriga (FFS) seotud osi.

▼B**FCL.940.STI Lennutreeningseadme algõppe instruktori tunnistuse pikendamise ja taastamine**

a) Pikendamine. Lennutreeningseadme algõppe instruktori tunnistuse pikendamiseks peab taotleja tunnistuse kehtivusaja viimase 12 kuu jooksul olema teinud järgmist:

- (1) ta peab olema andnud vähemalt kolm tundi lennuõpet lennu täisimitaatoril (FFS) või II/III taseme lennuimitaatoril (FNPT II/III) või ►C1 instrumentaallennu esmaimitaatoril (BITD) ametipiloodiload, instrumentaallennupädevuse või erapiloodiload täismahus kursuse või täismahus klassi- või tüübipädevuskursuse raames ning ◄
- (2) ta peab olemaläbinud igapäevaselt lennuõppeks kasutataval lennu täisimitaatoril (FFS), 2./3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2/3) või II/III taseme lennuimitaatoril (FNPT II/III) käesoleva osa 9. liite kohase lennuoskuse tasemekontrolli asjakohased osad vastava õhusõidukiklassi- või tüübi jaoks.

Lennukite lennutreeningseadme algõppe instruktorite puhul, kes annavad üksnes õpet instrumentaallennu esmaimitaatoril, hõlmab lennuoskuse tasemekontroll üksnes lennuki erapiloodi loa väljaandmiseks nõutava lennuksami asjakohaseid harjutusi;

b) Taastamine. Lennutreeningseadme algõppe instruktori tunnistuse aegumise korral peab taotleja tegema järgmist:

- (1) läbima lennutreeningseadme algõppe instruktorina täienduskoolituse sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis;
- (2) läbima igapäevaselt lennuõppeks kasutataval lennu täisimitaatoril (FFS), 2./3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2/3) või II/III taseme lennuimitaatoril (FNPT II/III) käesoleva osa 9. liite kohase lennuoskuse tasemekontrolli asjakohased osad vastava õhusõidukiklassi- või tüübi jaoks.

Lennukite lennutreeningseadme algõppe instruktorite puhul, kes annavad üksnes õpet instrumentaallennu esmaimitaatoril, hõlmab lennuoskuse tasemekontroll üksnes lennuki erapiloodi loa väljaandmiseks nõutava lennuksami asjakohaseid harjutusi;

- (3) andma ametipiloodi loa, instrumentaallennupädevuse, erapiloodiload või täismahus klassi- või tüübipädevuskursuse raames vähemalt kolm tundi lennuõpet sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni poolt selleks määratud lennuinstruktori, lennukite klassipädevuse instruktori, instrumentaallennupädevuse instruktori või kopterite tüübipädevuse instruktori järelevalve all. Vähemalt üks tund lennuõpet tuleb anda lennukite lennuinstruktori kontrollpiloodi (FIE(A)) järelevalve all.

*10. JAGU***Mäelennuinstruktor – MI****FCL.905.MI Mäelennuinstruktor – õigused ja tingimused**

Mäelennuinstruktoril on õigus anda mäelennupädevuse väljaandmiseks vajalikku lennuõpet.

FCL.915.MI Mäelennuinstruktor – eeltingimused

Mäelennuinstruktori tunnistuse taotleja peab vastama järgmisele nõuetele:

- a) ta peab omama lennuinstruktori, klassipädevuse instruktori või tüübipädevuse instruktori tunnistust ühepiloodilennukite kohta;
- b) omama mäelennupädevusmärget.

FCL.930.MI Mäelennuinstruktor – koolituskursus

- a) Mäelennuinstruktori koolituskursus peab hõlmama ka taotleja atesteerimist punkti FCL.920 kohaselt.

▼B

- b) Enne kursusele minekut peavad taotlejad olema sooritanud lennuinstruktori tunnistusega mälennuinstruktorile sisseastumiseelse lennueksami, millega hinnatakse nende kogemusi ja koolituskursuse läbimise suutlikkust.

▼M3**FCL.940.MI Mälennuinstruktori tunnistuse kehtivus**

Mälennuinstruktori tunnistus kehtib seni, kuni kehtib lennuinstruktori, tüübipädevuse instruktori või klassipädevuse instruktori tunnistus.

▼B*11. JAGU****Erinõuded katselennuinstruktorile – FTI*****FCL.905.TRI Katselennuinstruktor – õigused ja tingimused**

- a) Katselennuinstruktoril (FTI) on õigus anda vastavas õhusõidukiliigis õpet:
- (1) 1. ja 2. kategooria katselennupädevusmärgete väljaandmiseks, kui tal on vastava kategooria katselennupädevusmärke;
 - (2) katselennuinstruktori tunnistuse väljaandmiseks vastava kategooria katselennupädevuse raames, kui instruktoril on vähemalt kaheaastane katselennupädevuse instruktorina töötamise kogemus.
- b) 1. kategooria katselennupädevusega katselennuinstruktoril on õigus anda ka 2. kategooria katselennupädevuse lennuõpet.

FCL.915.FTI Katselennuinstruktor – eeltingimused

Katselennuinstruktori tunnistuse taotleja peab vastama järgmisele nõuetele:

- a) ta peab omama punkti FCL.820 kohaselt välja antud katselennupädevusmärke;
- b) olema lennanud vähemalt 200 lennutundi 1. ja 2. kategooria katselendudel.

FCL.930.FTI Katselennuinstruktor – koolituskursus

- a) Katselennuinstruktori koolituskursus peab sisaldama vähemalt järgmist:
- (1) 25 tundi õpetamist ja õppimist;
 - (2) kümme tundi tehnilist koolitust, sealhulgas tehniliste teadmiste kordamist, tunnikavade koostamist ning ►C1 klassiruumi-/imitaatorõppe oskuste arendamist; ◄
 - (3) viis tundi praktilist lennuõpet punkti FCL.905.FTI alapunkti b kohase kvalifikatsiooniga katselennuinstruktori järelevalve all. Nimetatud lennuõppeaja hulka arvestatakse ka taotleja atesteerimine punkti FCL.920 kohaselt.
- b) Kogemuste arvestamine
- (1) Nende taotlejate puhul, kel on või on olnud instruktoritunnistus, loetakse alapunkti a alapunkti 1 nõuded täies ulatuses täidetuks.
 - (2) Nende taotlejate puhul, kellel on või on olnud vastava õhusõidukiliigi lennuinstruktori või tüübipädevuse instruktori tunnistus, loetakse ka alapunkti a alapunkti 2 nõuded täies ulatuses täidetuks.

FCL.940.FTI Katselennuinstruktor – tunnistuse pikendamine ja taastamine

- a) Pikendamine. Katselennuinstruktori tunnistuse pikendamiseks peab taotleja katselennuinstruktori tunnistuse kehtivusajal täitma ühe järgmistest tingimustest:
- (1) sooritama vähemalt:
 - i) 50 tundi katselende, sealhulgas vähemalt 15 tundi katselennuinstruktori tunnistuse kehtivuse lõppkuupäevale eelneva 12 kuu jooksul, ning

▼B

- ii) viis tundi lennuõpet katselendudel katselennuinstruktori tunnistuse kehtivuse lõppkuupäevale eelneva 12 kuu jooksul või
- (2) läbima katselennuinstruktorina täienduskoolituse sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis. Täienduskoolituse aluseks on punkti FCL.930.FTI alapunkti a alapunkti 3 kohase katselennuinstruktori koolituskursuse praktilise lennuõppe element ja see peab sisaldama vähemalt üht õppelendu punkti FCL.905.FTI alapunkti b kohase kvalifikatsiooniga katselennuinstruktori järelevalve all.
- b) Taastamine. Katselennuinstruktori tunnistuse aegumise korral peab taotleja läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis katselennuinstruktorina täienduskoolituse. Täienduskoolitus peab vastama vähemalt punkti FCL.930.FTI alapunkti a alapunkti 3 nõuetele.

K ALAJAGU

▼C1**KONTROLLPILOODID****▼B**

1. JAGU

*Üldnõuded***FCL.1000 ►C1 Kontrollpiloodi ◄ tunnistus**

- a) Üldist. ►C1 Kontrollpiloodi ◄ tunnistuse omanikel peab olema:

- (1) samaväärne luba, pädevusmärke või tunnistus, mille taotlejatele neil on õigus korraldada lennueksameid, lennuoskuse tasemekontrollide või atesteerimisi ning anda vastavat õpet;
- (2) õhusõidukil tehtava lennueksami, lennuoskuse tasemekontrolli või atesteerimise käigus õhusõiduki kaptenina tegutsemiseks vajalik kvalifikatsioon.

- b) Eritingimused

- (1) Kui liikmesriigis võetakse kasutusele või lennuettevõtja õhusõidukiparki lisandub uusi õhusõidukeid, mille puhul käesoleva alajao nõuete täitmine ei ole võimalik, võib pädev asutus lennueksamite ja lennuoskuse tasemekontrollide korraldamise õiguste andmiseks anda välja eritunnistuse. See tunnistus kehtib ainult uue õhusõidukitüübi kasutuselevõtuks vajalike lennueksamite ja lennuoskuse tasemekontrollide kohta ning selle kehtivus ei tohi ühelgi juhul ületada üht aastat.
- (2) Alapunkti b alapunkti 1 kohaselt välja antud eritunnistuse omanikud, kes soovivad taotleda ►C1 kontrollpiloodi ◄ tunnistust, peavad vastama asjaomase kategooria ►C1 kontrollpiloodi ◄ puhul ette nähtud eelttingimustele ja pikendamise seotud nõuetele.

- c) Eksamineerimine väljaspool liikmesriikide territooriumi

- (1) Ilma et see piiraks alapunkti a kohaldamist, võib liikmesriigi pädev asutus anda ICAO 1. lisa kohast kolmanda riigi piloodiluba omavale taotlejale väljaspool liikmesriikide territooriumi asuvas sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis lennueksamite ja lennuoskuse tasemekontrollide korraldamiseks ►C1 kontrollpiloodi ◄ tunnistuse, tingimusel et taotleja vastab järgmistele nõuetele:
 - i) ta omab vähemalt samaväärset luba, pädevusmärget või tunnistust, mille taotlejatele tal on õigus korraldada lennueksameid, lennuoskuse tasemekontrollide või atesteerimisi, ning igal juhul vähemalt ametipiloodi luba;
 - ii) vastab käesolevas alajaos asjaomase ►C1 kontrollpiloodi tunnistuse ◄ väljaandmiseks kehtestatud nõuetele ning

▼B

- iii) tõendab pädevale asutusele, et ta tunneb Euroopa tsiviillennunduse ohutuseeskirju käesoleva osa kohaselt ►C1 kontrollpiloodi ◀ õigustes tegutsemiseks piisaval tasemel.
- (2) Alapunktis 1 osutatud tunnistus kehtib lennuõppe ja lennuoskuse taseme-kontrollide/eksamite korraldamisel vastavalt järgmistele tingimustele:
 - i) lennuoskuse tasemekontroll/eksam toimub väljaspool liikmesriikide territooriumi ning
 - ii) asjaomane ►C1 kontrollpiloot ◀ oskab piisavalt keelt, milles lennuoskuse tasemekontroll/eksam korraldatakse.

FCL.1005 Õiguste piiramine isikliku huvi korral

►C1 Kontrollpiloodid ◀ ei tohi teha järgmist:

- a) korraldada lennueksameid ja atesteerimisi järgmistele lubade, pädevusmärgete või tunnistuste taotlejatele:
 - (1) kellele nad on andnud sellise loa, pädevusmärke või tunnistuse omandamiseks vajaliku lennuõpet, millega seoses lennuksam või atesteerimine korraldatakse, või
 - (2) kellele nad on punkti FCL.030 alapunkti b kohaselt andnud lennuksami tegemise soovitusi;
- b) korraldada lennueksameid, lennuoskuse tasemekontrolle ega ►C1 atesteerimisi, kui nad näevad ohtu oma objektiivsusele. ◀

FCL.1010 ►C1 Kontrollpilootide ◀ suhtes kohaldatavad eeltingimused

►C1 Kontrollpiloodi ◀ tunnistuse taotlejad peavad tõendama järgmist:

- a) neil on ►C1 kontrollpiloodi ◀ õiguste jaoks vajalikud teadmised, taust ja asjakohased kogemused;
- b) nende suhtes ei ole viimase kolme aasta jooksul rakendatud sanktsioone, sealhulgas käesoleva osa kohaselt välja antud lubade, pädevusmärgete või tunnistuste piiranguid algmääruse ja selle rakenduseeskirjade täitmata jätmise tõttu.

FCL.1015 ►C1 Kontrollpilootide ◀ standardimine

- a) ►C1 Kontrollpiloodi ◀ tunnistuse taotlejad peavad läbima pädevas asutuses või sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis pädeva asutuse heakskiidetud standardimiskursuse.
- b) Standardimiskursus koosneb teoreetilistest ja praktilistest õppetest ning peab sisaldama vähemalt järgmist:
 - (1) kaks lennuksamit, lennuoskuse tasemekontrolli või atesteerimist seoses lubade, pädevusmärgete või tunnistustega, mille kohta taotleja eksamineerimise ja kontrollimise õigust taotleb;
 - (2) käesoleva osa kohaldatavate nõuete ja kehtivate lennundusnõuete ning lennuksamite, lennuoskuse tasemekontrollide ja atesteerimiste korraldamise, dokumenteerimise ja aruandluse tutvustamine;
 - (3) ülevaade riiklikest haldusmenetlustest, isikuandmete kaitse nõuetest, vastutusest, õnnetusjuhtumikindlustusest ja lõivudest;

▼M3

- (4) selgitused selle kohta, et kui lennueksameid, lennuoskuse tasemekontrolle või atesteerimist korraldatakse taotlejatele, kelle puhul pädev asutus ei ole sama, mis kontrollpiloodile tunnistuse väljaandnud asutus, tuleb alapunktis 3 osutatud elemendid läbi vaadata ja neid kohaldada; ning;

▼M3

- (5) juhised selle kohta, kuidas vajaduse korral juurde pääseda teiste liikmesriikide pädevate asutuste menetlustele ja nõuetele.

▼B

- c) Kontrollpilooditunnistuse omanikud ei tohi korraldada lennueksameid, lennuoskuse tasemekontrolle ega atesteerimisi taotlejatele, kelle puhul pädev asutus ei ole sama, mis kontrollpiloodile tunnistuse väljaandnud asutus, välja arvatud juhul, kui kõnealuse tunnistuse omanikud on läbi vaadanud viimase kättesaadava teabe taotleja pädeva asutuse asjakohaste riiklike menetluste kohta.

▼B**FCL.1020 ►C1 Kontrollpilootide ◀ atesteerimine**

►C1 Kontrollpiloodi ◀ tunnistuse taotlejad peavad pädeva asutuse inspektorile või ►C1 kontrollpiloodi ◀ tunnistuse eest vastutava pädeva asutuse poolt spetsiaalselt selleks volitatud ►C1 vanemkontrollpiloodile ◀ tõendama oma kompetentsust, läbides lennueksamit, lennuoskuse tasemekontrolli või atesteerimise selles ►C1 kontrollpiloodi ◀ rollis, mille õigusi taotletakse, sealhulgas eksamineeritava, kontrollitava või atesteeritava isiku lennueelne ettevalmistus, lennueksam, lennuoskuse tasemekontroll või atesteerimine, lennu analüüs ja salvestuste dokumentatsioon.

FCL.1025 ►C1 Kontrollpiloodi ◀ tunnistuse kehtivus, pikendamine ja taastamine

- a) Kehtivus. ►C1 Kontrollpiloodi ◀ tunnistus kehtib kolm aastat.
- b) Pikendamine. ►C1 Kontrollpiloodi ◀ tunnistuse kehtivust pikendatakse, kui selle omanik on tunnistuse kehtivusajal teinud järgmist:
- (1) korraldanud igal aastal vähemalt kaks lennueksamit, lennuoskuse tasemekontrolli või atesteerimist;
 - (2) osalenud viimase kehtivusaasta jooksul pädevas asutuses või sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis pädeva asutuse heakskiidul toimunud ►C1 kontrollpiloodi ◀ täiendusseminaril.
 - (3) Ühte viimasel kehtivusaastal alapunkti 1 kohaselt korraldatud lennueksamit või lennuoskuse tasemekontrolli peab olema hinnanud pädeva asutuse inspektor või ►C1 kontrollpiloodi ◀ tunnistuse eest vastutava pädeva asutuse poolt spetsiaalselt selleks volitatud ►C1 vanemkontrollpiloot ◀.
 - (4) Kui ►C1 kontrollpiloodi ◀ tunnistuse pikendamist taotleval isikul on mitme ►C1 kontrollpiloodikategooria ◀ õigused, võidakse pikendada kõiki õigusi korraga, kui taotleja täidab kokkuleppel pädeva asutusega alapunkti b alapunkti 1 ja alapunkti b alapunkti 2 ning punkti FCL.1020 nõuded ühes ►C1 kontrollpiloodi ◀ tunnistuse kategooriatest.
- c) Taastamine. Tunnistuse aegumise korral peavad taotlejad enne õiguste kasutamise jätkamist täitma alapunkti b alapunkti 2 ja punkti FCL.1020 nõuded.
- d) ►C1 Kontrollpiloodi ◀ tunnistust pikendatakse või uuendatakse üksnes juhul, kui taotleja tõendab jätkuvat vastavust punktide FCL.1010 ja FCL.1030 nõuetele.

FCL.1030 Lennueksamite, lennuoskuse tasemekontrollide ja atesteerimiste korraldamine

- a) Lennueksamite, lennuoskuse tasemekontrollide ja atesteerimiste korraldamisel peavad ►C1 kontrollpiloodid ◀ tegema järgmist:
- (1) veenduma, et taotlejaga on võimalik keelebarjäärita suhelda;
 - (2) kontrollima, kas taotleja vastab kõikidele kvalifikatsiooni, väljaõppe ja kogemustega seotud nõuetele, mis on käesolevas osas lennueksamit, lennuoskuse tasemekontrolli või atesteerimise esemeks oleva loa, pädevusmärke või tunnistuse väljaandmiseks, pikendamiseks või taastamiseks ette nähtud;

▼B

- (3) teavitama taotlejat väljaõppe ja lennukogemuse kohta ebatäielike, ebatäpsete või valede andmete esitamise tagajärgedest.
- b) Pärast lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli lõppu peab ►C1 kontrollpiloot ◄ tegema järgmist:
- (1) teavitama taotlejat eksami või kontrolli tulemustest. Osalise läbimise või läbikukkumise korral teatab ►C1 kontrollpiloot ◄ taotlejale, et taotleja ei tohi pädevusest tulenevaid õigusi kasutada kuni eksami või kontrolli täieliku läbimiseni. ►C1 Kontrollpiloot ◄ peab taotlejale teatama lisakoolituse nõudest, kui see on olemas, ning apellatsiooni esitamise õigusest;
 - (2) pikendamise või taastamisega seotud lennuoskuse tasemekontrolli või atesteerimise läbimise korral märkima taotleja loa või tunnistusele uue kehtivusaja, kui taotleja loa eest vastutav pädev asutus on teda selleks sõnaselgelt volitanud;
 - (3) andma taotlejale allkirjastatud lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli aruande ning edastama aruande koopiad viivitamata taotleja loa eest vastutavale pädevale asutusele ja ►C1 kontrollpiloodi ◄ tunnistuse väljaandnud pädevale asutusele. Aruanne sisaldab järgmist:
 - i) kinnitust selle kohta, taotleja on esitanud ►C1 kontrollpiloodile ◄ oma kogemust ja väljaõpet käsitlevad andmed ning et ►C1 kontrollpiloot ◄ hinnangul vastavad need andmed käesoleva osa nõuetele,
 - ii) kinnitust kõikide nõutavate manöövrite ja harjutuste tegemise kohta ning vajaduse korral teavet suulise teooriaeksami kohta. Mõnes punktis läbikukkumise korral peab ►C1 kontrollpiloot ◄ ära märkima asjaomase hinnangu andmise põhjused,
 - iii) eksami, kontrolli või atesteerimise tulemust,

▼M3

- iv) kui taotleja pädev asutus ei ole sama, mis kontrollpiloodile tunnistuse väljaandnud asutus, siis kinnituse selle kohta, et kontrollpiloot on läbi vaadanud taotleja pädeva asutuse riiklikud menetlused ja nõuded ja neid kohaldanud,
- v) kontrollpiloodi tunnistuse koopia, kus on märgitud asjaomase kontrollpiloodi õigused seoses lennuksamite, lennuoskuste tasemekontrollide või atesteerimiste korraldamisega taotlejatele, kelle pädev asutus ei ole sama, mis kontrollpiloodile tunnistuse väljaandnud asutus.

▼B

- c) ►C1 Kontrollpiloodid ◄ peavad kõikide korraldatud lennuksamite, lennuoskuse tasemekontrollide ja atesteerimiste ning nende tulemuste andmeid säilitama viis aastat.
- d) ►C1 Kontrollpiloot ◄ tunnistuse või taotleja loa eest vastutava pädeva asutuse taotlusel peavad ►C1 kontrollpiloodid ◄ esitama kõik andmed ja aruanded ning kogu muu info, mida järelevalve tegemiseks vajatakse.

*2. JAGU**Erinõuded kontrollpiloodile – FE***FCL.1005.FE Kontrollpiloodid – õigused ja tingimused**

- a) Lennukite kontrollpiloot (FE(A)). Lennukite kontrollpiloodil on õigus korraldada:

▼B

- (1) lennuksameid lennuki erapiloodi loa väljaandmiseks ning lennuksameid ja lennuoskuse tasemekontrolle vastavate ühepiloodilennuki klassi- ja tüübpädevusmärgete väljaandmiseks, v.a kõrgtehnilised keerukad ühepiloodilennukid, kui kontrollpiloot on lennanud piloodina lennukitel või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel vähemalt 1 000 lennutundi, sealhulgas vähemalt 250 tundi lennuinstruktorina;
- (2) lennuksameid lennuki ametipiloodiload väljaandmiseks ning lennuksameid ja lennuoskuse tasemekontrolle vastavate ühepiloodilennuki klassi- ja tüübpädevusmärgete väljaandmiseks, v.a kõrgtehnilised keerukad ühepiloodilennukid, kui kontrollpiloot on lennanud piloodina lennukitel või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel vähemalt 2 000 lennutundi, sealhulgas vähemalt 250 tundi lennuinstruktorina;
- (3) lennuksameid ja lennuoskuse tasemekontrolle kerglennuki piloodiload väljaandmiseks, kui kontrollpiloot on lennanud piloodina lennukitel või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel vähemalt 500 lennutundi, sealhulgas 100 tundi lennuinstruktorina;
- (4) lennuksameid mäelennupädevusmärgete väljaandmiseks, kui kontrollpiloot on lennanud piloodina lennukitel või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel vähemalt 500 lennutundi, mis muu hulgas hõlmab vähemalt 500 starti ja maandumist mäelennupädevuse instruktorina;

▼M3

- (5) lennuoskuse tasemekontrolle instrumentaal-marsruutlennupädevusmärgete pikendamiseks ja taastamiseks, kui kontrollpiloot on lennanud piloodina lennukitel vähemalt 1 500 lennutundi ning vastab punkti FCL.1010.IRE alapunkti a alapunkti 2 nõuetele.

▼B

- b) Kopterite kontrollpiloot (FE(H)). Kopterite kontrollpiloodil on õigus korraldada:
- (1) lennuksameid kopteri erapiloodi loa väljaandmiseks ning lennuksameid ja lennuoskuse tasemekontrolle ►C1 sellele loale lisatavate ühe mootoriga ühepiloodikopterite tüübpädevusmärgete väljaandmiseks, ◄ kui kontrollpiloot on lennanud piloodina kopteritel vähemalt 1 000 lennutundi, sealhulgas vähemalt 250 tundi lennuinstruktorina;
 - (2) lennuksameid kopteri ametipiloodiload väljaandmiseks ning lennuksameid ja lennuoskuse tasemekontrolle ►C1 sellele loale lisatavate ühe mootoriga ühepiloodikopterite tüübpädevusmärgete väljaandmiseks, ◄ kui kontrollpiloot on lennanud piloodina kopteritel vähemalt 2 000 lennutundi, sealhulgas vähemalt 250 tundi lennuinstruktorina;
 - (3) lennuksameid ja lennuoskuse tasemekontrolle kopterite era- või ametipiloodi lubadele lisatavate mitme mootoriga ühepiloodikopterite tüübpädevusmärgete väljaandmiseks, kui kontrollpiloot on täitnud vastavalt vajadusele kas alapunkti 1 või alapunkti 2 nõuded ning tal on kopteri ametipiloodi luba või kopteri liinipiloodi luba ning vajaduse korral kopteri instrumentaallennupädevusmärke;
 - (4) lennuksameid ja lennuoskuse tasemekontrolle kergkopteri piloodiload väljaandmiseks, kui kontrollpiloot on lennanud piloodina kopteritel vähemalt 500 lennutundi, sealhulgas 150 tundi lennuinstruktorina.
- c) Õhulaevade kontrollpiloot (FE(As)). Õhulaevade kontrollpiloodil on õigus korraldada lennuksameid õhulaeva erapiloodi loa ja õhulaevade ametipiloodi loa väljaandmiseks ning lennuksameid ja lennuoskuse tasemekontrolle asjaomaste õhulaevade tüübpädevusmärgete väljaandmiseks, kui kontrollpiloot on lennanud piloodina õhulaevadel vähemalt 500 lennutundi, sealhulgas vähemalt 100 tundi lennuinstruktorina.

▼B

d) Purilennukite kontrollpiloot (FE(S)). Purilennukite kontrollpiloodil on õigus korraldada:

- (1) lennuksameid ja lennuoskuse tasemekontrolle ►C1 purilennuki piloodi loa või kergpurilennuki piloodi loa ◀ väljaandmiseks, kui kontrollpiloot on lennanud piloodina purilennukitel või mootorpurilennukitel vähemalt 300 lennutundi, mis muu hulgas hõlmab 150 tundi või 300 starti lennuinstruktorina;
- (2) lennuoskuse tasemekontrolle ►C1 purilennuki piloodi loa ◀ õiguste laiendamiseks ärilisele lennutegevusele, kui kontrollpiloot on lennanud piloodina purilennukitel või mootorpurilennukitel vähemalt 300 lennutundi, sealhulgas 90 tundi lennuinstruktorina;

▼M3

- (3) lennuksameid purilennuki piloodi loa või kergõhusõiduki piloodi loa õiguste laiendamiseks fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitele, kui kontrollpiloot on lennanud piloodina purilennukitel või mootorpurilennukitel vähemalt 300 lennutundi, sealhulgas 50 tundi lennuinstruktorina fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel;
- (4) lennuksameid ja lennuoskuse tasemekontrolle pilvelennupädevusmärke väljaandmiseks, kui kontrollpiloot on lennanud piloodina purilennukitel või mootorpurilennukitel vähemalt 200 lennutundi, sealhulgas vähemalt viis lennutundi või 25 lendu pilvelennupädevuse lennuinstruktorina või kümme lennutundi instrumentaal-marsruutlennupädevuse või instrumentaallennupädevuse lennuinstruktorina.

▼B

e) Õhupallide kontrollpiloot (FE(B)). Õhupallide kontrollpiloodil on õigus korraldada:

- (1) lennuksameid ►C1 õhupalli piloodi loa ja kergõhupalli piloodi loa väljaandmiseks ◀ ning lennuksameid ja lennuoskuse tasemekontrolle õiguste laiendamiseks muudele õhupalliklassidele või -tüüpidele, kui kontrollpiloot on lennanud piloodina õhupallidel vähemalt 250 lennutundi, sealhulgas vähemalt 50 tundi lennuinstruktorina;
- (2) lennuoskuse ►C1 tasemekontrolle õhupalli piloodi loa õiguste laiendamiseks ◀ ärilisele lennutegevusele, kui kontrollpiloot on lennanud piloodina õhupallidel vähemalt 300 lennutundi, sealhulgas 50 tundi selle kategooria õhupallidega, mille jaoks õigusi taotletakse. Nimetatud 300 lennutundi peavad hõlmama vähemalt 50 tundi instruktorina.

FCL.1010.FE Kontrollpiloot – eeltingimused

Kontrollpiloodi tunnistuse taotlejal peab olema:

vastava õhusõidukiliigi lennuinstruktori tunnistus.

*3. JAGU***Erinõuded tüübipädevuse kontrollpiloodile – TRE****FCL.1005.TRE Tüübipädevuse kontrollpiloot – õigused ja tingimused**

a) Lennukite kontrollpiloot (TRE(A)) ja vertikaalstardiga õhusõidukite tüübipädevuse kontrollpiloot (TRE(PL)). Lennukite või vertikaalstardiga õhusõidukite tüübipädevuse kontrollpiloodil on õigus korraldada:

- (1) lennuksameid vastavalt vajadusele kas lennukite või vertikaalstardiga õhusõidukite tüübipädevusmärgete esmaseks väljaandmiseks;

▼M3

- (2) lennuoskuse tasemekontrolle tüübipädevusmärgete, instrumentaal-marsruutlennupädevusmärgete ja instrumentaallennupädevusmärgete pikendamiseks või taastamiseks;

▼C1

- (3) lennuksameid lennuki liinipiloodiloa väljaandmiseks;

▼B

- (4) lennuksameid teise piloodi loa väljaandmiseks, kui kontrollpiloot vastab punkti FCL.925 nõuetele;

▼B

- (5) atesteerimisi vastava õhusõidukiliigi tüübipädevuse instruktori või lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori tunnistuse väljaandmiseks, pikendamiseks või taastamiseks, kui kontrollpiloot on tegutsenud vähemalt kolm aastat tüübipädevuse kontrollpiloodina.
- b) Kopterite tüübipädevuse kontrollpiloot (TRE(H)). Kopterite tüübipädevuse kontrollpiloodil on õigus korraldada:
- (1) lennuksameid ja lennuoskuse tasemekontrolle kopterite tüübipädevusmärgete väljaandmiseks, pikendamiseks ja taastamiseks;
 - (2) lennuoskuse tasemekontrolle instrumentaallennupädevuste pikendamiseks või taastamiseks või kopteri instrumentaallennupädevuse laiendamiseks ühe mootoriga kopteritelt mitme mootoriga kopteritele, kui kopterite tüübipädevuse kontrollpiloodil on kehtiv kopteri instrumentaallennupädevusmärke;
 - (3) lennuksameid kopteri liinipiloodi loa väljaandmiseks;
 - (4) atesteerimisi kopterite tüübipädevuse instruktori või lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori tunnistuse väljaandmiseks, pikendamiseks või taastamiseks, kui kontrollpiloot on tegutsenud vähemalt kolm aastat tüübipädevuse kontrollpiloodina.

FCL.1010.TRE Tüübipädevuse kontrollpiloot – eeltingimused

- a) Lennukite ja vertikaalstardiga õhusõidukite tüübipädevuse kontrollpiloot (TRE(A) ja TRE(PL)). Lennukite ja vertikaalstardiga õhusõidukite tüübipädevuse kontrollpiloodi tunnistuse taotlejad peavad vastama järgmistele nõuetele:
- (1) mitmepiloodilennukite või vertikaalstardiga õhusõidukite puhul peab ta olema lennanud 1 500 lennutundi vastavalt mitmepiloodilennukite või vertikaalstardiga õhusõidukite piloodina, sealhulgas vähemalt 500 tundi kaptenina;
 - (2) ühe piloodiga kõrgtehniliste keerukate lennukite puhul olema lennanud 500 lennutundi ühepiloodilennukite piloodina, sealhulgas vähemalt 200 tundi kaptenina;
 - (3) omama asjakohase tüübi ametipiloodi või liinipiloodi luba koos tüübipädevuse instruktori tunnistusega;
 - (4) tüübipädevuse kontrollpiloodi tunnistuse esmase väljaandmise puhul olema lennanud vähemalt 50 lennutundi tüübipädevuse instruktori, lennuinstruktori või lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktorina vastaval tüübil või seda esindaval lennutreeningseadmel.
- b) Kopterite tüübipädevuse kontrollpiloot (TRE(H)). Kopterite tüübipädevuse kontrollpiloodi tunnistuse taotlejad peavad vastama järgmisele nõuetele:
- (1) nad peavad omama kopterite tüübipädevuse instruktori tunnistust või ühe mootoriga ühepiloodikopterite puhul kehtivat asjakohase tüübi kopterite lennuinstruktori tunnistust;
 - (2) tüübipädevuse kontrollpiloodi tunnistuse esmaseks väljaandmiseks olema lennanud 50 lennutundi tüübipädevuse instruktori, lennuinstruktori või lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktorina asjakohasel tüübil või seda esindaval lennutreeningseadmel;
 - (3) mitmepiloodikopterite puhul omama kopteri ametipiloodi või kopteri liinipiloodi luba ning olema lennanud 1 500 lennutundi piloodina mitmepiloodikopteritel, sealhulgas 500 tundi kaptenina;
 - (4) mitme mootoriga ühepiloodikopterite puhul:
 - i) olema lennanud piloodina kopteritel vähemalt 1 000 lennutundi, sealhulgas 500 tundi kaptenina;
 - ii) omama kopteri ametipiloodi- või kopteri liinipiloodi luba ja vajaduse korral kehtivat kopteri instrumentaallennupädevusmärget;

▼C1

(5) ühe mootoriga ühepiloodikopterite puhul:

▼B

- i) olema lennanud piloodina kopteritel vähemalt 750 lennutundi, sealhulgas vähemalt 500 tundi kaptenina;

▼M3

- ii) omama kopteri ametipiloodi luba (CPL(H)) või kopteri liinipiloodi (ATPL(H)) luba.

▼B

- (6) Enne kopterite tüübipädevuse kontrollpiloodi õiguste laiendamist mitme mootoriga kopteri ühepiloodilennult sama tüüpi mitme mootoriga kopteri mitmepiloodilennule peab tunnistuse omanik olema lennanud vastaval tüübil mitmepiloodilennul vähemalt 100 lennutundi.
- (7) Mitme mootoriga mitmepiloodikopterite tüübipädevuse kontrollpiloodi esmase tunnistuse taotlejatel võib alapunkti b alapunktis 3 sätestatud 1 500 lennutunni nõuded lugeda täidetuks, kui nad on lennanud 500 lennutundi kaptenina sama tüüpi mitmepiloodikopteritel.

4. JAGU

*Erinõuded klassipädevuse kontrollpiloodile – CRE***FCL.1005.CRE Klassipädevuse kontrollpiloot – õigused**

Klassipädevuse kontrollpiloodil on õigus korraldada ühepiloodilennukite (välja arvatud kõrgtehnilised keerukad ühepiloodilennukid) puhul:

- a) lennueksameid klassi- ja tüübipädevusmärgete väljaandmiseks;
- b) lennuoskuse tasemekontrolle:
 - (1) klassi- ja tüübipädevusmärgete pikendamiseks ja taastamiseks;
 - (2) instrumentaallennupädevusmärgete pikendamiseks ja taastamiseks, kui klassipädevuse kontrollpiloot vastab punkti FCL.1010.IRE alapunkti a nõuetele;

▼M3

- (3) instrumentaal-marsruutlennupädevusmärgete pikendamiseks ja taastamiseks, kui klassipädevuse kontrollpiloot on lennanud piloodina lennukitel vähemalt 1 500 lennutundi ning vastab punkti FCL.1010.IRE alapunkti a alapunkti 2 nõuetele.

▼B**FCL.1010.CRE Klassipädevuse kontrollpiloot – eeltingimused**

Klassipädevuse kontrollpiloodi tunnistuse taotlejad peavad vastama järgmistele nõuetele:

▼C1

- a) peab olema ühepiloodilennuki ametipiloodi luba, teise piloodi luba või liinipiloodi luba või neil on olnud vastavad load ning on lennuki erapiloodi luba;

▼B

- b) neil peab olema asjakohase klassi või tüübi klassipädevusinstruktori tunnistus;
- c) nad peavad olema lennukipiloodina lennanud 500 lennutundi.

5. JAGU

*Erinõuded instrumentaallennupädevuse kontrollpiloodile – IRE***▼M3****FCL.1005.IRE Instrumentaallennupädevuse kontrollpiloot – õigused**

Instrumentaallennupädevuse kontrollpiloodil on õigus korraldada lennueksameid instrumentaallennupädevusmärgete või instrumentaal-marsruutlennupädevusmärgete väljaandmiseks ning lennuoskuse tasemekontrolle instrumentaal-marsruutlennupädevusmärgete või instrumentaallennupädevusmärgete pikendamiseks või taastamiseks.

▼B**FCL.1010.IRE Instrumentaallennupädevuse kontrollpiloot – eeltingimused**

- a) Lennuki instrumentaallennupädevuse kontrollpiloot (IRE(A)). Lennuki instrumentaallennupädevuse kontrollpiloodi tunnistuse taotlejatel peab olema lennuki instrumentaallennupädevuse instruktori pädevusmärke ning nad peavad olema lennanud:

▼B

- (1) 2 000 lennutundi lennukipiloodina ja ning
 - (2) 450 lennutundi instrumentaallennureeglite järgi, sealhulgas 250 tundi instruktorina.
- b) Kopteri instrumentaallennupädevuse kontrollpiloot (IRE(H)). Kopterite instrumentaallennupädevuse kontrollpiloodi tunnistuse taotlejal peab olema kopterite instrumentaallennupädevuse instruktori pädevus ning nad peavad vastama järgmistele nõuetele:
- (1) olema lennanud 2 000 lennutundi kopteripiloodina ning
 - (2) olema sooritanud kopteritel vähemalt 300 tundi instrumentaallende, sealhulgas 200 tundi instruktorina.
- c) Õhulaeva instrumentaallennupädevuse kontrollpiloot (IRE(As)). Õhulaeva instrumentaallennupädevuse kontrollpiloodi tunnistuse taotlejal peab olema õhulaeva instrumentaallennupädevuse instruktori pädevusmärke ning nad peavad vastama järgmistele nõuetele:
- (1) olema lennanud 500 lennutundi õhulaeva piloodina ning
 - (2) olema sooritanud õhulaevadel vähemalt 100 tundi instrumentaallende, sealhulgas 50 tundi instruktorina.

6. JAGU***Erinõuded lennuimitaatori kontrollpiloodile – SFE*****FCL.1005.SFE Lennuimitaatori kontrollpiloot – õigused ja tingimused**

- a) Lennukite ja vertikaalstartiga õhusõidukite lennuimitaatori kontrollpiloot (SFE(A) ja SFE(PL)). Lennukite või vertikaalstartiga õhusõidukite lennuimitaatori kontrollpiloodil on õigus lennu täisimitaatoril (FFS) korraldada:
- (1) lennuksameid ja lennuoskuse tasemekontrolle vastavalt vajadusele kas mitmepiloodilennukite või vertikaalstartiga õhusõidukite tüübipädevusmärgete väljaandmiseks, pikendamiseks või taastamiseks;
 - (2) lennuoskuse tasemekontrolle instrumentaallennupädevusmärgete pikendamiseks ja taastamiseks, kui lennuimitaatori kontrollpiloot vastab asjaomase õhusõidukiliigi puhul punkti FCL.1010.IRE nõuetele;
 - (3) lennuksameid lennuki liinipiloodiloo väljaandmiseks;
 - (4) lennuksameid teise piloodi loa väljaandmiseks, kui kontrollpiloot vastab punkti FCL.925 nõuetele;
 - (5) atesteerimisi vastava õhusõidukiliigi imitatsioonlennu instruktori tunnistuse väljaandmiseks, pikendamiseks või taastamiseks, kui kontrollpiloot on tegutsenud vähemalt kolm aastat lennuimitaatori kontrollpiloodina.
- b) Kopterite lennuimitaatori kontrollpiloot (SFE(H)). Kopterite lennuimitaatori kontrollpiloodil on õigus lennu täisimitaatoril (FFS) korraldada:
- (1) lennuksameid ja lennuoskuse tasemekontrolle tüübipädevusmärgete väljaandmiseks, pikendamiseks ja taastamiseks ning
 - (2) lennuoskuse tasemekontrolle instrumentaallennupädevuste pikendamiseks ja taastamiseks, kui lennuimitaatori kontrollpiloot vastab punkti FCL.1010.IRE alapunkti b nõuetele;
 - (3) lennuksameid kopteri liinipiloodiloo väljaandmiseks;
 - (4) lennuksameid ja lennuoskuse tasemekontrolle kopterite lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori tunnistuse väljaandmiseks, pikendamiseks või taastamiseks, kui kontrollpiloot on tegutsenud vähemalt kolm aastat lennuimitaatori kontrollpiloodina.

FCL.1010.SFE Lennuimitaatori kontrollpiloot – eeltingimused

- a) Lennukite lennuimitaatori kontrollpiloot (SFE(A)). Lennukite lennuimitaatori kontrollpiloodi tunnistuse taotlejad peavad vastama järgmistele nõuetele:

- C1 (1) neil peab olema või on olnud lennuki liinipiloodi luba, ◄ klassi- või tüübipädevusmärke ja asjakohase lennukitüübi lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori tunnistus;

▼B

- (2) nad peavad olema lennatud vähemalt 1 500 lennutundi piloodina mitmepiloodilennukitel;
 - (3) lennuimitaatori kontrollpiloodi tunnistuse esmase väljaandmise puhul peavad olema sooritatud vähemalt 50 tundi asjaomase tüübi lennukite lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktorina.
- b) Kopterite lennuimitaatori kontrollpiloot (SFE(H)). Kopterite lennuimitaatori kontrollpiloodi tunnistuse taotlejad peavad vastama järgmistele nõuetele:
- (1) neil peab olema kopteri liinipiloodi luba, tüübipädevusmärke ja asjaomase kopteritüübi lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori tunnistus;
 - (2) nad peavad olema lennanud vähemalt 1 000 lennutundi piloodina mitmepiloodikopteritel;
 - (3) lennuimitaatori kontrollpiloodi tunnistuse esmase väljaandmise puhul olema sooritatud vähemalt 50 tundi asjakohase tüübi kopterite lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktorina.

*7. JAGU****Erinõuded lennuinstruktori kontrollpiloodile – FIE*****FCL.1005.FIE Lennuinstruktori kontrollpiloot – õigused ja tingimused**

- a) Lennukite lennuinstruktori kontrollpiloot (FIE(A)). Lennukite lennuinstruktori kontrollpiloodil on õigus korraldada atesteerimisi ühepiloodilennukitel lennukite lennuinstruktori, klassipädevuse instruktori, instrumentaallennupädevuse instruktori ja tüübipädevuse instruktori tunnistuse väljaandmiseks, pikendamiseks ja taastamiseks, kui tal on vastav instruktoritunnistus.
- b) Kopterite lennuinstruktori kontrollpiloot (FIE(H)). Kopterite lennuinstruktori kontrollpiloodil on õigus korraldada atesteerimisi ühepiloodikopteritel kopterite lennuinstruktori, instrumentaallennupädevuse instruktori ja tüübipädevuse instruktori tunnistuse väljaandmiseks, pikendamiseks ja taastamiseks, kui tal on vastav instruktoritunnistus.
- c) Õhulaevade, purilennukite või õhupallide lennuinstruktori kontrollpiloot (FIE(As), (H), (B)). Purilennukite, mootorpurilennukite, õhupallide ja õhulaevade lennuinstruktori kontrollpiloodil on õigus korraldada atesteerimisi vastava õhusõidukiliigi instruktoritunnistuse väljaandmiseks, pikendamiseks ja taastamiseks, kui tal on vastav instruktoritunnistus.

FCL.1010.FIE Lennuinstruktori kontrollpiloot – eltingimused

- a) Lennukite lennuinstruktori kontrollpiloot (FIE(A)). Lennukite lennuinstruktori kontrollpiloodi tunnistuse taotlejad peavad vastama järgmistele nõuetele:

kui taotlejad soovivad läbida atesteerimist:
 - (1) omama selleks ette nähtud instruktoritunnistust;
 - (2) olema lennanud lennukitel või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel piloodina 2 000 lennutundi ning
 - (3) olema lennanud vähemalt 100 lennutundi instruktoritunnistuse taotlejate instruktorina.
- b) Kopterite lennuinstruktori kontrollpiloot (FIE(H)). Kopterite lennuinstruktori kontrollpiloodi tunnistuse taotlejad peavad vastama järgmisele nõuetele:
 - (1) neil peab olema selleks ette nähtud instruktoritunnistus;
 - (2) nad peavad olema lennanud 2 000 lennutundi kopteripiloodina;
 - (3) olema lennanud vähemalt 100 lennutundi instruktoritunnistuse taotlejate instruktorina.

▼B

- c) Õhulaevade lennuinstruktori kontrollpiloot (FIE(As)). Õhulaevade lennuinstruktori kontrollpiloodi tunnistuse taotlejad peavad vastama järgmistele nõuetele:
 - (1) nad peavad olema õhulaevapiloodina lennanud 500 lennutundi;
 - (2) olema lennanud vähemalt 20 lennutundi õhulaevade lennuinstruktori tunnistuse taotlejate instruktorina;
 - (3) omama selleks ette nähtud instruktoritunnistust.
- d) Purilennukite lennuinstruktori kontrollpiloot (FIE(S)). Purilennukite lennuinstruktori kontrollpiloodi tunnistuse taotlejad peavad vastama järgmistele nõuetele:
 - (1) nad peavad omama selleks ettenähtud instruktoritunnistust;
 - (2) olema lennanud lennukitel või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel piloodina 500 lennutundi;
 - (3) olema sooritanud:
 - i) fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitega atesteerimisi korraldada soovivate taotlejate puhul kümme lennutundi või 30 starti fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukite instruktoritunnistuse taotlejate instruktorina,
 - ii) kõigil muudel juhtudel kümme lennutundi või 30 starti instruktoritunnistuse taotlejate instruktorina.
- e) Õhupallide lennuinstruktori kontrollpiloot (FIE(B)). Õhupallide lennuinstruktori kontrollpiloodi tunnistuse taotlejad peavad vastama järgmistele nõuetele:
 - (1) nad peavad omama selleks ette nähtud instruktoritunnistust;
 - (2) olema lennanud õhupallipiloodina 350 lennutundi;
 - (3) olema lennanud vähemalt kümme lennutundi instruktoritunnistuse taotlejate instruktorina.

▼B*1. liide***Teoreetiliste teadmiste arvestamine****A. TEOREETILISTE TEADMISTE ARVESTAMINE MUU ÕHUSÕIDUKILIIGI PILOODILOA VÄLJAANDMISEL – SIDUSÕPE JA EKSAMINÕUDED****1. Kergõhusõidukipiloodi luba, erapiloodiluba, ►C1 õhupalli piloodi luba ja purilennuki piloodi luba ◄**

1.1. Kergõhusõiduki piloodiloo väljaandmisel loetakse muu õhusõidukiliigi kergõhusõidukipiloodi loa omanikul teoreetiliste teadmiste nõuded punkti FCL.120 alapunktis a sätestatud üldteemades täielikult täidetuks.

1.2. Ilma et see piiraks eelmise alapunkti sätete kohaldamist, peab muu õhusõidukiliigi piloodiloo omanik kergõhusõidukipiloodi loa, erapiloodiloo, ►C1 õhupalli piloodi loa või purilennuki piloodi loa väljaandmiseks ◄ läbima teooriaõppe ning sooritama vastava taseme teooriaeksami järgmistes valdkondades:

— aerodünaamika alused;

— käitamisprotseduurid;

▼C1

— lennu suutlikkusnäitajad ja planeerimine;

▼B

— üldteadmised õhusõidukitest, navigeerimine.

1.3. Erapiloodiloo ja ►C1 õhupalli piloodi loa või purilennuki piloodi loa väljaandmisel ◄ loetakse sama õhusõidukiliigi kergõhusõidukipiloodi loa omanikul täielikult täidetuks nii teooriaõppe nõuded kui ka eksaminõuded.

2. Ametipiloodi luba

2.1. Muu õhusõidukiliigi ametipiloodi luba omav ametipiloodiloo taotleja peab olema läbinud sidusõppe tunnustatud teooriakursuse vastavalt erinevate õhusõidukiliikide ametipiloodi loa õppekavade vahelistele erinevustele.

2.2. Taotleja peab asjaomase õhusõidukiliigi kohta sooritama käesolevas osas sätestatud teooriaeksamid järgmistes valdkondades:

021 – üldteadmised õhusõidukitest: ►C1 konstruktsioon ja süsteimid, ◄ elektrisüsteimid, jõuseadmed, avariivarustus;

022 – üldteadmised õhusõidukitest: lennuinstrumendid;

▼C1

032/034 – vastavalt vajadusele lennuki või kopteri suutlikkusnäitajad;

▼B

070 – käitamisprotseduurid ja

080 – aerodünaamika alused.

2.3. Ametipiloodiloo taotlejal, kes on samas õhusõidukiliigis sooritanud instrumentaallennupädevusmärke saamiseks nõutavad teooriaeksamid, loetakse täidetuks teoreetiliste teadmiste nõuded järgmistes valdkondades:

— inimvõimed;

— meteoroloogia.

▼B**3. Liinipiloodi luba**

- 3.1. Muu õhusõidukiliigi liinipiloodi luba omav liinipiloodi loa taotleja peab olema läbinud sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis sidusõppe teooria-kursuse vastavalt erinevate õhusõidukiliikide liinipiloodi loa õppekavade vahelistele erinevustele.

▼M3

- 3.2. Taotleja peab asjaomase õhusõidukiliigi kohta sooritama käesolevas osas sätestatud teooriaeksamid järgmistes valdkondades:

021 – üldteadmised õhusõidukitest: konstruktsioon ja süsteemid, elektrisüsteemid, jõuseadmed, avariivarustus;

022 – üldteadmised õhusõidukitest: lennuinstrumendid;

032/034 – vastavalt vajadusele lennuki või kopteri suutlikkusnäitajad;

070 – käitamisprotseduurid ja

080 – aerodünaamika alused.

▼B

- 3.3. Lennuki liinipiloodi loa taotlejal, kes on samas õhusõidukiliigis sooritanud lennuki ametipiloodi loa jaoks nõutava teooriaeksami, loetakse täidetuks teoreetiliste teadmiste nõuded visuaallennureeglite kohase side kohta.

- 3.4. Kopteri liinipiloodi loa taotlejal, kes on samas õhusõidukiliigis sooritanud kopteri ametipiloodi loa jaoks nõutavad teooriaeksamid, loetakse täidetuks teoreetiliste teadmiste nõuded järgmistes valdkondades:

— lennundusõigus;

— visuaallennureeglite kohane (VFR) side;

— instrumentaallennureeglite kohane (VFR) side.

- 3.5. Lennuki liinipiloodi loa taotlejal, kes on samas õhusõidukiliigis sooritanud lennuki instrumentaallennupädevuse jaoks nõutava teooriaeksami, loetakse täidetuks teoreetiliste teadmiste nõuded instrumentaallennureeglite kohase side kohta.

- 3.6. Kopteri liinipiloodi loa ja instrumentaallennupädevusmärke taotlejal, kes on sooritanud kopteri ametipiloodi loa jaoks nõutavad teooriaeksamid, loetakse täidetuks teoreetiliste teadmiste nõuded järgmistes valdkondades:

— kopterite aerodünaamika alused;

— instrumentaallennureeglite kohane (VFR) side.

4. Instrumentaallennupädevus**▼M3**

- 4.1. Instrumentaallennupädevusmärke või instrumentaal-marsruutlennupädevusmärke taotlejal, kes on samas õhusõidukiliigis sooritanud ametipiloodiloo jaoks nõutavad teooriaeksamid, loetakse täidetuks teoreetiliste teadmiste nõuded järgmistes valdkondades:

— inimvõimed;

— meteoroloogia.

▼B

- 4.2. Kopteri instrumentaallennupädevusmärke taotlejal, kes on samas õhusõidukiliigis sooritanud kopteri liinipiloodiloo ja visuaallennupädevusmärke saamiseks nõutavad teooriaeksamid, tuleb sooritada eksam järgmistes valdkondades:

— lennundusõigus;

— lennu planeerimine ja lennu kulgemise jälgimine;

— raadionavigatsioon;

— instrumentaallennureeglite kohane (IFR) side.

Keeleoskuse tasemete hindamisskaala – eksperttase, edasijõudnu tase ja kutsetase

Tase	Hääldus	Lauseehitus	Sõnavara	Ladusus	Arusaamine	Suhtlemine
Eksperttase (6. tase)	Hääldus, rõhk, rütm ja intonatsioon võivad olla mõjutatud emakeelest või keele piirkondlikust variandist, aga see ei takista peaaegu kunagi arusaamist.	Valdab võrdselt hästi nii grammatilisi põhistrukture kui ka keerukamaid konstruktsioone ja lauseehitust.	Sõnavara ulatus ja täpsus on piisavad tõhusaks suhtlemiseks nii tuntud kui ka tundmatutel teemadel. Sõnavara on idiomaatiline, nüansirikas ja regitritundlik.	Võimeline rääkima pikka aega loomulikult ning pingutuseta. Varieerib kõnevoolu stilistilise mõju saavutamiseks, nt mõne mõtte rõhutamiseks. Kasutab spontaanselt sobivaid abi-, määr- ja sidesõnu.	Mõistab kõnet ühtviisi hästi paljudes erinevates olukordades ning märkab keelelisi ja kultuurilisi peensusi.	Suudab pingutuseta suhelda peaaegu kõikides olukordades. Mõistab verbaalseid ja mitteverbaalseid märguandeid ja vastab nendele asjakohaselt.
Edasijõudnu tase (5. tase)	Hääldus, rõhk, rütm ja intonatsioon võivad olla mõjutatud emakeelest või keele piirkondlikust variandist, aga see ei takista peaaegu kunagi arusaamist.	Valdab hästi grammatilisi põhistrukture ning lauseehitust. Püüab moodustada keerukamaid strukture, kuid mõnikord võib sellega seoses esineda arusaamist takistavaid vigu.	Sõnavara ulatus ja täpsus on piisavad tõhusaks suhtlemiseks üldistel, konkreetsetel ja tööga seotud teemadel. Oskab lauseid pidevalt ja edukalt ümber sõnastada. Mõnikord kasutab idiomaatilisi väljendeid.	Võimeline rääkima pikka aega ja erilise pingutuseta tuntud teemadel, samas ei tarvitse kasutada kõnevoolu varieerimist stilistilise vahendina. Oskab kasutada sobivaid abi-, määr- ja sidesõnu.	Mõistab hästi kõnet üldistel, konkreetsetel ja tööga seotud teemadel ning reageerib üldjuhul õigesti keelest, keerulisest olukorrast või ootamatutest sündmustest põhjustatud probleemidele. Suudab mõista kõne eri variante (nt dialekte ja/või aktsente) või stiile.	Vastused on kiired, asjakohased ja informatiivsed. Suudab rääkija/kuulaja rolle hästi täita.

Tase	Hääldus	Lauseehitus	Sõnavara	Ladusus	Arusaamine	Suhtlemine
Kutsetase (4. tase)	Hääldus, rõhk, rütm ja intonatsioon on mõjutatud emakeelest või keele piirkondlikust variandist, mis mõnikord takistab arusaamist.	Kasutab põhilisi grammatilisi struktuure ja lausekonstruktsioone loominguiliselt ja üldiselt õigesti. Võib teha vigu eelkõige ebaharilikes või ootamatutes olukordades, kuid enamasti ei takista need arusaamist.	Sõnavara ulatus ja täpsus on üldjuhul piisavad tõhusaks suhtlemiseks üldistel, konkreetsetel ja tööga seotud teemadel. Oskab lauseid sageli edukalt ümber sõnastada, kui sõnavara peaks ebaharilike või ootamatute olukordade puhul ebapiisavaks osutuma.	Kasutab rääkides sobivat tempot. Kohati võib esineda kõnetakerdumist, kui sisseharjunud või kinnistunud fraasidest koosnevalt kõnelt minnakse üle spontaansele vestlusele, aga see ei takista tõhusat suhtlemist. Oskab kasutada piiratud hulgal abi-, määr- ja sidesõnu. Täitesõnade kasutamine ei ole häiriv.	Mõistab enamasti õigesti kõnet üldistel, konkreetsetel ja tööga seotud teemadel, kui vestluskaaslaste aktsent või dialekt on rahvusvahelise kogukonna jaoks piisavalt hästi mõistetav. Keelest, keerulisest olukorrast või ootamatutest sündmustest põhjustatud probleemide puhul võib kõnest arusaamine olla aeglasem või nõuda selgitava strateegia kasutamist.	Vastused on üldiselt kiired, asjakohased, ja informatiivsed. Algatab ja hoiab ülal vestlust ka ootamatutes olukordades. Tuleb piisavalt hästi toime ilmsete vääritimõistmiste lahendamise ja kontrollküsimate esitamise ning kinnituste või selgituste abil.

Märkus. 2. liite algne tekst on üle viidud nõuete täitmise vastuvõetavatesse viisidesse, vt ka selgitavat märkust.



3. liide

Ametipiloodiloo ja liinipiloodiloo väljaandmise koolituskursused

1. Käesolevas liites kirjeldatakse erinevate koolituskursusetüüpide nõudeid instrumentaallennupädevusmärkega ja instrumentaallennupädevusmärketa ametipiloodi- ja liinipiloodilubade väljaandmiseks.
2. Taotleja, kes soovib koolituskursuse kestel üle minna muusse sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni, peab pädevalt asutuselt tellima nõutava jätkukoolituse ametliku hinnangu.

A. Liinipiloodi integreeritud kursus – lennukid**ÜLDIST**

1. Lennuki liinipiloodi (ATP(A)) integreeritud koolituskursuse eesmärk on õpetada pilootidele oskusi, mis võimaldavad neil tegutseda ärilises lennutranspordis mitmepiloodilennukite teise piloodina ning omandada lennuki ametipiloodi loa koos instrumentaallennupädevusmärkega (CPL(A)/IR).
2. Lennuki liinipiloodi integreeritud koolituskursust läbida sooviv taotleja peab kõik koolitusetapid läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni korraldatava ühe pideva koolituskursuse raames.
3. Taotleja võib koolitusele vastu võtta *ab initio* sisseastujana või Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja antud lennuki erapiloodi loa või kopteri erapiloodi loa omanikuna. Lennuki erapiloodi loa või kopteri erapiloodi loa omanikust sisseastujal arvestatakse lennukogemusena 50 % enne kursust lennatud lennutundidest, kokku kuni 40 tundi või lennukite õlennupädevuse olemasolu korral kuni 45 tundi, millest kuni 20 tundi võib arvestada instruktoriga lennuõppeajana.
4. Kursus peab sisaldama järgmist:
 - a) teooriaõpet lennuki liinipiloodiloo jaoks nõutaval tasemel;
 - b) visuaal- ja instrumentaallennuõpet ning
 - c) lennumeeskonna koostöökoolitust tööks mitmepiloodilennukites.
5. Taotleja, kes ei suuda või ei saa lennuki liinipiloodi kursust tervikuna läbida, võib pädevalt asutuselt taotleda pääsu madalama taseme loa ning instrumentaallennupädevuse teooria- ja lennuksamile, kui ta täidab vastavad nõuded.

TEOREETILISED TEADMISED

6. Lennuki liinipiloodi teoriakursuse õppemaht peab olema vähemalt 750 tundi.
7. Lennumeeskonna koostöökursuse teooriaõppe ja harjutuste maht peab olema vähemalt 25 tundi.

TEOORIAEKSAM

8. Taotleja peab tõendama liinilennuki piloodilooaga antavatele õigustele vastavat teadmiste taset.

LENNUÕPE

9. Lennuõppe (see ei hõlma tüübipädevusõpet) ja kõikide vahetestide kogumaht peab olema vähemalt 195 tundi, millest kuni 55 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg. Kõnealuse 195 tunni hulgas peavad taotlejad tegema vähemalt järgmist:
 - a) läbima 95 tundi instruktoriga lennuõpet, millest kuni 55 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg;

▼B

- b) lendama 70 lennutundi kaptenina, mis muu hulgas hõlmab visuaallennureeglite järgi toimuvat lennuaega ja instrumentaallennuaeg kaptenistažöörina. Instrumentaallennuaega kaptenistažöörina loetakse lennuajaks kaptenina kuni 20 tunni ulatuses;
 - c) lendama 50 tundi kaptenina marsruutlendudel, mis muu hulgas hõlmab üht visuaallennureeglite kohast marsruutlendu vähemalt 540 km (300 mere-miili) kaugusele, mille käigus tehakse täieliku peatumisega maandumised kahel muul lennuväljal kui lähtelennuväljal;
 - d) sooritama viis tundi öölende, sealhulgas kolm tundi instruktoriga lennuõpet, mis sisaldab vähemalt ühe tunni marsruutlennul navigeerimist, ning viis soolostarti ja viis täieliku peatumisega soolomaandumist ning
 - e) koguma 115 tundi instrumentaalaega, mis hõlmab vähemalt järgmist:
 - (1) 20 tundi lendamist kaptenistažöörina;
 - (2) 15 tundi lennumeeskonna koostööd, milleks võib kasutada lennu täisimitaatorit (FFS) või II taseme lennuimitaatorit (FNPT II);
 - (3) 50 tundi instrumentaallennuõpet, sealhulgas kuni:
 - i) 25 tundi maapealset instrumentaalaega I taseme lennuimitaatoril või
 - ii) 40 tundi maapealset instrumentaalaega II taseme lennuimitaatoril (FNPT II), 2. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2) või lennu täisimitaatoril (FFS), sealhulgas kuni kümme tundi I taseme lennuimitaatoril (FNPT I).
- Taotlejal, kellel on tunnistus instrumentaallennu põhimooduli läbimise kohta, arvestatakse nõutava instrumentaallennuõppena kuni kümme tundi. Instrumentaallennu esmaimitaatoril (BITD) kogutud tunde ei arvestata;
- f) viis tundi lennuaega lennukil, millel on sertifikaadi järgi vähemalt neli reisijakohta ning muudetava sammuga propeller ja sissetõmmatav telik.

LENNUEKSAM

10. Pärast vastava lennuõppe läbimist teeb taotleja lennuki ametipiloodi loa lennueksami ühe või mitme mootoriga lennukil ning instrumentaallennupädevuse lennueksami mitme mootoriga lennukil.

B. Liinipiloodi moodulkursus – lennukid

1. Liinilennuki piloodiload taotlejad, kes läbivad teooriaõppe moodulkursuse raames, peavad tegema järgmist:
 - a) omama vähemalt Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja antud lennuki erapiloodi luba ning
- lähima vähemalt järgmises mahus teooriaõpet:
- (1) lennuki erapiloodi loa omanikest taotlejad: 650 tundi;
 - (2) lennuki ametipiloodi loa omanikest taotlejad: 400 tundi;
 - (3) lennuki instrumentaallennupädevuse omanikest taotlejad: 500 tundi;
 - (4) lennuki ametipiloodi loa ja instrumentaallennupädevuse omanikest taotlejad: 250 tundi.

▼B

Teoriaõpe peab olema läbitud enne lennuki liinipiloodi eksami sooritamist.

C. Instrumentaallennupädevusega ametipiloodiloe integreeritud kursus – lennukid

ÜLDIST

1. Lennuki ametipiloodi loa ja instrumentaallennupädevuse (CPL(A)/IR(A)) integreeritud kursuse eesmärk on õpetada pilootidele oskusi, mis võimaldavad neil tegutseda ärilises lennutranspordis ühe või mitme mootoriga ühepiloodilennuki piloodina ning omandada lennuki ametipiloodi luba koos instrumentaallennupädevusmärkega (CPL(A)/IR).
2. Lennuki ametipiloodi loa ja instrumentaallennupädevuse integreeritud koolituskursust läbida sooviv taotleja peab kõik koolitusetapid läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni korraldatava ühe pideva koolituskursuse raames.
3. Taotleja võib koolitusele vastu võtta *ab initio* sisseastujana või Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja antud lennuki erapiloodi loa või kopteri erapiloodi loa omanikuna. Lennuki erapiloodi loa või kopteri erapiloodi loa omanikust sisseastujal arvestatakse lennukogemusena 50 % enne kursust lennatud lennutundidest, kokku kuni 40 tundi või lennukite öölennupädevuse olemasolu korral kuni 45 tundi, millest kuni 20 tundi võib arvestada instruktoriga lennuõppeajana.
4. Kursus peab sisaldama järgmist:
 - a) teooriaõpet lennuki ametipiloodi loa ja instrumentaallennupädevusmärke saamiseks nõutaval tasemel ning
 - b) visuaal- ja instrumentaallennuõpet.
5. Taotleja, kes ei suuda või ei saa lennuki ametipiloodi loa ja instrumentaallennupädevuse kursust tervikuna läbida, võib pädevalt asutuselt taotleda pääsu madalama taseme loa ning instrumentaallennupädevuse teooria- ja lennueksamile, kui ta täidab vastavad nõuded.

TEOREETILISED TEADMISED

6. Lennuki ametipiloodi loa ja instrumentaallennupädevuse teooriakursuse õppemaht peab olema vähemalt 500 tundi.

TEORIAEKSAM

7. Taotleja peab tõendama lennuki ametipiloodi loa ja instrumentaallennupädevusmärkega antavatele õigustele vastavat teadmiste taset.

LENNUÕPE

8. Lennuõpe (see ei hõlma tüübipädevusõpet) ja kõikide vahetestide kogumaht peab olema vähemalt 180 tundi, millest kuni 40 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg. Kõnealuse 180 tunni hulgas peavad taotlejad tegema vähemalt järgmist:
 - a) läbima 80 tundi instruktoriga lennuõpet, millest kuni 40 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg;
 - b) lendama 70 lennutundi kaptenina, mis muu hulgas hõlmab visuaallennureeglite ►C1 ja instrumentaallennureeglite kohast lennuaega, mida võib lennata kaptenistažöörina. ◀ Instrumentaallennuaega kaptenistažöörina loetakse lennuajaks kaptenina kuni 20 tunni ulatuses;
 - c) lendama 50 tundi kaptenina marsruutlendudel, mis muu hulgas hõlmab üht visuaallennureeglite kohast marsruutlendu vähemalt 540 km (300 mere miili) kaugusele, mille käigus tehakse täieliku peatumisega maandumised kahel muul lennuväljal kui lähtelennuväljal;

▼B

d) sooritama viis tundi öölende, sealhulgas kolm tundi instruktoriga lennuõpet, mis sisaldab vähemalt ühe tunni marsruutlennul navigeerimist, ning viis soolostarti ja viis täieliku peatumisega soolomaandumist ning

e) koguma 100 tundi instrumentaalaega, sealhulgas vähemalt:

(1) 20 tundi kaptenistaažöörina ning

(2) 50 tundi instrumentaallennuõpet, sealhulgas kuni:

i) 25 tundi maapealset instrumentaalaega I taseme lennuimitaatoril või

ii) 40 tundi maapealset instrumentaalaega II taseme lennuimitaatoril (FNPT II), 2. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2) või lennu täisimitaatoril (FFS), sealhulgas kuni kümme tundi I taseme lennuimitaatoril.

Taotlejal, kellel on tunnistus instrumentaallennu põhimooduli läbimise kohta, arvestatakse nõutava instrumentaallennuõppena kuni kümme tundi. Instrumentaallennu esmaimitaatoril kogutud tunde ei arvestata;

f) viis tundi lennuaega lennukil, millel on sertifikaadi järgi vähemalt neli reisijakohta ning muudetava sammuga propeller ja sissetõmmatav telik.

LENNUEKSAMID

9. Pärast vastava lennuõppe läbimist teeb taotleja lennuki ametipiloodi loa lennueksami ja instrumentaallennupädevuse lennueksami ühe või mitme mootoriga lennukil.

D. Ametipiloodiloe integreeritud kursused – lennukid

ÜLDIST

1. Lennuki ametipiloodi loa integreeritud kursuse eesmärk on õpetada pilootidele oskusi, mis on vajalikud neile lennuki ametipiloodiloe (CPL(A)) väljaandmiseks.

2. Lennuki ametipiloodi loa integreeritud koolituskursust läbida sooviv taotleja peab kõik koolitusetapid läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni korraldatava ühe pideva koolituskursuse raames.

3. Taotleja võib koolitusele vastu võtta *ab initio* sisseastujana või Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja antud lennuki erapiloodi loa või kopteri erapiloodi loa omanikuna. Lennuki erapiloodi loa või kopteri erapiloodi loa omanikust sisseastujal arvestatakse lennukogemusena 50 % enne kursust lennatud lennutundidest, kokku kuni 40 tundi või lennukite õlennupädevuse olemasolu korral kuni 45 tundi, millest kuni 20 tundi võib arvestada instruktoriga lennuõppeajana.

4. Kursus peab sisaldama järgmist:

a) teooriaõpet lennuki ametipiloodi loa jaoks nõutaval tasemel ning

b) visuaal- ja instrumentaallennuõpet.

5. Taotleja, kes ei suuda või ei saa lennuki ametipiloodi loa kursust tervikuna läbida, võib pädevalt asutuselt taotleda pääsu madalama taseme loa teooria- ja lennuksamile, kui ta täidab vastavad nõuded.

▼B**TEOREETILISED TEADMISED**

6. Lennuki ametipiloodi loa teooriakursuse õppemaht peab olema vähemalt 350 tundi.

TEORIAEKSAM

7. Taotleja peab tõendama lennuki ametipiloodi loaga antavatele õigustele vastavat teadmiste taset.

LENNUÕPE

8. Lennuõppe (see ei hõlma tüübipädevusõpet) ja kõikide vahetestide kogumaht peab olema vähemalt 150 tundi, millest kuni viis tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg. Kõnealuse 150 tunni hulgas peavad taotlejad tegema vähemalt järgmist:
 - a) läbima 80 tundi instruktoriga lennuõpet, millest kuni viis tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg;
 - b) lendama 70 tundi kaptenistaažöörina;
 - c) lendama 20 tundi kaptenina marsruutlendudel, mis muu hulgas hõlmab üht visuaallennureeglite kohast marsruutlendu vähemalt 540 km (300 mere-miili) kaugusele, mille käigus tehakse täieliku peatumisega maandumised kahel muul lennuväljal kui lähtelennuväljal;
 - d) sooritama viis tundi öölende, sealhulgas kolm tundi instruktoriga lennuõpet, mis sisaldab vähemalt ühe tunni marsruutlennul navigeerimist, ning viis soolostarti ja viis täieliku peatumisega soolomaandumist;
 - e) kümme tundi instrumentaallennuõpet, millest kuni viis tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg I taseme lennuimitaatoril (FNPT I), 2. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2), II taseme lennuimitaatoril (FNPT II) või lennu täisimitaatoril (FFS). Taotlejal, kellel on tunnistus instrumentaallennu põhimooduli läbimise kohta, arvestatakse nõutava instrumentaallennuõppena kuni kümme tundi. Instrumentaallennu esmaimitaatoril (BITD) kogutud tunde ei arvestata;
 - f) lendama viis tundi lennukil, millel on sertifikaadi järgi vähemalt neli reisi-jakohta ning muudetava sammuga propeller ja sissetõmmatav telik.

LENNUEKSAM

9. Pärast lennuõppe läbimist teeb taotleja lennuki ametipiloodi loa lennueksami ühe või mitme mootoriga lennukil.

E. Ametipiloodi loa moodulkursus – lennukid**ÜLDIST**

1. Lennuki ametipiloodi loa moodulkursuse eesmärk on õpetada lennuki erapiloodi loa omanikele oskusi, mis on vajalikud neile lennuki ametipiloodi loa (CPL(A)) väljaandmiseks.
2. Lennuki ametipiloodi loa moodulkursusel osalemiseks peab taotlejal olema Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja antud lennuki erapiloodi luba.
3. Enne lennuõppe alustamist peab taotleja vastama järgmisele nõuetele:
 - a) ta peab olema lennanud 150 lennutundi;
 - b) olema täitnud H alajao kohased mitme mootoriga lennukite klassi- või tüübipädevusmärke väljaandmise eeltingimused, kui lennueksamil kasutatakse mitme mootoriga lennukit.

▼B

4. Lennuki ametipiloodi loa moodulkursust läbida sooviv taotleja peab kõik lennuõppe etapid läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni korraldatava ühe pideva koolituskursuse raames. Teooriaõppe võib läbida üksnes teooriaõpet pakkuvas sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis.

5. Kursus peab sisaldama järgmist:

- a) teooriaõpet lennuki ametipiloodi loa jaoks nõutaval tasemel ning
- b) visuaal- ja instrumentaallennuõpet.

TEOREETILISED TEADMISED

6. Lennuki ametipiloodi teooriakursuse kinnitatud õppemaht peab olema vähemalt 250 tundi.

TEORIAEKSAM

7. Taotleja peab tõendama lennuki ametipiloodi loaga antavatele õigustele vastavat teadmiste taset.

LENNUÕPE

8. Instrumentaallennupädevuseta taotlejatele tuleb anda vähemalt 25 tundi instruktoriga lennuõpet, mis sisaldab kümme tundi instrumentaallennuõpet, millest kuni viis tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg instrumentaallennu esmaimitaatoril (BITD), I või II taseme lennuimitaatoril (FNPT I või II), 2. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2) või lennu täisimitaatoril (FFS).

9. Nende taotlejate puhul, kes omavad kehtivat lennuki instrumentaallennupädevusmärget, loetakse instruktoriga instrumentaallennuõpe täies ulatuses läbituks. Nende taotlejate puhul, kes omavad kehtivat kopteri instrumentaallennupädevusmärget, arvestatakse kuni viis tundi instruktoriga instrumentaallennuõpet, kusjuures vähemalt viis tundi instrumentaallennuõpet tuleb teha lennukil. Taotlejatel, kellel on instrumentaallennu põhimooduli kursuse läbimise tunnistus, arvestatakse nõutava instrumentaallennuõppena kuni kümme tundi.

10. a) Kehtiva instrumentaallennupädevusmärkega taotlejatele tuleb anda vähemalt 15 tundi instruktoriga visuaallennuõpet.

b) Lennukite öölennupädevuseta taotlejatele tuleb lisaks anda vähemalt viis tundi öölennuõpet, sealhulgas kolm tundi instruktoriga lennuõpet, mis sisaldab vähemalt ühe tunni marsruutlennul navigeerimist, ning viis soolostarti ja viis täieliku peatumisega soolomaandumist.

11. Vähemalt viis tundi lennuõpet tuleb läbi viia lennukil, millel on sertifikaadi järgi vähemalt neli reisijakohta ning muudetava sammuga propeller ja sisetõmmatav telik.

KOGEMUSED

12. Lennuki ametipiloodi loa taotleja peab olema lennanud vähemalt 200 lennundi, sealhulgas vähemalt:

- a) 100 tundi kaptenina, mis muu hulgas hõlmab 20 tundi kaptenina marsruutlendudel, sealhulgas ühte visuaallennureeglite kohast marsruutlendu vähemalt 540 km (300 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse täieliku peatumisega maandumised kahel muul lennuväljal kui lähtelennuväljal;
- b) sooritama viis tundi öölende, sealhulgas kolm tundi instruktoriga lennuõpet, mis sisaldab vähemalt ühe tunni marsruutlennul navigeerimist, ning viis soolostarti ja viis täieliku peatumisega soolomaandumist ning

▼B

- c) kümme tundi instrumentaallennuõpet, millest kuni viis tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg I või II taseme lennuimitaatoril (FNPT I, FNPT II) või lennu täisimitaatoril (FFS). Taotlejal, kellel on tunnistus instrumentaallennu põhimooduli läbimise kohta, arvestatakse nõutava instrumentaallennuõppena kuni kümme tundi. Instrumentaallennu esmaimitaatoril (BITD) kogutud tunde ei arvestata;

▼M3

- d) kuus lennutundi tuleb lennata mitme mootoriga lennukitel, kui lennueksamil kasutatakse mitme mootoriga lennukit.

▼B

- e) Muudes õhusõidukiliikides kaptenina lennatud lennutunde võib nimetatud 200 lennutunnina arvestada järgmiselt:
 - i) 30 tundi kopteritega, kui taotlejal on kopteri erapiloodi luba, või
 - ii) 100 tundi kopteritega, kui taotlejal on kopteri ametipiloodi luba, või
 - iii) 30 tundi purilennukitel või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel, või
 - iv) 30 tundi õhulaevadel, kui taotlejal on õhulaeva erapiloodi luba, või
 - v) 60 tundi õhulaevadel, kui taotlejal on õhulaeva ametipiloodi luba.

LENNUEKSAM

13. Pärast lennuõppe läbimist ja nõutavate kogemuste omandamist täitmist teeb taotleja lennuki ametipiloodiloo lennueksami ühe või mitme mootoriga lennukil.

F. Instrumentaallennupädevusega liinipiloodi integreeritud kursus – kopterid**ÜLDIST**

1. Instrumentaallennupädevusega liinikopteripiloodi (ATP(H)/IR) integreeritud kursuse eesmärk on õpetada pilootidele oskusi, mis võimaldavad neil tegutseda ärilises lennutranspordis mitme mootoriga mitmepiloodikopterite teise piloodina ning omandada kopteri ametipiloodi luba koos instrumentaallennupädevusmärkega (CPL(H)/IR).
2. Instrumentaallennupädevusega liinikopteripiloodi integreeritud kursust läbida sooviv taotleja peab kõik koolitusetapid läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni korraldatava ühe pideva koolituskursuse raames.
3. Taotleja võib koolitusele vastu võtta *ab initio* sisseastujana või Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja antud kopteri erapiloodi loa omanikuna. Kopteri erapiloodi loa omanikust sisseastuja puhul arvestatakse tema vastavaid kogemusi 50 % ulatuses, kuid mitte rohkem kui:
 - a) 40 tundi, millest kuni 20 tundi võib olla instruktoriga lennuõppeaeg, või
 - b) 50 tundi, millest kuni 25 tundi võib olla instruktoriga lennuõppeaeg, kui taotlejal on kopterite õlennupädevus.
4. Kursus peab sisaldama järgmist:
 - a) teooriaõpet liinikopteri piloodiloo ja instrumentaallennupädevusmärke jaoks nõutaval tasemel;
 - b) visuaal- ja instrumentaallennuõpet ning
 - c) lennumeeskonna koostöökoolitust tööks mitmepiloodikopterites.
5. Taotleja, kes ei suuda või ei saa instrumentaallennupädevusega liinikopteripiloodi kursust tervikuna läbida, võib pädevalt asutuselt taotleda pääsu madalama taseme loa ning instrumentaallennupädevuse teooria- ja lennueksamile, kui ta täidab vastavad nõuded.

▼B**TEOREETILISED TEADMISED**

6. Instrumentaallennupädevusega liinikopteripiloodi teooriakursuse õppemaht peab olema vähemalt 750 tundi.
7. Lennumeeskonna koostöökursuse teooriaõppe ja harjutuste maht peab olema vähemalt 25 tundi.

TEOORIAEKSAM

8. Taotleja peab tõendama liinikopteri piloodiloo ja instrumentaallennupädevusmärkega antavatele õigustele vastavat teadmiste taset.

LENNUÕPE

9. Lennuõppe ning kõikide vahetestide kogumaht peab olema vähemalt 195 tundi. Kõnealuse 195 tunni hulgas peavad taotlejad tegema vähemalt järgmist:

- a) läbima 140 tundi instruktoriga lennuõpet, sealhulgas:

- (1) 75 tundi visuaallennuõpet, mis võib sisaldada:

- i) 30 tundi kopterite C-/D-taseme lennu täisimitaatoril (FFS C/D) või
- ii) 25 tundi 2. või 3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2/3) või
- iii) 20 tundi kopterite II või III taseme lennuimitaatoril (FNPT II/III) või
- iv) 20 tundi lennukil või fikseeritud jõuallikaga purilennukil;

- (2) 50 tundi instrumentaallennuõpet, mis võib sisaldada:

- i) kuni 20 tundi kopterilennu täisimitaatoril (FFS), 2. või 3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2/3) või II või III taseme lennuimitaatoril (FNPT II/III) või
- ii) kümme tundi vähemalt kopterite 1. taseme lennuimitaatoril (FNPT 1) või lennukil;

- (3) 15 tundi lennumeeskonna koostööd, milleks võib kasutada kopterilennu täisimitaatorit (FFS) või kopterite 2. või 3. taseme lennuelementide imitaatorit (FTD 2,3 MCC) või II/III taseme lennuimitaatorit (FNPT II/III MCC), millel on lennumeeskonna koostöö funktsioonid.

Kui lennuõppeks kasutatav kopter ei ole sama tüüpi kui visuaallennuõppeks kasutatav kopterilennu täisimitaator (FFS), kehtib sama arvestamise piirang, mis kopterite II/III taseme lennuimitaatorite puhul (FNPT II/III);

- b) 55 tundi kaptenina, sealhulgas kuni 40 tundi kaptenistažöörina. See peab sisaldama vähemalt 14 tundi päevast ja ühe tunni öist soololendu;
- c) 50 tundi marsruutlendudel, sealhulgas vähemalt kümme tundi kaptenistažöörina marsruutlendudel, mis peab sisaldama visuaallennureeglite kohast marsruutlendu vähemalt 185 km (100 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse maandumised kahel muul lennuväljal kui lähtelennuväljal;
- d) viis tundi öölennuaega kopteritel, sealhulgas vähemalt kolm tundi instruktoriga lennuaga, mis sisaldab vähemalt ühe tunni marsruutlennul navigeerimist, ning viis öist arvestuslendu soololennuna. Iga arvestuslend peab hõlmama starti ja maandumist;
- e) 50 tundi instruktoriga instrumentaalaega, sealhulgas:
 - i) kümme tundi instrumentaallennu algõpet ja
 - ii) 40 tundi instrumentaallennuõpet, sealhulgas vähemalt kümme tundi mitme mootoriga instrumentaallennusertifikaadiga kopteritel.

▼B**LENNUEKSAMID**

10. Pärast vastava lennuõppe läbimist teeb taotleja kopteri ametipiloodi loa lennueksami mitme mootoriga kopteril ja instrumentaallennupädevuse lennueksami instrumentaallennusertifikaadiga mitme mootoriga kopteril ning täidab lennumeeskonna koostöökoolituse nõuded.

G. Liinipiloodi integreeritud kursus – kopterid**ÜLDIST**

1. Liinikopteripiloodi integreeritud kursuse eesmärk on õpetada pilootidele oskusi, mis võimaldavad neil tegutseda ärilises lennutranspordis mitme mootoriga mitmepiloodikopterite teise piloodina visuaallendudel ning omandada kopteri ametipiloodi luba CPL(H).
2. Liinikopteripiloodi integreeritud kursust läbida sooviv taotleja peab kõik koolitusetapid läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni korraldatava ühe pideva koolituskursuse raames.
3. Taotleja võib koolitusele vastu võtta *ab initio* sisseastujana või Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja antud kopteri erapiloodiloo omanikuna. Kopteri erapiloodi loa omanikust sisseastuja puhul arvestatakse tema vastavaid kogemusi 50 % ulatuses, kuid mitte rohkem kui:
 - a) 40 tundi, millest kuni 20 tundi võib olla instruktoriga lennuõppeaeg, või
 - b) 50 tundi, millest kuni 25 tundi võib olla instruktoriga lennuõppeaeg, kui taotlejal on kopterite õlennupädevus.
4. Kursus peab sisaldama järgmist:
 - a) teooriaõpet kopteri liinipiloodiloo jaoks nõutaval tasemel;
 - b) visuaal- ja instrumentaallennu algõpet ning
 - c) lennumeeskonna koostöökoolitust tööks mitmepiloodikopterites.
5. Taotleja, kes ei suuda või ei saa liinikopteripiloodi kursust tervikuna läbida, võib pädevalt asutuselt taotleda pääsu madalama taseme loa teooria- ja lennueksamile, kui ta täidab vastavad nõuded.

TEOREETILISED TEADMISED

6. Liinikopteripiloodi teooriakursuse õppemaht peab olema vähemalt 650 tundi.
7. Lennumeeskonna koostöökursuse teooriaõppe ja harjutuste maht peab olema vähemalt 20 tundi.

TEORIAEKSAM

8. Taotleja peab tõendama liinikopteripiloodile antavatele õigustele vastavat teadmiste taset.

LENNUÕPE

9. Lennuõppe ning kõikide vahetestide kogumaht peab olema vähemalt 150 tundi. Kõnealuse 150 tunni hulgas peavad taotlejad tegema vähemalt järgmist:
 - a) läbima 95 tundi instruktoriga lennuõpet, sealhulgas:
 - i) 75 tundi visuaallennuõpet, mis võib sisaldada:
 - (1) 30 tundi kopterite C-/D-taseme lennu täisimitaatoril (FFS C/D) või

▼B

- (2) 25 tundi kopterite 2. või 3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2,3) või
- (3) 20 tundi kopterite II või III taseme lennuimitaatoril (FNPT II/III) või
- (4) 20 tundi lennuki või fikseeritud jõuallikaga purilennukil;
- ii) kümme tundi instrumentaallennu algõpet võib sisaldada viis tundi vähemalt kopterite I taseme lennuimitaatoril (FNPT I) või lennukil;
- iii) kümme tundi lennumeeskonna koostöökoolitust, milleks võib kasutada kopterilennu täisimitaatorit (FFS), kopterite 2. või 3. taseme lennuelementide imitaatorit (FTD 2,3 MCC) või kopterite II või III taseme lennuimitaatorit (FNPT II/III MCC), millel on lennumeeskonna koostöö funktsioonid.

Kui lennuõppeks kasutatav kopter ei ole sama tüüpi kui visuaallennuõppeks kasutatav kopterilennu täisimitaator (FFS), kehtib sama arvestamise piirang, mis kopterite II/III taseme lennuimitaatorite (FNPT II/III) puhul;

- b) 55 tundi kaptenina, sealhulgas kuni 40 tundi kaptenistažöörina. See peab sisaldama vähemalt 14 tundi päevast ja ühe tunni öist soololendu;
- c) 50 tundi marsruutlendudel, sealhulgas vähemalt kümme tundi kaptenistažöörina marsruutlendudel, mis peab sisaldama visuaallennureeglite kohast marsruutlendu vähemalt 185 km (100 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse maandumised kahel muul lennuväljal kui lähtelennuväljal;
- d) viis tundi öölennuaega kopteritel, sealhulgas vähemalt kolm tundi instruktoriga lennuaga, mis sisaldab vähemalt ühe tunni marsruutlennul navigeerimist, ning viis öist arvestuslendu soololennuna. Iga arvestuslend peab hõlmama starti ja maandumist.

LENNUEKSAMID

10. Pärast vastava lennuõppe läbimist teeb taotleja kopteri ametipiloodi loa lennueksami mitme mootoriga kopteril ning täidab lennumeeskonna koostöö nõuded.

H. Liinipiloodi moodulkursus – kopterid

1. Kopteri liinipiloodi loa taotlejatel, kes läbivad teooriaõppe moodulkursuse, peab olema vähemalt kopteri erapiloodi luba ning nad peavad läbima 18 kuu jooksul õppe vähemalt järgmises mahus:
 - a) Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja antud lennuki erapiloodi loa omanikest taotlejad: 550 tundi;
 - b) kopteri ametipiloodiloo omanikest taotlejad: 300 tundi.
2. Nendel kopteri liinipiloodiloo ja instrumentaallennupädevusmärke taotlejatel, kes läbivad teooriaõppe moodulkursuse, peab olema vähemalt kopteri erapiloodi luba ning nad peavad läbima õppe vähemalt järgmises mahus:
 - a) kopteri erapiloodi loa omanikest taotlejad: 650 tundi;
 - b) kopteri ametipiloodiloo omanikest taotlejad: 400 tundi;
 - c) kopteri instrumentaallennupädevuse omanikest taotlejad: 500 tundi;
 - d) kopteri ametipiloodi loa ja instrumentaallennupädevuse omanikest taotlejad: 250 tundi.

I. Instrumentaallennupädevusega ametipiloodiloo integreeritud kursus – kopterid**ÜLDIST**

1. Kopteri ametipiloodi loa ja instrumentaallennupädevuse integreeritud kursuse eesmärk on õpetada pilootidele oskusi, mis võimaldavad piloteerida ühe piloodiga mitme mootoriga koptereid ning omandada ametipiloodiloo koos instrumentaallennupädevusega (CPL(H)/IR) mitme mootoriga kopterite jaoks.

▼B

2. Kopteri ametipiloodi loa ja instrumentaallennupädevuse integreeritud kursust läbida sooviv taotleja peab kõik koolitusetapid läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni korraldatava ühe pideva koolituskursuse raames.
3. Taotleja võib koolitusele vastu võtta *ab initio* sisseastujana või Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja antud kopteri erapiloodi loa omanikuna. Kopteri erapiloodi loa omanikust sisseastuja puhul arvestatakse tema vastavaid kogemusi 50 % ulatuses, kuid mitte rohkem kui:
 - a) 40 tundi, millest kuni 20 tundi võib olla instruktoriga lennuõppeaeg, või
 - b) 50 tundi, millest kuni 25 tundi võib olla instruktoriga lennuõppeaeg, kui taotlejal on kopterite õlennupädevus.
4. Kursus peab sisaldama järgmist:
 - a) teooriaõpet kopteri ametipiloodi loa ja instrumentaallennupädevusmärke ning mitme mootoriga kopterite esmase tüübipädevusmärke jaoks nõutaval tasemel ning
 - b) visuaal- ja instrumentaallennuõpet.
5. Taotleja, kes ei suuda või ei saa kopteri ametipiloodi loa ja instrumentaallennupädevuse kursust tervikuna läbida, võib pädevalt asutuselt taotleda pääsu madalama taseme loa ning instrumentaallennupädevuse teooria- ja lennueksamile, kui ta täidab vastavad nõuded.

TEOREETILISED TEADMISED

6. Kopteri ametipiloodi loa ja instrumentaallennupädevuse teooriakursuse õppemaht peab olema vähemalt 500 tundi.

TEOORIAEKSAM

7. Taotleja peab tõendama kopteri ametipiloodiloa ja instrumentaallennupädevusmärkega antavatele õigustele vastavat teadmiste taset.

LENNUÕPE

8. Lennuõppe ning kõikide vahetestide kogumaht peab olema vähemalt 180 tundi. Kõnealuse 180 tunni hulgas peavad taotlejad tegema vähemalt järgmist:

- a) läbima 125 tundi instruktoriga lennuõpet, sealhulgas:

- i) 75 tundi visuaallennuõpet, mis võib sisaldada:

- (1) 30 tundi kopterite C-/D-taseme lennu täisimitaatoril (FFS C/D) või
- (2) 25 tundi kopterite 2. või 3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2,3) või
- (3) 20 tundi kopterite II või III taseme lennuimitaatoril (FNPT II/III) või
- (4) 20 tundi lennuki või fikseeritud jõuallikaga purilennukil;

- ii) 50 tundi instrumentaallennuõpet, mis võib sisaldada:

- (1) kuni 20 tundi kopterilennu täisimitaatoril (FFS), 2. või 3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2,3) või II või III taseme lennuimitaatoril (FNPT II, III) või
- (2) kümme tundi vähemalt kopterite I taseme lennuimitaatoril (FNPT I) või lennukil.

Kui lennuõppeks kasutatav kopter ei ole sama tüüpi kui visuaallennuõppeks kasutatav lennu täisimitaator (FFS), kehtib sama arvestamise piirang, mis II/III taseme lennuimitaatorite (FNPT II/III) puhul;

▼B

- b) 55 tundi kaptenina, sealhulgas kuni 40 tundi kaptenistažöörina. See peab sisaldama vähemalt 14 tundi päevast ja ühe tunni öist soololendu;
- c) kümme tundi instruktoriga marsruutlende;
- d) kümme tundi kaptenina marsruutlendudel, sealhulgas ühe visuaallennureeglite kohase marsruutlennu vähemalt 185 km (100 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse täieliku peatumisega maandumised kahel muul lennuväljal kui lähtelennuväljal;
- e) viis tundi öölennuaega kopteritel, sealhulgas vähemalt kolm tundi instruktoriga lennuaga, mis sisaldab vähemalt ühe tunni marsruutlennul navigeerimist, ning viis öist arvestuslendu soololennuna. Iga arvestuslend peab hõlmama starti ja maandumist;
- f) 50 tundi instruktoriga instrumentaalaega, sealhulgas:
 - i) kümme tundi instrumentaallennu algõpet ning
 - ii) 40 tundi instrumentaallennuõpet, sealhulgas vähemalt kümme tundi mitme mootoriga instrumentaallennusertifikaadiga kopteritel.

LENNUEKSAM

9. Pärast vastava lennuõppe läbimist teeb taotleja kopteri ametipiloodiloo lennueksami ühe või mitme mootoriga kopteril ning instrumentaallennupädevuse lennueksami mitme mootoriga instrumentaallennusertifikaadiga kopteril.

J. Ametipiloodiloo integreeritud kursused – kopterid**ÜLDIST**

1. Kopteri ametipiloodiloo integreeritud kursuse eesmärk on õpetada pilootidele oskusi, mis on vajalikud neile kopteri ametipiloodiloo (CPL(H)) väljaandmiseks.
2. Kopteri ametipiloodiloo integreeritud koolituskursust läbida sooviv taotleja peab kõik koolitusetapid läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni korraldatava ühe pideva koolituskursuse raames.
3. Taotleja võib koolitusele vastu võtta *ab initio* sisseastujana või Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja antud kopteri erapiloodi loa omanikuna. Kopteri erapiloodi loa omanikust sisseastuja puhul arvestatakse tema vastavaid kogemusi 50 % ulatuses, kuid mitte rohkem kui:
 - a) 40 tundi, millest kuni 20 tundi võib olla instruktoriga lennuõppeaeg, või
 - b) 50 tundi, millest kuni 25 tundi võib olla instruktoriga lennuõppeaeg, kui taotlejal on kopterite öölennupädevus.
4. Kursus peab sisaldama järgmist:
 - a) teooriaõpet lennuki ametipiloodiloo jaoks nõutaval tasemel ning
 - b) visuaal- ja instrumentaallennuõpet.
5. Taotleja, kes ei suuda või ei saa kopteri ametipiloodiloo kursust tervikuna läbida, võib pädevalt asutuselt taotleda pääsu madalama taseme loa teooria- ja lennueksamile, kui ta täidab vastavad nõuded.

▼B**TEOREETILISED TEADMISED**

6. Kopteri ametipiloodi teooriakursuse kinnitatud õppemaht peab olema vähemalt 350 tundi ning erapiloodi loa omanikest taotlejatele 200 tundi.

TEOORIAEKSAM

7. Taotleja peab tõendama kopteri ametipiloodiloaga antavatele õigustele vastavat teadmiste taset.

LENNUÕPE

8. Lennuõppe ja kõikide vahetestide kogumaht peab olema vähemalt 135 tundi, millest kuni viis tundi võib olla maaapealne instrumentaalaeg. Kõnealuse 135 tunni hulgas peavad taotlejad tegema vähemalt järgmist:

- a) läbima 85 tundi instruktoriga lennuõpet, sealhulgas:

- i) kuni 75 tundi visuaallennuõpet, mis võib sisaldada:

- (1) 30 tundi kopterite C-/D-taseme lennu täisimitaatoril (FFS C/D) või
- (2) 25 tundi kopterite 2. või 3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2,3) või
- (3) 20 tundi kopterite II või III taseme lennuimitaatoril (FNPT II/III) või
- (4) 20 tundi lennukil või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukil;

- ii) kuni kümme tundi instrumentaallennu algõpet, mis võib sisaldada viis tundi vähemalt kopterite I taseme lennuimitaatoril või lennukil.

Kui lennuõppeks kasutatav kopter ei ole sama tüüpi kui visuaallennuõppeks kasutatav lennu täisimitaator (FFS), kehtib sama arvestamise piirang, mis II/III taseme lennuimitaatorite (FNPT II/III) puhul;

- b) lendama 50 tundi kaptenina, sealhulgas kuni 35 tundi kaptenistažöörina. See peab sisaldama vähemalt 14 tundi päevast ja ühe tunni öist soololendu;

- c) kümme tundi instruktoriga marsruutlende;

- d) kümme tundi kaptenina marsruutlendudel, sealhulgas ühe visuaallennureeglite kohase marsruutlennu vähemalt 185 km (100 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse täieliku peatumisega maandumised kahel muul lennuväljal kui lähtelennuväljal;

- e) viis tundi öölennuaega kopteritel, sealhulgas vähemalt kolm tundi instruktoriga lennuaga, mis sisaldab vähemalt ühe tunni marsruutlennul navigeerimist, ning viis öist arvestuslendu soololennuna. Iga arvestuslend peab hõlmama starti ja maandumist;

- f) kümme tundi instruktoriga instrumentaalaega, sealhulgas vähemalt viis tundi kopteritel.

LENNUEKSAM

9. Pärast vastava lennuõppe läbimist teeb taotleja kopteri ametipiloodi loa lennueksami.

K. Ametipiloodi loa moodulkursus – kopterid**ÜLDIST**

1. Kopteri ametipiloodi loa moodulkursuse eesmärk on õpetada kopteri erapiloodi loa omanikele oskusi, mis on vajalikud neile kopteri ametipiloodiloa (CPL(H)) väljaandmiseks.

▼B

2. Lennuki ametipiloodi loa moodulkursusel osalemiseks peab taotlejal olema Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja antud lennuki erapiloodi luba.
3. Enne lennuõppe alustamist peab taotleja:

▼M3

- a) olema lennanud piloodina kopteritel vähemalt 155 lennutundi, sealhulgas 50 tundi kaptenina, millest kümme tundi peab olema lennatud marsruutlendudel. Muudes õhusõidukiliikides kaptenina lennatud lennutunde võib nimetatud 155 lennutunnina arvestada K jao punkti 11 kohaselt;

▼B

- b) olema täitnud punktide FCL.725 ja FCL.720.H nõuded, kui lennueksamiks kasutatakse mitme mootoriga kopterit.
4. Kopteri ametipiloodiloo moodulkursust läbida sooviv taotleja peab kõik lennuõppe etapid läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni korraldatava ühe pideva koolituskursuse raames. Teooriaõppe võib läbida üksnes teooriaõpet pakkuvas sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis.
5. Kursus peab sisaldama järgmist:
 - a) teooriaõpet kopteri ametipiloodiloo jaoks nõutaval tasemel ning
 - b) visuaal- ja instrumentaallennuõpet.

TEOREETILISED TEADMISED

6. Kopteri ametipiloodi teooriakursuse kinnitatud õppemaht peab olema vähemalt 250 tundi.

TEOORIAEKSAM

7. Taotleja peab tõendama kopteri ametipiloodilooaga antavatele õigustele vastavat teadmiste taset.

LENNUÕPE

8. Instrumentaallennupädevuseta taotlejatele tuleb anda vähemalt 30 tundi instruktoriga lennuõpet, sealhulgas:
 - a) 20 tundi visuaallennuõpet, sealhulgas kuni viis tundi kopterilennu täisimitaatoril (FFS) või kopterite 2. või 3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2,3) või II/III taseme lennuimitaatoril (FNPT II, III) ning
 - b) kümme tundi instrumentaallennuõpet, sealhulgas kuni viis tundi vähemalt kopterite 1. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 1), I taseme lennuimitaatoril (FNPT I) või lennukil.
9. Kehtiva kopteri instrumentaallennupädevusega taotlejate puhul loetakse instruktoriga instrumentaallennuõpe täies ulatuses läbituks. Need taotlejad, kes omavad kehtivat lennuki instrumentaallennupädevusmärget, peavad läbima vähemalt viis tundi instruktoriga instrumentaallennuõpet kopteritel.
10. Kopterite õlennupädevusmärget mitte omavatele taotlejatele tuleb lisaks anda vähemalt viis tundi õlennuõpet, sealhulgas kolm tundi instruktoriga lennuõpet, mis sisaldab vähemalt ühe tunni marsruutlennul navigeerimist, ning viis õist arvestuslendu soololennuna. Iga arvestuslend peab hõlmama starti ja maandumist.

KOGEMUS

11. Kopteri ametipiloodi loa taotleja peab olema lennanud vähemalt 185 lennutundi, sealhulgas 50 tundi kaptenina, mis muu hulgas hõlmab kümme tundi kaptenina marsruutlendudel, sealhulgas visuaallennureeglite kohast marsruutlendu vähemalt 185 km (100 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse täieliku peatumisega maandumised kahel muul lennuväljal kui lähtelennuväljal.

▼B

Muudes õhusõidukiliikides kaptenina lennatud lennutunde võib nimetatud 185 lennutunnina arvestada järgmiselt:

- a) 20 tundi lennukitega, kui taotlejal on lennuki erapiloodi luba, või
- b) 50 tundi lennukitega, kui taotlejal on lennuki ametipiloodi luba, või
- c) kümme tundi purilennukitel või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel, või
- d) 20 tundi õhulaevadel, kui taotlejal on õhulaeva erapiloodi luba, või
- e) 50 tundi õhulaevadel, kui taotlejal on õhulaeva ametipiloodi luba.

LENNUEKSAM

12. Pärast vastava lennuõppe läbimist ja vajalike kogemuste omandamist teeb taotleja kopteri ametipiloodiloo lennueksami.

L. Instrumentaallennupädevusega ametipiloodiloo integreeritud kursus – õhulaevad**ÜLDIST**

1. Õhulaeva ametipiloodi loa ja instrumentaallennupädevuse integreeritud kursuse eesmärk on õpetada pilootidele oskusi, mis on vajalikud õhulaevade piloteerimiseks ning instrumentaallennupädevusega ametipiloodiloo (CPL(As)/IR) omandamiseks.
2. Õhulaeva ametipiloodiloo ja instrumentaallennupädevuse integreeritud kursust läbida sooviv taotleja peab kõik koolitusetapid läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni korraldatava ühe pideva koolituskursuse raames.
3. Taotleja võib koolitusele vastu võtta *ab initio* sisseastujana või Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja antud õhulaeva erapiloodi loa, lennuki erapiloodi loa või kopteri erapiloodi loa omanikuna. Õhulaeva, lennuki või kopteri erapiloodi loa omanikust sisseastujate puhul arvestatakse kogemusi kuni järgmises ulatuses:
 - a) kümme tundi, millest kuni viis tundi võib olla instruktoriga lennuõppeaeg, või
 - b) 15 tundi, millest kuni seitse tundi võib olla instruktoriga lennuõppeaeg, kui taotlejal on õhulaevade õlennupädevus.
4. Kursus peab sisaldama järgmist:
 - a) teooriaõpet õhulaeva ametipiloodiloo ja instrumentaallennupädevusmärke ning õhulaevade esmase tüübipädevusmärke jaoks nõutaval tasemel ning
 - b) visuaal- ja instrumentaallennuõpet.
5. Taotleja, kes ei suuda või ei saa õhulaeva ametipiloodiloo ja instrumentaallennupädevuse kursust tervikuna läbida, võib pädevalt asutuselt taotleda pääsu madalama taseme loa ning instrumentaallennupädevuse teooria- ja lennueksamile, kui ta täidab vastavad nõuded.

TEOREETILISED TEADMISED

6. Õhulaeva ametipiloodi loa ja instrumentaallennupädevuse teooriakursuse õppemaht peab olema vähemalt 500 tundi.

TEOORIAEKSAM

7. Taotleja peab tõendama õhulaeva ametipiloodi loa ja instrumentaallennupädevusmärke antavatele õigustele vastavat teadmiste taset.

LENNUÕPE

8. Lennuõppe ning kõikide vahetestide kogumaht peab olema vähemalt 80 tundi. Kõnealuse 80 tunni hulgas peavad taotlejad tegema vähemalt järgmist:

▼B

- a) läbima 60 tundi instruktoriga lennuõpet, sealhulgas:
- i) 30 tundi visuaallennuõpet, mis võib sisaldada:
 - (1) 12 tundi õhulaevalennu täisimitaatoril (FFS) või
 - (2) kümme tundi õhulaevalennu lennuelementide imitaatoril (FTD) või
 - (3) kaheksa tundi õhulaevade II või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II/III) või
 - (4) kaheksa tundi lennukil, kopteril või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukil;
 - ii) 30 tundi instrumentaallennuõpet, mis võib sisaldada:
 - (1) kuni 12 tundi õhulaevalennu täisimitaatoril (FFS) või lennuelementide imitaatoril (FTD) või II või III taseme lennuimitaatoril (FNPT II/III) või
 - (2) kuus tundi vähemalt õhulaevade 1. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD I) või I taseme lennuimitaatoril (FNPT I) või lennukil.
- Kui lennuõppeks kasutatav õhulaev ei ole sama tüüpi kui visuaallennuõppeks kasutatav lennu täisimitaator (FFS), võib õpet sellel arvestada üksnes kaheksa tundi;
- b) lendama 20 tundi kaptenina, sealhulgas kuni viis tundi kaptenistažöörina. See peab sisaldama vähemalt 14 tundi päevast ja ühe tunni öist soololendu;
- c) viis tundi marsruutlende kaptenina, sealhulgas visuaallennureeglite kohase marsruutlennu vähemalt 90 km (50 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse täieliku peatumisega maandumised kahel muul lennuväljal kui lähtelennuväljal;
- d) viis tundi öölende õhulaevadel, sealhulgas vähemalt kolm tundi instruktoriga lende, mis sisaldab vähemalt ühe tunni marsruutlennul navigeerimist, ning viis öist arvestuslendu soololennuna. Iga arvestuslend peab hõlmama starti ja maandumist;
- e) 30 tundi instruktoriga instrumentaalaega, sealhulgas:
- i) kümme tundi instrumentaallennu algõpet ning
 - ii) 20 tundi instrumentaallennuõpet, sealhulgas vähemalt kümme tundi mitme mootoriga instrumentaallennusertifikaadiga õhulaeval.

LENNUEKSAM

9. Pärast vastava lennuõppe läbimist teeb taotleja õhulaeva ametipiloodiloo lennueksami ühe või mitme mootoriga õhulaeval ning instrumentaallennupädevuse lennueksami mitme mootoriga instrumentaallennusertifikaadiga õhulaeval.

M. Ametipiloodiloo integreeritud kursus – õhulaevad**ÜLDIST**

1. Õhulaeva ametipiloodiloo integreeritud kursuse eesmärk on õpetada pilootidele oskusi, mis on vajalikud õhulaeva ametipiloodiloo (CPL(As)) väljaandmiseks.
2. Õhulaeva ametipiloodiloo integreeritud kursust läbida sooviv taotleja peab kõik koolitusetapid läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni korraldatava ühe pideva koolituskursuse raames.
3. Taotleja võib koolitusele vastu võtta *ab initio* sisseastujana või Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja antud õhulaeva erapiloodi loa, lennuki erapiloodi loa või kopteri erapiloodi loa omanikuna. Õhulaeva, lennuki või kopteri erapiloodi loa omanikust sisseastujate puhul arvestatakse kogemusi kuni:
 - a) kümme tundi, millest kuni viis tundi võib olla instruktoriga lennuõppeaeg, või
 - b) 15 tundi, millest kuni seitse tundi võib olla instruktoriga lennuõppeaeg, kui taotlejal on õhulaevade öölennupädevusmärged.

▼B

4. Kursus peab sisaldama järgmist:

- a) teooriaõpet õhulaeva ametipiloodiloo jaoks nõutaval tasemel ning
- b) visuaal- ja instrumentaallennuõpet.

5. Taotleja, kes ei suuda või ei saa õhulaeva ametipiloodiloo kursust tervikuna läbida, võib pädevalt asutuselt taotleda pääsu madalama taseme loa teooria- ja lennueksamile, kui ta täidab vastavad nõuded.

TEOREETILISED TEADMISED

6. Õhulaeva ametipiloodi teooriakursuse kinnitatud õppemaht peab olema vähemalt 350 tundi ning erapiloodiloo omanikest taotlejatele 200 tundi.

TEOORIAEKSAM

7. Taotleja peab tõendama õhulaeva ametipiloodilooaga antavatele õigustele vastavat teadmiste taset.

LENNUÕPE

8. Lennuõppe ja kõikide vahetestide kogumaht peab olema vähemalt 50 tundi, millest kuni viis tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg. Kõnealuse 50 tunni hulgas peavad taotlejad tegema vähemalt järgmist:

- a) läbima 30 tundi instruktoriga lennuõpet, millest kuni viis tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg;
- b) lendama 20 tundi kaptenistaažöörina;
- c) sooritama viis tundi instruktoriga marsruutlende;
- d) sooritama viis tundi marsruutlende kaptenina, sealhulgas visuaallennureeglite kohase marsruutlennu vähemalt 90 km (50 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse täieliku peatumisega maandumised kahel muul lennuväljal kui lähtelennuväljal;
- e) sooritama viis tundi öölende õhulaevadel, sealhulgas vähemalt kolm tundi instruktoriga lende, mis sisaldab vähemalt ühe tunni marsruutlennul navigeerimist, ning viis öist arvestuslendu soololennuna. Iga arvestuslend peab hõlmama starti ja maandumist;
- f) kümme tundi instruktoriga instrumentaallennuõpet, sealhulgas vähemalt viis tundi õhulaeval.

LENNUEKSAM

9. Pärast vastava lennuõppe läbimist teeb taotleja õhulaeva ametipiloodiloo lennueksami.

N. Ametipiloodiloo moodulkursus – õhulaevad

ÜLDIST

1. Õhulaeva ametipiloodi loa moodulkursuse eesmärk on õpetada õhulaeva erapiloodi loa omanikele oskusi, mis on vajalikud neile õhulaeva ametipiloodiloo (CPL(As)) väljaandmiseks.

2. Õhulaeva ametipiloodi loa moodulkursusel osalemiseks peab taotleja vastama järgmistele nõuetele:

- a) ta peab omama vähemalt Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt ►C1 välja antud õhulaeva erapiloodi luba ja ◄
- b) olema lennanud piloodina õhulaevadel vähemalt 200 lennutundi, sealhulgas 100 tundi kaptenina, millest 50 tundi peab olema kogutud marsruutlendudel.

▼B

3. Õhulaeva ametipiloodiloo moodulkursust läbida sooviv taotleja peab kõik lennuõppe etapid läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni korraldatava ühe pideva koolituskursuse raames. Teooriaõppe võib läbida üksnes teooriaõpet pakkuvas sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis.

4. Kursus peab sisaldama järgmist:

- a) teooriaõpet õhulaeva ametipiloodiloo väljaandmiseks nõutaval tasemel ning
- b) visuaal- ja instrumentaallenuõpet.

TEOREETILISED TEADMISED

5. Õhulaeva ametipiloodi teoriakursuse kinnitatud õppemaht peab olema vähemalt 250 tundi.

TEORIAEKSAM

6. Taotleja peab tõendama õhulaeva ametipiloodiloo antavatele õigustele vastavat teadmiste taset.

LENNUÕPE

7. Instrumentaallennupädevuseta taotlejatele tuleb anda vähemalt 20 tundi instruktoriga lennuõpet, sealhulgas:

kümme tundi visuaallenuõpet, sealhulgas kuni viis tundi õhulaevalennu täisimitaatoril (FFS) või 2. või 3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2,3) või II/III taseme lennuimitaatoril (FNPT II, III), ning

kümme tundi instrumentaallenuõpet, sealhulgas kuni viis tundi vähemalt õhulaevade 1. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 1) või I taseme lennuimitaatoril (FNPT I) või lennukil.

8. Nende taotlejate puhul, kes omavad õhulaeva instrumentaallennupädevusmärke, loetakse instruktoriga instrumentaallenuõpe täies ulatuses läbituks. Muu õhusõidukiliigi instrumentaallennupädevusega taotlejad peavad läbima vähemalt viis tundi instruktoriga instrumentaallenuõpet õhulaevadel.
9. Õhulaevade õlennupädevuseta taotlejatele tuleb lisaks anda vähemalt viis tundi õlennuõpet, sealhulgas kolm tundi instruktoriga lennuõpet, mis sisaldab vähemalt ühe tunni marsruutlennul navigeerimist, ning viis õist arvestuslendu soololennuna. Iga arvestuslend peab hõlmama starti ja maandumist.

KOGEMUS

10. Õhulaeva ametipiloodiloo taotleja peab olema lennanud õhulaevadel vähemalt 250 lennutundi, sealhulgas 125 tundi kaptenina, mis muu hulgas sisaldab 50 tundi kaptenina marsruutlendudel, sealhulgas visuaallennureeglite kohase marsruutlennu vähemalt 90 km (50 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse täieliku peatumisega maandumine sihtlennuväljal.

Muudes õhusõidukiliikides kaptenina lennatud lennutunde võib nimetatud 185 lennutunnina arvestada järgmiselt:

- a) 30 tundi lennukil või kopteril, kui taotlejal on vastavalt kas lennukite või kopteri erapiloodi luba, või
- b) 60 tundi lennukil või kopteril, kui taotlejal on vastavalt kas lennukite või kopteri ametipiloodi luba, või
- c) kümme tundi purilennukitel või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel või
- d) kümme tundi õhupallidel.

LENNUEKSAM

11. Pärast vastava lennuõppe läbimist ja vajalike kogemuste omandamist teeb taotleja õhulaeva ametipiloodiloo lennueksami.



4. liide

Ametipiloodiloo väljaandmiseks nõutav lennuksam

A. Üldist

1. Ametipiloodi loa väljaandmiseks nõutava lennuksami sooritamiseks peab taotleja olema läbinud lennuõppe eksamil kasutatava õhusõidukiklassi või -tüübiga.
2. ►C1 Taotleja peab läbima lennuksami kõik asjakohased osad. ◀ Kui osa mis tahes punkti sooritus ebaõnnestub, loetakse kogu osa sooritus ebaõnnestunuks. Kui enam kui ühe osa sooritus ebaõnnestub, peab taotleja kogu eksami uuesti sooritama. Kui üksnes ühe osa sooritus ebaõnnestub, peab taotleja uuesti sooritama vaid selle osa. Kui korduseksamil mõne osa sooritus ebaõnnestub, sealhulgas nende osade sooritus, mis eelmisel katsel õnnestusid, peab taotleja kogu eksami uuesti sooritama. Lennuksami kõik asjakohased osad tuleb läbida kuue kuu jooksul. Kui kahe katsega ei õnnestu eksami kõiki asjakohaseid osi edukalt sooritada, tuleb õpet jätkata.
3. Lennuksamil läbikukkumise korral võidakse nõuda õppe jätkamist. Lennuksamil võib osaleda piiramatul arvul kordi.

EKSAMI LÄBIVIIMINE

4. Kui taotleja otsustab lennuksami katkestada põhjustel, mida kontrollpiloot ei pea piisavateks, peab taotleja kogu lennuksami uuesti sooritama. Kui lennuksam katkestatakse põhjustel, mida kontrollpiloot peab piisavateks, tuleb edaspidi läbida üksnes eksami sooritamata jäänud osad.
5. Kontrollpiloot võib eksami käigus nõuda, et ►C1 taotleja kordaks üks kord mis tahes manöövrit või toimingut. ◀ Kontrollpiloot võib eksami millal tahes lõpetada, kui ta leiab, et taotleja lennuoskusi arvestades tuleb tal kogu eksam sooritada uuesti.
6. Taotleja peab õhusõidukit piloteerima kohal, kus on võimalik täita kapteni ülesandeid, ning lähtuma eksami sooritamisel eeldusest, et meeskonnas teisi liikmeid ei ole. Vastutus lennu eest määratakse siseriiklike õigusaktide kohaselt.
7. Taotleja peab kontrollpiloodile näitama, mida ta parajasti kontrollib ►C1 ja mis ülesandeid täidab, kaasa arvatud raadioseadmete kutsungid. ◀ Kontrollimine toimub vastavalt selle õhusõiduki kontroll-lehele, millega eksam sooritatakse. Lennuksami lennuelse ettevalmistuse käigus peab taotleja määrama mootori töörežiimi ja kiiruse seaded. Taotleja peab välja arvutama stardi, ►C1 lähenemise ja maandumise suutlikkusnäitajad vastavalt kasutatava õhusõiduki käsiraamatule ◀ või lennukäsiraamatule.
8. Kontrollpiloot ei tohi õhusõiduki piloteerimises osaleda, välja arvatud juhul, kui sekkumine on vajalik ohutuse tagamiseks või muu liikluse põhjendamatul takistamise vältimiseks.

B. ►C1 Ametipiloodiloo väljaandmiseks nõutava lennuksami sisu – lennukid ◀

1. Lennuksamil kasutatav lennuk peab vastama õppelennuki nõuetele ning sellel peab olema vastavalt sertifikaadile vähemalt neli reisijakohta ning muudetava sammuga propeller ja sisetõmmatav telik.
2. Lennumarsruudi valib kontrollpiloot ning ►C1 sihtkohaks peab olema kontrollitav lennuväli. ◀ Taotleja vastutab lennu planeerimise eest ning peab tagama lennuks vajaliku varustuse ja dokumentide olemasolu pardal. Lend peab kestma vähemalt 90 minutit.

▼B

3. Taotleja peab tõendama oskust:

- a) piloteerida lennukit selle võimaluste piires;
- b) sooritada kõiki manöövreid sujuvalt ja täpselt;
- c) rakendada head otsustusvõimet ja lennumeisterlikkust;
- d) rakendada aeronautikateadmisi ning
- e) säilitada kogu aeg lennuki selline juhitavus, et ei tekiks tõsist kahtlust ühegi protseduuri või manöövri edukas lõpuleviimises.

LENNUEKSAMIL LUBATUD HÄLBED

4. Kehtivad järgmised piirhälbed, mida korrigeeritakse vastavalt turbulentsile ning kasutatava lennuki juhitavus- ja lennuomadustele.

Kõrgus

normaallennul	±100 jalga
imateeritud mootoririkkega	±150 jalga

Teekonnajoonel püsimine raadio abil ±5°

Kursil püsimine

normaallennul	±10°
imateeritud mootoririkkega	±15°

Kiirus

stardi ja lähenemise ajal	±5 sõlme
kõigil muudel lennurežiimidel	±10 sõlme

EKSAMI SISU

5. Jaotise 2 punktis c ja punkti e alapunktis iv ning jaotistes 5 ja 6 nimetatud tegevused võib olla sooritatud II taseme lennuimitaatoril (FNPT II) või lennu täisimitaatoril (FFS).

Lennuki kontroll-lehe kasutamist, lennumeisterlikkust, lennuki juhtimist visuaalsete orientiiride järgi, jäätumisvastaseid ja jääemaldusprotseduure ning ohu- ja veahalduse põhimõtteid kohaldatakse tabeli kõikide osade suhtes.

1. OSA — LENNUEELSESED TOIMINGUD JA VÄLJUMINE	
a	Lennueelne tegevus, sealhulgas: lennu planeerimine, dokumentatsioon, massi ja tsentreeringu määramine, ilmaga tutvumine, NOTAM-teated
b	Lennuki ülevaatus ja lennukorda seadmine
c	Ruleerimine ja start
d	►C1 Suutlikkusnäitajate arvestamine ja kohandamine ◄
e	Lennuväljal ja lennuväljaringil tegutsemine
f	Väljumisprotseduurid, kõrgusmõõtu seadmine, kokkupõrke vältimine (ringvaatlus)
g	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadio-sideprotseduurid



2. OSA — ÜLDTEGEVUS LENNUL	
a	Lennuki juhtimine visuaalsete orientiiride järgi, sealhulgas otse- ja horisontaallennul, tõusul ja laskumisel, ringvaatlus
b	Lend kriitiliselt väikese õhkkiirusega, sealhulgas algava ja täieliku varisemise äratundmine ja sellest väljatulek
c	Pöörangud, sealhulgas pöörangud maandumiskonfiguratsioonis. Sügavad 45° kallakuga pöörangud
d	Lend kriitiliselt suure õhkkiirusega, sealhulgas sügavate spiraalide äratundmine ja neist väljatulek
e	Lend üksnes mõõteriistade näitude järgi, sealhulgas: i) horisontaallend, reisikonfiguratsioon, kursi, kõrguse ja õhkkiiruse kontrollimine ii) 10°–30° kallakuga pöörangud tõusul ja laskumisel iii) ebaharilikest asenditest väljatulek iv) piloteerimine piiratud arvu mõõteriistade järgi
f	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid
3. OSA — PROTSEDUURID MARSRUUDIL	
a	Lennuki juhtimine visuaalsete orientiiride järgi, sealhulgas reisikonfiguratsioonis, lennukauguse/kütuse arvestamine
b	Orienteerimine, kaardi lugemine
c	Kõrguse, kiiruse, kursi hoidmine, ringvaatlus
d	Kõrgusmõõtu seadmine. Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid
e	Lennu monitooring, pardapäeviku täitmine, kütusekulu hindamine, teekonnajoonele kõrvalekaldumise hindamine ja õige teekonnajoone taastamine
f	Ilmatingimuste jälgimine, suundumuste/muudatuste hindamine, ümberminekute/tagasipöördumiste planeerimine
g	Teekonnajoonele püsimine ja asukoha määramine (NDB või VOR), navigatsiooniseadmete tunnistamine (instrumentaallennul). Marsruudi valik varulennuväljale suundumiseks (visuaallennul)
4. OSA — LÄHENEMIS- JA MAANDUMISPROTSEDUURID	
a	Saabumisprotseduurid, kõrgusmõõtu seadmine, kontrollid, ringvaatlus
b	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid
c	Väikeselt kõrguselt kordusringile minek
d	Maandumine normaaltingimustes, külgtuulega maandumine (sobivate tingimuste korral)
e	Maandumine lühikesele rajale
f	Lähenemine ja maandumine mootori tühikäigul (üksnes ühe mootoriga lennukitel)
g	Maandumine tagatiibu kasutamata
h	Lennujärgsed toimingud



5. OSA — PROTSEDUURID EBATAVALISES JA HÄDAOLUKORRAS

Selle osa võib ühendada osadega 1–4.

a	Stardijärgse mootoririkke imiteerimine (ohutul kõrgusel), tegutsemine tulekahju korral
b	Seadmete rikked sealhulgas teliku väljalaskmine varustustest, elektri- ja pidurisüsteemi rike
c	Sundmaandamine (imiteeritud)
d	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid
e	Suulised küsimused

6. OSA — LEND IMITEERITUD ASÜMMEETRILISE TÕMBEGA NING VASTAVA KLASSI JA TÜÜBIGA SEOTUD ASPEKTID

Selle osa võib ühendada osadega 1–5.

a	Stardiaegse mootoririkke imiteerimine (ohutul kõrgusel, kui seda ei sooritata lennu täisimitaatoril (FFS))
b	Lähenemine asümmeetrilise tõmbejõuga ja kordusringile minek
c	Lähenemine asümmeetrilise tõmbejõuga ja täieliku peatumisega maandumine
d	Mootori seiskamine ja taaskäivitamine
e	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid, lennumeisterlikkus
f	Kontrollpiloodi äranägemisel – klassi- või tüübipädevuse lennueksamis asjakohased küsimused vastavalt vajadusele: i) lennuki süsteemid, sealhulgas autopiloodi kasutamine ii) hermetiseerimissüsteemi kasutamine iii) jääemaldus- ja jäätumisvastaste süsteemide kasutamine
g	Suulised küsimused

C. Ametipiloodi loa väljaandmiseks nõutava lennueksamis sisu – kopterid

- Lennueksamil kasutatav kopter peab vastama õppekopteri nõuetele.
- Lennuala ja -marsruudi valib kontrollpiloot ning kõik madal- ja ripplennu ülesanded tuleb korraldada sertifitseeritud lennuväljal/väljakul. 3. jaotises nimetatud marsruudid võivad lõppeda lähtelennuväljal või muul lennuväljal ning ►C1 üks sihtkohtadest peab olema kontrollitav lennuväli. ◄ Lennueksamis võib läbi viia kahe lennuga. Lennu või lendude kogukestus peab olema vähemalt 90 minutit.
- Taotleja peab tõendama oskust:
 - piloteerida kopteri selle võimaluste piires;
 - sooritada kõiki manöövreid sujuvalt ja täpselt;
 - rakendada head otsustusvõimet ja lennumeisterlikkust;
 - rakendada aeronautikateadmisi ning
 - säilitada kogu aeg kopteri selline juhitavus, et ei tekiks olulist kahtlust ühegi protseduuri või manöövri edukas lõpuleviimises.

▼B**LENNUEKSAMIL LUBATUD HÄLBED**

4. Kehtivad järgmised piirhálbed, mida korrigeeritakse vastavalt turbulentsile ning kasutatava kopteri juhitavus- ja lennuomadustele.

Kõrgus

normaallennul	±100 jalga
suure rikke imiteerimisel	±150 jalga

Teekonnajoonel püsimine raadio abil ±10°

Kursil püsimine

normaallennul	±10°
suure rikke imiteerimisel	±15°

Kiirus

mitme mootoriga stardi ja lähenemise ajal	±5 sõlme
kõigil muudel lennurežiimidel	±10 sõlme

Pinnatriiv

pinnaefektiga rippumisel	±3 jalga
maandumisel kül- ja tahaliikumiseta	

EKSAMI SISU

5. 4. osa punkte võib korraldada kopterite lennuimitaatoril või lennu täisimitaatoril (FFS). Kopterite kontroll-lehtede kasutamise, lennumeisterlikkuse, kopteri juhtimine visuaalsete orientiiride järgi, jäätumisevastaste protseduuride ning ohu- ja veahalduse põhimõtetega seotud nõudeid kohaldatakse kõikides jaotistes.

1. OSA — LENNUEELSEDE/LENNUJÄRGSED KONTROLLID JA PROTSEDUURID	
a	Teadmised kopterist (nt tehniline pardapäevik, kütus, mass ja tsentreering, kopteri tehnilised võimalused), lennu planeerimine, dokumenteerimine, NOTAM-teated, ilm
b	Lennueelne ülevaatus/tegevus, osade asukoht ja otstarve
c	Kabiini kontroll, käivitusprotseduur
d	Side- ja navigatsiooniseadmete kontroll, sageduste valimine ja seadmine
e	Stardieelsed protseduurid, raadiosideprotseduurid, side lennujuhtimisüksusega ja korralduste täitmine
f	Parkimine, väljalülitamine ja lennujärgsed protseduurid
2. OSA — RIPPUMISMANÖÖVRID, KEERUKAD JUHTIMISVÕTTED JA PIIRATUD ALAD	
a	Start ja maandumine (õhkutõus ja maandamine)
b	Ruleerimine, õhusruleerimine

▼B

c	Riplend vastu-, kül- ja taganttuulega
d	Pöörangud paigal rippudes, 360° vasakule ja paremale (kohtpöörangud)
e	Rippumismanöövrid edasi-, kül- ja tagasisuunas
f	Imiteeritud mootoririke rippumisel
g	Kiired peatumised vastu- ja allatuult
h	Maandumine ja startimine kallakule/kallakult ja ettevalmistamata väljakule/ettevalmistamata väljakult
i	Startimised (erinevad profiilid)
j	Startimine külgtuulega, allatuult (kui võimalik)
k	Startimine maksimaalse stardimassiga (tegelik või imiteeritud)
l	Lähenemised (erinevad profiilid)
m	Startimine ja maandumine piiratud võimsusega
n	Autorotatsioonid (kontrollpiloot valib kaks punkti põhialuste, tegevusraadiuse, väikese kiiruse ja 360° pöörangute osadest)
o	Autorotatsiooniga maandumine
p	Sundmaandumise harjutamine mootori sisselülitamise ja võimsuse taastamisega
q	►C1 Mootori võimsuse kontrollimine, ◄ kontrollivõtted, lähene-mise ja väljumise tehnikad

3. OSA — NAVIGEERIMINE — PROTSEDUURID MARSRUUDIL

a	Navigeerimine ja orienteerimine erinevatel kõrgustel merepinnast/maapinnast, kaardi lugemine
b	Kõrguse (merepinnast/maapinnast), kiiruse, kursi hoidmine, õhuruumi vaatlemine, kõrgusemõõduri seadmine
c	Lennu monitooring, pardapäeviku täitmine, ►C1 kütusekulu hindamine, kestvus, saabumisaaja arvutamine, ◄ teekonnajoonelt kõrvalekaldumise hindamine ja õige teekonnajoone taastamine, mõõteriistade jälgimine
d	Ilmastikutingimuste jälgimine, ümberminekute/tagasipöördumise planeerimine
e	Teekonnajoonel püsimine ja asukoha määramine (NDB või VOR), navigatsiooniseadmete tunnistamine
f	Side lennujuhtimisüksusega, eeskirjade täitmine jne

4. OSA — PROTSEDUURID JA MANÖÖVRID ÜKSNES MÕÕTERIIS-TADE NÄITUDE JÄRGI LENDAMISEL

a	Horisontaallend, kursi, kõrguse (merepinnast/maapinnast) ja kiiruse kontrollimine
b	1. astme pöörangud määratud kurssidele, 180°–360° vasakule ja paremale
c	Tõus ja laskumine, sealhulgas 1. astme pöörangud määratud kurssidele
d	Ebaharilikest asenditest väljatulek
e	30° kallakuga pöörangud kuni 90° vasakule ja paremale

▼B

5. OSA — PROTSEDUURID EBATAVALISES JA HÄDAOLUKORRAS
(VAJADUSEL IMITEERITUD)

Märkus 1. Kui eksam viiakse läbi mitme mootoriga kopteril, peab eksam muu hulgas sisaldama imiteeritud mootoririkke harjutust koos lähenemise ja maandumisega ühe töötava mootoriga.

Märkus 2. Kontrollpiloot valib neli punkti alljärgnevast:

a	Häired mootori töös, ►C1 sealhulgas pöörete regulaatori rike, ◄ karburaatori/mootori jäätumine, õlisüsteemi häired, kui on asjakohane
b	Kütusesüsteemi häired
c	Elektrisüsteemi häired
d	Hüdraulikasüsteemi häired, sealhulgas lähenemine ja maandumine hüdraulikata, kui on asjakohane
e	Peatiiviku ja/või pöörlemisvastase süsteemi häire (lennu täisimitaatoril või üksnes selle teemaline vestlus)
f	Tegutsemine tulekahju korral, sealhulgas suitsu tekke avastamine ja suitsu eemaldamine, kui on asjakohane
g	Muud ebahariliku või hädaolukorra protseduurid vastavalt lennukäsiraamatutele, ka mitme mootoriga kopteritel: Imiteeritud mootoririke startimisel: stardist loobumine otsusepunktis (TDP) või enne seda või ohutu sundmaandumine stardi kriitilises punktis (DPATO) või enne seda; vahetult pärast otsusepunkti või kriitilist punkti. Maandumine imiteeritud mootoririkkega: maandumine või kordusringile minek enne maandumise otsusepunkti (LDP) või maandumise kriitilist punkti (DPBL); pärast maandumise otsusepunkti (LDP) tekkinud mootoririkkega või ohutu sundmaandumine pärast maandumise kriitilist punkti (DPBL).

D. Ametipiloodiloo väljaandmiseks nõutava lennueksami sisu –
õhulaevad

1. Lennueksamil kasutatav õhulaev peab vastama õppeõhulaeva nõuetele.
2. Lennuala ja -marsruudi valib kontrollpiloot. 3. jaotises nimetatud marsruudid võivad lõppeda lähtelennuväljal või muul lennuväljal ning ►C1 üks sihtkohtadest peab olema kontrollitav lennuväli. ◄ Lennueksami võib läbi viia kahe lennuga. Lennu või lendude kogukestus peab olema vähemalt 60 minutit.
3. Taotleja peab tõendama oskust:
 - a) piloteerida õhulaeva selle võimaluste piires;
 - b) sooritada kõiki manöövreid sujuvalt ja täpselt;
 - c) rakendada head otsustusvõimet ja lennumeisterlikkust;
 - d) rakendada aeronautikateadmisi ning
 - e) säilitada kogu aeg õhulaeva selline juhitavus, et ei tekiks olulist kahtlust ühegi protseduuri või manöövri edukas lõpuleviimises.

LENNUEKSAMIL LUBATUD HÄLBED

4. Kehtivad järgmised piirhálbed, mida korrigeeritakse vastavalt turbulentsile ning kasutatava õhulaeva juhitavus- ja lennuomadustele.

▼B**Kõrgus**

normaallennul	±100 jalga
suure rikke imiteerimisel	±150 jalga

► **C1** Teekonnajoonel püsimine
raadionavigatsiooniseadmete abil ◀ ±10°

Kursil püsimine

normaallennul	±10°
suure rikke imiteerimisel	±15°

EKSAMI SISU

5. 5. ja 6. osa punkte võib läbi viia õhulaevade lennuimitaatoril (FNPT) või lennu täisimitaatoril (FFS). Õhulaevade kontrolli-lehe kasutamist, lennumeisterlikkust, õhulaeva juhtimist visuaalsete orientiiride järgi, jäätumisvastaseid protseduure ning ohu- ja veahalduse põhimõtteid kohaldatakse tabeli kõikide osade suhtes.

1. OSA — LENNUEELSESED TOIMINGUD JA VÄLJUMINE	
a	Lennueelne tegevus, sealhulgas: lennu planeerimine, dokumenteerimine, massi ja tsentreeringu määramine, ilmaga tutvumine, NOTAM-teated
b	Õhulaeva ülevaatus ja ► C1 lennueelne teenindus ◀
c	Mastist eraldumine, maapinnal manööverdamine ja startimine
d	► C1 Suutlikkusnäitajate arvestamine ja kohandamine ◀
e	Lennuväljal ja lennuväljaringil tegutsemine
f	Väljumisprotseduurid, kõrgusmõõduri seadmine, kokkupõrke vältimine (ringvaatlus)
g	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadio-sideprotseduurid
2. OSA — ÜLDTEGEVUS LENNUL	
a	Õhulaeva juhtimine visuaalsete orientiiride järgi, sealhulgas otse- ja horisontaallennul, tõusul, laskumisel, ringvaatlus
b	Lend rõhkkõrgusel
c	Pöörangud
d	Järsud tõusud ja laskumised
e	Lend üksnes mõõteriistade näitude järgi, sealhulgas: i) horisontaallend, kursi, kõrguse ja õhkkiiruse kontrollimine ii) pöörangud tõusul ja laskumisel iii) ebaharilikest asenditest väljatulek iv) piloteerimine piiratud arvu mõõteriistade järgi
f	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadio-sideprotseduurid
3. OSA — PROTSEDUURID MARSRUUDIL	
a	Õhulaeva juhtimine visuaalsete orientiiride järgi, ► C1 lennukauguse/kestvuse arvestamine ◀
b	Orienteerimine, kaardi lugemine
c	Kõrguse, kiiruse, kursi hoidmine, ringvaatlus

▼B

d	Kõrgusmõõduri seadmine, side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid
e	Lennu monitoring, ►C1 lennupäeviku täitmine, ◄ kütusekulu hindamine, teekonnajoonelt kõrvalekaldumise hindamine ja õige teekonnajoone taastamine
f	Ilmatingimuste jälgimine, suundumuste/muudatuste hindamine, ümberminekute/tagasipöördumiste planeerimine
g	Teekonnajoonel püsimine ja asukoha määramine (NDB või VOR), navigatsiooniseadmete tunnistamine (instrumentaallennul). Marsruudi valik varulennuväljale suundumiseks (visuaallennul)

4. OSA — LÄHENEMIS- JA MAANDUMISPROTSEDUURID

a	Saabumisprotseduurid, kõrgusmõõduri seadmine, kontrollid, ringvaatlus
b	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid
c	Väikeselt kõrguselt kordusringile minek
d	Maandumine normaalingimustes
e	Maandumine lühikesele rajale
f	Lähenemine ja maandumine mootori tühikäigul ►C1 (üksnes ühe mootoriga õhulaevadel) ◄
g	Maandumine tagatiibu kasutamata
h	Lennujärgsed toimingud

5. OSA — PROTSEDUURID EBATAVALISES JA HÄDAOLUKORRAS

Selle osa võib ühendada osadega 1–4.

a	Stardijärgse mootoririkke imiteerimine (ohutul kõrgusel), tegutsemine tulekahju korral
b	Seadmete rikked
c	Sundmaandamine (imiteeritud)
d	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid
e	Suulised küsimused

6. OSA — VASTAVA KLASSI JA TÜÜBIGA SEOTUD ASPEKTID

Selle osa võib ühendada osadega 1–5.

a	Stardiaegse mootoririkke imiteerimine (ohutul kõrgusel, kui seda ei sooritata lennu täisimitaatoril (FFS))
b	Lähenemine ja kordusringile minek rikkis mootori(te)ga
c	Lähenemine ja täieliku peatumisega maandumine rikkis mootori(te)ga
d	Rikked ballooni surveüsteemis
e	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid, lennumeisterlikkus

▼B

f	Kontrollpiloodi äranägemisel – klassi- või tüübipädevuse lennuek- sami asjakohased küsimused vastavalt vajadusele: i) õhulaeva süsteemid ii) ballooni survesüsteemi kasutamine
g	Suulised küsimused

▼B

5. liide

Teise piloodi loa integreeritud koolituskursus

ÜLDIST

1. Teise piloodi loa integreeritud koolituskursuse eesmärk on õpetada pilootidele oskusi, mis võimaldavad neil tegutseda lennutranspordi valdkonnas mitme piloodiga turbiinlennukite visuaal- ja instrumentaallennureeglite kohastel lendudel teise piloodina ning omandada teise piloodi luba.

▼M3

2. Teise piloodi loa koolituse litsents antakse üksnes sertifitseeritud koolitusorganisatsioonile, mis kuulub ORO-osa ja kehtivate lennutegevusnõuete kohase tegevusloaga ärilise lennutranspordi ettevõtja koosseisu või on nimetatud ettevõtjatega sõlminud erikokkuleppe. Litsents kehtib ainult konkreetse ettevõtja kohta kuni lennuettevõtja üleminekukursuse lõpuleviimiseni.

▼B

3. Teise piloodi loa integreeritud kursust läbida sooviv taotleja peab kõik koolitusetapid läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni ühe pideva koolituskursuse raames. Koolitus põhineb kompetentsusel ja viiakse läbi lennumeeskonna koostöö keskkonnas.
4. Kursusele võetakse vastu üksnes *ab initio* taotlejaid.
5. Kursus peab sisaldama järgmist:
 - a) teooriaõpet lennuki liinipiloodiloo jaoks nõutaval tasemel;
 - b) visuaal- ja instrumentaallennuõpet;
 - c) lennumeeskonna koostöökoolitust tööks mitmepiloodilennukites ning
 - d) tüübipädevuskoolitust.
6. Taotleja, kes ei suuda või ei saa teise piloodi loa kursust tervikuna läbida, võib pädevalt asutuselt taotleda pääsu madalama taseme loa ning instrumentaallennupädevuse teooria- ja lennuksamile, kui ta täidab vastavad nõuded.

TEOREETILISED TEADMISED

7. Teise piloodi loa teooriakursuse kinnitatud õppemaht peab olema vähemalt 750 tundi lennuki liinipiloodiloo tasemel, millele lisandub H alajao kohaselt vastava tüübipädevusmärke jaoks ette nähtud teooriaõppe tundide arv.

LENNUÕPE

8. Lennuõppe maht peab olema kokku vähemalt 240 tundi, mis sisaldab tunde piloteeriva ja jälgiva piloodina reaalsel ja simulatsioonlendudel ning hõlmab nelja koolitusetappi:
 - a) 1. etapp – põhilennuoskused

Spetsiifiline üksikpiloodi algtaseme lennuõpe lennukil.
 - b) 2. etapp – algtase

Ülevaade lennumeeskonna tegevusest ja instrumentaallendudest.
 - c) 3. etapp – kesktase

Lennumeeskonna töö osa 21 kohase kõrgtehnilise lennuki sertifikaadiga mitme mootoriga turbiinlennukis.

▼B

d) 4. etapp – kõrgtase

Tüübipädevuskoolitus lennuettevõtjale omases keskkonnas.

Reaalne lennukogemus peab hõlmama kõiki H alajao kohaselt nõutavaid kogemusi, ►C1 kummuli asendist väljatoomist, ◄ öölende, lende üksnes mõõteriistade näitude järgi ning vastava lennumeisterlikkuse saavutamiseks vajalikke kogemusi.

Lennumeeskonna koostöö nõudeid käsitletakse eespool nimetatud etappide raames.

Asümmeetrilise tõmbega lennu koolitus läbitakse lennukil või lennu täisimistaatoril (FFS).

9. Iga lennuõppekava koolitusetapp sisaldab nii alusteadmiste õpet kui ka praktilise koolituse elemente.
10. Koolituskursuse käigus tuleb koolituskava ja selles osalejaid pidevalt hinnata. Hindamisega tagatakse, et:
 - a) kompetentsus ja selle hindamine vastab mitmepiloodilennuki teise piloodi ülesannetele ning
 - b) õpilased omandavad vajaliku kompetentsuse järk-järgult ja piisaval tasemel.
11. Kompetentsuse tagamiseks peab koolituskursus sisaldama vähemalt 12 starti ja maandumist. Startid ja maandumised peavad toimuma instruktori järelevalve all ning samal lennukil, mille kohta tüübipädevus välja antakse.

HINDAMISTASAND

12. Teise piloodi loa taotleja peab iga käesoleva liite punktis 13 sätestatud üheksa kompetentsuse hindamise mooduli puhul tõendama mitme piloodiga turbiinlennuki visuaal- ja instrumentaallendudel teise piloodina tegutsemiseks ja suhtlemiseks nõutavat kõrget kompetentsuse taset. Hindamine peab kinnitama protseduuri või manöövri edukuse tagamiseks vajalikku pidevat kontrolli lennuki või manöövri üle. Taotleja peab järjekindlalt tõendama asjakohase lennukitüübi teise piloodi loa hindamiskriteeriumidele vastavaks ohutuks käitamiseks vajalikke teadmisi, oskusi ja hoiakuid.

KOMPETENTSUSE HINDAMISE MOODULID

13. Taotleja peab tõendama kompetentsust järgmises üheksas kompetentsuse hindamise moodulis:
 - (1) inimvõimetele vastavate põhimõtete, sealhulgas ohu- ja veahalduse põhimõtete rakendamine;
 - (2) lennuki maaapealsete toimingute sooritamise;
 - (3) stardi sooritamise;
 - (4) tõusu sooritamise;
 - (5) horisontaallennu sooritamise;
 - (6) laskumise sooritamise;
 - (7) lähenemise sooritamise;
 - (8) maandumise sooritamise ning

▼B

- (9) maandumisjärgsete toimingute ja lennuki lennujärgsete toimingute sooritamise.

IMITATSIOONLEND**14. Lennutreeningseadmete (FSTD) miinimumnõuded:****a) 1. etapp – põhilennuoskused**

Pädeva asutuse tunnustatud e-koolituse ja osakoolituse seadmed, millel on järgmised tunnused:

- harilikult lauaarvutite juurde mittekuuluvate lisaseadmete, näiteks juhthoovastiku, külguhtkangi või ►C1 lennujuhtimissüsteemi klahvistiku ◄ funktsionaalsete koopiade olemasolu ning
- psühhomotoorne funktsionaalsus, mis võimaldab varieerida reaktsiooni tugevust ja kiirust.

b) 2. etapp – algtase

Tüüpilist mitme mootoriga turbiinlennukit esindav lennumeeskonna koostöö funktsionaalsusega II taseme lennuimitaator (FNPT II MCC).

c) 3. etapp – kesktase

Teise piloodiga käitatavat mitme mootoriga turbiinlennukit esindav lennutreeningseade (FSTD), mis vastab B-tasemega samaväärsele standardile ja sisaldab lisaks:

- päeva/hämara/öölenne visuaalsüsteemiga katkestusteta kollimeeritud kabiinisest vaateala, kus mõlemale piloodile avaneb 180° horisontaalvaade ja 40° vertikaalvaade ning
- lennujuhtimiskeskonna imitaatorit.

d) 4. etapp – kõrgtase

D- või C-tasemega samaväärsele standardile vastav lennu täisimitaator (FFS), millel on täiustatud päevalenue visuaalsüsteem koos lennujuhtimiskeskonna imitaatoriga.

▼B

6. liide

Instrumentaallennupädevuse moodulkoolituskursused**A. Lennuki instrumentaallennupädevus (IR(A)) – lennukoolituse moodulkursus**

ÜLDIST

1. Lennuki instrumentaallennupädevuse lennukoolituse moodulkursuse eesmärk on õpetada pilootidele oskusi, mis on vajalikud lennukite piloteerimiseks vastavalt instrumentaallennureeglitele ja instrumentaallennuilmatingimustes. Kursus koosneb kahest moodulist, mille võib läbida eraldi või koos:

a) Instrumentaallennukoolituse algmoodul

Sisaldab kümme tundi instruktoriga instrumentaalaega, millest kuni viis tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg instrumentaallennu esmaimmitaatoril (BITD), I või II taseme lennuimmitaatoril (FNPT I või II), või lennu täisimmitaatoril (FFS). Instrumentaallennu põhimooduli läbimisel antakse kandidaadile kursuse läbimise tunnistus.

b) Instrumentaallennuprotseduuride moodul

Sisaldab lennuki instrumentaallennupädevuse koolituskava ülejäänud osi, ühe mootori puhul 40 ja mitme mootori puhul 45 tundi instruktoriga instrumentaalaega ning lennuki instrumentaallennupädevuse teooriakursust.

▼M3

2. Lennuki instrumentaallennupädevuse moodulkursusel osaleda soovival taotlejal peab olema lennuki erapiloodi luba või lennuki ametipiloodi luba. Instrumentaallennuprotseduuride moodulkursusel osaleda soovival taotlejal, kellel ei ole lennuki ametipiloodi luba, peab olema instrumentaallennu põhimooduli kursuse läbimise tunnistus.

Sertifitseeritud koolitusorganisatsioon peab tagama, et mitme mootoriga lennuki instrumentaallennupädevuse kursusele sooviv taotleja, kellel ei ole olnud mitme mootoriga lennuki klassi- või tüübipädevusmärke, oleks enne lennuki instrumentaallennupädevuse kursusel lennuõppe alustamist läbinud H alajaos sätestatud mitme mootori koolituse.

▼B

3. Taotleja, kes soovib läbida lennuki instrumentaallennupädevuse moodulkursuse instrumentaallennuprotseduuride mooduli, peab kõik õppeetapid läbima ühe heakskiidetud pideva koolituskursuse raames. Enne instrumentaallennuprotseduuride mooduli alustamist peab sertifitseeritud koolitusorganisatsioon kontrollima taotleja kompetentsust instrumentaallennu põhioskustes. Vajadusel tuleb anda täienduskoolitust.

4. Teooriakursus tuleb läbida 18 kuu jooksul. Instrumentaallennuprotseduuride moodul tuleb läbida ning lennueksam sooritada teooriaeksami eduka soorituskehtivusaja jooksul.

5. Kursus peab sisaldama järgmist:

a) teooriaõpet instrumentaallennupädevusmärke jaoks nõutaval tasemel;

b) instrumentaallennuõpet.

TEOREETILISED TEADMISED

6. Lennuki instrumentaallennupädevuse moodulkursuse teooriaõppe kinnitatud maht peab olema vähemalt 150 tundi.

▼B**LENNUÕPE**

7. Ühe mootoriga lennuki instrumentaallennupädevuse kursus peab sisaldama vähemalt 50 tundi instrumentaalaega, millest kuni 20 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg I taseme lennuimitaatoril (FNPT I) või kuni 35 tundi lennu täisimitaatoril (FFS) või II taseme lennuimitaatoril (FNP II). Kuni kümme tundi maapealset instrumentaalaega II taseme lennuimitaatoril (FNPT II) või lennu täisimitaatoril võib läbida I taseme lennuimitaatoril.
8. Mitme mootoriga lennuki instrumentaallennupädevuse kursus peab sisaldama vähemalt 55 tundi instrumentaalaega, millest kuni 25 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg I taseme lennuimitaatoril (FNPT I) või kuni 40 tundi lennu täisimitaatoril (FFS) või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II). Kuni kümme tundi maapealset instrumentaalaega II taseme lennuimitaatoril (FNPT II) või lennu täisimitaatoril võib läbida I taseme lennuimitaatoril. Ülejäänud instrumentaallennuõppest vähemalt 15 tundi tuleb läbida mitme mootoriga lennukitel.
9. Ühe mootoriga lennuki instrumentaallennupädevusmärke omanik, kellel on ka mitme mootoriga klassi- või tüübipädevusmärke ning kes soovib omandada lennuki esmase instrumentaallennupädevusmärke, peab sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis läbima kursuse, mis sisaldab vähemalt viis tundi mitme mootoriga lennuki instrumentaallennuõpet, millest kuni kolm tundi võib olla sooritatud lennu täisimitaatoril (FFS) või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II).
- 10.1. Lennuki ametipiloodiloo või instrumentaallennu põhimooduli kursuse läbimise tunnistuse omanikul võib punktidega 7 ja 8 ettenähtud õppe kogumahtu kümne tunni võrra vähendada.

▼M3

- 10.2. Kopteri instrumentaallennupädevusmärke omanikul võib punktidega 7 ja 8 ettenähtud õppe kogumahtu vähendada kümne tunnini.

▼B

- 10.3. Lennukil toimuva instrumentaallennuõppe kogumaht peab vastama olenevalt asjaoludest kas punktile 7 või 8.
11. Lennuki instrumentaallennupädevuse lennuksamile eelnevad lennuharjutused peavad sisaldama järgmist:
 - a) instrumentaallennukoolituse algmoodul: instrumentaallennu põhiprotseduurid ja manöövrid, sealhulgas vähemalt:

visuaalse välisvaatluseta instrumentaallennu põhioskused:

 - horisontaallend,
 - tõus,
 - laskumine,
 - pöörangud horisontaallennul, tõusul, laskumisel;

lennuinstrumentide paigutus;

sügavad pöörangud;

raadionavigatsioon;

ebaharilikest asenditest väljatulek;

piloteerimine piiratud arvu mõõteriistade järgi;

algava ja täieliku varisemise äratundmine ja sellest väljatulek;
 - b) instrumentaallennuprotseduuride moodul:
 - i) lennueelsed protseduurid instrumentaallennureeglite kohastel lendudel, sealhulgas lennukäsiraamatu ja asjakohaste lennujuhtimisteenuste dokumentide kasutamine instrumentaallennu plaani koostamiseks;
 - ii) protseduurid ja manöövrid instrumentaallennureeglite kohaseks piloteerimiseks tavalistes, ebatavalistes ja hädaolukordades, sealhulgas vähemalt:

▼B

- visuaallennult instrumentaallennule üleminek õhkutõusul,
- standardised instrumentaalsaabumised ja -lahkumised,
- instrumentaallennureeglite kohased protseduurid marsruudil,
- protseduurid ootetsoonis,
- instrumentaallähenemine ettenähtud miinimumideni,
- katkestatud lähenemise protseduurid,
- instrumentaallähenemisega maandumised, sealhulgas ringlähene-mine;

▼C1

- iii) manöövrid õhus ja vastavad lennuparameetrid;

▼B

- iv) Vajaduse korral mitme mootoriga lennuki piloteerimine eespool nimetatud harjutustes, sealhulgas lennuki piloteerimine üksnes mõõteriistade näitude järgi ühe mootori imiteeritud rikke ning mootori seiskamise ja taaskäivitamisega (viimane harjutus viia läbi ohutul kõrgusel, kui selleks ei kasutata lennu täisimitaatorit (FFS) või II taseme lennuimitaatorit (FNPT II).

▼M3

Aa. Lennuki instrumentaallennupädevus (IR(A)) – kompetentsuspõhine lennukoolituse moodulkursus

ÜLDIST

1. Kompetentsuspõhise lennukoolituse moodulkursuse eesmärk on koolitada era- või ametipiloodiloo omanikke instrumentaallennupädevuse omandamiseks, võttes arvesse varasemat instrumentaallennuõpet ja -kogemust. Kursus on koostatud nii, et anda piisavad oskused lendamiseks instrumentaallennureeglite järgi ja instrumentaallennuilma tingimustes. Kursus koosneb instrumentaallennuõppest lennuki instrumentaallennupädevuse instruktoriga või lennuki lennuinstruktoriga, kellel on õigus anda instrumentaallennupädevuse õpet, ning lennuõppest sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis.
2. Kompetentsuspõhise moodulkursuse kaudu lennuki instrumentaallennupädevusmärke taotlejal peab olema lennuki erapiloodi või lennuki ametipiloodi luba.
3. Teooriakursus tuleb läbida 18 kuu jooksul. Instrumentaallennuõpet tuleb läbida ning lennuksam sooritada teooriaeksami eduka soorituse kehtivusaja jooksul.
4. Kursus peab sisaldama järgmist:
 - a) teooriaõpet lennuki instrumentaallennupädevusmärke jaoks nõutaval tasemel;
 - b) instrumentaallennuõpet.

TEOREETILISED TEADMISED

5. Lennuki instrumentaallennupädevuse kompetentsuspõhise moodulkursuse teooriaõppe kinnitatud maht peab olema vähemalt 80 tundi. Teooriakursus võib sisaldada arvutipõhist õpet ja e-õppe elemente. Tagada tuleb klassiruumiõppe miinimummaht vastavalt punkti ORA.ATO.305 nõudele.

LENNUÕPE

6. Selle moodulkursusega omandatakse lennuki instrumentaallennupädevusmärke kompetentsuspõhiselt. Taotleja peab siiski vastama allpool loetletud miinimumnõuetele. Nõutava kompetentsuse saavutamiseks võib olla vaja lisakoolitust.
 - a) Ühe mootoriga lennuki instrumentaallennupädevuse kompetentsuspõhine kursus peab sisaldama vähemalt 40 tundi instruktoriga instrumetaalaega, millest kuni 10 tundi võib olla maapealne instrumetaalaeg I taseme lennuimitaatoril (FNPT I) või kuni 25 tundi lennu täisimitaatoril (FFS) või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II). Kuni 5 tundi maapealset instrumetaalaega II taseme lennuimitaatoril või lennu täisimitaatoril võib läbida I taseme lennuimitaatoril.

▼ M3

- i) Kui taotleja on:
 - (A) läbinud instrumentaallennuõppe lennuki instrumentaallennupädevuse instruktorigi või lennuki lennuinstruktoriga, kellel on õigus anda instrumentaallennupädevuse õpet, või
 - (B) eelnevalt kogunud instrumentaallennuaega lennuki kaptenina, kasutades pädevusmärget, mis annab õiguse lennata instrumentaallennureeglite järgi ja instrumentaallennuilma tingimustes,

võib kuni 30 tundi seda lennuaega arvestada eespool nimetatud 40 tunni katteks.
 - ii) Kui taotleja on eelnevalt kogunud instruktoriga instrumentaallennuaega alapunkti a alapunktis i nimetatust erineval viisil, võib kuni 15 tundi seda lennuaega arvestada nõutava 40 tunni katteks.
 - iii) Lennuõpe peab igal juhul sisaldama vähemalt 10 tundi instruktoriga instrumentaallennuaega lennukil sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis.
 - iv) Instruktoriga instrumentaallennuõppe kogumaht peab olema vähemalt 25 tundi.
- b) Mitme mootoriga lennuki instrumentaallennupädevuse kompetentsuspõhine moodulkursus peab sisaldama vähemalt 45 tundi instruktoriga instrumentaalaega, millest kuni 10 tundi võib olla maaapealne instrumentaalaeg I taseme lennuimitaatoril (FNPT I) või kuni 30 tundi lennu täisimitaatoril (FFS) või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II). Kuni 5 tundi maaapealset instrumentaalaega II taseme lennuimitaatoril või lennu täisimitaatoril võib läbida I taseme lennuimitaatoril.
- i) Kui taotleja on:
 - (A) läbinud instrumentaallennuõppe lennuki instrumentaallennupädevuse instruktorigi või lennuki lennuinstruktoriga, kellel on õigus anda instrumentaallennupädevuse õpet, või
 - (B) eelnevalt kogunud instrumentaallennuaega lennuki kaptenina, kasutades pädevusmärget, mis annab õiguse lennata instrumentaallennureeglite järgi ja instrumentaallennuilma tingimustes,

võib kuni 35 tundi seda lennuaega arvestada eespool nimetatud 45 tunni katteks.
 - ii) Kui taotleja on eelnevalt kogunud instruktoriga instrumentaallennuaega alapunkti b alapunktis i nimetatust erineval viisil, võib kuni 15 tundi seda lennuaega arvestada nõutava 45 tunni katteks.
 - iii) Lennuõpe peab igal juhul sisaldama vähemalt 10 tundi instruktoriga instrumentaallennuaega sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis mitme mootoriga lennukil.
 - iv) Instruktoriga instrumentaallennuõppe kogumaht peab olema vähemalt 25 tundi, sealhulgas vähemalt 15 tundi mitme mootoriga lennukil.
- c) Arvestatava tundide arvu kindlakstegemiseks ja koolitusvajaduse määramiseks peab taotleja läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis õppeelse hindamise.
- d) Lennuki instrumentaallennupädevuse instruktorigi või lennuki lennuinstruktoriga alapunkti a alapunkti i või alapunkti b alapunkti i kohaselt läbitud instrumentaallennuõpe dokumenteeritakse eraldi koolitusdokumendis, mille instruktor allkirjastab.
7. Lennuki instrumentaallennupädevuse kompetentsuspõhise moodulkursuse lennuõpe peab hõlmama järgmist:
- a) instrumentaallennu põhiprotseduurid ja manöövrid, sealhulgas vähemalt:

▼ **M3**

- i) visuaalse välisvaatluseta instrumentaallennu põhioskused,
 - ii) horisontaallend,
 - iii) tõus,
 - iv) laskumine,
 - v) pöörangud horisontaallennul, tõusul ja laskumisel,
 - vi) lennuinstrumentide paigutus,
 - vii) sügavad pöörangud,
 - viii) raadionavigatsioon,
 - ix) ebaharilikest asenditest väljatulek,
 - x) piloteerimine piiratud arvu mõõteriistade järgi; ning
 - xi) algava ja täieliku varisemise äratundmine ja sellest väljatulek;
- b) lennueelsed protseduurid instrumentaallennureeglite kohastel lendudel, sealhulgas lennukäsiraamatu ja asjakohaste lennujuhtimisteenuste dokumentide kasutamine instrumentaallennu plaani koostamiseks;
- c) protseduurid ja manöövrid instrumentaallennureeglite kohaseks piloteerimiseks normaalingimustes, ebatavalistes ja hädaolukordades, sealhulgas vähemalt:
- i) visuaallennult instrumentaallennule üleminek õhkutõusul,
 - ii) standardsed instrumentaallahkumised ja -saabumised,
 - iii) instrumentaallennureeglite kohased protseduurid marsruudil,
 - iv) protseduurid ootetsoonis,
 - v) instrumentaallähenemine ettenähtud miinimumideni,
 - vi) katkestatud lähenemise protseduurid ning
 - vii) instrumentaallähenemisega maandumised, sealhulgas ringlähenemine;
- d) manöövrid õhus ja vastavad lennuparameetrid;
- e) vajaduse korral mitme mootoriga lennuki piloteerimine nimetatud harjutustes, sealhulgas:
- i) lennuki piloteerimine üksnes lennuinstrumentide järgi ühe mootori imiteeritud rikkega;
 - ii) mootori seiskamise ja taaskäivitamisega (ohutul kõrgusel, kui seda ei tehta lennu täisimitaatoril (FFS) või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II)).
8. Kompetentsuspõhise moodulkursuse kaudu lennuki instrumentaallennupädevusmärke taotlejatel, kellel on FCL-osa kohane erapiloodi- või ametipiloodiluba ja kolmandas riigis Chicago konventsiooni 1. lisa nõuete kohaselt välja antud kehtiv lennuki instrumentaallennupädevusmärke, võib lugeda täidetuks kõik punktis 4 nimetatud koolitusnõuded. Lennuki instrumentaallennupädevusmärke saamiseks peab taotleja:
- a) sooritama 7. liite kohase lennuki instrumentaallennupädevuse lennueksamid;
 - b) tõendama lennueksamil kontrollpiloodile, et ta on omandanud piisavad teoreetilised teadmised lennundusõigusest, meteoroloogiast ning lendude planeerimisest ja sooritamisest (instrumentaallennupädevus), ning
 - c) omama vähemalt 50 tundi lennukogemust kaptenina instrumentaallendudel.
- ÕPPE-EELNE HINDAMINE**
9. Õppe-eelse hindamise sisu ja kestuse määrab sertifitseeritud koolitusorganisatsioon taotleja varasemate instrumentaalkogemuste põhjal.

▼M3**MITME MOOTORIGA LENNUK**

10. Ühe mootoriga lennuki instrumentaallennupädevusmärke omanik, kellel on ka mitme mootoriga klassi- või tüübipädevusmärke ning kes soovib esimest korda omandada lennuki instrumentaallennupädevusmärke, peab sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis läbima kursuse, mis sisaldab vähemalt viis tundi mitme mootoriga lennuki instrumentaallennuõpet, millest kuni kolm tundi võib olla sooritatud lennu täisimitaatoril (FFS) või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II), ja sooritama lennueksami.

▼B**B. Kopteri instrumentaallennupädevus (IR(H)) – lennukoolituse moodulkursus**

1. Kopteri instrumentaallennupädevuse lennukoolituse moodulkursuse eesmärk on õpetada pilootidele oskusi, mis on vajalikud kopterite piloteerimiseks vastavalt instrumentaallennureeglitele ja instrumentaallennuilmaga tingimustes.

▼M3

2. Kopteri instrumentaallennupädevuse moodulkursusel osaleda soovival taotlejal peab olema kopteri era- või ametipiloodi luba või kopteri liinipiloodi luba. Õhusõidukil toimuva õppeetapi alustamiseks kopteri instrumentaallennupädevuskursuse raames peab taotleja omama kopteri instrumentaallennupädevuse lennueksamil kasutatava kopteri tüübipädevusmärke või olema läbinud selle tüübi tunnustatud tüübipädevuskoolituse. Kui lennueksam tehakse mitme piloodiga, peab taotlejal olema tunnistus lennumeeskonna koostöökursuse eduka läbimise kohta.

▼B

3. Kopteri instrumentaallennupädevuse moodulkursustel osaleda sooviv taotleja peab kõik õppeetapid läbima ühe kinnitatud pideva koolituskursuse raames.
4. Teoriakursus tuleb läbida 18 kuu jooksul. Lennuõpe tuleb läbida ning lennueksam sooritada teooriaeksami eduka soorituse kehtivusaja jooksul.
5. Kursus peab sisaldama järgmist:
 - a) teooriaõpet instrumentaallennupädevusmärke jaoks nõutaval tasemel;
 - b) instrumentaallennuõpet.

TEOREETILISED TEADMISED

6. Kopteri instrumentaallennupädevuse moodulkursuse kinnitatud õppemaht peab olema vähemalt 150 tundi.

LENNUÕPE

7. Ühe mootoriga kopteri instrumentaallennupädevuse kursus peab sisaldama vähemalt 50 tundi instruktoriga instrumentaalaega, millest:
 - a) kuni 20 tundi võib olla maaapealne instrumentaalaeg kopterite või lennukite I taseme lennuimitaatoril (FNPT I (H) või (A)) Need 20 tundi kopterite või lennukite I taseme lennuimitaatoril (FNPT I (H) või (A)) võib asendada 20 tunni kopteri instrumentaallennupädevuse õppega kursuse jaoks sobivaks tunnistatud lennukil või
 - b) kuni 35 tundi võib olla maaapealne instrumentaalaeg kopterite 2. või 3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2/3), II või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II/III) või lennu täisimitaatoril (FFS).

Instrumentaallennuõpe peab sisaldama vähemalt kümme tundi instrumentaallennusertifikaadiga kopteril.

8. Mitme mootoriga kopteri instrumentaallennupädevuse kursus peab sisaldama vähemalt 55 tundi instruktoriga instrumentaalaega, millest:

▼B

- a) kuni 20 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg kopterite või lennukite I taseme lennuimitaatoril (FNPT I (H) või (A)). Need 20 tundi kopterite või lennukite I taseme lennuimitaatoril (FNPT I (H) või (A)) võib asendada 20 tunni kopteri instrumentaallennupädevusõppega asjaomase kursuse jaoks sobivaks tunnistatud lennukil;
- b) kuni 40 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg kopterite 2. või 3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2/3), II või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II/III) või lennu täisimitaatoril (FFS).

Instrumentaallennuõpe peab sisaldama vähemalt kümmet tundi instrumentaallennusertifikaadiga mitme mootoriga kopteril.

- 9.1. Kopteri liinipiloodiloo omanikel vähendatakse nõutavat teooriaõppe mahtu 50 tunni võrra.

▼M3

- 9.2. Lennuki instrumentaallennupädevusmärke omanikul võib nõutavat õppe-mahtu vähendada kümne tunnini.
- 9.3. Kopteri erapiloodi loa omanikul, kellel on kopteri õlennupädevusmärke, või kopteri ametipiloodi loa omanikul võib instruktoriga instrumentaallennuõppe nõutavad kogumahtu vähendada viie tunni võrra.

▼B

- 10. Kopteri instrumentaallennupädevuse lennueksamile eelnevad lennuharjutused peavad sisaldama järgmist:
 - a) lennueelsed protseduurid instrumentaallennureeglite kohastel lendudel, sealhulgas lennukäsiraamatu ja asjakohaste lennujuhtimisteenuste dokumentide kasutamine instrumentaallennu plaani koostamiseks;
 - b) protseduurid ja manöövrid instrumentaallennureeglite kohaseks piloteerimiseks normaalingimustes, ebatavalistes ja hädaolukordades, sealhulgas vähemalt:
 - visuaallennult instrumentaallennule üleminek õhkutõusul,
 - standardised instrumentaallahkumised ja -saabumised,
 - instrumentaallennureeglite kohased protseduurid marsruudil,
 - protseduurid ootetsoonis,
 - instrumentaallähenemine ettenähtud miinimumideni,
 - katkestatud lähenemise protseduurid,
 - instrumentaallähenemisega maandumised, sealhulgas ringlähenemine;

▼C1

- c) manöövrid õhus ja vastavad lennuparameetrid;

▼B

- d) vajaduse korral mitme mootoriga kopteri piloteerimine eespool nimetatud harjutustes, sealhulgas kopteri piloteerimine üksnes mõõteriistade näitude järgi ühe mootori imiteeritud rikke ning mootori seiskamise ja taaskäivitamisega (viimane harjutus viia läbi lennu täisimitaatoril (FFS) või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II), või 2./3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2/3).

C. Õhulaeva instrumentaallennupädevus (IR(As)) – lennukoolituse moodulkursus

ÜLDIST

- 1. Õhulaeva instrumentaallennupädevuse lennukoolituse moodulkursuse eesmärk on õpetada pilootidele oskusi, mis on vajalikud õhulaevade piloteerimiseks vastavalt instrumentaallennureeglitele ja instrumentaallennuilma tingimustes. Kursus koosneb kahest moodulist, mille võib läbida eraldi või koos.
 - a) Instrumentaallennukoolituse algmoodul

Moodul sisaldab kümme tundi instruktoriga instrumentaalaega, millest kuni viis tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg instrumentaallennu

▼B

esmaimitaatoril (BITD), I või II taseme lennuimitaatoril (FNPT I/II) või lennu täisimitaatoril (FFS). Instrumentaallennu põhimooduli läbimisel antakse kandidaadile kursuse läbimise tunnistus.

b) Instrumentaallennuprotseduuride moodul

► **C1** Moodul sisaldab õhulaeva instrumentaallennupädevuse koolituskava teist osa, ◀ 25 tundi instrumentaallennuaega instruktoriga ning õhulaeva instrumentaallennupädevuse teooriakursust.

2. Õhulaeva instrumentaallennupädevuse moodulkursusele soovival taotlejal peab olema õhulaeva erapiloodi luba koos õlennupädevusmärgesega või õhulaeva ametipiloodi luba. Instrumentaallennuprotseduuride moodulisse kandideerijal, kellel ei ole õhulaeva ametipiloodi luba, peab olema instrumentaallennu põhimooduli kursuse läbimise tunnistus.
3. Taotleja, kes soovib läbida õhulaeva instrumentaallennupädevuse moodulkursuse instrumentaallennuprotseduuride mooduli, peab kõik õppeetapid läbima ühe kinnitatud pideva koolituskursuse raames. Enne instrumentaallennuprotseduuride mooduli alustamist peab sertifitseeritud koolitusorganisatsioon kontrollima taotleja kompetentsust instrumentaallennu põhioskustes. Vajadusel tuleb anda täienduskoolitust.
4. Teooriakursus tuleb läbida 18 kuu jooksul. Instrumentaallennuprotseduuride moodul tuleb läbida ning lennueksam sooritada teooriaeksami eduka soorituskehtivusaja jooksul.
5. Kursus peab sisaldama järgmist:
 - a) teooriaõpet instrumentaallennupädevusmärges jaoks nõutaval tasemel;
 - b) instrumentaallennuõpet.

TEOREETILISED TEADMISED

6. Õhulaeva instrumentaallennupädevuse moodulkursuse teooriaõppe kinnitatud maht peab olema vähemalt 150 tundi.

LENNUÕPE

7. ► **C1** Õhulaeva instrumentaallennupädevuse kursus ◀ peab sisaldama vähemalt 35 tundi instrumentaalaega, millest kuni 15 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg I taseme lennuimitaatoril (FNPT I) või kuni 20 tundi lennu täisimitaatoril (FFS) või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II). Kuni viis tundi maapealset instrumentaalaega II taseme lennuimitaatoril (FNPT II) või lennu täisimitaatoril võib läbida I taseme lennuimitaatoril.
8. Õhulaeva ametipiloodiloo või instrumentaallennu põhimooduli kursuse läbimise tunnistuse omanikul võib punktis 7 ettenähtud õppe kogumaht kümne tunni võrra vähendada. Instrumentaallennuõppe kogumaht õhulaeval peab vastama punktis 7 esitatud nõuetele.
9. Kui taotlejal on mõne muu õhusõidukiliigi instrumentaallennupädevusmärges, võib õhulaeval lennuõppe nõuetekohast mahtu vähendada kümne tunnini.
10. Õhulaeva instrumentaallennupädevuse lennueksamile eelnevad lennuharjutused peavad sisaldama järgmist:
 - a) instrumentaallennukoolituse algmoodul:

instrumentaallennu põhiprotseduurid ja manöövrid, sealhulgas vähemalt:

▼B

visuaalse välisvaatluseta instrumentaallennu põhioskused:

- horisontaallend,
- tõus,
- laskumine,
- pöörangud horisontaallennul, tõusul, laskumisel;
- mõõteriistade paigutus;
- raadionavigatsioon;
- ebaharilikest asenditest väljatulek;
- piloteerimine piiratud arvu mõõteriistade järgi;

b) instrumentaallennuprotseduuride moodul:

- i) lennueelsed protseduurid instrumentaallennureeglite kohastel lendudel, sealhulgas lennukäsiraamatu ja asjakohaste lennujuhtimisteenuste dokumentide kasutamine instrumentaallennu plaani koostamiseks;
- ii) protseduurid ja manöövrid instrumentaallennureeglite kohaseks piloteerimiseks normaaltingimustes, ebatavalistes ja hädaolukordades, sealhulgas vähemalt:
 - visuaallennult instrumentaallennule üleminek õhkutõusul,
 - standardsed instrumentaallahkumised ja -saabumised,
 - instrumentaallennureeglite kohased protseduurid marsruudil,
 - protseduurid ootetsoonis,
 - instrumentaallähenemine ettenähtud miinimumideni,
 - katkestatud lähenemise protseduurid,
 - instrumentaallähenemisega maandumised, sealhulgas ringlähenedamine;

▼C1

iii) manöövrid õhus ja vastavad lennuparameetrid;

▼B

- iv) õhulaeva piloteerimine eespool nimetatud harjutustes, sealhulgas õhulaeva piloteerimine üksnes mõõteriistade näitude järgi ühe mootori imiteeritud rikke ning mootori seiskamise ja taaskäivitamisega (viimane harjutus viia läbi ohutul kõrgusel, kui selleks ei kasutata lennu täisimitaatorit (FFS) või II taseme lennuimitaatorit (FNPT II)).

▼B

7. liide

Instrumentaallennupädevuse lennuksam

1. Instrumentaallennupädevuse taotleja peab olema läbinud lennuõppe eksamil kasutatava õhusõidukiklassil või -tüübil.
2. ►C1 Taotleja peab läbima lennuksami kõik asjakohased osad. ◄ Kui osa mis tahes punkti sooritus ebaõnnestub, loetakse kogu osa sooritus ebaõnnestunuks. Kui enam kui ühe osa sooritus ebaõnnestub, peab taotleja kogu eksami uuesti sooritama. Kui üksnes ühe osa sooritus ebaõnnestub, peab taotleja uuesti sooritama vaid selle osa. Kui korduseksamil mõne osa sooritus ebaõnnestub, sealhulgas nende osade sooritus, mis eelmisel katsel õnnestusid, peab taotleja kogu eksami uuesti sooritama. Lennuksami kõik asjakohased osad tuleb läbida kuue kuu jooksul. Kui kahe katsega ei õnnestu eksami kõiki asjakohaseid osi edukalt sooritada, tuleb õpet jätkata.
3. Lennuksamil läbikukkumise korral võidakse nõuda õppe jätkamist. Lennuksamil võib osaleda piiramatul arvul kordi.

EKSAMI LÄBIVIIMINE

4. Eksami eesmärk on imiteerida praktilist lendu. Lennumarsruudi valib ►C1 kontrollpiloot. ◄ Üks olulisi elemente on taotleja suutlikkus planeerida ja sooritada lende tavapäraste briefingumaterjalide põhjal. ►C1 Taotleja on kohustatud planeerima lendu ◄ ning peab tagama pardal lennuks vajaliku varustuse ja dokumentide olemasolu. Lennu kestus peab olema vähemalt üks tund.
5. Kui taotleja otsustab lennuksami katkestada põhjustel, mida ►C1 kontrollpiloot ◄ ei pea piisavateks, peab taotleja kogu lennuksami uuesti sooritama. Kui lennuksam katkestatakse põhjustel, mida ►C1 kontrollpiloot ◄ peab piisavateks, tuleb edaspidi läbida üksnes eksami sooritamata jäänud osad.
6. ►C1 Kontrollpiloot ◄ võib eksami käigus nõuda, et taotleja kordaks mis tahes manöövrit või toimingut ühe korra. ►C1 Kontrollpiloot ◄ võib eksami millal tahes lõpetada, kui ta leiab, et taotleja lennuoskusi arvestades tuleb tal kogu eksam sooritada uuesti.
7. Taotleja peab õhusõidukit piloteerima kohal, kus on võimalik täita kapteni ülesandeid, ning lähtuma eksami sooritamisel eeldusest, et meeskonnas teisi liikmeid ei ole. ►C1 Kontrollpiloot ◄ ei tohi õhusõiduki piloteerimises osaleda, välja arvatud juhul, kui sekkumine on vajalik ohutuse tagamiseks või muu liikluse põhjendamatult takistamise vältimiseks. Vastutus lennu eest määratakse siseriiklike õigusaktide kohaselt.
8. Otsusekõrgused/kõrguse merepinnast, ►C1 minimaalsed laskumiskõrgused ◄ maapinnast/merepinnast ja lähenemise katkestamise punkti otsustab taotleja ►C1 kontrollpiloodi ◄ heakskiidul.
9. Instrumentaallennupädevuse taotleja peab ►C1 kontrollpiloodile ◄ näitama, mida ta parajasti kontrollib ja mis ülesandeid täidab, ning esitama raadioseadmete nimetused. Kontrollid tehakse vastavalt selle õhusõiduki kinnitatud kontroll-lehele, millega eksam sooritatakse. Lennuksami lennueelse ettevalmistuse käigus peab taotleja määrama mootori töörežiimi ja kiiruse seaded. Taotleja peab välja arvutama stardi, ►C1 lähenemise ja maandumise suutlikkusnäitajad ◄ vastavalt kasutatava õhusõiduki käsiraamatule või lennukäsiraamatule.

LENNUEKSAMIL LUBATUD HÄLBED

10. Taotleja peab tõendama oskust:

piloteerida õhusõidukit selle võimaluste piires;

sooritada kõiki manöövreid sujuvalt ja täpselt;

▼B

rakendada head otsustusvõimet ja lennumeisterlikkust;

rakendada aeronautikateadmisi ning

säilitada kogu aeg õhusõiduki selline juhitavus, et ei tekiks olulist kahtlust ühegi protseduuri või manöövri edukas lõpuleviimises.

11. Kehtivad järgmised piirhálbed, mida korrigeeritakse vastavalt turbulentsile ning kasutatava õhusõiduki juhitavus- ja lennuomadustele.

Kõrgus

Üldjuhul	±100 jalga
Otsusekõrgusel kordusringile minekul	+50 jalga / –0 jalga
►C1 Minimaalne laskumiskõrgus ◀	+50 jalga / –0 jalga

Teekonnajoonel püsimine

►C1 raadionavigatsiooniseadmete abil ◀	±5°
Täppislähenemine	pool skaalat, asimuut ja glissaad

Kursil püsimine

kõikide mootorite töötades	±5°
imiteeritud mootoririkkega	±10°

Kiirus

kõikide mootorite töötades	±5 sõlme
imiteeritud mootoririkkega	+10 sõlme / –5 sõlme

EKSAMI SISU

Lennukid

1. OSA – LENNUEELSESED TOIMINGUD JA VÄLJUMINE	
Kontroll-lehe kasutamist, lennumeisterlikkust, jäätumisvastaseid ja jääemaldusprotseduure jmt kohaldatakse tabeli kõikide osade suhtes.	
a	Lennukäsiraamatu (või samaväärse dokumendi) kasutamine, eelkõige õhusõiduki suutlikkusarvude ning massi ja tsentreeringu määramisel
b	Lennuliiklusteenistuse dokumentide ja meteoroloogiliste dokumentide kasutamine
c	►C1 ATC lennuplaani ja instrumentaallennuplaani/lennupäeviku koostamine ◀
d	Lennueelne ülevaatus
e	Ilmastikumiinimumid
f	Ruleerimine
g	Stardieelne briifing, start
h (°)	Üleminek instrumentaallennule
i (°)	Instrumentaalväljumise protseduurid, kõrgusmõõduri seadmine
j (°)	Side lennujuhtimiskusega – korralduste täitmine, raadio-sideprotseduurid

▼B

2. OSA – ÜLDTEGEVUS ÕHUS (°)	
a	Lennuki juhtimine üksnes mõõteriistade näitude järgi, sealhulgas: horisontaallend erinevatel kiirustel, trimmeerimine
b	1. järgu pöörangud tõusul ja laskumisel
c	Ebaharilikest asenditest väljatulek, sealhulgas 45° kallakuga pöörangutest ja sügavatest pöörangutest laskumisel
d (*)	Väljatulek varisemiseelsest olukorrast horisontaallennul, pöörangutes tõusul ja laskumisel ning maandumisel – kohaldatav üksnes lennukitele
e	Piloteerimine piiratud arvu mõõteriistade järgi: 1. järgu pöörangute sooritamine stabiilsel tõusul ja laskumisel ettenähtud kurssidele, ebaharilikest asenditest väljatulek – kohaldatav üksnes lennukitele
3. OSA – ►C1 INSTRUMENTAALPROTSEDUURID MARSRUUDIL ◄ (°)	
a	Teekonnajoonel püsimine, ►C1 sealhulgas joonele/peilingule väljumine, ◄ nt NDB, VOR, RNAV
b	►C1 Raadionavigatsiooniseadmete kasutamine ◄
c	Horisontaallend, kursi, kõrguse ja õhkkiiruse hoidmine, võimsuse reguleerimine, trimmeerimistehnika
d	Kõrgusmõõtuuri seadmine
e	Aja arvestus ja arvestusliku saabumisaja (ETA) korrigeerimine (vajaduse korral marsruudil ootetsooni kasutamine)
f	Lennu monitooring, ►C1 lennupäeviku täitmine, ◄ kütusekulu arvestus, süsteemide juhtimine
g	Jäätumisvastased protseduurid, vajadusel imiteeritud
h	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadio-sideprotseduurid
4. OSA – TÄPPISLÄHENEMISE PROTSEDUURID (°)	
a	Navigatsioonivahendite seadmine ja kontroll ning seadmete tunnistamine
b	Saabumisprotseduurid, kõrgusmõõturite kontroll
c	Lähenemis- ja maandumisbriifing, sealhulgas kontrollid laskumisel/lähenemisel/maandumisel
d (+)	Protseduurid ootetsoonis
e	Ettenähtud lähenemisprotseduuri järgimine
f	Lähenemise ajastamine
g	Kõrguse, kiiruse, kursi hoidmine (stabiliseeritud lähenemine)
h (+)	Tegevus kordusringile minekul
i (+)	Katkestatud lähenemise protseduurid/maandumine
j	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadio-sideprotseduurid
5. OSA – MITTETÄPPISLÄHENEMISE PROTSEDUURID (°)	
a	Navigatsioonivahendite seadmine ja kontroll ning seadmete tunnistamine
b	Saabumisprotseduurid, kõrgusmõõtuuri seadmine

▼B

c	Lähenemis- ja maandumisbriifing, sealhulgas kontrollid laskumisel/lähenemisel/maandumisel
d (+)	Protseduurid ootetsoonis
e	Ettenähtud lähenemisprotseduuri järgimine
f	Lähenemise ajastus
g	Kõrguse, kiiruse, kursi hoidmine (stabiliseeritud lähenemine)
h (+)	Tegevus kordusringile minekul
i (+)	Katkestatud lähenemise protseduurid/maandumine
j	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadio-sideprotseduurid
6. OSA – LEND ÜHE MITTETÖÖTAVA MOOTORIGA (üksnes mitme mootoriga lennukitel) (°)	
a	Imiteeritud mootoririke pärast starti või kordusringile minekul
b	Asümmeetriline lähenemine ja protseduurid kordusringile minekul
c	Asümmeetriline lähenemine ja maandumine
d	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadio-sideprotseduurid

(*) Võib olla sooritatud lennu täisimitaatoril (FFS), 2./3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2/3) või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II).

(°) Võib olla sooritatud 4. või 5. jaotise raames.

(°) Tuleb teha üksnes mõõteriistade näitude järgi.

Kopterid**1. OSA – VÄLJUMINE**

Kontroll-lehe kasutamist, lennumeisterlikkust, jäätmisvastaseid ja jääemaldusprotseduure jmt kohaldatakse tabeli kõikide osade suhtes.

a	Lennukäsiraamatu (või samaväärse dokumendi) kasutamine, eelkõige õhusõiduki suutlikkusarvude ning massi ja tsentreeringu määramisel
b	Lennuliiklusteenistuse dokumentide ja meteoroloogiliste dokumentide kasutamine
c	► C1 ATC lennuplaani ja instrumentaallennuplaani/lennupäeviku koostamine ◀
d	Lennueelne ülevaatus
e	Ilmastikumiinimumid
f	Ruleerimine / õhus ruleerimine vastavalt lennujuhtimisüksuse või instruktori juhiste
g	Stardieelne briifing, protseduurid ja kontrollid
h	Üleminek instrumentaallennule
i	Instrumentaalväljumise protseduurid

2. OSA – ÜLDEGEVUS ÕHUS

a	Kopteri juhtimine üksnes mõõteriistade näitude järgi, sealhulgas:
b	1. järgu pöörangud tõusul ja laskumisel
c	Ebaharilikest asenditest väljatulek, sealhulgas 30° kallakuga pöörangutest ja sügavatest pöörangutest laskumisel

▼B

3. OSA – PROTSEDUURID MARSRUUDIL	
a	Teekonnajoonel püsimine, ►C1 sealhulgas joonele/peilingule väljumine, ◄ nt NDB, VOR, RNAV
b	Raadiosidevahendite kasutamine
c	Horisontaallend, kursi, kõrguse ja õhkkiiruse hoidmine, võimsuse reguleerimine
d	Kõrgusmõõduri seadmine
e	Aja arvestus ja arvestusliku saabumisaja (ETA) korrigeerimine
f	Lennu monitooring, pardapäeviku täitmine, kütusekulu arvestus, süsteemide juhtimine
g	Jäätumisvastased protseduurid, kui on kohaldatavad, vajadusel imiteeritud
h	Side lennujuhtimiskeskusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid
4. OSA – TÄPPISLÄHENEMINE	
a	Navigatsioonivahendite seadmine ja kontroll ning seadmete tunnistamine
b	Saabumisprotseduurid, kõrgusmõõduri kontroll
c	Lähenemis- ja maandumisbriifing, sealhulgas kontrollid laskumisel/lähenemisel/maandumisel
d (*)	Protseduurid ootetsoonis
e	Ettenähtud lähenemisprotseduuri järgimine
f	Lähenemise ajastamine
g	Kõrguse, kiiruse, kursi hoidmine (stabiliseeritud lähenemine)
h (*)	Tegevus kordusringile minekul
i (*)	Katkestatud lähenemise protseduurid/maandumine
j	Side lennujuhtimiskeskusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid
5. OSA – MITTETÄPPISLÄHENEMINE	
a	Navigatsioonivahendite seadmine ja kontroll ning seadmete tunnistamine
b	Saabumisprotseduurid, kõrgusmõõduri seadmine
c	Lähenemis- ja maandumisbriifing, sealhulgas kontrollid laskumisel/lähenemisel/maandumisel
d (*)	Protseduurid ootetsoonis
e	Ettenähtud lähenemisprotseduuri järgimine
f	Lähenemise ajastus
g	Kõrguse, kiiruse, kursi hoidmine (stabiliseeritud lähenemine)
h (*)	Tegevus kordusringile minekul
i (*)	Katkestatud lähenemise protseduurid (*) ja maandumine
j	Side lennujuhtimiskeskusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid

▼B

6. OSA – PROTSEDUURID EBATAVALISES JA HÄDAOLUKORRAS

Selle osa võib ühendada osadega 1–5. Eksamil tuleb arvestada kontrolli kopteri üle, mootoririkke tuvastamist, ►C1 viivitamatut tegutsemist (avariimaandumise treening), ◄ jätkumeetmeid ning kontrolle ja lennutäpsust järgmistes olukordades:

a	Imiteeritud mootoririke pärast starti ja lähenemisel(**) (ohutul kõrgusel, kui seda ei tehta lennu täisimitaatoril (FFS), II või III taseme lennuimitaatoril (FNPT II/III) või 2./3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2,3))
b	Stabiilsuse suurendamise seadmete / hüdraulikasüsteemi rike (vastavalt vajadusele)
c	Piloteerimine piiratud arvu mõõteriistade järgi
d	Autorotatsioon ja väljumine eelseatud kõrgusele
e	Täppislähenemine käsitsi, direktorsüsteemi abita(***) Täppislähenemine käsitsi, direktorsüsteemi abiga(***)

(*) Teha 4. või 5. osa raames.

(**) Üksnes mitme mootoriga kopteri puhul.

(***) Eksamil kasutada ühte neist.

Õhulaevad

1. OSA – LENNUEELSEAD TOIMINGUD JA VÄLJUMINE

Kontroll-lehe kasutamist, lennumeisterlikkust, sidepidamist lennujuhtimisüksusega ja korralduste täitmist, raadiosideprotseduure kohaldatakse tabeli kõikide osade suhtes.

a	Lennukäsiraamatu (või samaväärse dokumendi) kasutamine, eelkõige õhusõiduki suutlikkusarvude ning massi ja tsentreeringu määramisel
b	Lennuliiklusteenistuse dokumentide ja meteoroloogiliste dokumentide kasutamine
c	►C1 ATC lennuplaani ja instrumentaallennuplaani/lennupäeviku koostamine ◄
d	Lennueelne ülevaatus
e	Ilmastikumiinimumid
f	Stardieelne briefing, mastist eraldumine, maapinnal manööverdamine
g	Start
h	Üleminek instrumentaallennule
i	Instrumentaalväljumise protseduurid, kõrgusmõõduri seadmine
j	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid

2. OSA – ÜLDTEGEVUS ÕHUS

a	Õhulaeva juhtimine üksnes mõõteriistade näitude järgi
b	Pöörangud tõusul ja laskumisel
c	Ebahariliket asenditest väljatulek
d	Piloteerimine piiratud arvu mõõteriistade järgi

3. OSA – PROTSEDUURID MARSRUUDIL

a	Teekonnajoonel püsimine, ►C1 sealhulgas joonele/peilingule väljumine, ◄ nt NDB, VOR, RNAV
b	►C1 Raadionavigatsiooniseadmete kasutamine ◄

▼B

c	Horisontaallend, kursi, kõrguse ja õhkkiiruse hoidmine, võimsuse reguleerimine, trimmeerimistehnika
d	Kõrgusmõõduri seadmine
e	Aja arvestus ja arvestusliku saabumisaja korrigeerimine
f	Lennu monitooring, ►C1 lennupäeviku täitmine, ◄ kütusekulu arvestus, süsteemide juhtimine
g	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadio-sideprotseduurid

4. OSA – TÄPPISLÄHENEMISE PROTSEDUURID

a	Navigatsioonivahendite seadmine ja kontroll ning seadmete tunnistamine
b	Saabumisprotseduurid, kõrgusmõõduri seadmine
c	Lähenemis- ja maandumisbriifing, sealhulgas kontrollid laskumisel/lähenemisel/maandumisel
d (+)	Protseduurid ootetsoonis
e	Ettenähtud lähenemisprotseduuri järgimine
f	Lähenemise ajastus
g	Stabiliseeritud lähenemine (kõrguse, kiiruse, kursi hoidmine)
h (+)	Tegevus kordusringile minekul
i (+)	Katkestatud lähenemise protseduurid / maandumine
j	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadio-sideprotseduurid

5. OSA – MITTETÄPPISLÄHENEMISE PROTSEDUURID

a	Navigatsioonivahendite seadmine ja kontroll ning seadmete tunnistamine
b	Saabumisprotseduurid, kõrgusmõõduri seadmine
c	Lähenemis- ja maandumisbriifing, sealhulgas kontrollid laskumisel/lähenemisel/maandumisel
d (+)	Protseduurid ootetsoonis
e	Ettenähtud lähenemisprotseduuri järgimine
f	Lähenemise ajastus
g	Stabiliseeritud lähenemine (kõrguse, kiiruse, kursi hoidmine)
h (+)	Tegevus kordusringile minekul
i (+)	Katkestatud lähenemise protseduurid / maandumine
j	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadio-sideprotseduurid

6. OSA – LEND ÜHE MITTETÖÖTAVA MOOTORIGA

Selle osa võib ühendada 1.–5. osaga. Eksamil tuleb arvestada kontrolli õhulaeva üle, mootoririke tuvastamist, viivitamatuid meetmeid, jätkumeetmeid, kontrolle ja lennutäpsust järgmistes olukordades.

a	Imiteeritud mootoririke pärast starti või kordusringile minekul
b	Asümmeetriline lähenemine ja protseduurid kordusringile minekul

▼B

c	Asümmeetriline lähenemine ja maandumine, katkestatud lähene-mise protseduur
d	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadio-sideprotseduurid

([†]) Võib olla sooritatud 4. või 5. osa raames.



8. liide

**Klassi- või tüübipädevuse lennuoskuse tasemekontrolli
instrumentaallennupädevuse osa ristarvestamine**

A. Lennukid

Arvestamine toimub üksnes juhul, kui pikenduse taotleja soovib pikendada ►C1 vastavalt kas ühe mootoriga või mitme mootoriga ühepiloodilennuki ◄ instrumentaallennupädevuse õigusi.

Instrumentaallennupädevust sisaldava lennuoskuse tasemekontrolli läbiviimisel, kui: omanikul on kehtiv:	Lennuoskuste tasemekontrollis arvestatakse järgmiseid instrumentaallennupädevuse osi:
mitmepiloodilennuki tüübipädevusmärke; kõrgtehnilise keeruka lennuki tüübipädevusmärke	ühe mootoriga lennuki klassi- (*) ja ühe mootoriga ühepiloodilennuki tüübipädevusmärke mitme mootoriga ühepiloodilennuki klassipädevusmärke ja mitme mootoriga mittekõrgtehnilise keeruka ühepiloodilennuki tüübipädevusmärke, 9. liite mittekõrgtehnilise keeruka ühepiloodilennuki puhul arvestatakse üksnes lennuksami osa 3B (*)
mitme mootoriga mittekõrgtehnilise keeruka ühepiloodilennuki tüübipädevusmärke, ühepiloodilennud	mitme mootoriga ühepiloodilennuki klassi- (*) ja mitme mootoriga mittekõrgtehnilise keeruka ühepiloodilennuki tüübipädevusmärke ja ühe mootoriga lennuki klassi- ja tüübipädevusmärke (*)
mitme mootoriga mittekõrgtehnilise keeruka ühepiloodilennuki tüübipädevusmärke, üksnes mitmepiloodilennud	a) mitme mootoriga ühepiloodilennuki klassi- (*) ja b) mitme mootoriga mittekõrgtehnilise keeruka ühepiloodilennuki (*) tüübipädevusmärke (*) ja c) ühe mootoriga lennuki klassi- ja tüübipädevusmärke (*)
mitme mootoriga ühepiloodilennuki klassipädevus, üksnes ühepiloodilennud	ühe mootoriga lennuki klassi- ja tüübipädevusmärke ja mitme mootoriga ühepiloodilennuki klassi- ja mitme mootoriga mittekõrgtehnilise keeruka ühepiloodilennuki tüübipädevusmärke
mitme mootoriga ühepiloodilennuki klassipädevus, üksnes mitmepiloodilennud	ühe mootoriga lennuki klassi- ja tüübipädevus (*) ja mitme mootoriga ühepiloodilennuki klassi- (*) ja mitme mootoriga mittekõrgtehnilise keeruka ühepiloodilennuki tüübipädevus (*)
ühe mootoriga ühepiloodilennuki klassipädevusmärke	ühe mootoriga lennuki klassi- ja tüübipädevusmärke
ühe mootoriga ühepiloodilennuki klassi- ja tüübipädevusmärke	ühe mootoriga lennuki klassi- ja tüübipädevusmärke

(*) Tingimusel, et taotleja on eelnenud 12 kuu jooksul teinud vähemalt kolm instrumentaallennureeglite kohast väljumist ja lähenemist ühepiloodi klassi või tüüpi lennukil ühepiloodilendudel; mitme mootoriga mittekõrgtehnilise mittekeeruka lennuki puhul peab taotleja olema sooritanud 6. jaotise lennuksami mittekõrgtehnilisel mittekeerukal ühepiloodilennukil ühepiloodilennuna üksnes mõõteriistade näitude järgi.



B. Kopterid

Arvestamist kohaldatakse üksnes vastavalt kas ühe mootoriga kopterite või mitme mootoriga ühepiloodikopterite instrumentaallennupädevuse õiguste pikendamise puhul.

Instrumentaallennupädevust sisaldava lennuoskuste tasemekontrolli läbiviimisel, kui omanikul on kehtiv:	Lennuoskuse tasemekontrollis arvestatakse järgmisi instrumentaallennupädevuse osi:
mitmepiloodikopteri tüübipädevusmärke	ühe mootoriga kopteri tüübipädevusmärke (*) ja mitme mootoriga ühepiloodikopteri tüübipädevusmärke (*)
mitme mootoriga ühepiloodikopteri tüübipädevus, üksnes ühepiloodilennud	ühe mootoriga kopteri tüübipädevusmärke (*) mitme mootoriga ühepiloodikopteri tüübipädevusmärke.
mitme mootoriga ühepiloodikopteri tüübipädevus, üksnes mitmepiloodilennud	ühe mootoriga kopteri tüübipädevusmärke mitme mootoriga ühepiloodikopteri tüübipädevusmärke (*)

(*) Tingimusel, et eelnenud 12 kuu jooksul on tehtud vähemalt kolm instrumentaallennureeglite kohast väljumist ja lähenemist ühepiloodi tüüpi kopteril ühepiloodilendudel.

▼B

9. liide

Teise piloodi loa, liinipiloodi loa, tüübi- ja klassipädevuste koolitus, lennuksam ja lennuoskuse tasemekontroll ning instrumentaallennupädevuse lennuoskuse tasemekontroll**A. Üldist**

1. Lennueksamil osaleda soovija peab olema läbinud eksamil kasutatava õhusõidukiklassi või -tüübi kohta lennuõppe.
2. Kui kahe katsega ei õnnestu eksami kõiki osi edukalt sooritada, tuleb õpet jätkata.
3. Lennueksamil võib osaleda piiramatu arv kordi.

KOOLITUSE, LENNUEKSAMI/LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLI SISU

4. Kui osa 21 kohaselt kindlaks määratud kasutamissobivuse andmetega ei ole ette nähtud teisiti, peab lennuõppekava olema kooskõlas käesoleva liitega. Selleks et arvestada varasemat kogemust sarnastel õhusõidukitüüpidel, võib lennuõppekava mahtu vähendada vastavalt osa 21 kohaselt kindlaks määratud kasutamissobivuse andmetele.
5. Kui tegemist ei ole liinipiloodiloo väljaandmiseks nõutavate lennuksamitega, võib arvestada ühiseid osi muude tüüpide või variantide lennuksamitest, milles piloot on kvalifitseeritud, kui see on konkreetse tüübi puhul ette nähtud osa 21 kohaselt kindlaks määratud kasutamissobivuse andmetega.

EKSAMI/KONTROLI LÄBIVIIMINE

6. ►C1 Kontrollpiloot ◄ võib valida pädeva asutuse poolt välja töötatud ja kinnitatud erinevate asjaomaste toimingute imitatsioone sisaldavate lennuksamide ja lennuoskuse tasemekontrolli skeemide vahel. Lennu täisimitaatoreid ja muid treeningseadmeid kasutatakse käesoleva osaga ettenähtud viisil, kui need on olemas ning olenemata nende asukohast.
7. Lennuoskuse tasemekontrolli käigus peab ►C1 kontrollpiloot ◄ kontrollima, kas klassi- või tüübipädevusmärke omanikul on säilinud nõuetekohane teoreetiliste teadmiste tase.
8. Kui taotleja otsustab lennuksamini katkestada põhjustel, mida ►C1 kontrollpiloot ◄ ei pea piisavateks, peab taotleja kogu lennuksamini uuesti sooritama. Kui lennuksam katkestatakse põhjustel, mida ►C1 kontrollpiloot ◄ peab piisavateks, tuleb edaspidi läbida üksnes eksami sooritamata jäänud osad.
9. ►C1 Kontrollpiloot ◄ võib eksami käigus nõuda, et taotleja kordaks mis tahes manöövrit või toimingut ühe korra. ►C1 Kontrollpiloot ◄ võib eksami millal tahes lõpetada, kui ta leiab, et taotleja lennuoskusi arvestades tuleb tal kogu eksam sooritada uuesti.
10. Taotleja peab õhusõidukit piloteerima kohal, kus on võimalik täita vastavalt vajadusele kas kapteni või teise piloodi ülesandeid, ning ühepiloodilennu eksami/kontrolli puhul lähtuma eeldusest, et rohkem meeskonnaliikmeid ei ole. Vastutus lennu eest määratakse siseriiklike õigusaktide kohaselt.
11. Lennueksamini lennuelse ettevalmistuse käigus peab taotleja määrama mootori töörežiimi ja kiiruse seaded. ►C1 Taotleja peab eksamineerijale näitama, mida ta parajasti kontrollib ja mis ülesandeid täidab, kaasa arvatud raadioseadmete kutsungid. ◄ Kontrollimised tehakse vastavalt selle õhusõiduki kinnitatud kontroll-lehele, millega eksam sooritatakse, ning vajaduse korral lennumeeskonna koostöö raames. Taotleja peab välja arvutama stardi, ►C1 lähenemise ja maandumise suutlikkusnäitajad ◄ vastavalt kasutatava õhusõiduki käsiraamatule või lennukäsiraamatule. Otsusekõrgused / kõrguse merepinnast, suhtelised laskumiskõrgused maapinnast/merepinnast ja lähene-mise katkestamise punkt tuleb ►C1 kontrollpiloodiga ◄ kokku leppida.

▼B

12. ►C1 Kontrollpiloot ◄ ei tohi õhusõiduki piloteerimises osaleda, välja arvatud juhul, kui sekkumine on vajalik ohutuse tagamiseks või muu liikluse põhjendamatult takistamise vältimiseks.

MITMEPILOODIÕHUSÕIDUKITE TÜÜBIPÄDEVUSTE, MITMEPILOODILENNUL KASUTATAVATE ÜHEPILOODILENNUKITE TÜÜBIPÄDEVUSTE, TEISE PILOODI LOA JA LIINIPILOODILOA LENNUEKSAAMI/LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLI ERINÕUDED

13. Mitmepiloodiõhusõidukite või mitmepiloodilennul kasutatavate ühepiloodilennukite puhul tuleb lennueksam korraldada lennumeeskonnaga. Teise piloodina võib tegutseda teine taotleja või teise tüübipädevusega kvalifitseeritud piloot. Õhusõiduki kasutamisel on teine piloot ►C1 kontrollpiloot ◄ või instruktor.
14. Taotleja peab kõikides lennueksami osades tegutsema piloteeriva piloodina, välja arvatud ebatavaliste ja hädaolukordade protseduuride puhul, kus ta võib lennumeeskonna koostöö raames tegutseda piloteeriva või jälgiva piloodina. Mitmepiloodiõhusõiduki esmase tüübipädevusmärke taotleja või liinipiloodiloo taotleja peab samuti ►C1 tõendama jälgiva piloodina tegutsemise oskust. ◄ Taotleja võib lennueksamiks valida vasaku või parema istme, kui valitud istmelt on võimalik sooritada kõiki eksami punkte.
15. Liinipiloodi loa või mitmepiloodiõhusõidukite tüübipädevusmärke või ühepiloodilennukite kapteni ülesandeid hõlmava mitmepiloodilennu tüübipädevusmärke taotlejate puhul peab ►C1 kontrollpiloot ◄ eraldi kontrollima järgmisi aspekte, olenemata sellest, kas taotleja tegutseb piloteeriva või jälgiva piloodina:
- a) meeskonna koostöö juhtimine;
 - b) õhusõiduki käitamisest üldise ülevaate säilitamine asjakohase järelevalve abil ning
 - c) prioriteetide seadmine ja otsuste vastuvõtmine kooskõlas olukorraga seonduvate ohutusaspektide ja asjaomaste eeskirjade ja normidega, muu hulgas ka hädaolukorras.
16. Instrumentaallennupädevust hõlmav eksam/kontroll tuleb läbi viia instrumentaallennureeglite kohaselt ja ärilise lennutranspordi keskkonda võimalikult täpselt imiteerides. Üks oluline kontrollitav element on taotleja suutlikkus planeerida ja sooritada lende tavapäraste briifingumaterjalide põhjal.
17. Kui tüübipädevuskursus sisaldas vähem kui kaks tundi lennuõpet õhusõidukil, võib lennueksami viia läbi lennu täisimitaatoril (FFS) ning enne lennuõpet õhusõidukil. Sel juhul saadetakse tüübipädevuskursuse ja õhusõidukil lennuõppe läbimise tunnistus enne taotleja loale uue pädevuse märkimist pädevale asutusele.

B. Lennukite erinõuded

SOORITUSE NÕUDED

1. Ühepiloodilennukite puhul (välja arvatud kõrgtehnilised keerukad ühepiloodilennukid) peab taotleja sooritama lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli kõik osad. Kui osa mis tahes punkti sooritus ebaõnnestub, loetakse kogu osa sooritus ebaõnnestunuks. Kui enam kui ühe osa sooritus ebaõnnestub, peab taotleja kogu eksami uuesti sooritama. Kui üksnes ühe osa sooritus ebaõnnestub, peab taotleja uuesti sooritama vaid selle osa. Kui korduseksamil mõne osa sooritus ebaõnnestub, sealhulgas need, mille sooritus eelmisel katsel õnnestus, peab taotleja kogu eksami uuesti sooritama. Mitme mootoriga ühepiloodilennukite puhul tuleb sooritada vastava eksami või kontrolli asümmeetrilise tõmbega lendu käsitlev 6. osa.

▼B

2. ►C1 Mitmepiloodi ja ühepiloodi kõrgtehniliste keerukate lennukite puhul ◄ peab taotleja sooritama lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli kõik osad. Kui sooritus ebaõnnestub rohkem kui viies punktis, peab taotleja kogu eksami või kontrolli uuesti sooritama. Kui taotleja sooritus ebaõnnestub kuni viies punktis, sooritab ta ebaõnnestunud punktid uuesti. Kui korduseksamil või korduskontrollis mõne osa sooritus ebaõnnestub, sealhulgas nende osade sooritus, mis eelmisel katsel õnnestusid, peab taotleja kogu eksami uuesti sooritama. Liinipiloodi või teise piloodi loa lennueksami koosseisu ei kuulu 6. osa. Kui taotleja sooritus ebaõnnestub üksnes 6. osas või kui ta seda osa ei soorita, antakse tüübipädevusmärke välja ilma CAT II ja CAT III õigusteta. Tüübipädevuse õigustele CAT II või CAT III lisamiseks peab taotleja vastaval õhusõidukitüübil sooritama 6. osa.

LENNUEKSAMIL LUBATUD HÄLBED

3. Taotleja peab tõendama oskust:
- a) piloteerida lennukit selle võimaluste piires;
 - b) sooritada kõiki manöövreid sujuvalt ja täpselt;
 - c) rakendada head otsustusvõimet ja lennumeisterlikkust;
 - d) rakendada aeronautikateadmisi;
 - e) säilitada kogu aeg lennuki selline juhitavus, et kõikide protseduuride ja manöövrite edukas lõpuleviimine oleks alati tagatud;
 - f) mõista ja rakendada meeskonna koostöö ja töövõime kaotuse protseduure, kui need on kohaldatavad, ning
 - g) suhelda tõhusalt teiste meeskonnaliikmetega, kui see on kohaldatav.
4. Kehtivad järgmised piirhálbed, mida korrigeeritakse vastavalt turbulentsile ning kasutatava lennuki juhitavus- ja lennuomadustele:

Kõrgus

Üldjuhul	±100 jalga
Otsusekõrgusel kordusringile minekul	+50 jalga / –0 jalga
Minimaalne suhteline laskumiskõrgus	+50 jalga / –0 jalga

Teekonnajoonel püsimine

►C1 raadionavigatsiooniseadmete abil ◄	±5°
Täppislähenemine	pool skaalat, asimuut ja glissaad

Kursil püsimine

kõikide mootorite töötades	±5°
imateeritud mootoririkkega	±10°

Kiirus

kõikide mootorite töötades	±5 sõlme
imateeritud mootoririkkega	+10 sõlme / –5 sõlme

▼B**KOOLITUSE/LENNUEKSAMI/LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLI SISU**

5. Ühepiloodilennukid, välja arvatud kõrgtehnilised keerukad lennukid.

a) Sümbolite tähendused:

P = läbitud kaptenikoolitus või teise piloodi ning piloteeriva ja jälgiva piloodi koolitus;

X = Selleks harjutuseks kasutatakse võimaluse korral lennuimitaatoreid, muul juhul aga lennukit, kui see vastava manöövri või protseduuri jaoks sobib;

P# = koolitusele lisandub lennuki ülevaatus järelevalve all.

b) Praktiline õpe tuleb läbi viia vähemalt treeningseadmetega (P) või mis tahes kõrgema taseme seadmetega, mida tähistab nool (—>)

Kasutatavate treeningseadmete puhul kasutatakse järgmisi lühendeid:

A = Lennuk

FFS = lennu täisimitaator

FTD = lennuelementide imitaator (sh mitme mootoriga klassipädevuse puhul II taseme lennuimitaator)

c) 3B osa ja mitme mootori puhul 6. osa tärniga (*) märgitud punktides tuleb lennata üksnes mõõteriistade näitude järgi, kui lennuksam või lennuoskuse tasemekontroll hõlmab instrumentaallennupädevusmärke pikendamist/taastamist. Kui lennuksami või lennuoskuse tasemekontrolli käigus ei lennata tärniga (*) märgitud punktides üksnes mõõteriistade näitude järgi ning instrumentaallennupädevuse õigusi ei arvestata, kehtib klassi- või tüübipädevusmärke ainult visuaallennureeglite järgi lendamise kohta.

d) Visuaallennureeglitega piiratud tüübipädevusmärke või mitme mootoriga klassipädevusmärke pikendamiseks tuleb läbida 3A osa, kui eelnenud 12 kuu jooksul ei ole sooritatud kogemusena nõutavat kümme arvestuslikku marsruutlendu. 3B osa sooritamise puhul ei ole 3A osa sooritamist ei nõuta.

e) Lennuksami või lennuoskuse tasemekontrolli veerus olev täht „M” osutab sellele, et harjutus on kohustuslik; mitme harjutusega valiku puhul on üks harjutustest kohustuslik.

f) Tüübipädevuste või mitme mootoriga klassipädevuste praktiliseks õppeks kasutatakse lennu täisimitaatorit (FFS) või II taseme lennuimitaatorit (FNPT II), kui need on osa kinnitatud klassi- või tüübipädevuskursusest. Kursuse kinnitamisel arvestatakse järgmist:

▼M3

- i) lennu täisimitaatori (FFS) või II taseme lennuimitaatori (FNPT II) kvalifikatsioon vastavalt ARA-osa ja ORA-osa asjakohastele nõuetele;

▼B

- ii) instruktorite kvalifikatsioon;

- iii) kursusel lennu täisimitaatoril (FFS) või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II) antava õppe maht ning

- iv) koolitusel osaleva piloodi kvalifikatsioon ja varasem kogemus sarnaste tüüpidega.

g) Kui lennuksam või lennuoskuse tasemekontroll sooritatakse mitmepiloodilennul, kehtib tüübipädevusmärke ainult mitmepiloodilendude suhtes.

▼B

ÜHEPILOODILENNUKID, VÄLJA ARVATUD KÕRGTEHNILISED KEERUKAD LENNUKID		PRAKТИLINE ÕPE				KLASSI- VÕI TÜÜBIPÄ-DEVUSE LENNU-EKSAM/LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid				Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud	►C1 Kontrollpi-loodi ◀ initsiaalid eksami läbi-mise kohta	
	FTD	FFS	A		FFS A		
1. OSA							
1. Väljumine							
1.1. Lennueelne ettevalmistus, seal- hulgas: Dokumentatsioon Mass ja tsentreering Ilmaga tutvumine NOTAM							
1.2. Käivituseelsed kontrollid							
1.2.1. Välised	P#		P				
1.2.2. Sisemised			P		M		
1.3. Mootori käivitamine: Normaalne Häiritud	P→	→	→		M		
1.4. Ruleerimine		P→	→		M		
1.5. Väljumiseelsed kontrollid: ►C1 Mootori töö kontroll (vajaduse korral) ◀	P→	→	→		M		
1.6. Stardiprotseduurid: Normaalne, lennukäsiraamatus sätestatud tagatiibade asendiga Külgtuulega (kui tingimused võimaldavad)		P→	→				
1.7. Tõus: Vx/Vy Pöörangud kursile Üleminek horisontaallennule		P→	→		M		
1.8. Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosi- deprotseduurid							
2. OSA							
2. Tegevus lennul (VMC)							
2.1. Otse- ja horisontaallend erine- vatel õhkkiirustel, sealhulgas lend kriitiliselt väikesel õhkkii- rusel tagatiibadega ja ilma (sealhulgas lähenemine mini- maalsele juhitavuse kiirusele starditõusul (VMCA), kui võimalik)		P→	→				

▼B

ÜHEPILOODILENNUKID, VÄLJA ARVATUD KÕRGTEHNILISED KEERUKAD LENNUKID	PRAKТИЛІNE ÕPE				KLASSI- VÕI TÕÜBIPÄ-DEVUSE LENNU-EKSAM/LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid				Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud	►C1 Kont- rollpi- loodi ◀ initsiaalid eksami läbi- mise kohta
	FTD	FFS	A		FFS A	
2.2. Sügavad pöörangud (360° vasa- kule ja paremale 45° kallakuga)		P→	→		M	
2.3. Varisemised ja nendest väljatu- lek: i) varisemine sileda tiivaga ii) lähenemine varisemisele kallakuga pöördes lasku- misel, lähenemiskonfiguratsioonis ja lähenemisvõimsusega iii) lähenemine varisemisele maandumiskonfiguratsioonis ja maandumisvõimsusega iv) lähenemine varisemisele tõusvas pöördes stardiasendis tagatiibadega ja tõusuvõimsusega (üksnes ühemootorilisel lennukil)		P→	→		M	
2.4. Autopiloodi ja direktorsüsteemi kasutamine (võib sooritada 3. osas), vastavalt vajadusele		P→	→		M	
2.5. Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid						
3A OSA						
3A. VFR-protseduurid marsruudil (vt B.5 punktid c ja d)						
3A.1. Lennuplaan, visuaalnavigeerimine ja kaardi lugemine						
3A.2. Kõrguse, suuna ja kiiruse hoidmine						
3A.3. Orienteerumine, aja arvestus ja arvestusliku saabumisaaja (ETA) korrigeerimine						
3A.4. Raadionavigatsioonivahendite kasutamine (vastavalt vajadusele)						
3A.5. Lennu jälgimine ►C1 (lennupäeviku täitmine, ◀ tavakontrollid, sealhulgas kütuse, süsteemide ja jäätumise kontroll)						

▼B

ÜHEPILOODILENNUKID, VÄLJA ARVATUD KÕRGTEHNILISED KEERUKAD LENNUKID	PRAKTILINE ÕPE				KLASSI- VÕI TÜÜBIPÄ-DEVUSE LENNU-EKSAM/LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid				Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud	►C1 Kont- rollpi- loodi ◀ initsiaalid eksami läbi- mise kohta
	FTD	FFS	A		FFS A	
3A.6. Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosi-deprotseduurid						
3B OSA						
3B. Instrumentaallend						
3B.1.* IFR väljumine		P→	→		M	
3B.2.* IFR marsruutlend		P→	→		M	
3B.3.* Protseduurid ootetsoonis		P→	→		M	
3B.4.* ILS kuni otsusekõrguseni DH/A 200 jalga (60 m) või protse-duurimiinimumini (autopilooti võib kasutada kuni glissaadi jõudmiseni)		P→	→		M	
3B.5.* Mittetäppislähenemine kuni otsusekõrguseni MDH/A ja MAP		P→	→		M	
3B.6.* Lennuharjutused, sh kompassi ja aviohorisondi imiteeritud rike: 1. järgu pöörangud, ebaharilikest asenditest väljatulek	P→	→	→		M	
3B.7.* Kursi- või glissaadimajaka rike	P→	→	→			
3B.8.* Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosi-deprotseduurid						
Tahtlikult tühjaks jäetud						
4. OSA						
4. Saabumine ja maandumised						
4.1. Protseduurid lennuväljale saabumisel		P→	→		M	
4.2. Maandumine normaaltingi-mustes		P→	→		M	
4.3. Maandumine tagatiibu kasuta-mata		P→	→		M	

▼B

ÜHEPILOODILENNUKID, VÄLJA ARVATUD KÕRGTEHNILISED KEERUKAD LENNUKID	PRAKILINE ÕPE				KLASSI- VÕI TÜÜBIPÄ-DEVUSE LENNU-EKSAM/LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid				Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud	►C1 Kont- rollpi- loodi ◀ initsiaalid eksami läbi- mise kohta
	FTD	FFS	A		FFS A	
4.4. Külgtuulega maandumine (sobivate tingimuste korral)		P→	→			
4.5. Lähenemine ja maandumine mootori tühikäigul ►C1 alates kõrguselt kuni 2 000 jalga raja kohal ◀ (üksnes ühe mootoriga lennuki puhul)		P→	→			
4.6. Miinimumkõrguselt kordusrin- gile minek		P→	→		M	
4.7. Õine kordusringile minek ja maandumine (kui on võimalik)	P→	→	→			
4.8. Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosi- deprotseduurid						
5. OSA						
5. Protseduurid ebatavalises ja hädaolukorras (Käesoleva osa võib ühendada 1.–4. osaga)						
5.1. ►C1 Katkestatud start sobival kiirusel ◀		P→	→		M	
5.2. Imiteeritud mootoririke pärast starti (üksnes ühe mootoriga lennukitel)			P		M	
5.3. Imiteeritud sundmaandumine mootori tühikäigul (üksnes ühe mootoriga lennukite puhul)			P		M	
5.4. Imiteeritud hädaolukorrad: i) tulekahju või suits lennu ajal, ii) Asjakohaste süsteemide rikked	P→	→	→			
5.5. Mootori väljalülitamine ja taas- käivitamine (üksnes mitme mootoriga lennueksam) (ohutul kõrgusel, kui sooritatakse õhusõidukil)	P→	→	→			

▼B

ÜHEPILOODILENNUKID, VÄLJA ARVATUD KÕRGTEHNILISED KEERUKAD LENNUKID	PRAKTILINE ÕPE				KLASSI- VÕI TÜÜBIPÄDEVUSE LENNU-EKSAM/LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid				Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud	►C1 Kontrollpiloodi ◀ initsiaalid eksami läbimise kohta
	FTD	FFS	A		FFS A	
5.6. Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid						
6. OSA						
6. Imiteeritud asümmeetrilise tõmbega lend						
6.1.* (Selle osa võib ühendada 1.–5. osaga) Imiteeritud stardiaegne mootoririke (ohutul kõrgusel, kui ei sooritata lennu täisimitaatoril (FFS) või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II))	P→	→	→X		M	
6.2.* Lähenemine asümmeetrilise tõmbega ja kordusringile minek	P→	→	→		M	
6.3.* Lähenemine asümmeetrilise tõmbega ja täieliku peatumisega maandumine	P→	→	→		M	
6.4. Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid						

6. Mitmepiloodilennukid ja ühe piloodiga kõrgtehnilised keerukad lennukid

a) Sümbolite tähendused:

P = läbitud kapteni või teise piloodi ning piloteeriva ja jälgiva piloodi tüübipädevuskoolitus, kui on kohaldatav.

X = ►C1 harjutuseks kasutatakse imitaatoreid, ◀ kui need on olemas; muul juhul kasutatakse õhusõidukit, kui see manöövri või protseduuri jaoks sobib.

P# = koolitusele lisandub lennuki ülevaatus järelevalve all.

b) Praktiline õpe tuleb läbi viia vähemalt treeningseadmetega (P) või mis tahes kõrgema taseme seadmetega, mida tähistab nool (→).

Kasutatavaid treeningseadmeid tähistatakse järgmiste lühenditega:

A = lennuk

FFS = lennu täisimitaator

FTD = lennuelementide imitaator

OTD = muud treeningseadmed

▼B

- c) Tärniga (*) märgitud punktides tuleb lennata üksnes mõõteriistade näitude järgi. Kui seda tingimust lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli käigus ei täideta, kehtib tüübipädevusmärke ainult visuaallennureeglite järgi lendamise kohta.
- d) Lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli veerus olev täht „M” näitab, et harjutus on kohustuslik.
- e) Praktiliseks õppeks ja eksami läbiviimiseks kasutatakse lennu täisimitaatorit (FFS), kui see moodustab osa kinnitatud tüübipädevuskursusest. Kursuse kinnitamisel võetakse arvesse järgmisi kaalutlusi:
- i) lennu täisimitaatori (FFS) või II taseme lennuimitaatori (FNPT II) kvalifikatsioon;
 - ii) instruktorite kvalifikatsioon;
 - iii) kursusel lennu täisimitaatoril (FFS) või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II) antava õppe maht ning
 - iv) koolitusel osaleva piloodi kvalifikatsioon ja varasem kogemus sarnaste lennukitüüpidega.
- f) Mitmepiloodilennukite ja kõrgtehniliste keerukate ühepiloodilennukite mitmepiloodilennu puhul peavad manöövrid ja protseduurid hõlmama lennumeeskonna koostööd.
- g) Kõrgtehniliste keerukate ühepiloodilennukite ühepiloodilennul tuleb manöövrid ja protseduurid teha üksikpiloodina.
- h) Kui kõrgtehniliste keerukate ühepiloodilennukite puhul tehakse lennueksam või lennuoskuse tasemekontroll mitmepiloodilennul, kehtib tüübipädevusmärke ainult mitmepiloodilendude kohta. Üksikpiloodi õiguste taotlemisel tuleb lisaks sooritada üksikpiloodina punktide 2.5, 3.9.3.4, 4.3 ja 5.5 manöövrid/protseduurid ning vähemalt üks punkti 3.4 manööver/protseduur.
- i) Piiratud tüübipädevusmärke väljaandmise puhul kooskõlas punkti FCL.720.A alapunktiga (e) peavad taotlejad vastama samadele nõuetele, mis teised tüübipädevuse taotlejad, v.a stardi ja maandumisega seotud praktilised ülesanded.

▶C1 MITMEPILOODILENNUKID JA KÕRGTEHNILISED KEERUKAD ÜHEPILOODILENNUKID ◀	PRAKTILINE ÕPE					LIINIPILOODI/MEESKONNAPILOODI/TÜÜBIPÄDEVUSE LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
	OTD	FTD	FFS	A	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud FFS A	▶C1 Kontrollpiloodi ◀ initsiaalid eksami läbimise kohta
Manöövrid/protseduurid							
1. OSA							
1. Lennu ettevalmistus							
1.1. Lennuarvestused	P						
1.2. Lennuki väline visuaalne ülevaatus; elementide asukohad ja ülevaatus eesmärk	P#			P			

▼B

►C1 MITMEPILOODILENNUKID JA KÕRGTEHNILISED KEERUKAD ÜHEPILOODILENNUKID ◀		PRAKTILINE ÕPE					LIINIPILOODI/MEESKONNAPILOODI/TÜÜBIPÄDEVUSE LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid						Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud	►C1 Kontrollpi- loodi ◀ initsiaalid eksami läbi- mise kohta
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
1.3.	Kabiini kontroll		P→	→	→			
1.4.	Kontroll-lehe kasutamine enne mootorite käivitamist, käivitusprotseduurid, raadio- ja navigatsiooniseadmete kontroll, side- ja navigatsioonisageduste valik ja seadmine	P→	→	→	→		M	
1.5.	Ruleerimine vastavalt lennujuhtimiseksuse või instruktori juhiste			P→	→			
1.6.	Stardieelsed kontrollid		P→	→	→		M	
2. OSA								
2.	Stardid							
2.1.	Normaalsed stardid tagatiibade eri asenditega, kaasa arvatud viivitusega start			P→	→			
2.2.*	Start instrumentaallennutingimustes; instrumentaallennule tuleb üle minna ninaratta tõstmise ajal või kohe pärast õhkutõusu			P→	→			
2.3.	Start külgtuulega			P→	→			
2.4.	Start maksimaalse stardimassiga (tegelik või imiteeritud maksimaalne stardimass)			P→	→			

▼B

►C1 MITMEPILOODILENNUKID JA KÕRGTEHNILISED KEERUKAD ÜHEPILOODILENNUKID ◀		PRAKTILINE ÕPE					LIINIPILOODI/MEESKONNAPILOODI/TÜÜBIPÄDEVUSE LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid						Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud	►C1 Kontrollpi- loodi ◀ initsiaalid eksami läbi- mise kohta
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
2.5.	Stardid imiteeritud mootoririkkega:							
2.5.1.*	kohe pärast V2 saavutamist (Lennukitel, mis sertifikaadi kohaselt ei ole transpordi- või lähiliinilennukid, ei imiteerita mootoririket enne kui stardiraja lõpul on saavutatud kõrgus 500 jalga. ►C1 Lennukitel, mille suutlikkusnäitajad stardimassi ja tiheduskõrguse suhtes on samad ◀ mis transpordilennukitel, võib instruktor imiteerida mootoririket kohe pärast kiiruse V2 saavutamist)			P→	→			
2.5.2.*	V1 ja V2 vahel			P	X		M üksnes FFS.	
2.6.	Katkestatud start mõistlikul kiirusel enne V1 saavutamist			P→	→X		M	
3. OSA								
3.	Manöövrid ja protseduurid							
3.1.	Pöörangud spoileritega ja ilma			P→	→			
3.2.	►C1 Allasööst ja kõrgustüüri vibreerimine suurel kiirusel (Mach buffets) pärast kriitilise Machi arvu saavutamist ◀ ja lennuki muud spetsiifilised lennuomadused (nt Hollandi samm)			P→	→X Selleks harjutuseks ei tohi kasutada õhusõidukit.			

▼B

►C1 MITMEPILOODILENNUKID JA KÕRGTEHNILISED KEERUKAD ÜHEPILOODILENNUKID ◀	PRAKTILINE ÕPE					LIINIPILOODI/MEESKONNAPILOODI/TÜÜBIPÄDEVUSE LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
	Manöövrid/protseduurid	OTD	FTD	FFS	A	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud FFS A ►C1 Kontrollpi- loodi ◀ initsiaalid eksami läbi- mise kohta
3.3.	Lennuinseneri paneeli süsteemide ja juhtimis-seadmete normaalne käitamine	P→	→	→	→		
	Järgmiste süsteemide juhtimine normaaltingimustes ja eriolukor-dades:						M 3.4.0–3.4.- 14 hulgast, viimane k.a valida vähemalt 3 kohus- tuslikku eriolukor- da
3.4.0.	Mootor (vajadusel ka propeller)	P→	→	→	→		
3.4.1.	Hermetiseerimis- ja kon-ditsioneerimis-seadmed	P→	→	→	→		
3.4.2.	Pitot'/staatiline süsteem	P→	→	→	→		
3.4.3.	Kütusesüsteem	P→	→	→	→		
3.4.4.	Elektrisüsteem	P→	→	→	→		
3.4.5.	Hüdraulikasüsteem	P→	→	→	→		
3.4.6.	►C1 Juhiste ja trimme-rite süsteem ◀	P→	→	→	→		
3.4.7.	Jäätumisvastane/jääeemal-dussüsteem, tuuleklaasi-soojendus	P→	→	→	→		
3.4.8.	Autopiloot/direktorsüs-teem	P→	→	→	→		M (üksnes ühe piloo- diga)
3.4.9.	Varisemise hoiatus-seadmed või varisemise vältimise ja stabiilsuse suurendamise seadmed	P→	→	→	→		

▼B

►C1 MITMEPILOODILENNUKID JA KÕRGTEHNILISED KEERUKAD ÜHEPILOODILENNUKID ◀	PRAKTIINE ÕPE					LIINIPILOODI/MEESKONNAPILOODI/TÜÜBIPÄDEVUSE LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
	Manöövrid/protseduurid	OTD	FTD	FFS	A	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud ►C1 Kontrollpi- loodi ◀ initsiaalid eksami läbi- mise kohta
3.4.10.	Maapinna läheduse hoia- tussüsteem, ilmaradar, raadiokõrgusmõõtur, transponder		P→	→	→		
3.4.11.	Raadioseadmed, navigat- sioonivahendid, mõõte- riistad, ►C1 lennujuh- timissüsteem ◀	P→	→	→	→		
3.4.12.	Telik ja pidurid	P→	→	→	→		
3.4.13.	Esi- ja tagatiibade süsteem	P→	→	→	→		
3.4.14.	Abijõuseade	P→	→	→	→		
Tahtlikult tühjaks jäetud							
3.6.	Eri- ja hädaolukordade protseduurid						M Valida 3.6.1–3.6.- 9 hulgast, viimane k.a vähe- malt 3 kohustus- likku punkti
3.6.1.	Tegutsemine tulekahju korral, nt mootori, abijõuseadme, salongi, lastiruumi, kabiini, tiiva ja elektrisüsteemide põlengu korral, sh evakueerimine		P→	→	→		
3.6.2.	Suitsu tekke avastamine ja suitsu eemaldamine		P→	→	→		
3.6.3.	Mootoririkked, seiska- mine ja taaskäivitamine ohutul kõrgusel		P→	→	→		
3.6.4.	Kütuse väljalaskmine (imiteeritud)		P→	→	→		
3.6.5.	Tuulenihe startimisel/ maandumisel			P	X		Üksnes FFS.

▼B

►C1 MITMEPILOODILENNUKID JA KÕRGTEHNILISED KEERUKAD ÜHEPILOODILENNUKID ◄		PRAKTILINE ÕPE					LIINIPILOODI/MEESKONNAPILOODI/TÜÜBIPÄDEVUSE LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid						Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud	►C1 Kontrolli- loodi ◄ initsiaalid eksami läbi- mise kohta
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
3.6.6.	Salongi imiteeritud rõhu- kaotus / imiteeritud avariilaskumine			P→	→			
3.6.7.	Lennumeeskonna liikme tegevusvõimetus		P→	→	→			
3.6.8.	Muude hädaolukordade protseduurid vastavalt konkreetssele lennukäsi- raamatule		P→	→	→			
3.6.9.	ACAS-juhtum	P→	→	→	Selleks harjutu- seks ei tohi kasu- tada õhusõi- dukit		Üksnes FFS.	
3.7.	Sügavad pöörangud 45° kallakuga, 180°–360° vasakule ja paremale		P→	→	→			
3.8.	Varisemisele lähenemise varane tuvastamine ja vastumeetmed (kuni vari- semise hoiatusseadme sisselülituseni) stardikon- figuratsioonis (tagatiivad stardiasendis), reisilennu- ja maandumiskonfiguratsioonis (tagatiivad maan- dumisasendis, väljalastud telikuga)			P→	→			
3.8.1.	Väljatulek täielikust vari- semisest või olukorrast, kus varisemise hoiatus- seade on käivitunud tõusul, reisilennu ja lähe- nemise konfiguratsioonis			P	X			
3.9.	Instrumentaallennu prot- seduurid							
3.9.1.*	Väljumis- ja saabumis- marsruutide ning lennu- juhi korralduste täpne järgimine		P→	→	→		M	
3.9.2.*	Protseduurid ootetsoonis		P→	→	→			

▼B

►C1 MITMEPILOODILENNUKID JA KÕRGTEHNILISED KEERUKAD ÜHEPILOODILENNUKID ◀	PRAKTIINE ÕPE					LIINIPILOODI/MEESKONNAPILOODI/TÜÜBIPÄDEVUSE LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
	OTD	FTD	FFS	A	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud FFS A	►C1 Kontrollpi- loodi ◀ initsiaalid eksami läbi- mise kohta
Manöövrid/protseduurid							
3.9.3.* Täppislähenemised kuni otsusekõrguseni, kuid mitte madalamale kui 60 m (200 jalga)							
3.9.3.1.* käsitsijuhtimine, ilma direktorsüsteemita			P→	→		M (üksnes lennueksamil)	
3.9.3.2.* käsitsijuhtimine direktorsüsteemiga			P→	→			
3.9.3.3.* autopiloodiga			P→	→			
3.9.3.4.* käsitsi, ühe mootori imiteeritud rikkega; mootoririket tuleb imiteerida lõplähenemise ajal vahemikus enne kaugmaja (OM) ületamist kuni raja puudutamiseni või kogu katkestatud lähene- mise kestel Lennukitel, mis sertifikaadi kohaselt ei ole transpordilennukid (JAR/FAR 25) või lähiliinilennukid (SFAR 23), alustatakse imiteeritud mootoririkkega lähenemist ja kordusringile minekut sarnaselt mittetäppislähenemise protseduuriga, nagu on kirjeldatud punktis 3.9.4. Kordusringile minekut alustatakse avaldatud takistusteta kõrguse piirini (OCH/A) jõudmisel, kuid mitte madalamal minimaalsest suhtelisest laskumiskõrgusest (MDH/A), mis on 500 jalga raja läve kohal. ►C1 Lennukitel, mille suutlikkusnäitajad stardimassi ja tiheduskõrguse suhtes on samad ◀			P→	→		M	

▼B

►C1 MITMEPILOODILENNUKID JA KÕRGTEHNILISED KEERUKAD ÜHEPILOODILENNUKID ◀		PRAKTILINE ÕPE					LIINIPILOODI/MEESKONNAPILOODI/TÜÜBIPÄDEVUSE LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid						Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud	►C1 Kontrollpi- loodi ◀ initsiaalid eksami läbi- mise kohta
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
kui transpordilennukitel, võib instruktor imiteerida mootoririket vastavalt punktile 3.9.3.4.								
3.9.4.* ►C1 Mittetäppislähene- mine kuni minimaalse laskumiskõrguseni (MDH/A) ◀				p*—>	—>		M	
3.9.5. Ringilt lähenemine järg- mistel tingimustel: a)* lähenemine asja- omasel lennuväljal lubatud minimaalse ringilt lähenemise kõrguseni vastavate kohalike instrumen- taallähenemise vahendite abil imiteeritud instru- mentaallennu tingi- mustes, millele järgneb: b) ringilt lähenemine punktis a toodud lennuvälja lõpplasku- missirge keskjoonest vähemalt 90° võrra erinevale maandu- misrajale minimaalsel ringilt lähenemise kõrgusel. Märkus. Kui punktid a ja b ei ole lennujuhtimisega seotud põhjustel võima- likud, ►C1 võib soori- tada visuaalringi imitee- ritud halva nähtavuse tingimustes. ◀				p*—>	—>			
4. OSA								
4. Katkestatud lähenemise protseduurid								
4.1. Kordusringile minek kõikide töötavate mooto- ritega* pärast ILS-lähe- nemist otsusekõrgusele jõudmisel				p*—>	—>			

▼B

►C1 MITMEPILOODILENNUKID JA KÕRGTEHNILISED KEERUKAD ÜHEPILOODILENNUKID ◀		PRAKTIILINE ÕPE					LIINIPILOODI/MEESKONNAPILOODI/TÜÜBIPÄDEVUSE LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid						Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud	►C1 Kontrollpi- loodi ◀ initsiaalid eksami läbi- mise kohta
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
4.2.	Muud katkestatud lähene- mise protseduurid			P*—→	—→			
4.3.*	Käitsiti kordusringile minek imiteeritud kriiti- lise mootoririkkega pärast instrumentaallähenedamise otsusekõrguse (DH, MDH või MAP) saavu- tamist			P*—→	—→		M	
4.4.	Katkestatud maandumine 15 m (50 jala) kõrgusel raja läve kohal ja kordusringile minek			P—→	—→			
5. OSA								
5.	Maandumised							
5.1.	Maandumine tavatingi- mustes*, ka pärast ILS lähenedamist üleminekuga visuaallennule otsusekõr- gusele jõudmisel			P				
5.2.	Maandumine imiteeritud stabilisaatoririkkega mis tahes tasakaalustamata asendis			P—→	Selleks harjutu- seks ei tohi kasu- tada õhusõi- dukit			
5.3.	Maandumised külgtuu- lega (õhusõidukil, kui võimalik)			P—→	—→			
5.4.	Lähenedamiskeemi järgi- mine ja maandumine väljalaskmata või osali- selt väljalastud esi- ja tagatiibadega			P—→	—→			
5.5.	Maandumine imiteeritud kriitilise mootoririkkega			P—→	—→		M	

▼B

Manöövrid/protseduurid	PRAKTIINE ÕPE					LIINIPILOODI/MEESKONNAPILOODI/TÜÜBIPÄDEVUSE LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
	OTD	FTD	FFS	A	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud FFS A	►C1 Kontrollpi- loodi ◀ initsiaalid eksami läbi- mise kohta
5.6. Maandumine kahe mitte- töötava mootoriga: — kolme mootoriga lennukitel: keskmise ja ühe külgmise mootori rike, nii palju kui võimalik vastavalt lennukäsiraamatule — nelja mootoriga lennukitel: kahe ühel poolel asuva mootori rike			P	X		M Üksnes FFS (üksnes lennuek- samil)	

Üldised märkused

Erinõuded tüübipädevuse laiendamiseks instrumentaallähenemistele madalama otsusekõrguseni kui 200 jalga (60 m), st II/III kategooria lennutegevusele.

6. OSA							
Täiendav luba tüübipädevusele instrumentaallähenemisteks madalama otsusekõrguseni kui 200 jalga (60 m) (II/III kategooria)							
Allpool loetletud manöövrid ja protseduurid on minimaalsed koolitusnõudeid, mille täitmisel on lubatud instrumentaallähenemised madalama otsusekõrguseni kui 200 jalga (60 m). ►C1 Järgnevate instrumentaal- ja katkestatud lähenemiste sooritamiseks peab kogu lennuki aparatuur olema sertifitseeritud instrumentaallähenemisteks alla otsusekõrgust 200 jalga (60 m). ◀							
6.1.* Katkestatud start minimaalse lubatud nähtavusega rajal (RVR)			P*—>	—>X Selleks harjutuseks ei tohi kasutada õhusõidukit.		M*	

▼B

►C1 MITMEPILOODILENNUKID JA KÕRGTEHNILISED KEERUKAD ÜHEPILOODILENNUKID ◀		PRAKTIINE ÕPE					LIINIPILOODI/MEESKONNAPILOODI/TÜÜBIPÄDEVUSE LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid						Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud	►C1 Kontrollpi- loodi ◀ initsiaalid eksami läbi- mise kohta
		OTD	FTD	FFS	A		FFS A	
6.2.*	ILS-lähenemised: lasku- misel imiteeritud instru- mentaallennu tingimustes kuni võimaliku otsuse- kõrguseni, maandumis- süsteemide kasutamisega. Järgida tuleb meeskonna koostöö standardprotse- duure (ülesannete jaga- mine, korraldustel tehtavad protseduurid, vastastikune järelevalve, teabevahetus ja toetus)			P→	→		M	
6.3.*	Kordusringile minek: pärast punktis 6.2 nime- tatud lähenemisi otsuse- kõrguseni jõudmisel. Õpe peab sisaldama ka kordusringile minekut (imiteeritud) ebapiisava nähtavuse korral rajal (RVR), tuulenihkega, lennuki edukaks maandu- miseks ette nähtud lähe- nemispiirangute ületamise korral, ning maapealsete/ pardaseadmete rikke tõttu enne otsusekõrgusele jõudmist ja kordusringile minekut pardaseadmete imiteeritud rikutega			P→	→		M*	
6.4.*	Maandumine/maandu- mised: ►C1 visuaalorientiiride abil peale instrumentaal- lähenemisel otsusekõr- guse saavutamist. ◀ Kui konkreetne maandumis- süsteem seda võimaldab, tuleb sooritada automaat- maandumine.			P→	→		M	

Märkus. II/III kategooria lennutegevus peab toimuma kooskõlas kehtivate lennutegevusnõuetega.

▼B

7. Klassipädevused – vesilend

Mitme mootoriga vesilennuki klassipädevuse pikendamiseks tuleb läbida 6. osa üksnes visuaallennureeglite kohaselt, kui eelnenud 12 kuu jooksul ei ole sooritatud kogemusena nõutavat kümme arvestuslikku marsruutlendu.

VESILENNU KLASSIPÄDEVUS	PRAKTILINE ÕPE	
Manöövrid/protseduurid	Instruktori initiaallid koolituse läbimise kohta	►C1 Kontrollpiloodi ◄ initiaallid eksami läbimise kohta
1. OSA		
1. Väljumine		
1.1. Lennueelne ettevalmistus, sealhulgas: Dokumentatsioon Mass ja tsentreering Ilmaga tutvumine NOTAM		
1.2. Käivituseelsed kontrollid Välised/sisemised		
1.3. Mootori käivitamine ja seiskamine Tavalised tõrked		
1.4. Ruleerimine		
1.5. Redaanil ruleerimine		
1.6. Kinnitumine: Rannale Sadamasillale Poile		
1.7. Väljalülitatud mootoriga liikumine		
1.8. Väljumiseelsed kontrollid: ►C1 Mootori töö kontroll ◄ (vastavalt vajadusele)		
1.9. Stardiprotseduurid: Normaalne, lennukäsiraamatus sätestatud tagatiibade asendiga Külgtuulega (kui tingimused võimaldavad)		
1.10. Tõus Pöörangud kursile Üleminek horisontaallennule		
1.11. Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadioside-protseduurid		

▼B

VESELENNU KLASSIPÄDEVUS	PRAKTILINE ÕPE	
Manöövrid/protseduurid	Instruktori initiaallid koolituse läbimise kohta	►C1 Kontrollpiloodi ◀ initiaallid eksami läbimise kohta
2. OSA		
2. Tegevus lennul (VFR)		
2.1. Otse- ja horisontaallend erinevatel õhkkiirustel, sealhulgas lend kriitiliselt väikesel õhkkiirustel tagatiibadega ja ilma ►C1 (sealhulgas lähenemine minimaalsele juhitavuse kiirusele (V _{MCA}), kui võimalik) ◀		
2.2. Sügavad pöörangud (360° vasakule ja paremale 45° kallakuga)		
2.3. Varisemised ja nendest väljatulek: i) varisemine sileda tiivaga ii) lähenemine varisemisele kallakuga pöördes laskumisel, lähenemiskonfiguratsioonis ja lähenemisvõimsusega iii) lähenemine varisemisele maandumiskonfiguratsioonis ja -võimsusega iv) lähenemine varisemisele tõusvas pöördes, stardisendis tagatiibadega ja tõusuvõimsusega (üksnes ühemootorilisel lennukil)		
2.4. Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadioside-protseduurid		
3. OSA		
3. VFR-protseduurid marsruudil		
3.1. Lennuplaan, visuaalnavigeerimine ja kaardi lugemine		
3.2. Kõrguse, suuna ja kiiruse hoidmine		
3.3. Orienteerumine, aja arvestus ja arvestusliku saabumisaja (ETA) korrigeerimine		
3.4. Raadionavigatsioonivahendite kasutamine (vastavalt vajadusele)		
3.5. Lennu jälgimine (►C1 lennupäeviku täitmine, ◀ tavakontrollid, sealhulgas kütuse, süsteemide ja jäätumise kontroll)		

▼B

VESILENNU KLASSIPÄDEVUS	PRAKTILINE ÕPE	
Manöövrid/protseduurid	Instruktori init- siaalid koolituse läbimise kohta	►C1 Kontrollpi- loodi ◄ initsiaalid eksami läbimise kohta
3.6. Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadioside- protseduurid		
4. OSA		
4. Saabumised ja maandumised		
4.1. Protseduurid lennuväljale saabu- misel (üksnes amfiibõhusõidu- kitel)		
4.2. Maandumine normaaltingimustes		
4.3. Maandumine tagatiibu kasuta- mata		
4.4. Külgtuulega maandumine (sobi- vate tingimuste korral)		
4.5. Lähenedamine ja maandumine mootori tühikäigul kõrguselt kuni 2 000 jalga veepinnast (üksnes ühe mootoriga lennuki puhul)		
4.6. Miinimumkõrguselt kordusrin- gile minek		
4.7. Maandumine lainetuseta vette Maandumine lainetavasse vette		
4.8. Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadioside- protseduurid		
5. OSA		
5. Protseduurid ebatavalises ja hädalukorras (Käesoleva osa võib ühendada 1.–4. osaga)		
5.1. Katkestatud start mõistlikul kiirusel		
5.2. Imiteeritud mootoririke pärast starti (üksnes ühe mootoriga lennukitel)		
5.3. Imiteeritud sundmaandumine mootori tühikäigul (üksnes ühe mootoriga lennukite puhul)		

▼B

VESILENNU KLASSIPÄDEVUS	PRAKTILINE ÕPE	
Manöövrid/protseduurid	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	►C1 Kontrollpiloodi ◀ initsiaalid eksami läbimise kohta
5.4. Imiteeritud hädaolukorrad: i) tulekahju või suits lennu ajal ii) asjakohaste süsteemide rikked		
5.5. Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadioside-protseduurid		
6. OSA		
6. Imiteeritud asümmeetrilise tõmbega lend (Selle osa võib ühendada 1.–5. osaga)		
6.1. Imiteeritud stardiaegne mootoririke (ohutul kõrgusel, kui ei sooritata lennu täisimitaatoril (FFS) või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II))		
6.2. Mootori seiskamine ja taaskäivitamine (üksnes mitme mootoriga lennukite lennueksamil)		
6.3. Lähenemine asümmeetrilise tõmbega ja kordusringile minek		
6.4. Lähenemine asümmeetrilise tõmbega ja täieliku peatumisega maandumine		
6.5. Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadioside-protseduurid		

C. Kopterite erinõuded

- Tüübipädevuste ja liinipiloodiloo lennueksamil või lennuoskuse tasemekontrollis peab taotleja sooritama lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli 1.–4. osa ja 6. osa (kui on kohaldatav). Kui sooritus ebaõnnestub rohkem kui viies punktis, peab taotleja kogu eksami või kontrolli uuesti sooritama. Kui taotleja sooritus ebaõnnestub kuni viies punktis, sooritab ta ebaõnnestunud punktid uuesti. Kui korduseksamil või korduskontrollis mõne osa sooritus ebaõnnestub, sealhulgas nende osade sooritus, mis eelmisel katsel õnnestusid, peab taotleja kogu eksami või kontrolli uuesti sooritama. Lennueksami või tasemekontrolli kõik osad tuleb läbida kuue kuu jooksul.
- Instrumentaallennupädevuse lennuoskuse tasemekontrolli puhul peab taotleja sooritama lennuoskuse tasemekontrolli 5. osa. Kui sooritus ebaõnnestub rohkem kui kolmes punktis, peab taotleja kogu 5. osa uuesti sooritama. Kui taotleja sooritus ebaõnnestub kuni kolmes punktis, sooritab ta ebaõnnestunud punktid uuesti. Korduseksami või korduskontrolli punktide ebaõnnestumise või eelnevalt õnnestunud 5. osa punktide ebaõnnestumise korral peab taotleja kogu kontrolli uuesti sooritama.

LENNUEKSAMIL LUBATUD HÄLBED

- Taotleja peab tõendama oskust:
 - piloteerida kopterit selle võimaluste piires;
 - sooritada kõiki manöövreid sujuvalt ja täpselt;

▼B

- c) rakendada head otsustusvõimet ja lennumeisterlikkust;
- d) rakendada aeronautikateadmisi;
- e) säilitada kogu aeg kopteri selline juhitavus, et ei tekiks kahtlust ühegi protseduuri või manöövri edukas lõpuleviimises;
- f) mõista ja rakendada meeskonna koostöö ja töövõime kaotuse protseduure, kui need on kohaldatavad, ning
- g) suhelda tõhusalt teiste meeskonnaliikmetega, kui see on kohaldatav.

▼M3

4. Kehtivad järgmised piirhálbed, mida korrigeeritakse vastavalt turbulentsile ning kasutatava kopteri juhitavus- ja lennuomadustele.

▼B

- a) Piirhálbed instrumentaallennureeglite puhul

Kõrgus:

Üldjuhul	±100 jalga
Otsusekõrgusel kordusringile minekul	+50 jalga / –0 jalga
►C1 Minimaalne laskumiskõrgus ◀	+50 jalga / –0 jalga

Teekonnajoonel püsimine:

►C1 raadionavigatsiooniseadmete abil ◀	±5°
Täppislähenemine	pool skaalat, asimuut ja glissaad

Kurss:

Lend normaaltingimustes	±5°
Lend ebatavalises/hädaolukorras	±10°

Kiirus:

Üldjuhul	±10 sõlme
Imiteeritud mootoririkkega	+10 sõlme / –5 sõlme

- b) Piirhálbed visuaallennureeglite puhul

Kõrgus:

Üldjuhul	±100 jalga
----------	------------

Kurss:

Lend normaaltingimustes	±5°
Lend ebatavalises/hädaolukorras	±10°

Kiirus:

Üldjuhul	±10 sõlme
Imiteeritud mootoririkkega	+10 sõlme / –5 sõlme

▼B

Pinnatriiv:

► **C1** Pinnaefektiga ripplend ±3 jalga
stardil ◀

Maandumine ±2 jalga (0 jalga ette-taha liikumist)

KOOLITUSE/LENNUEKSAMI/LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLI
SISU

ÜLDIST

5. Sümbolite tähendused:

P = läbitud ühepiloodikopterite tüübipädevuse väljaandmiseks nõutav kapteni- või teise piloodi koolitus ning mitmepiloodikopterite tüübipädevusmärke väljaandmiseks nõutav piloteeriva piloodi või jälgiva piloodi koolitus.

6. Praktiline õpe tuleb läbi viia vähemalt treeningseadmetega (P) või mis tahes kõrgema taseme seadmetega, mida tähistab nool (→)

Kasutatavaid treeningseadmeid tähistatakse järgmiste lühenditega:

FFS = lennu täisimitaator

FTD = lennuelementide imitaator

H = kopter

7. Tärniga (*) märgitud punktide puhul tuleb lennata reaalse või imiteeritud instrumentaallennuilmaga tingimustes üksnes nendel taotlejatel, kes soovivad kopteri instrumentaallennupädevuse uuendamist või pikendamist või muule tüübile laiendamist.

8. Instrumentaallennu protseduurid (5. osa) tuleb läbida üksnes nendel taotlejatel, kes soovivad kopteri instrumentaallennupädevuse uuendamist või pikendamist või muule tüübile laiendamist. Selleks võib kasutada lennu täisimitaatorit (FFS) või 2./3. taseme lennuelementide imitaatorit (FTD 2/3).

9. Lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli veerus olev täht „M” näitab, et harjutus on kohustuslik.

10. Praktiliseks õppeks ja eksami läbiviimiseks kasutatakse lennutreeningseadet (FSTD), kui see moodustab osa tüübipädevuskursusest. Kursuse puhul võetakse arvesse järgmisi kaalutlusi:

▼M3

- i) lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsioon vastavalt ARA-osa ja ORA-osa asjakohastele nõuetele;

▼B

- ii) instruktori ja ► **C1** kontrollpiloodi ◀ kvalifikatsioon;
- iii) kursusel lennutreeningseadmega (FSTD) antava õppe maht;
- iv) koolitusel osaleva piloodi kvalifikatsioon ja varasem kogemus sarnaste kopteritüüpidega ning
- v) pärast uue tüübipädevuse väljaandmist kogutud instruktoriga lennukogemuse maht.

MITMEPILOODIKOPTERID

11. Mitmepiloodikopterite tüübipädevuse ja liinikopteri piloodiloo väljaandmiseks nõutava lennueksami taotlejad peavad läbima üksnes 1.–4. osa ning 6. osa, kui see on kohaldatav.

▼B

12. Mitmepiloodikopterite tüübipädevuse pikendamiseks või taastamiseks nõutava lennuoskuse tasemekontrolli taotlejad peavad läbima üksnes 1.–4. osa ning 6. osa, kui see on kohaldatav.

ÜHE-/MITMEPILOODIKOPTERID	PRAKTLINE ÕPE				LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid				Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud	►C1 Kont- rollpi- loodi ◀ init- siaalid eksami läbi- mise kohta
	FTD	FFS	H		FFS H	
1. OSA – Lennueelne ettevalmistus ja kontrollid						
1.1. Kopteri väline visuaalne ülevaatus; elementide asukohad ja ülevaatus eesmärk			P		M (kopteril sooritamise puhul)	
1.2. Kabiini kontroll		P	—>		M	
1.3. Käivitusprotseduurid, raadio- ja navigatsiooniseadmete kontroll, side- ja navigatsioonisageduste valik ja seadmine	P	—>	—>		M	
1.4. Ruleerimine / õhus ruleerimine vastavalt lennujuhtimiseksuse või instruktori juhiste		P	—>		M	
1.5. Stardieelsed protseduurid ja kontrollid	P	—>	—>		M	
2. OSA – Lennumanöövrid ja -protseduurid						
2.1. Stardid (erinevad profiilid)		P	—>		M	
2.2. Stardid ja maandumised kallakule/kallakult või külgtuulega		P	—>			
2.3. Start maksimaalse stardimassiga (tegelik või imiteeritud maksimaalne stardimass)	P	—>	—>			
2.4. Start imiteeritud mootoririkega ►C1 vahetult enne stardi otsusepunkti (TDP) ◀ või stardi kriitilise punkti (DPATO) jõudmist		P	—>		M	
2.4.1. Start imiteeritud mootoririkega ►C1 vahetult pärast stardi otsusepunkti (TDP) ◀ või stardi kriitilise punkti (DPATO) jõudmist		P	—>		M	



ÜHE-/MITMEPILOODIKOPTERID	PRAKTIINE ÖPE				LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid				Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud	► C1 Kont- rollpi- loodi ◀ init- siaalid eksami läbi- mise kohta
	FTD	FFS	H		FFS H	
2.5. Tõusu- ja laskumispöörangud määratud kurssidele	P	—>	—>		M	
2.5.1. 30° kallakuga pöörangud 180°–360° vasakule ja paremale üksnes mõõteriistade näitude järgi	P	—>	—>		M	
2.6. Autorotatsiooniga laskumine	P	—>	—>		M	
2.6.1. Autorotatsiooniga maandumine (üksnes ühe mootoriga kopterid) või võimsuse taastamine		P	—>		M	
2.7. Maandumised (erinevad profiilid)		P	—>		M	
2.7.1. Kordusringile minek või maandumine pärast imiteeritud mootoririket enne maandumise otsusepunkti (LDP) või maandumise kriitilist punkti (DPBL)		P	—>		M	
2.7.2. Maandumine pärast imiteeritud mootoririket pärast maandumise otsusepunkti (LDP) või maandumise kriitilist punkti (DPBL)		P	—>		M	
3. OSA – Järgmiste süsteemide käitamine ja protseduurid normaaltingimustes ja eriolukordades						
3. Järgmiste süsteemide käitamine ja protseduurid normaaltingimustes ja eriolukordades:					M	Valida sellest osast vähemalt 3 punkti
3.1. Mootor	P	—>	—>			
3.2. Konditsioneerimisseadmed (küte/ventilatsioon)	P	—>	—>			
3.3. Pitot'/staatiline süsteem	P	—>	—>			
3.4. Kütusesüsteem	P	—>	—>			
3.5. Elektrisüsteem	P	—>	—>			
3.6. Hüdraulikasüsteem	P	—>	—>			

▼B

ÜHE-/MITMEPILOODIKOPTERID	PRAKTILINE ÕPE				LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid				Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud	►C1 Kont- rollpi- loodi ◀ init- siaalid eksami läbi- mise kohta
	FTD	FFS	H		FFS H	
3.7. ►C1 Juhiste ja trimmerite süsteem ◀	P	—>	—>			
3.8. Jäätumisvastane ja jääeemaldussüsteem	P	—>	—>			
3.9. Autopiloot/direktorsüsteem	P	—>	—>			
3.10. Stabiilsuse suurendamise seadmed	P	—>	—>			
3.11. Ilmaradar, raadiokõrgusmõõtur, transponder	P	—>	—>			
3.12. Piirkondlik navigatsioonisüsteem	P	—>	—>			
3.13. Telikusüsteem	P	—>	—>			
3.14. Abijõuallikas	P	—>	—>			
3.15. Raadioseadmed, navigatsiooni- vahendid, mõõteriistad, ►C1 lennujuhtimissüsteem ◀	P	—>	—>			
4. OSA – Eri- ja hädaolukordade protseduurid						
4. Eri- ja hädaolukordade protseduurid					M	Valida sellest osast vähemalt 3 punkti
4.1. Tegutsemine tulekahju korral (sealhulgas evakueerimine, kui on kohaldatav)	P	—>	—>			
4.2. Suitsu tekke avastamine ja suitsu eemaldamine	P	—>	—>			
4.3. Mootoririkked, seiskamine ja taaskäivitamine ohutul kõrgusel	P	—>	—>			
4.4. Kütuse väljalaskmine (imiteeritud)	P	—>	—>			

▼B

ÜHE-/MITMEPILOODIKOPTERID	PRAKILINE ÕPE				LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid				Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud	►C1 Kont- rollpi- loodi ◀ init- siaalid eksami läbi- mise kohta
	FTD	FFS	H		FFS H	
4.5. ►C1 Sabatiiviku juhtimis- rike ◀ (vastavalt vajadusele)	P	—>	—>			
4.5.1. Sabatiiviku kaotus (vastavalt vajadusele)	P	—>	Selleks harjutu- seks ei tohi kasu- tada kopterit			
4.6. Meeskonnaliikme tegevusvõi- metus – üksnes mitmepiloodi- kopterite puhul	P	—>	—>			
4.7. Jõuülekande tõrked	P	—>	—>			
4.8. Muude hädaolukordade protse- duurid vastavalt konkreetsele lennukäsiraamatule	P	—>	—>			
5. OSA – Instrumentaallennu protseduurid (tegeliku või imiteeritud instrumentaallennuilma tingimustes sooritamiseks)						
5.1. Start mõõteriistade näitude järgi: instrumentaallennule tuleb üle minna esimesel võimalusel pärast õhkutõusu	P*	—>*	—>*			
5.1.1. ►C1 Imiteeritud mootoririke väljumisel ◀	P*	—>*	—>*		M*	
5.2. Väljumis- ja saabumismarsruu- tide ning lennujuhi korralduste täpne järgimine	P*	—>*	—>*		M*	
5.3. Protseduurid ootetsoonis	P*	—>*	—>*			
5.4. ILS-lähenemised kuni I kate- goria otsusekõrguseni	P*	—>*	—>*			
5.4.1. Käsitsi, ilma direktorsüsteem- ita	P*	—>*	—>*		M*	
5.4.2. Täppislähenemine käsitsi, direktorsüsteemiga või ilma direktorsüsteemita	P*	—>*	—>*		M*	

▼B

ÜHE-/MITMEPILOODIKOPTERID	PRAKTIINE ÖPE				LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid				Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud	►C1 Kont- rollpi- loodi ◄ init- siaalid eksami läbi- mise kohta
	FTD	FFS	H		FFS H	
5.4.3. Töötava autopiloodiga	p*	—>*	—>*			
5.4.4. Käsitsi, ühe mootori imiteeritud rikkega. (Mootoririket tuleb imiteerida lõpplähene-mise ajal vahemikus enne kaugmajaka (OM) ületamist kuni raja puudutamiseni või kogu katkestatud lähenemise kestel)	p*	—>*	—>*		M*	
5.5. Mittetäppislähene-mine kuni minimaalse laskumiskõrguseni (MDA/H)	p*	—>*	—>*		M*	
5.6. ►C1 Kordusringile minek kõikide töötavate mootoritega DA/DH või MDA/MDH saavutamisel ◄	p*	—>*	—>*			
5.6.1. Muud katkestatud lähenemise protseduurid	p*	—>*	—>*			
5.6.2. ►C1 Kordusringile minek ühe mootori imiteeritud rikkega DA/DH või MDA/MDH saavutamisel ◄	p*				M*	
5.7. Autorotatsioon instrumentaal-lennuilmata tingimustes koos võimsuse taastamisega	p*	—>*	—>*		M*	
5.8. Ebaharilikest asenditest välja-tulek	p*	—>*	—>*		M*	
6. OSA – Lisaseadmete kasutamine						
6. Lisaseadmete kasutamine	P	—>	—>			

▼B**D. Vertikaalstardiga õhusõidukite erinõuded**

1. Vertikaalstardiga õhusõidukite tüübipädevuste lennueksamitel või lennuoskuse tasemekontrollides peab taotleja sooritama lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli 1.–5. osa ja 6. osa (kui see on kohaldatav). Kui sooritus ebaõnnestub rohkem kui viies punktis, peab taotleja kogu eksami või kontrolli uuesti sooritama. Kui taotleja sooritus ebaõnnestub kuni viies punktis, sooritab ta ebaõnnestunud punktid uuesti. Kui korduseksamil või korduskontrollis mõne osa sooritus ebaõnnestub, sealhulgas nende osade sooritus, mis eelmisel katsel õnnestusid, peab taotleja kogu eksami või kontrolli uuesti sooritama. Lennueksami või tasemekontrolli kõik osad tuleb läbida 6 kuu jooksul.

LENNUEKSAMIL LUBATUD HÄLBED

2. Taotleja peab tõendama oskust:
 - a) piloteerida vertikaalstardiga õhusõidukit selle võimaluste piires;
 - b) sooritada kõiki manöövreid sujuvalt ja täpselt;
 - c) rakendada head otsustusvõimet ja lennumeisterlikkust;
 - d) rakendada aeronautikateadmisi;
 - e) säilitada igal ajal piisav kontroll vertikaalstardiga õhusõiduki üle, et ei tekiks kahtlust ühegi protseduuri või manöövri edukas lõpuleviimises;
 - f) mõista ja rakendada meeskonna koostöö ja töövõime kaotuse protseduure ning
 - g) suhelda tõhusalt teiste meeskonnaliikmetega.
3. Kehtivad järgmised piirhálbed, mida korrigeeritakse vastavalt turbulentsile ning kasutatava vertikaalstardiga õhusõiduki juhitavus- ja lennuomadustele.
 - a) Piirhálbed instrumentaallennureeglite puhul:

Kõrgus:

Üldjuhul	±100 jalga
Otsusekõrgusel kordusringile minekul	+50 jalga / –0 jalga
►C1 Minimaalne laskumiskõrgus ◀	+50 jalga / –0 jalga

Teekonnajooneel püsimine:

►C1 raadionavigatsiooniseadmete abil ◀	±5°
Täppislähenemine	pool skaalat, asimuut ja glissaad

Kurss:

Lend normaaltingimustes	±5°
Lend ebatavalises/hädaolukorras	±10°

Kiirus:

Üldjuhul	±10 sõlme
Imiteeritud mootoririkkega	+10 sõlme / –5 sõlme

▼B

b) Piirhälbed visuaallennureeglite puhul

Kõrgus:

Üldjuhul	±100 jalga
----------	------------

Kurss:

Lend normaaltingimustes	±5°
-------------------------	-----

Lend ebatavalises /hädaolukorras	±10°
-------------------------------------	------

Kiirus:

Üldjuhul	±10 sõlme
----------	-----------

Imiteeritud mootoririkkega	+10 sõlme / -5 sõlme
-------------------------------	----------------------

Pinnatriiv:

► C1 Pinnaefektiga ripplend stardil ◀	±3 jalga
---	----------

Maandumine	±2 jalga (0 jalga ette-taha liikumist)
------------	--

KOOLITUSE/LENNUEKSAMI/LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLI
SISU

4. Sümbolite tähendused:

P = läbitud kapteni või teise piloodi ning piloteeriva ja jälgiva piloodi tüübipädevuskoolitus, kui on kohaldatav.

5. Praktiline õpe tuleb läbi viia vähemalt treeningseadmetega (P) või mis tahes kõrgema taseme seadmetega, mida tähistab nool (—>)

6. Kasutatavaid treeningseadmeid tähistatakse järgmiste lühenditega:

FFS = lennu täisimitaator

FTD = lennuelementide imitaator

OTD = muu treeningseade

PL = vertikaalstardiga õhusõiduk

a) Vertikaalstardiga õhusõidukite tüübipädevusmärke väljaandmiseks nõutava lennueksami taotlejad peavad läbima 1.–5. osa ning 6. osa, kui see on kohaldatav.

b) Vertikaalstardiga õhusõidukite tüübipädevusmärke pikendamiseks või taastamiseks nõutava lennuoskuse tasemekontrolli taotlejad peavad läbima 1.–5. osa ning 6. ja/või 7. osa, kui need on kohaldatavad.

c) Tärniga (*) märgitud punktides tuleb lennata üksnes mõõteriistade näitude järgi. Kui seda tingimust lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli käigus ei täideta, kehtib tüübipädevusmärke ainult visuaallennureeglite järgi lendamise kohta.

7. Lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli veerus olev täht „M” näitab, et harjutus on kohustuslik.

▼B

8. Praktiliseks õppeks ja eksami läbiviimiseks kasutatakse lennutreeningseadmeid, kui need moodustavad osa kinnitatud tüübipädevuskursusest. Kursuse kinnitamisel võetakse arvesse järgmisi kaalutlusi:

▼M3

- a) lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsioon vastavalt ARA-osa ja ORA-osa asjakohastele nõuetele;

▼B

- b) instruktori kvalifikatsioon.

VERTIKAALSTARDIGA ÕHUSÕIDUKIE KATEGORIA	PRAKTILINE ÕPE					LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid					Manöövrid/ protseduurid Eesnime initialsiaal: Instruktori initialsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud	► C1 Kontrollpiloodi ◀ initialsiaalid eksami läbimise kohta
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
1. OSA – Lennueelne ettevalmistus ja kontrollid							
1.1. Vertikaalstartiga õhusõiduki väline visuaalne ülevaatus; elementide asukohad ja ülevaatus eesmärk				P			
1.2. Kabiini kontroll	P	→	→	→			
1.3. Käivitusprotseduurid, raadio- ja navigatsiooniseadmete kontroll, side- ja navigatsioonisaaduste valik ja seadmine	P	→	→	→		M	
1.4. Ruleerimine vastavalt lennujuhtimiseksuse või instruktori juhistele		P	→	→			
1.5. Stardieelsed protseduurid ja kontrollid, sh võimsuse kontroll	P	→	→	→		M	
2. OSA – Lennumanöövrid ja -protseduurid							
2.1. Normaalsed visuaallennu startiprofiilid Käitamine lennurajal: lühiraja- ja vertikaalstart ja -maandumine (STOL/VTOL), sealhulgas külgtuulega Ümbritsevast pinnast kõrgemal asuvad kopteriväljakud Kopteriväljakud maapinnal		P	→	→		M	
2.2. Start maksimaalse stardimassiga (tegelik või imiteeritud maksimaalne stardimass)		P	→				
2.3.1. Katkestatud start: lennurajal ümbritsevast pinnast kõrgemal asuval kopteriväljakul maapinnal		P	→			M	



VERTIKAALSTARDIGA ÕHUSÕIDUKIE KATEGORIA	PRAKTILINE ÕPE					LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid					Manöövrid/ protseduurid Eesnimi initials: Instruktori initials koolituse läbimise kohta	Läbi viidud	► C1 Kontrollpi- loodi ◀ initials eksami läbimise kohta
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
2.3.2. Start imiteeritud mootoririkkega pärast otsusepunkti: lennurajal ümbritsevast pinnast kõrgemal asuval kopteriväljakul maapinnal		P	—>			M	
2.4. Autorotatsiooniga laskumine maapinnale kopterirežiimil (selleks harjutuseks ei tohi kasutada õhusõidukit)	P	—>	—>			M Üksnes FFS.	
2.4.1. Autorotatsiooniga laskumine lennukirežiimil (selleks harjutuseks ei tohi kasutada õhusõidukit)		P	—>			M Üksnes FFS.	
2.5. Normaalsed visuaallennu maandumisprofiilid; käitamine lennurajal: lühiraja- ja vertikaalstart ja -maandumine (STOL/VTOL) Ümbritsevast pinnast kõrgemal asuvad kopteriväljakud Kopteriväljakud maapinnal		P	—>	—>		M	
2.5.1. Maandumine imiteeritud mootoririkkega pärast otsusepunkti: lennurajal ümbritsevast pinnast kõrgemal asuval kopteriväljakul maapinnal							
2.6. Kordusringile minek või maandumine pärast imiteeritud mootoririket enne otsusepunkti		P	—>			M	
3. OSA – Järgmiste süsteemide käitamine ja protseduurid normaaltingimustes ja eriolukordades							
3. Järgmiste süsteemide käitamine ja protseduurid normaaltingimustes ja eriolukordades (► C1 võib sooritada harjutuseks vastavalt sertifitseeritud lennutreeningseadmel (FSTD) ◀):						M	Valida sellest osast vähemalt 3 punkti
3.1. Mootor	P	—>	—>				

▼B

VERTIKAALSTARDIGA ÕHUSÕIDUKIE KATEGORIA	PRAKTILINE ÕPE					LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid					Manöövrid/protseduurid Eesnimi initials: Instruktori initials koolituse läbimise kohta	Läbi viidud	►C1 Kontrollplloodi ◀ initials eksami läbimise kohta
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
3.2. Hermetiseerimis- ja konditsioneerimiseadmed (küte, ventilatsioon)	P	—>	—>				
3.3. Pitot'/staatiline süsteem	P	—>	—>				
3.4. Kütusesüsteem	P	—>	—>				
3.5. Elektrisüsteem	P	—>	—>				
3.6. Hüdraulikasüsteem	P	—>	—>				
3.7. ►C1 Juhiste ja trimmerite süsteem ◀	P	—>	—>				
3.8. Jäätumisvastane/jääemaldussüsteem, tuuleklaasisoojendus (kui on olemas)	P	—>	—>				
3.9. Autopiloot/direktorsüsteem	P	—>	—>				
3.10. Varisemise hoiatusseadmed või varisemise vältimise ja stabiilsuse suurendamise seadmed	P	—>	—>				
3.11. Ilmaradar, raadiokõrgusmõõtur, transponder, maapinna läheduse hoiatussüsteem (kui on olemas)	P	—>	—>				
3.12. Telikusüsteem	P	—>	—>				
3.13. Abijõuallikas	P	—>	—>				
3.14. Raadioseadmed, navigatsioonivahendid, mõõteriistad ja ►C1 lennujuhtimissüsteem ◀	P	—>	—>				
3.15. Tagatiivasüsteem	P	—>	—>				
4. OSA – Eri- ja hädaolukordade protseduurid							
4. Eri- ja hädaolukordade protseduurid ►C1 (võib sooritada harjutuseks vastavalt sertifitseeritud lennutreeningseadmel) ◀						M	Valida sellest osast vähemalt 3 punkti



VERTIKAALSTARDIGA ÕHUSÕIDUKIE KATEGOORIA	PRAKTILINE ÕPE					LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid					Manöövrid/ protseduurid Eesnimi initials: Instruktori initials koolituse läbimise kohta	Läbi viidud	► C1 Kontrollplloodi ◀ initials eksami läbimise kohta
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
4.1. Tegutsemine tulekahju korral, mootori, abijõuseadme, lastiruumi, kabiini ja elektrisüsteemide põlengu korral, sh evakueerimine, kui on kohaldatav	P	→	→				
4.2. Suitsu tekke avastamine ja suitsu eemaldamine	P	→	→				
4.3. Mootoririkked, seiskamine ja taaskäivitamine(selleks harjutuseks ei tohi kasutada õhusõidukit), ► C1 sealhulgas mootoririkke korral üleminek kopterirežiimilt lennukirežiimile ◀ ja vastupidi	P	→	→			Üksnes FFS.	
4.4. Kütuse väljalaskmine (imiteeritud, kui on kohaldatav)	P	→	→				
4.5. Tuulenihe startimisel ja maandumisel (selleks harjutuseks ei tohi kasutada õhusõidukit)			P			Üksnes FFS.	
4.6. Salongi imiteeritud rõhukaotus / imiteeritud avariilaskumine (selleks harjutuseks ei tohi kasutada õhusõidukit)	P	→	→			Üksnes FFS.	
4.7. ACAS-juhtum (selleks harjutuseks ei tohi kasutada õhusõidukit)	P	→	→			Üksnes FFS.	
4.8. Lennumeeskonna liikme tegevusvõimetus	P	→	→				
4.9. Jõuülekanne tõrked	P	→	→			Üksnes FFS.	
4.10. Väljatulek täielikus varingust (mootoriga või ilma) või olukorrast, kus varisemise hoiatusseade on käivitunud tõusul, reisilennu ja lähene-mise konfiguratsioonis (selleks harjutuseks ei tohi kasutada õhusõidukit)	P	→	→			Üksnes FFS.	
4.11. Muude hädaolukordade protseduurid vastavalt konkreetsele lennukäsiraamatule	P	→	→				



VERTIKAALSTARDIGA ÕHUSÕIDUKIE KATEGORIA	PRAKTILINE ÕPE					LENNUEKSAM VÕI LENUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid					Manöövrid/ protseduurid Eesnime initials: Instruktori initials koolituse läbimise kohta	Läbi viidud	►C1 Kontrollpiloodi ◀ initials eksami läbimise kohta
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5. OSA – Instrumentaallennu protseduurid (tegeliku või imiteeritud instrumentaallennuilma tingimustes sooritamiseks)							
5.1. Start mõõteriistade näitude järgi: instrumentaallennule tuleb üle minna esimesel võimalusel pärast õhukutõusu	P*	—>*	—>*				
5.1.1. ►C1 Imiteeritud mootoririke väljumisel pärast otsusepunkti ◀	P*	—>*	—>*			M*	
5.2. Väljumis- ja saabumismarsruutide ning lennujuhi korralduste täpne järgimine	P*	—>*	—>*			M*	
5.3. Protseduurid ootetsoonis	P*	—>*	—>*				
5.4. Täppislähenemine kuni otsusekõrguseni, kuid mitte madalamale kui 60 m (200 jalga)	P*	—>*	—>*				
5.4.1. Käsitsijuhtimine, ilma direktorsüsteemita	P*	—>*	—>*			M* (üksnes lennueksamil).	
5.4.2. Käsitsi, direktorsüsteemiga	P*	—>*	—>*				
5.4.3. Autopiloodiga	P*	—>*	—>*				
5.4.4. Käsitsi, ühe mootori imiteeritud rikkega; mootoririket tuleb imiteerida lõpplähenemise ajal vahemikus enne kaugmajaka (OM) ületamist kuni raja puudutamiseni, või kogu katkestatud lähenemise kestel	P*	—>*	—>*			M*	
5.5. Mittetäppislähenemine kuni minimaalse laskumiskõrguseni (MDA/H)	P*	—>*	—>*			M*	
5.6. ►C1 Kordusringile minek kõikide töötavate mootoritega DA/DH või MDA/MDH saavutamisel ◀	P*	—>*	—>*				

▼B

VERTIKAALSTARDIGA ÕHUSÕIDUKIE KATEGORIA	PRAKTILINE ÕPE					LENNUEKSAM VÕI LENUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid					Manöövrid/ protseduurid Eesnime initials: Instruktori initials koolituse läbimise kohta	Läbi viidud	►C1 Kontrolli- loodi ◀ initials eksami läbimise kohta
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
5.6.1. Muud katkestatud lähenemise protseduurid	p*	—>*	—>*				
5.6.2. ►C1 Kordusringile minek ühe mootori imiteeritud rikkega DA/DH või MDA/MDH saavutamisel ◀	p*					M*	
5.7. Instrumentaallennuilmatingimustes autorotatsiooniga võimsuse taastamisega laskumine maapinnale üksnes kopterirežiimil (selleks harjutuseks ei tohi kasutada õhusõidukit)	p*	—>*	—>*			M* Üksnes FFS	
5.8. Ebaharilikest asenditest väljatulek (sooritatavus oleneb lennu täisimitaatori (FFS) kvaliteedist)	p*	—>*	—>*			M*	
6. OSA – Täiendav luba tüübipädevusele instrumentaallähenemisteks madalama otsusekõrguseni kui 200 jalga (60 m) (II/III kategooria)							
6. Täiendav luba tüübipädevusele instrumentaallähenemisteks madalama otsusekõrguseni kui 200 jalga (60 m) (II/III kategooria). Allpool loetletud manöövrid ja protseduurid on minimaalsed koolitusnõudeid, mille täitmisel on lubatud instrumentaallähenemised madalama otsusekõrguseni kui 200 jalga (60 m). Järgnevate instrumentaal- ja katkestatud lähenemise protseduuride käigus tuleb kasutada kogu varustust, mida nõutakse vertikaalstardiga õhusõiduki tüübi sertifitseerimisel instrumentaallähenemisteks madalama otsusekõrguseni kui 200 jalga (60 m).							
6.1. Katkestatud start minimaalse lubatud nähtavusega rajal (RVR)		P	—>			M*	



VERTIKAALSTARDIGA ÕHUSÕIDUKIE KATEGORIA	PRAKTILINE ÕPE					LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid					Manöövrid/protseduurid Eesnime initials: Instruktori initials koolituse läbimise kohta	Läbi viidud	► C1 Kontrollplloodi ◀ initials eksami läbimise kohta
	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
6.2. ILS-lähenemised Laskumisel imiteeritud instrumentaallennu tingimustes kuni võimaliku otsusekõrguseni, maandumissüsteemide kasutamisega. Järgida tuleb meeskonna koostöö standardprotseduure (SOP).		P	—>	—>		M*	
6.3. Kordusringile minek pärast punktis 6.2 nimetatud lähenemisi otsusekõrgusele jõudmisel. Õpe peab sisaldama ka kordusringile minekut (imiteeritud) ebapiisava rajanähtavuse (RVR) korral, tuulenihkega, õhusõiduki edukaks maandumiseks ette nähtud lähenemiskiirangute ületamise korral, ning maapealsete/pardaseadmete rikke tõttu enne otsusekõrgusele jõudmist ja kordusringile minekut pardaseadmete imiteeritud riketega		P	—>	—>		M*	
6.4. ► C1 Maandumine/maandumised visuaalsete orientiiride abil otsusekõrguselt pärast instrumentaallähenemist. ◀ Kui konkreetne maandumissüsteem seda võimaldab, tuleb sooritada automaatmaandumine.		P	—>			M*	
7. OSA – Lisaseadmed							
7. Lisaseadmete kasutamine		P	—>	—>			

E. Õhulaevade erinõuded

- Õhulaeva tüübipädevuse lennueksamil või lennuoskuse tasemekontrollides peab taotleja sooritama lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli 1.–5. osa ja 6. osa (kui on kohaldatav). Kui sooritus ebaõnnestub rohkem kui viies punktis, peab taotleja kogu eksami/kontrolli uuesti sooritama. Kui taotleja sooritus ebaõnnestub kuni viies punktis, sooritab ta ebaõnnestunud punktid uuesti. Kui korduseksamil või korduskontrollis mõne osa sooritus ebaõnnestub, sealhulgas nende osade sooritus, mis eelmisel katsel õnnestusid, peab taotleja kogu eksami või kontrolli uuesti sooritama. Lennueksami või tasemekontrolli kõik osad tuleb läbida kuue kuu jooksul.

▼B**LENNUEKSAMIL LUBATUD HÄLBED****2. Taotleja peab tõendama oskust:**

- i) piloteerida õhulaeva selle võimaluste piires;
- ii) sooritada kõiki manöövreid sujuvalt ja täpselt;
- iii) rakendada head otsustusvõimet ja lennumeisterlikkust;
- iv) rakendada aeronautikateadmisi;
- v) säilitada kogu aeg õhulaeva selline juhitavus, et ei tekiks kahtlust ühegi protseduuri või manöövri edukas lõpuleviimises;
- vi) mõista ja rakendada meeskonna koostöö ja töövõime kaotuse protseduure ja ning
- vii) suhelda tõhusalt teiste meeskonnaliikmetega.

3. Kehtivad järgmised piirhälbed, mida korrigeeritakse vastavalt turbulentsile ning kasutatava õhulaeva juhitavus- ja lennuomadustele.**a) Piirhälbed instrumentaallennureeglite puhul:****Kõrgus:**

Üldjuhul	±100 jalga
Otsusekõrgusel kordusringile minekul	+50 jalga / –0 jalga
Minimaalne suhteline laskumiskõrgus	+50 jalga / –0 jalga

Teekonnajoonel püsimine:

►C1 raadionavigatsiooniseadmete abil ◀ ±5°

Täppislähenedamine pool skaalat, asimuut ja glissaad

Kurss:

Lend normaaltingimustes	±5°
Lend ebatavalises/hädaolukorras	±10°

b) Piirhälbed visuaallennureeglite puhul**Kõrgus:**

Üldjuhul	±100 jalga
----------	------------

Kurss:

Lend normaaltingimustes	±5°
Lend ebatavalises/hädaolukorras	±10°

KOOLITUSE/LENNUEKSAMI/LENNUOSKUSE TASSEMEKONTROLLI SISU**4. Sümbolite tähendused:**

P = läbitud kapteni või teise piloodi ning piloteeriva ja jälgiva piloodi tüübipädevuskoolitus, kui on kohaldatav.

▼B

5. Praktiline õpe tuleb läbi viia vähemalt treeningseadmetega (P) või mis tahes kõrgema taseme seadmetega, mida tähistab nool (—>)

6. Kasutatavaid treeningseadmeid tähistatakse järgmiste lühenditega:

FFS = lennu täisimitaator

FTD = lennuelementide imitaator

OTD = muu treeningseade

As = õhulaev

a) Õhulaevade tüübipädevusmärke väljaandmiseks nõutava lennueksami taotlejad peavad läbima 1.–5. osa ning 6. osa, kui see on kohaldatav.

b) Õhulaevade tüübipädevusmärke pikendamiseks või taastamiseks nõutava lennuoskuse tasemekontrolli taotlejad peavad läbima üksnes 1.–5. osa ning 6. osa, kui see on kohaldatav.

c) Tärniga (*) märgitud punktides tuleb lennata üksnes mõõteriistade näitude järgi. Kui seda tingimust lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli käigus ei täideta, kehtib tüübipädevusmärke ainult visuaallennureeglite järgi lendamise kohta.

7. Lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli veerus olev täht „M” näitab, et harjutus on kohustuslik.

▼M3

8. Praktiliseks õppeks ja eksami läbiviimiseks kasutatakse lennutreeningseadmeid, kui need moodustavad osa tüübipädevuskursusest. Kursuse puhul võetakse arvesse järgmisi kaalutlusi:

a) lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsioon vastavalt ARA-osa ja ORA-osa asjakohastele nõuetele;

▼B

b) instruktori kvalifikatsioon.

ÕHULAEVADE KATEGOORIA	PRAKTILINE ÕPE					LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid					Manöövrid/ protseduurid	Läbi viidud	► <u>C1</u> Kontrollpi- loodi ◀ initsiaalid eksami läbi- mise kohta
	OTD	FTD	Üksnes FFS	As	Eesnime initsiaal: Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Üksnes FFS As	
1. OSA – Lennueelne ettevalmistus ja kontrollid							
1.1. Lennueelne ülevaatus				P			
1.2. Kabiini kontroll	P	→	→	→			
1.3. Käivitusprotseduurid, raadio- ja navigatsiooniseadmete kontroll, side- ja navigatsioonisageduste valik ja seadmine		P	→	→		M	
1.4. Mastist eraldumine ja maapinnal manööverdamine			P	→		M	

▼B

ÕHULA EVADE KATEGOORIA	PRAKTILINE ÕPE					LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protse- duurid					Manöövrid/ protseduurid Eesime initsiaal: Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud	► C1 Kont- rollpi- loodi ◀ initsiaalid eksami läbi- mise kohta
	OTD	FTD	Üksnes FFS	As		Üksnes FFS As	
1.5. Stardieelsed protse- duurid ja kontrollid	P	→	→	→		M	
2. OSA – Lennumanöövrid ja -protseduurid							
2.1. Normaalne visuaal- lennu stardiprofiil			P	→		M	
2.2. Start imiteeritud mootoririkkega			P	→		M	
2.3. Start raskusega > 0 (Raske start)			P	→			
2.4. Start raskusega < 0 (Kerge start)			P	→			
2.5. Tavapärane tõusuprot- seduur			P	→			
2.6. Tõus rõhkkõrgusele			P	→			
2.7. Rõhkkõrguse tuvasta- mine			P	→			
2.8. Lend rõhkkõrgusel või selle lähedal			P	→		M	
2.9. Normaalne laskumine ja lähenemine			P	→			
2.10. Normaalne visuaal- lennu maandumispro- fiil			P	→		M	
2.11. Maandumine rasku- sega > 0 (Raske maandumine)			P	→		M	
2.12. Maandumine rasku- sega < 0 (Kerge maandumine)			P	→		M	
Tahtlikult tühjaks jäetud							



ÕHULAEVADE KATEGOORIA	PRAKTILINE ÕPE					LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid					Manöövrid/ protseduurid Eesnime initsiaal: Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud	► C1 Kont- rollpi- loodi ◀ initsiaalid eksami läbi- mise kohta
	OTD	FTD	Üksnes FFS	As		Üksnes FFS As	
3. OSA – Järgmiste süsteemide käitamine ja protseduurid normaalingimustes ja eriolukordades							
3. Järgmiste süsteemide käitamine ja protse- duurid normaalingi- mustes ja eriolukor- dades (võib sooritada harjutuseks piisava kvalifikatsiooniga lennutreeningsead- mel(FSTD)):						M	Valida sellest osast vähemalt 3 punkti
3.1. Mootor	P	→	→	→			
3.2. Kesta rõhusüsteem	P	→	→	→			
3.3. Pitot'/staatiline süsteem	P	→	→	→			
3.4. Kütusesüsteem	P	→	→	→			
3.5. Elektrisüsteem	P	→	→	→			
3.6. Hüdraulikasüsteem	P	→	→	→			
3.7. ► C1 Juhiste ja trim- merite süsteem ◀	P	→	→	→			
3.8. Ballonetisüsteem	P	→	→	→			
3.9. Autopiloot/direktor- süsteem	P	→	→	→			
3.10. Stabiilsuse suurenda- mise seadmed	P	→	→	→			
3.11. Ilmaradar, raadiokõr- gusmõõtur, trans- ponder, maapinna läheduse hoiatussüs- teem (kui on olemas)	P	→	→	→			
3.12. Telikusüsteem	P	→	→	→			
3.13. Abijõuallikas	P	→	→	→			



ÕHULAEVADE KATEGORIA	PRAKTILINE ÕPE					LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid					Manöövrid/ protseduurid Eesnime initsiaal: Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud	► C1 Kont- rollpi- loodi ◀ initsiaalid eksami läbi- mise kohta
	OTD	FTD	Üksnes FFS	As		Üksnes FFS As	
3.14. Raadioseadmed, navi- gatsioonivahendid, mõõteriistad ja ► C1 lennujuhtimis- süsteem ◀	P	→	→	→			
Tahtlikult tühjaks jäetud							
4. OSA – Eri- ja hädaolukordade protseduurid							
4. Eri- ja hädaolukor- dade protseduurid ► C1 (võib sooritada harjutuseks vastavalt sertifitseeritud lennu- treeningseadmel) ◀						M	Valida sellest osast vähemalt 3 punkti
4.1. Tegutsemine tule- kahju korral, mootori, abijõuseadme, lasti- ruumi, kabiini ja elektrisüsteemide põlengu korral, sh evakueerimine, kui see on kohaldatav	P	→	→	→			
4.2. Suitsu tekke avasta- mine ja suitsu eemal- damine	P	→	→	→			
4.3. Mootoririkked, seis- kamine ja taaskäivita- mine Erinevatel lennuetap- pidel, sealhulgas mitme mootori rikked	P	→	→	→			
4.4. Lennumeeskonna liikme tegevusvõi- metus	P	→	→	→			
4.5. ► C1 Jõuülekan- de/reduktori tõrked ◀	P	→	→	→		Üksnes FFS	
4.6. Muude hädaolukor- dade protseduurid vastavalt konkreetsele lennukäsiraamatule	P	→	→	→			



ÕHULAEVADE KATEGOORIA	PRAKTILINE ÕPE					LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid					Manöövrid/ protseduurid Eesnime initsiaal: Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud	► C1 Kont- rollpi- loodi ◀ initsiaalid eksami läbi- mise kohta
	OTD	FTD	Üksnes FFS	As		Üksnes FFS As	
5. OSA – Instrumentaallennu protseduurid (tegeliku või imiteeritud instrumentaallennu ilma tingimustes sooritamiseks)							
5.1. Start mõõteriistade näitude järgi: instrumentaallennule tuleb üle minna esimesel võimalusel pärast õhkutõusu	P*	—>*	—>*	—>*			
5.1.1. ► C1 Imiteeritud mootoririke väljumisel ◀	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.2. Väljumis- ja saabumismarsruutide ning lennujuhi korralduste täpne järgimine	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.3. Protseduurid ootetsoonis	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4. Täppislähenemine kuni otsusekõrguseni, kuid mitte madalamale kui 60 m (200 jalga)	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.1. Käsitsijuhtimine, ilma direktorsüsteemita	P*	—>*	—>*	—>*		M* (üksnes lennueksamil)	
5.4.2. Käsitsi, direktorsüsteemiga	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.3. Autopiloodiga	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.4. Käsitsi, ühe mootori imiteeritud rikkega; mootoririket tuleb imiteerida lõpplähenedamise ajal vahemikus enne kaugmajaka (OM) ületamist kuni raja puudutamiseni, või kogu katkestatud lähenemise kestel	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.5. ► C1 Mittetäppislähenemine kuni minimaalse laskumiskõrguseni (MDA/H) ◀	P*	—>*	—>*	—>*		M*	

▼B

ÕHULA EVADE KATEGOORIA	PRAKTILINE ÕPE					LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid					Manöövrid/ protseduurid Eesnime initsiaal: Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud	►C1 Kont- rollpi- loodi ◀ initsiaalid eksami läbi- mise kohta
	OTD	FTD	Üksnes FFS	As		Üksnes FFS As	
5.6. ►C1 Kordusringile minek kõikide tööta- vate mootoritega DA/ DH või MDA/MDH saavutamisel ◀	P*	—>*	—>*	—>*			
5.6.1. Muud katkestatud lähenemise protse- duurid	P*	—>*	—>*	—>*			
5.6.2. ►C1 Kordusringile minek ühe mootori imiteeritud rikkega DA/DH või MDA/ MDH saavutamisel ◀	P*					M*	
5.7. Ebaharilikest asenditest väljatulek (sõltub lennu täisimi- taatori (FFS) kvalitee- dist)	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
6. OSA – Täiendav luba tüübipädevusele instrumentaallähenemisteks madalama otsusekõrguseni kui 200 jalga (60 m) (II/III kategooria)							
6. Täiendav luba tüübipä- devusele instrumen- taallähenemisteks madalama otsusekõr- guseni kui 200 jalga (60 m) (II/III kate- gooria). Allpool loetletud manöövrid ja protse- duurid on minimaalsed koolitusnõudeid, mille täitmisel on lubatud instrumentaallähene- mised madalama otsu- sekõrguseni kui 200 jalga (60 m). Järgne- vate instrumentaal- ja katkestatud lähenemise protseduuride käigus tuleb kasutada kogu varustust, mida nõutakse õhulaeva tüübi sertifitseerimisel instrumentaallähenemi- seks madalama otsuse- kõrguseni kui 200 jalga (60 m).							

▼B

ÕHULAEVADE KATEGOORIA	PRAKILINE ÕPE					LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid					Manöövrid/ protseduurid Eesnime initsiaal: Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud	►C1 Kont- rollpi- loodi ◀ initsiaalid eksami läbi- mise kohta
	OTD	FTD	Üksnes FFS	As		Üksnes FFS As	
6.1. Katkestatud start minimaalse lubatud nähtavusega rajal (RVR)		P	—>			M*	
6.2. ILS-lähenemised Laskumisel imitee- ritud instrumentaal- lennu tingimustes kuni võimaliku otsu- sekõrguseni, maandu- missüsteemide kasu- tamisega. Järgida tuleb meeskonna koostöö standardprot- seduure (SOP).		P	—>			M*	
6.3. Kordusringile minek Pärast punktis 6.2 nimetatud lähenemisi otsusekõrgusele jõud- misel. Õpe peab sisaldama ka kordusringile minekut (imiteeritud) ebapiisava nähtavuse korral rajal (RVR) tuulenihkega, õhusõi- duki edukaks maan- dumiseks ette nähtud lähenemispiirangute ületamise korral ning maapealsete/parda- seadmete rikke tõttu enne otsusekõrgusele jõudmist ja kordus- ringile minekut pardaseadmete imitee- ritud riketega		P	—>			M*	
6.4. ►C1 Maandumine/ maandumised visuaalsete orientiiride abil otsusekõrguselt pärast instrumentaal- lähenemist. ◀ Kui konkreetne maandu- missüsteem seda võimaldab,		P	—>			M*	

▼B

ÕHULAELVADE KATEGOORIA	PRAKTILINE ÕPE					LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
Manöövrid/protseduurid					Manöövrid/ protseduurid	Läbi viidud	► C1 Kont- rollpi- loodi ◀ initsiaalid eksami läbi- mise kohta
	OTD	FTD	Üksnes FFS	As	Eesnime initsiaal: Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Üksnes FFS As	
tuleb sooritada auto- maatmaandumine.							
7. OSA – Lisaseadmed							
7. Lisaseadmete kasuta- mine		P	—>				



II LISA

LENNUKITE JA KOPTERITE RIIKLIKE LUBADE JA PÄDEVUSMÄRGETE KONVERTEERIMISE NÕUDED

A. LENNUKID

1. Piloodiload

Liikmesriigi õigusaktide kohaselt välja antud piloodiluba muudetakse FCL osa kohaseks loaks, kui taotleja vastab järgmistele nõuetele:

- a) lennuki liinipiloodi loa (ATPL(A)) ja lennuki ametipiloodi loa (CPL(A)) puhul täidab lennuoskuse tasemekontrolli asemel asjaomase loa õigustega seonduvad FCL osa nõuded tüübi/klassipädevusmärke ja instrumentaal-lennupädevusmärke taastamiseks;



- b) tõendab lennutegevusnõuete ja FCL-osa asjakohaste osade tundmist;



- c) tõendab punkti FCL.055 kohast keeleoskust;



- d) vastab järgmises tabelis esitatud nõuetele:

Riiklik luba	Kogemused (lennutundide arv kokku)	Muud nõuded	FCL-osa kohane asendusluba ja tingimused (vajaduse korral)	Tingimuste tühistamine	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
Lennuki liinipiloodi luba	> 1 500 lennutundi kaptenina mitmepiloodilennukitel	Puuduvad	Lennuki liinipiloodi luba	Ei kohaldata	a)
Lennuki liinipiloodi luba	> 1 500 mitmepiloodilennukitel	Puuduvad	Vt punkti c alapunkt 4	Vt punkti c alapunkt 5	b)
Lennuki liinipiloodi luba	> 500 mitmepiloodilennukitel	Tõendada teadmisi lendude planeerimise ja sooritamise kohta vastavalt punkti FCL.515 nõuetele	Lennuki liinipiloodi luba, tüübipädevusmärke kehtib ainult teise piloodi õiguste kohta	Tõendada kaptenina tegutsemise oskust FCL-osa 9. liite kohaselt	c)
Ametipiloodiluba / lennuki instrumentaallennupädevusmärke, ja loa välja andnud liikmesriigis on läbitud ICAO liinipiloodi loa teooriatest		i) Tõendada teadmisi lendude planeerimise ja sooritamise kohta vastavalt punkti FCL.310 ja punkti FCL.615 alapunkti b nõuetele ii) Täita punkti FCL.720.A alapunkti c ülejäänud nõuded	Ametipiloodiluba / lennuki instrumentaallennupädevusmärke koos liinipiloodiluba teooriaosa arvestamisega	Ei kohaldata	d)

▼ M3

Riiklik luba	Kogemused (lennutundide arv kokku)	Muud nõuded	FCL-osa kohane asendusluba ja tingimused (vajaduse korral)	Tingimuste tühistamine	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
Ametipiloodiluba / lennuki instrumentaallennupädevusmärke	> 500 lennutundi mitmepiloodilennukitel või ühepiloodilennukite mitmepiloodilennul CS-23 lähiliini- või samaväärse kategoorias vastavalt CAT-osas ja ORO-osas sätestatud ärilise lennustranspordi asjakohastele nõuetele	i) Sooritada loa välja andnud liikmesriigis (*) liinilennukipiloodiloo teooriaeksami ii) Täita punkti FCL.720.A alapunkti c ülejäänud nõuded	Ametipiloodiluba / lennuki instrumentaallennupädevusmärke koos liinipiloodiloo teooriaosa arvestamisega	Ei kohaldata	e)
Ametipiloodiluba / lennuki instrumentaallennupädevusmärke	< 500 lennutundi kaptenina ühepiloodilennukitel	Tõendada ametipiloodiloo/instrumentaallennupädevusmärke tasemel teadmisi lendude planeerimise ja sooritamise kohta	Vt punkti 4 alapunkt f	Omandada FCL-osa kohane mitmepiloodi tüübipädevusmärke	g)
Lennuki ametipiloodi luba	> 500 lennutundi kaptenina ühepiloodilennukitel	Õõlennupädevusmärke (vajaduse korral)	Lennuki ametipiloodi luba, tüübi-/klassipädevusmärke kehtib ainult ühepiloodilennukite kohta		h)
Lennuki ametipiloodi luba	< 500 lennutundi kaptenina ühepiloodilennukitel	i) Õõlennupädevusmärke (vajaduse korral); ii) Tõendada lendude sooritamise ja planeerimisega seotud teadmisi vastavalt punkti FCL.310 nõuetele	Vt punkti 4 alapunkt h		i)
Erapiloodiluba / lennuki instrumentaallennupädevusmärke	≥ 75 lennutundi instrumentaallennureeglite kohaselt		Erapiloodiluba / lennuki instrumentaallennupädevusmärke (instrumentaallennupädevusmärke kehtib ainult erapiloodiloo kohta)	Tõendada lendude sooritamise ja planeerimisega seotud teadmisi vastavalt punkti FCL.615 alapunkti b nõuetele	j)

▼M3

Riiklik luba	Kogemused (lennutundide arv kokku)	Muud nõuded	FCL-osa kohane asendusluba ja tingimused (vajaduse korral)	Tingimuste tühistamine	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
Lennuki erapiloodi luba	≥ 70 lennutundi lennukitel	Tõendada raadio-navigatsioonivahendite kasutamise oskust	Lennuki erapiloodi luba		k)

(*) Ametipiloodiloo (CPL) omanikud, kellel on mitmepiloodilennuki tüübipädevus, ei pea olema sooritanud liinilennukipiloodi loa (ATPL(A) teooriaeksamit, kuni nad jätkavad sama tüüpi lennukite käitamist, kuid FCL-osa kohase loa väljaandmisel liinilennukipiloodi loa teooriaosa nende puhul ei arvestata. Kui nad soovivad muud mitmepiloodilennuki tüübipädevusmäärget, peavad nad täitma eespool esitatud tabeli 3. veeru punkti e alapunkti i nõuded.

▼B

2. Instruktoritunnistused

Liikmesriigi riiklike nõuete kohaselt välja antud instruktoritunnistus muudetakse FCL osa kohaseks tunnistuseks, kui taotleja vastab järgmisele nõuetele:

Riiklik tunnistus või õigused	Kogemus	Muud nõuded	►C1 Asendamine FCL osa kohase tunnistusega ◄
(1)	(2)	(3)	(4)
Lennuki lennuinstruktor / lennuki instrumentaallennupädevuse instruktor / lennuki tüübipädevuse instruktor / lennuki klassipädevuse instruktor	Vastavalt asjaomase tunnistuse FCL osa nõuetele	Ei kohaldata	Lennuki lennuinstruktor / lennuki instrumentaallennupädevuse instruktor / lennuki tüübipädevuse instruktor / lennuki klassipädevuse instruktor

3. lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori tunnistus

Liikmesriigi õigusaktide kohaselt välja antud lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori tunnistus muudetakse FCL osa kohaseks tunnistuseks, kui selle omanik vastab järgmistele nõuetele:

Riiklik tunnistus	Kogemus	Muud nõuded	FCL osa kohane asendustunnistus
(1)	(2)	(3)	(4)
Lennuki lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktor	> 1 500 lennutundi mitmepiloodilennuki piloodina	i) Peab omama või olema omanud vähemalt liikmesriigis välja antud lennuki ametipiloodi luba, teise piloodi luba või liinipiloodiluba; ii) peab olema läbinud vastava tüübipädevuskursuse imitaatoriosad, sealhulgas lennumeeskonna koostööd käsitlevad osad.	Lennuki lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktor
Lennuki lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktor	kolm aastat hiljutist kogemust lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktorina	Peab olema läbinud vastava tüübipädevuskursuse imitaatoriosad, sealhulgas lennumeeskonna koostööd käsitlevad osad.	Lennuki lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktor

Muutmine kehtib kuni kolm aastat. Pikendamiseks tuleb täita FCL osas sätestatud asjakohased nõuded.

▼B**4. lennutreeningseadme algõppe instruktori tunnistus**

Liikmesriigi õigusaktide kohaselt välja antud lennutreeningseadme algõppe instruktori tunnistus muudetakse FCL osa kohaseks tunnistuseks, kui taotleja vastab alljärgnevas tabelis esitatud nõuetele:

Riiklik tunnistus	Kogemus	Muud nõuded	Asendustunnistus
(1)	(2)	(3)	(4)
Lennuki lennutreeningseadme algõppe instruktor	> 500 lennutundi ühepiloodilennuki piloodina	i) Peab omama või olema omanud liikmesriigis välja antud piloodiluba; ii) peab olema sooritanud lennutreeningseadmel kavandatavale õppele vastava FCL osa 9. liite kohase lennuoskuse tasemekontrolli	Lennuki lennutreeningseadme algõppe instruktor
Lennuki lennutreeningseadme algõppe instruktor	kolm aastat hiljutist kogemust lennutreeningseadme algõppe instruktorina	Peab olema sooritanud lennutreeningseadmel kavandatavale õppele vastava FCL osa 9. liite kohase lennuoskuse tasemekontrolli	Lennuki lennutreeningseadme algõppe instruktor

Tunnistuse kehtivuse pikendamisel tuleb täita FCL osas sätestatud asjakohased nõuded.

B. KOPTERID**1. Piloodiload**

Liikmesriigi õigusaktide kohaselt välja antud piloodiluba muudetakse FCL osa kohaseks loaks, kui taotleja vastab järgmistele nõuetele:

- a) täidab lennuoskuse tasemekontrolli asjaomase loa õil.gustega seonduvad FCL osa nõuded tüübipädevus- ja instrumentaallennupädevusmärke pikendamiseks;

▼M3

- b) tõendab lennutegevusnõuete ja FCL-osa asjakohaste osade tundmist;

▼B

- c) tõendab punkti FCL.055 kohast keeleoskust;

▼M3

- d) vastab järgmises tabelis esitatud nõuetele:

Riiklik luba	Kogemused (lennutundide arv kokku)	Muud nõuded	FCL-osa kohane asendusluba ja tingimused (vajaduse korral)	Tingimuste tühistamine	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
Kopteri liinipiloodiluba ja kehtiv kopteri instrumentaallennupädevusmärke	> 1 000 lennutundi kaptenina mitmepiloodikopteritel	Puuduvad	Kopteri liinipiloodiluba ja instrumentaallennupädevusmärke	Ei kohaldata	a)
Kopteri liinipiloodiluba, kopteri instrumentaallennupädevuse õigusteta	> 1 000 lennutundi kaptenina mitmepiloodikopteritel	Puuduvad	Kopteri liinipiloodiluba		b)

▼ M3

Riiklik luba	Kogemused (lennutundide arv kokku)	Muud nõuded	FCL-osa kohane asendusluba ja tingimused (vajaduse korral)	Tingimuste tühistamine	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
Kopteri liinipiloodi luba ja kehtiv kopteri instrumentaallennupädevusmärke	> 1 000 lennutundi mitmepiloodikopteritel	Puuduvad	Kopteri liinipiloodi luba ja instrumentaallennupädevusmärke, tüübipädevusmärke kehtib ainult teise piloodi õiguste kohta	Tõendada kaptenina tegutsemise oskust FCL-osa 9. liite kohaselt	c)
Kopteri liinipiloodi luba, kopteri instrumentaallennupädevuse õigusteta	> 1 000 mitmepiloodikopteritel	Puuduvad	Kopteri liinipiloodi luba, tüübipädevusmärke kehtib ainult teise piloodi õiguste kohta	Tõendada kaptenina tegutsemise oskust FCL-osa 9. liite kohaselt	d)
Kopteri liinipiloodi luba ja kehtiv kopteri instrumentaallennupädevusmärke	> 500 mitmepiloodikopteritel	Tõendada lendude planeerimise ja sooritamise seotud teadmisi vastavalt punkti FCL.515 ja punkti FCL.615 alapunkti b nõuetele	Vt punkti 4 alapunkt c	Vt punkti 5 alapunkt c	e)
Kopteri liinipiloodi luba, kopteri instrumentaallennupädevuse õigusteta	> 500 mitmepiloodikopteritel	Vt punkti 3 alapunkt e	Vt punkti 4 alapunkt d	Vt punkti 5 alapunkt d	f)
Ametipiloodiluba/ kopteri instrumentaallennupädevusmärke ja loa välja andnud liikmesriigis läbitud ICAO kopteri liinipiloodi loa teooriatest		i) Tõendada lendude planeerimise ja sooritamise seotud teadmisi vastavalt punkti FCL.310 ja punkti FCL.615 alapunkti b nõuetele ii) Täita punkti FCL.720.H alapunkti b ülejäänud nõuded	Ametipiloodi luba / kopteri instrumentaallennupädevus koos liinikopteripiloodiloo teooriaosa arvestamisega, kui ICAO kopteri liinipiloodiloo teooriatest hinnatakse FCL-osas sätestatud liinipiloodiloo tasemele vastavaks	Ei kohaldata	g)
Ametipiloodi luba / kopteri instrumentaallennupädevusmärke	> 500 lennutundi mitmepiloodikopteritel	i) Sooritada loa välja andnud liikmesriigis (*) FCL-osa kohane kopteri liinipiloodiloo teooriaeksam; ii) Täita punkti FCL.720.H alapunkti b ülejäänud nõuded	Ametipiloodi luba / kopteri instrumentaallennupädevusmärke koos FCL-osa kohase kopteri liinipiloodiloo teooriaosa arvestamisega	Ei kohaldata	h)
Ametipiloodi luba / kopteri instrumentaallennupädevusmärke	> 500 lennutundi kaptenina ühepiloodikopteritel	Puuduvad	Ametipiloodi luba / kopteri instrumentaallennupädevusmärke, mis kehtib ainult ühepiloodikopterite kohta	Omandada FCL-osa kohane mitmepiloodi-tüübipädevusmärke	i)

▼ M3

Riiklik luba	Kogemused (lennutundide arv kokku)	Muud nõuded	FCL-osa kohane asendusluba ja tingimused (vajaduse korral)	Tingimuste tühistamine	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
Ametipiloodi luba / kopteri instrumetaallennupädevusmärke	< 500 lennutundi kaptenina ühepiloodikopteritel	Tõendada lendude planeerimise ja sooritamisega seotud teadmisi vastavalt punkti FCL.310 ja punkti FCL.615 alapunkti b nõuetele	Vt punkti 4 alapunkt i		j)
Kopteri ametipiloodi luba	> 500 lennutundi kaptenina ühepiloodikopteritel	öölen্নupädevusmärke	Kopteri ametipiloodi luba, tüübpädevusmärke kehtib ainult ühepiloodikopterite kohta		k)
Kopteri ametipiloodi luba	< 500 lennutundi kaptenina ühepiloodikopteritel	Öölen্নupädevusmärke, tõendada lendude sooritamisega seotud teadmisi vastavalt punkti FCL.310 nõuetele	Vt punkti 4 alapunkt k		l)
Kopteri ametipiloodi luba öölen্নupädevusmärketa	> 500 lennutundi kaptenina ühepiloodikopteritel		Vt punkti 4 alapunkt k, kehtib ainult päevaste visuaallendude kohta	Omandada FCL-osa kohane mitmepiloodi-tüübpädevus- ja öölen্নupädevusmärke	m)
Kopteri ametipiloodi luba öölen্নupädevusmärketa	< 500 lennutundi kaptenina ühepiloodikopteritel	Tõendada lendude planeerimise ja sooritamisega seotud teadmisi vastavalt punkti FCL.310 nõuetele	Vt punkti 4 alapunkt k, kehtib ainult päevaste visuaallendude kohta		n)
Erapiloodiluba / kopteri instrumetaallennupädevusmärke	≥ 75 lennutundi instrumetaallennureeglite kohaselt		Erapiloodiluba / kopteri instrumetaallennupädevus (instrumetaallennupädevusmärke kehib ainult erapiloodiluba kohta)	Tõendada lendude sooritamise ja planeerimisega seotud teadmisi vastavalt punkti FCL.615 alapunkti b nõuetele	o)
Kopteri erapiloodi luba	≥ 75 lennutundi kopteritel	Tõendada raadio-navigatsioonivahendite kasutamise oskust	Kopteri erapiloodi luba		p)

(*) Ametipiloodiluba (CPL) omanikud, kellel on mitmepiloodilennuki tüübpädevusmärke, ei pea olema sooritanud liinikopteripiloodi loa teooriaeksamit, kuni nad jätkavad sama tüüpi kopterite käitamist, kuid FCL-osa kohase loa väljaandmisel liinikopteripiloodi loa teooriaosa nende puhul ei arvestata. Kui nad soovivad muud mitmepiloodikopterit tüübpädevusmärke, peavad nad täitma eespool esitatud tabeli 3. veeru punkti h alapunkti i nõuded.

▼B**2. Instruktoritunnistused**

Liikmesriigi õigusaktide kohaselt välja antud instruktoritunnistus muudetakse FCL osa kohaseks tunnistuseks, kui taotleja vastab järgmistele nõuetele:

Riiklik tunnistus või õigused	Kogemus	Muud nõuded	Asendustunnistus
(1)	(2)	(3)	(4)
Kopteri lennuinstruktor / kopteri instrumentaal-lennupädevuse instruktor / kopteri tüübipädevuse instruktor	Vastavalt asjaomase tunnistuse FCL osa nõuetele		Kopteri lennuinstruktor / kopteri instrumentaal-lennupädevuse instruktor / kopteri tüübipädevuse instruktor*

Tunnistuse kehtivuse pikendamisel tuleb täita FCL osas sätestatud asjakohased nõuded.

3. lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori tunnistus

Liikmesriigi õigusaktide kohaselt välja antud lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori tunnistus muudetakse FCL osa kohaseks tunnistuseks, kui selle omanik vastab järgmistele nõuetele:

Riiklik tunnistus	Kogemus	Muud nõuded	Asendustunnistus
(1)	(2)	(3)	(4)
Kopteri lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktor	> 1 000 lennutundi mitmepiloodikopteri piloodina	i) Peab omama või olema omanud vähemalt liikmesriigis välja antud ametipiloodiluba, teise piloodi luba või liinipiloodiluba; ii) peab olema läbinud vastava tüübipädevuskursuse imitaatoriosad, sealhulgas lennumeeskonna koostööd käsitlevad osad.	Kopteri lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktor
Kopteri lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktor	kolm aastat hiljutist kogemust lennutreeningseadme algõppe instruktorina	Peab olema läbinud vastava tüübipädevuskursuse imitaatoriosad, sealhulgas lennumeeskonna koostööd käsitlevad osad.	Kopteri lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktor

Tunnistuse kehtivuse pikendamisel tuleb täita FCL osas sätestatud asjakohased nõuded.

4. lennutreeningseadme algõppe instruktori tunnistus

Liikmesriigi õigusaktide kohaselt välja antud lennutreeningseadme algõppe instruktori tunnistus muudetakse FCL osa kohaseks tunnistuseks, kui taotleja vastab järgnevas tabelis esitatud nõuetele.

Riiklik tunnistus	Kogemus	Muud nõuded	Asendustunnistus
(1)	(2)	(3)	(4)
Kopteri lennutreeningseadme algõppe instruktor	> 500 lennutundi ühepiloodikopteri piloodina	i) Peab omama või olema omanud liikmesriigis välja antud piloodiluba; ii) peab olema sooritanud lennutreeningseadmel kavandatavale õppele vastava FCL osa 9. liite kohase lennuoskuse tasemekontrolli	Kopteri lennutreeningseadme algõppe instruktor

▼B

Riiklik tunnistus	Kogemus	Muud nõuded	Asendustunnistus
(1)	(2)	(3)	(4)
Kopteri lennutreeningseadme algõppe instruktor	kolm aastat hiljutist kogemust lennutreeningseadme algõppe instruktorina	Peab olema sooritanud lennutreeningseadmel kavandatavale õppele vastava FCL osa 9. liite kohase lennuoskuse tasemekontrolli	Kopteri lennutreeningseadme algõppe instruktor

Tunnistuse kehtivuse pikendamisel tuleb täita FCL osas sätestatud asjakohased nõuded.

▼B*III LISA***KOLMANDATE RIIKIDE POOLT VÕI NIMEL VÄLJA ANTUD
LUBADE TUNNUSTAMISE NÕUDED****▼C1****A. LUBADE TUNNUSTAMINE****▼B****Üldist****▼M3**

1. Liikmesriigi pädev asutus võib tunnustada kolmanda riigi poolt Chicago konventsiooni 1. lisa nõuete kohaselt välja antud piloodiluba.

Selleks peab piloot esitama taotluse oma elu- või asukohaliikmesriigi pädevale asutusele. Kui piloot ei ela liikmesriigi territooriumil, peab ta esitama taotluse selle liikmesriigi pädevale asutusele, kus on tema tööandjaks oleva või saava lennuettevõtja peamine tegevuskoht, või selle liikmesriigi pädevale asutusele, kus õhusõiduk, millel ta lendab või kavatseb lennata, on registreeritud.

▼B

2. ►C1 Loa tunnustamise periood võib olla kuni üks aasta, kui põhiluba sel ajavahemikul kehtib.

Luba tunnustanud pädev asutus võib seda tähtaega üksnes ühe korra pikendada, kui piloot loa tunnustamise perioodil taotleb koolitust või läbib koolituse, mis on vajalik FCL osa kohase loa väljaandmiseks. Pikendus kehtib ajavahemikul, mis kulub FCL osa kohase loa väljaandmiseks. ◀

Liikmesriigi poolt tunnustatud loa omanik peab oma õiguste kasutamisel järgima FCL osa nõudeid.

Piloodiload äriliseks lennutranspordiks ja muuks äriliseks tegevuseks

3. Ärilises lennutranspordis ja muus ärilises lennutegevuses kasutatavate piloodilubade omanikud peavad täitma järgmised nõuded:

▼C1

- a) täitma asjaomase loa õigustega seotud FCL osa nõuded tüübi- või klassipädevusmärke kehtivuse pikendamiseks lennuksamina;

▼M3

- b) tõendama, et nad on omandanud lennutegevusnõuete ja FCL-osa asjaomastes osades nimetatud oskused;
- c) tõendama, et nad on omandanud punkti FCL.055 kohase keeleoskuse;

▼B

- d) omama kehtivat 1. klassi tervisetõendit, mis on välja antud vastavalt tervisenõudeid käsitlevale osale;

▼M3

- e) lennukite puhul vastama järgmises tabelis kogemuste kohta esitatud nõuetele.

Luba	Kogemused (lennutundide arv kokku)	Õigused	
(1)	(2)	(3)	
Lennuki liinipiloodi luba	> 1 500 lennutundi kaptenina mitmepiloodilennukitel	Äriline lennutransport, mitmepiloodilennukite kapten	a)
Lennuki liinipiloodi luba või lennuki ametipiloodi luba / instrumentaallennupädevusmärke (*)	> 1 500 tundi kapteni või teise piloodina mitmepiloodilennukitel vastavalt lennutegevusnõuetele	Äriline lennutransport, mitmepiloodilennukite teine piloot	b)
Lennuki ametipiloodi luba / instrumentaallennupädevusmärke	> 1 000 lennutundi kaptenina ärilises lennutranspordis pärast instrumentaallennupädevusmärke saamist	Äriline lennutransport, ühepiloodilennukite kapten	c)

▼ M3

Luba	Kogemused (lennutundide arv kokku)	Õigused	
(1)	(2)	(3)	
Lennuki ametipiloodi luba / instrumentaallennupädevusmärke	> 1 000 lennutundi kapteni või teise piloodina ühepiloodilennukitel vastavalt lennutegevusnõuetele	Äriline lennutransport, ühepiloodilennukite teine piloot vastavalt lennutegevusnõuetele	d)
Lennuki liinipiloodi luba, lennuki ametipiloodi luba / instrumentaallennupädevusmärke, lennuki ametipiloodi luba	> 700 lennutundi lennukitel, v.a fikseeritava jõuseadmega mootorpurilennukid, sealhulgas 200 tundi rollis, mille tunnustamist taotletakse, ning 50 tundi selles rollis viimase 12 kuu jooksul	Õigus tegutseda lennukitel muus lennutegevuse valdkonnas kui äriline lennutransport	e)
Lennuki ametipiloodi luba	> 1 500 lennutundi kaptenina ärilises lennutranspordis, sh 500 tundi vesilennukil	Äriline lennutransport, ühepiloodilennukite kapten	f)

(*) Mitmepiloodilennukite ametipiloodi loa / instrumentaallennupädevusmärke omanikud peavad tunnustamiseks olema töendanud liinilennukipiloodi loa väljaandmiseks nõutavate teadmiste olemasolu ICAO tasemel.

▼ B

- f) kopterite puhul vastama alljärgnevas tabelis kogemuste kohta esitatud nõuetele:

Luba	Kogemus (lennutundide arv kokku)	Õigused	
(1)	(2)	(3)	
Kopteri liinipiloodi luba ja kehtiv instrumentaallennupädevusmärke	> 1 000 lennutundi kaptenina mitmepiloodikopteritel	Äriline lennutransport, mitmepiloodikopterite kapten visuaal- ja instrumentaallendudel	a)
Kopteri liinipiloodi luba, instrumentaallennupädevuse õigusteta	> 1 000 lennutundi kaptenina mitmepiloodikopteritel	Äriline lennutransport, mitmepiloodikopterite kapten visuaallendudel	b)
Kopteri liinipiloodi luba ja kehtiv instrumentaallennupädevusmärke	> 1 000 lennutundi piloodina mitmepiloodikopteritel	Äriline lennutransport, mitmepiloodikopterite teine piloot visuaal- ja instrumentaallendudel	c)
Kopteri liinipiloodi luba, instrumentaallennupädevuse õigusteta	> 1 000 lennutundi piloodina mitmepiloodikopteritel	Äriline lennutransport, mitmepiloodikopterite teine piloot visuaallendudel	d)
Kopteri ametipiloodi luba / instrumentaallennupädevusmärke (*)	> 1 000 lennutundi piloodina mitmepiloodikopteritel	Äriline lennutransport, mitmepiloodikopterite teine piloot	e)
Kopteri ametipiloodi luba / instrumentaallennupädevusmärke	> 1 000 lennutundi kaptenina ärilises lennutranspordis pärast instrumentaallennupädevusmärke saamist	Äriline lennutransport, ühepiloodikopterite kapten	f)
Kopteri liinipiloodi luba, instrumentaallennupädevuse õigusteta või ilma, kopteri ametipiloodi luba / instrumentaallennupädevusmärke, kopteri ametipiloodi luba	> 700 lennutundi kopteritel, v.a CS-27/29 kohase või sellega samaväärse sertifikaadiga kopterid, sealhulgas 200 tundi rollis, mille tunnustamist taotletakse, ning 50 tundi selles rollis viimase 12 kuu jooksul	Õigus tegutseda kopteritel muus lennutegevuse valdkonnas kui äriline lennutransport	(g)

(*) Mitmepiloodikopterite ametipiloodi loa / instrumentaallennupädevusmärke omanikud peavad tunnustamiseks olema töendanud liinipiloodiloo väljaandmiseks nõutavate teadmiste olemasolu ICAO tasemel.

▼B**Instrumentaallennupädevusmärkega piloodiload mitteäriliseks tegevuseks**

4. Instrumentaallennupädevusmärkega erapiloodiload puhul või instrumentaallennupädevusmärkega ametipiloodi- või liinipiloodiload puhul peavad need piloodiload omanikud, kes kavatsevad kasutada vaid erapiloodiõigusi, vastama järgmistele nõuetele:
 - a) sooritama instrumentaallennupädevuse lennueksami ning asjaomase loa õigustega seotud tüübi- või klassipädevuste lennueksamid vastavalt FCL osa 7. ja 9. liitele;
 - b) tõendama, et nad on omandanud lennundusõiguse, lennunduse ilmakoodide, instrumentaallendude planeerimise ja sooritamise ning inimvõimetega seotud asjaomased teadmised;

▼M3

- c) tõendama, et nad on omandanud punkti FCL.055 kohase keeleoskuse;

▼B

- d) omama vähemalt Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja antud kehtivat 2. klassi tervisetõendit;

▼M3

- e) omama vähemalt 100 tundi instrumentaallennukogemust kaptenina vastavas õhusõidukiliigis.

▼B**Instrumentaallennupädevuseta piloodiload mitteäriliseks tegevuseks**

5. Instrumentaallennupädevusmärketa erapiloodiload, ametipiloodi- või liinipiloodiload puhul peavad need piloodiload omanikud, kes kavatsevad kasutada vaid erapiloodi õigusi, vastama järgmistele nõuetele:
 - a) tõendama, et nad on omandanud lennundusõiguse ja inimvõimetega seotud teadmised;
 - b) sooritama FCL osa kohase erapiloodiload lennueksami;
 - c) täitma asjaomase loa õigustega seotud FCL osa nõuded tüübi- või klassipädevusmärke väljaandmiseks;
 - d) omama vähemalt Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja antud kehtivat 2. klassi tervisetõendit;
 - e) tõendama, et nad on omandanud punkti FCL.055 kohase keeleoskuse;
 - f) ►C1 omama vähemalt 100 tundi piloodina lendamise kogemust vastavas õhusõidukiliigis. ◀

Piloodilubade valideerimine tähtajalisteks eriülesanneteks

6. Ilma et see piiraks eelmiste alapunktide kohaldamist, võivad liikmesriigid tootja lendude puhul valideerida Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt kolmanda riigi poolt välja antud loa kuni 12 kuuks, et võimaldada tähtajaliste eriülesannete täitmist, näiteks lennuõpet esmasel kasutuselevõtul, esitlusi, ülevõi katselende, kui taotleja vastab järgmistele nõuetele:
 - a) taotleja omab nõuetekohast luba ja tervisetõendit ning Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja antud asjakohaseid pädevusmärkeid või kvalifikatsioone;

▼M3

- b) töötab otseselt või kaudselt õhusõidukitootja heaks.

▼B

Sel juhul kehtivad loaomaniku õigused ainult lennuõppe ja eksamitega tüübi-pädevusmärgete esmase väljaandmise, ettevõtja pilootide esmaste liinilendude järelevalve, ülelendude, esmaste liinilendude, lennuesitluste ja katselendude kohta.

B. LUBADE KONVERTEERIMINE**▼M3**

1. Kolmanda riigi poolt Chicago konventsiooni 1. lisa nõuete kohaselt välja antud erapiloodiloa, õhupalli piloodi loa või purilennuki piloodi loa ning ameti- või liinipiloodiloa võib liikmesriigi pädev asutus muuta FCL-osa kohaseks ühe piloodiga õhusõiduki klassi- või tüübipädevusmärkega erapiloodiloaks, õhupalli piloodi loaks või purilennuki piloodi loaks.

▼B

2. Loaomanik peab täitma järgmised vastava õhusõidukiliigi suhtes kohaldatavad miinimumnõuded:
 - a) sooritama kirjaliku eksami lennundusõiguse ja inimvõimete valdkonnas;
 - b) sooritama FCL osa kohase erapiloodiloa, ►C1 õhupalli piloodi loa või purilennuki piloodi loa ◄ lennueksami;
 - c) täitma H alajao kohased vastava klassi- või tüübipädevusmärke väljaandmise nõuded;
 - d) omama vähemalt 2. klassi tervisetõendit, mis on välja antud vastavalt tervisenõuete osale;
 - e) tõendama, et ta on omandanud punkti FCL.055 kohase keeleoskuse;
 - f) olema piloodina lennanud vähemalt 100 lennutundi.

C. KLASSI- JA TÜÜBIPÄDEVUSMÄRGETE TUNNUSTAMINE

1. Kolmanda riigi poolt välja antud loas sisalduva klassi- või tüübipädevuse võib märkida FCL osa kohasele loale, kui taotleja:
 - a) omab FCL osa kohaselt vastava tüübi- või klassipädevusmärke väljaandmiseks nõutavat kogemust ja vastab asjaomasele eeltingimustele;
 - b) sooritab FCL osa kohaselt vastava tüübi- või klassipädevusmärke väljaandmiseks nõutava lennueksami;
 - c) tegeleb praegu lennundusega;
 - d) on kogunud vähemalt:
 - i) lennukite klassipädevusmärke puhul 100 tundi lennukogemust piloodina asjaomases lennukiklassis;
 - ii) lennukite tüübipädevusmärke puhul 500 tundi lennukogemust piloodina asjaomasel lennukitüübil;
 - iii) ühe mootoriga ja kuni 3 175 kg maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga kopterite puhul 100 tundi lennukogemust piloodina asjaomasel kopteritüübil;
 - iv) kõikide muude kopterite puhul 350 tundi lennukogemust piloodina asjaomases kopteriklassis.



IV LISA

[MEDITSINI OSA]

A ALAJAGU

ÜLDNÕUDED

1. JAGU

Üldosa

MED.A.001 Pädev asutus

Käesoleva osa tähenduses on pädev asutus:

- a) lennundusmeditsiinikeskuste puhul:
 - (1) selle liikmesriigi määratud asutus, kus asub lennundusmeditsiinikeskuse peamine tegevuskoht;
 - (2) amet, kui lennundusmeditsiinikeskus asub kolmandas riigis;
- b) lennundusarstide puhul:
 - (1) selle liikmesriigi määratud asutus, kus asub lennundusarsti peamine tegevuskoht;
 - (2) selle liikmesriigi määratud asutus, kellelt lennundusarst taotleb lennundusarsti tunnistuse väljaandmist, kui lennundusarsti peamine tegevuskoht asub kolmandas riigis;
- c) üldarstide puhul selle liikmesriigi määratud asutus, kus üldarsti tegevus on registreeritud;
- d) salongipersonali terviseseisundit hindavate töötervishoiuarstide puhul selle liikmesriigi määratud asutus, kus töötervishoiuarsti tegevus on registreeritud.

MED.A.005 Reguleerimisala

Käesolevas osas kehtestatakse järgmised nõuded:

- a) piloodiloo või piloodiõpilase loaga kaasnevate õiguste piires tegutsemiseks nõutava tervisetõendi väljaandmise ning selle kehtivuse, kehtivuse pikendamise ja taastamisega seotud nõuded;
- b) salongipersonali terviseseisundiga seotud nõuded;
- c) lennundusarsti tunnistuste väljaandmisega seotud nõuded ning
- d) üldarstide ja töötervishoiuarstide kvalifikatsiooniga seotud nõuded.

MED.A.010 Mõisted

Käesoleva osa tähenduses kohaldatakse järgmisi mõisteid:

- „akrediteeritud meditsiiniline otsus” – otsus, mille piloodilube väljaandva asutuse tunnustatud üks või mitu meditsiinieksperdi on teinud üksikjuhtumi lahendamiseks, konsulteerides vajaduse korral lennukite käitamise eksperdi või mõne muu valdkonna ekspertidega, ning mis põhineb objektiivsetel ja mittediskrimineerivatel kriteeriumidel;
- „tervisekontroll” – isiku terviseseisundit käsitlev otsus, mis põhineb isiku terviseandmete hindamisel ja/või lennundusmeditsiinilistel läbivaatustel vastavalt käesoleva osa sätetele, ning vajaduse korral täiendavatel läbivaatustel ja/või meditsiinilistel analüüsidel, mis muu hulgas hõlmavad EKG-uuringut, vererõhu mõõtmist, vereanalüüsi, röntgenuuringuid;

▼B

- „ohutu värvitaju” – taotleja võime vabalt eristada lennuliikluses kasutatavaid värve ja õigesti tuvastada lennunduses kasutatavaid värvilisi tulesid;
- „silmaarst” – oftalmoloog või patoloogiliste seisundite väljaõppe saanud optometrist;
- „lābivaatus” – vaatlus, palpatsioon, perkussioon, auskultatsioon vm terviseuuringu viis, mida kasutatakse eelkõige haiguse diagnoosimiseks;
- „terviseuuringud” – taotleja võimaliku patoloogilise seisundi hindamine läbivaatuse ja analüüside abil, et kontrollida terviseprobleemi esinemist või nende puudumist;
- „piloodilube väljaandev asutus” – liikmesriigi pädev asutus, kes andis välja piloodiluba või kellele isik esitab piloodiluba väljaandmise taotluse, või kui isik ei ole veel piloodiluba väljaandmise taotlust esitanud, siis pädev asutus kooskõlas käesoleva osaga;
- „piirang” – tervisetõendile, piloodiluale või salongipersonali tervisearuandele kehtestatud tingimus, mida tuleb täita tegutsemisel piloodiluba või salongipersonali tunnistusega kaasnevate õiguste piires;
- „refraktsioonihāire” – kõrvalekalle emmetroopiast mõõdetuna dioptrites kõige ametroopsemal meridiaanil, mida mõõdetakse standardmeetodite abil.

MED.A.015 Arstisaladus

Kõik arstliku lābivaatuse, hindamise ja tervisetõendite väljaandmisega seotud isikud peavad kogu aeg hoidma arstisaladust.

MED.A.020 Tervise seisundi halvenemine

a) Piloodiluba omanikud ei tohi kunagi tegutseda oma loa ja sellega seotud pädevusmārgete või tervisetõendiga kaasnevate õiguste piires, kui nad:

- (1) on teadlikud oma tervise seisundi mis tahes halvenemisest, mille tagajärjel ei pruugi nad suuta osutatud õiguste piires ohutult tegutseda;
- (2) manustavad või kasutavad mis tahes retsepti- või käsimūūgiravimit, mis võib takistada ohutut tegutsemist asjaomase piloodiluba kaasnevate õiguste piires;
- (3) saavad mis tahes meditsiinilist, kirurgilist või muud ravi, mis võib mõjutada lennuohutust.

b) Peale selle peavad piloodiluba omanikud viivitamatult kūsimā lennundusmeditsiinilist nūu, kui:

- (1) neile on tehtud kirurgiline operatsioon või invasiivne protseduur;
- (2) nad on hakanud regulaarselt kasutama mis tahes ravimit;
- (3) neil on olnud mis tahes oluline vigastus, millega kaasneb suutmatus tegutseda lennumeeskonna liikmena;
- (4) neil on olnud mis tahes tūbine haigus, millega kaasneb suutmatus tegutseda lennumeeskonna liikmena;
- (5) nad on rasedad;
- (6) nad on vōetud haiglasse või kliinikusse statsionaarsele ravile;
- (7) nad vajavad esmakordselt korrigeerivaid lāātsi.

▼B

c) Sellistel juhtudel peavad piloodiloo omanikud tegema järgmist:

- (1) klasside 1 ja 2 tervisetõendite omanikud küsivad nõu lennundusmeditsiinikeskusest või lennundusarstilt. Lennundusmeditsiinikeskus või lennundusarst kontrollib piloodiloo omanike tervise seisundit ja otsustab, kas nad võivad jätkata tegutsemist oma õiguste piires;
- (2) LAPL-klassi tervisetõendite omanikel küsida nõu lennundusmeditsiinikeskusest või lennundusarstilt või tervisetõendile alla kirjutanud üldarstilt. Lennundusmeditsiinikeskus, lennundusarst või üldarst kontrollib piloodiloo omanike tervise seisundit ja otsustab, kas nad sobivad jätkama tegutsemist oma õiguste piires.

d) Salongipersonali liikmed ei tohi täita oma tööülesandeid õhusõiduki pardal ega (kui see on kohaldatav) tegutseda oma salongipersonali tunnistusega kaasnevate õiguste piires, kui nad on teadlikud oma tervise seisundi mis tahes sellisel määral halvenemist, et selle tagajärjel ei pruugi nad olla sobivad täitma oma ohutusalaseid tööülesandeid ja -kohustusi;

e) Peale selle peavad salongipersonali liikmed alapunkti b alapunktides 1–5 nimetatud tervise seisundite korral viivitamatult küsima nõu vastavalt kas lennundusarstilt, lennundusmeditsiinikeskusest või töötervishoiuarstilt. Lennundusarst, lennundusmeditsiinikeskus või töötervishoiuarst kontrollib salongipersonali liikmete tervise seisundit ja otsustab, kas nad on sobivad jätkama oma ohutusalaste tööülesannete täitmist

MED.A.025 Lennundusmeditsiinikeskuse, lennundusarsti, üldarsti ja töötervishoiuarsti kohustused

a) Arstlikul läbivaatusel ja/või tervisekontrollis peab lennundusmeditsiinikeskus, lennundusarst, üldarst või töötervishoiuarst tegema järgmist:

- (1) tagama, et isikuga saab suhelda ilma keelebarjäärideta;
- (2) teavitama isikut tema tervise seisundi kohta ebapiisava, ebatäpse või vale teabe esitamise tagajärgedest.

b) Pärast lennundusmeditsiinilise läbivaatuse ja/või tervisekontrolli lõppemist peab lennundusmeditsiinikeskus, lennundusarst, üldarst või töötervishoiuarst tegema järgmist:

- (1) teatama isikule, kas ta on sobiv või sobimatu või kas ta suunatakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse või vajadusel lennundusmeditsiinikeskusesse või lennundusarsti juurde;
- (2) teavitama isikut mis tahes piirangutest, mis võivad takistada lennutreeninguid või tegutsemist vastavalt kas piloodiloo või salongipersonali tunnistusega kaasnevate õiguste piires;
- (3) kui isik on tunnistatud sobimatuks, teavitama teda tema õigusest taotleda uut läbivaatust ning
- (4) tervisetõendi taotlejate puhul esitama piloodilube väljaandvale asutusele viivitamata käsitsi või elektrooniliselt allkirjastatud aruande, mis sisaldab tervisekontrolli tulemust ja tervisetõendi koopiat.

c) Lennundusmeditsiinikeskused, lennundusarstid, üldarstid ja töötervishoiuarstid säilitavad terviseandmeid käesoleva osa kohaselt korraldatud arstliku läbivaatuse ja kontrolli üksikasjadega ning selle tulemustega vastavalt siseriiklikele õigusaktidele.

d) Kui see on nõutav järelevalve jaoks, esitavad lennundusmeditsiinikeskused, lennundusarstid ja üldarstid taotluse korral pädeva asutuse meditsiinihindajale kõik lennundusmeditsiinilise tervisekontrolli andmed ja aruanded ning muu asjakohase teabe.

▼B*2. JAGU**Nõuded tervisetõendite kohta***MED.A.030 Tervisetõendid**

- a) Piloodiõpilane ei tohi sooritada soololendu, välja arvatud juhul, kui piloodiõpilasel on asjaomase piloodiõpilase loa saamiseks vajalik tervisetõend.
- b) Kergõhusõidukipiloodi loa (LAPL) taotlejail ja omanikel peab olema vähemalt LAPL-klassi tervisetõend.
- c) Erapiloodi loa (PPL), purilennukipiloodi loa (SPL) või õhupallipiloodi loa (BPL) taotlejail või omanikel peab olema vähemalt klassi 2 tervisetõend.
- d) SPL- ja BPL-loa taotlejail ja omanikel, kes tegelevad äriliste purilennuki- või õhupallilendudega, peab olema vähemalt klassi 2 tervisetõend.
- e) Kui PPL- või LAPL-loale on lisatud õise tegevuse pädevusmärke, peab piloodiloo omanikul olema ohutu värvitaju.
- f) Ametipiloodi loa (CPL), teise piloodi loa (MPL) või liinipiloodi loa (ATPL) taotlejail ja omanikel peab olema vähemalt klassi 1 tervisetõend.
- g) Kui PPL-loale on lisatud instrumentaallennu pädevusmärke, tuleb piloodiloo omanikul läbida klassi 1 tervisetõendi omanikelt nõutavale perioodilisusele ja standardile vastavad puhta siinustooni audiomeetrilised katsed.
- h) Piloodiloo omanikul ei tohi mitte kunagi olla rohkem kui üks käesoleva lisaga kooskõlas välja antud tervisetõend.

MED.A.035 Tervisetõendi taotlemine

- a) Tervisetõendi saamise taotlused koostatakse pädeva asutuse kehtestatud vormingus.
- b) Tervisetõendi taotlejad esitavad lennundusmeditsiinikeskusele, lennundusarsstile või, kui see on kohaldatav, üldarstile järgmised dokumendid:
 - (1) isikut tõendav dokument;
 - (2) allkirjastatud avaldus, mis sisaldab:
 - i) terviseandmete meditsiinilisi asjaolusid;
 - ii) teavet selle kohta, kas nad on varem käinud tervisetõendi saamiseks läbivaatusel, ja kui on, siis kelle juures ja missuguse tulemusega;
 - iii) Teavet selle kohta, kas neid on kunagi hinnatud sobimatuks või nende tervisetõendi kehtivus on olnud peatatud või nende tervisetõend on kehtetuks tunnistatud.
- c) Kui taotlejad taotlevad tervisetõendi kehtivuse pikendamist või taastamist, esitavad nad tervisetõendi enne asjakohast läbivaatust lennundusmeditsiinikeskusele, lennundusarsstile või üldarstile.

MED.A.040 Tervisetõendite väljaandmine, nende kehtivuse pikendamine ja taastamine

- a) Tervisetõend antakse välja, selle kehtivust pikendatakse või selle kehtivus taastatakse üksnes siis, kui on läbitud nõutav arstlik läbivaatus ja/või kontroll ning on tehtud otsus taotleja sobivuse kohta.
- b) Esmane väljaandmine
 - (1) klassi 1 tervisetõendid annab välja lennundusmeditsiinikeskus;

▼B

- (2) klassi 2 tervisetõendid annab välja lennundusmeditsiinikeskus või lennundusarst;
 - (3) LAPL-klassi tervisetõendid annab välja lennundusmeditsiinikeskus, lennundusarst või üldarst, kui see on piloodilube väljaandva liikmesriigi õigusaktides lubatud.
- c) Kehtivuse pikendamine ja taastamine
- (1) klasside 1 ja 2 tervisetõendite kehtivust pikendab või nende kehtivuse taastab lennundusmeditsiinikeskus või lennundusarst;
 - (2) LAPL-klassi tervisetõendite kehtivust pikendab või nende kehtivuse taastab lennundusmeditsiinikeskus, lennundusarst või üldarst, kui see on piloodilube väljaandva liikmesriigi õigusaktides lubatud.
- d) Lennundusmeditsiinikeskus, lennundusarst või üldarst annavad tervisetõendi välja või pikendavad selle kehtivust või taastavad selle kehtivuse üksnes siis, kui:
- (1) taotleja on esitanud neile oma täielikud terviseandmed ning lennundusmeditsiinikeskuse, lennundusarsti või üldarsti nõudmisel taotleja arsti või mis tahes meditsiinispetsialisti tehtud arstlike läbivaatuste ja analüüside tulemused ning
 - (2) lennundusmeditsiinikeskus, lennundusarst või üldarst on arstliku läbivaatuse ja analüüside põhjal teinud asjaomase tervisetõendi jaoks nõutava lennundusmeditsiinilise kontrolli, et tuvastada, kas taotleja vastab kõigile käesolevas osas sätestatud asjakohastele nõuetele.
- e) Kui see on kliiniliselt näidustatud, võib lennundusmeditsiinikeskus, lennundusarst või edasisaatmise korral piloodilube väljaandev asutus nõuda, et taotleja teeks enne tervisetõendi väljaandmist, selle kehtivuse pikendamist või taastamist läbi täiendava arstliku läbivaatuse ja täiendavad uuringud.
- f) Tervisetõendi või vajaduse korral selle duplikaadi võib välja anda piloodilube väljaandev asutus, kui:
- (1) taotlus on üle antud;
 - (2) asutuses on leitud, et tervisetõendile märgitud teavet on vaja parandada.

MED.A.045 Tervisetõendite kehtivus, nende kehtivuse pikendamine ja taastamine**a) Kehtivus**

- (1) Klassi 1 tervisetõendid kehtivad 12 kuud.
- (2) Klassi 1 tervisetõendite kehtivusaega lühendatakse kuue kuuni nende piloodiloo omanike, kes:
 - i) tegelevad ärilise reisilennutranspordiga ühe piloodiga õhusõidukil ja on vähemalt 40-aastased,
 - ii) on vähemalt 60-aastased.
- (3) Klassi 2 tervisetõendid kehtivad järgmiselt:
 - i) 60 kuud, kui piloodiloo omanik on noorem kui 40 aastat. Enne piloodiloo omaniku 40-aastaseks saamist väljaantud tervisetõend kaotab kehtivuse, kui loaomanik saab 42-aastaseks;
 - ii) 24 kuud, kui piloodiloo omanik on 40–50-aastane. Enne piloodiloo omaniku 50-aastaseks saamist väljaantud tervisetõend kaotab kehtivuse, kui loaomanik saab 51-aastaseks, ning
 - iii) 12 kuud, kui piloodiloo omanik on vähemalt 50-aastane.

▼B

(4) LAPL-klassi tervisetõendid kehtivad järgmiselt:

- i) 60 kuud, kui piloodiloo omanik on noorem kui 40 aastat. Enne piloodiloo omaniku 40-aastaseks saamist väljaantud tervisetõend kaotab kehtivuse, kui looomanik saab 42-aastaseks;
- ii) 24 kuud, kui piloodiloo omanik on vähemalt 40-aastane.

(5) Tervisetõendi, sealhulgas iga sellega seotud läbivaatuse või eriuuringu kehtivusaeg on:

- i) määratud kindlaks taotleja vanusega arstliku läbivaatuse kuupäeval ning
- ii) arvutatud alates arstliku läbivaatuse kuupäevast esmase väljaandmise ja selle kehtivuse taastamise korral ning alates eelmise tervisetõendi kehtivusaja lõppemisest kehtivuse pikendamise korral.

b) *Kehtivuse pikendamine*

Tervisetõendi kehtivuse pikendamiseks võib arstliku läbivaatuse ja/või kontrolli teha kuni 45 päeva enne tervisetõendi kehtivusaja lõppu.

c) *Kehtivuse taastamine*

(1) Kui tervisetõendi omanik ei vasta alapunkti b sättele, nõutakse piloodiloo kehtivuse taastamiseks uut arstlikku läbivaatust ja/või kontrolli.

(2) Klasside 1 ja 2 tervisetõendi korral kohaldatakse järgmist:

- i) kui tervisetõend aegus enam kui kaks aastat tagasi, viib lennundusmeditsiinikeskus või lennundusarst pärast taotleja lennundusmeditsiiniliste terviseandmete hindamist läbi üksnes kehtivuse taastamiseks vajaliku läbivaatuse;
- ii) kui tervisetõend aegus enam kui viis aastat tagasi, kohaldatakse esmaseks väljaandmiseks vajaliku läbivaatuse nõudeid ja hindamine põhineb kehtivuse pikendamise nõuetel.

(3) LAPL-klassi tervisetõendite korral hindab lennundusmeditsiinikeskus, lennundusarst või üldarst taotleja terviseandmeid ja teeb lennundusmeditsiinilise läbivaatuse ja/või kontrolli punkti MED.B.095 kohaselt.

MED.A.050 Edasisaatmine

a) Kui klassi 1 või 2 tervisetõendi taotleja saadetakse punkti MED.B.001 kohaselt edasi piloodilube väljaandvasse asutusse, edastab lennundusmeditsiinikeskus või lennundusarst asjakohased arstlikud dokumendid piloodilube väljaandvale asutusele.

b) Kui LAPL-klassi tervisetõendi taotleja saadetakse punkti MED.B.001 kohaselt edasi lennundusmeditsiinikeskusesse või lennundusarsti juurde, edastab üldarst asjakohased arstlikud dokumendid lennundusmeditsiinikeskusele või lennundusarstile.

B ALAJAGU

NÕUDED PILOOTIDE TERVISETÕENDITE KOHTA

1. JAGU

Üldosa

MED.B.001 Tervisetõendite suhtes kohaldatavad piirangud

a) *Klassi 1 ja 2 tervisetõendite suhtes kohaldatavad piirangud*

(1) Kui taotleja ei vasta täielikult asjaomase tervisetõendiklassi nõuetele, kuid tõenäoliselt ta ei kahjusta lennuohutust, siis lennundusmeditsiinikeskus või lennundusarst teeb järgmist:

- i) annab klassi 1 tervisetõendi taotleja puhul taotleja sobivuse üle otsustamise edasi piloodilube väljaandvale asutusele, nagu on märgitud käesolevas alajaos;

▼B

- ii) kui käesolevas alajaos ei ole märgitud edasisaatmist piloodilube väljaandvasse asutusse, siis hindab, kas taotleja, kes vastab ühele või mitmele tervisetõendis märgitud piirangu tingimusele/tingimustele, suudab täita oma tööülesandeid ohutult, ning annab vajaduse korral välja piiranguga/piirangutega tervisetõendi;
- iii) klassi 2 tervisetõendi taotlejate puhul hindab, kas taotleja, kes vastab ühele või mitmele tervisetõendis märgitud piirangu tingimusele/tingimustele, suudab täita oma tööülesandeid ohutult, ning pärast piloodilube väljaandva asutusega konsulteerimist annab vajaduse korral välja piiranguga/piirangutega tervisetõendi;
- iv) võib sama piiranguga tervisetõendi kehtivust pikendada või selle kehtivuse taastada ilma taotlejat piloodilube väljaandvasse asutusse edasi saatmata.

b) *LAPL-klassi tervisetõendite piirangud*

- (1) Kui üldarst pärast taotleja terviseandmete nõuetekohast läbivaatamist otsustab, et taotleja ei vasta täielikult tervise seisundi nõuetele, saadab üldarst taotleja edasi lennundusmeditsiinikeskusesse või lennundusarsti juurde, välja arvatud nende taotlejate puhul, kelle suhtes tuleb kohaldada üksnes korrigeerivate läätsete kasutamisega seotud piirangut.
- (2) Kui LAPL-klassi tervisetõendi taotleja on edasi saadetud, hindab lennundusmeditsiinikeskus või lennundusarst, võttes nõuetekohaselt arvesse punkti MED.B.095 sätteid, kas taotleja, kui ta vastab ühele või mitmele tervisetõendis märgitud piirangule, suudab täita oma tööülesandeid ohutult, ning annab vajaduse korral välja piiranguga/piirangutega tervisetõendi. Lennundusmeditsiinikeskus või lennundusarst peab alati arvestama vajadusega piirata piloodi õigust reisijateveoks (OPL-piirang).
- (3) Üldarst võib pikendada sama piiranguga LAPL-klassi tervisetõendi kehtivust või selle kehtivuse taastada ilma taotlejat lennundusmeditsiinikeskusesse või lennundusarsti juurde edasi saatmata.

c) *Piirangu vajalikkuse hindamisel pööratakse erilist tähelepanu järgmistele asjaoludele:*

- (1) kas akrediteeritud meditsiinilises otsuses on märgitud, et kui taotleja ei vasta erijuhtudel mis tahes miinimum- või muule nõudele, siis taotletava piloodiloaga kaasnevate õiguste piires tegutsemine ei kahjusta tõenäoliselt lennuohutust;
- (2) millised on taotleja võimed, oskused ja kogemused seoses sooritatava tegevusega.

d) *Käitamispiirangute koodid*

- (1) Teise piloodina või teise piloodiga lendamist käsitlev piirang (OML-piirang) – märgitakse klassi 1 tervisetõenditele:
 - i) kui CPL-, ATPL- või MPL-loa omanik ei vasta täielikult klassi 1 tervisetõendi nõuetele ning on edasi saadetud piloodilube väljaandvasse asutusse, hindab asutus, kas tervisetõendi võib välja anda OML-piiranguga, nii et õhusõidukit tohib käitada üksnes koos vastavat kvalifikatsiooni omava teise piloodiga; Sellise hindamise viib läbi lube väljaandev asutus;
 - ii) OML-piiranguga tervisetõendi omanik tohib käitada õhusõidukit üksnes mitmepiloodilendudel, kui teine piloot on täielikult kvalifitseeritud asjaomase õhusõidukitüübi jaoks, tema suhtes ei kohaldata OML-piirangut ja ta on noorem kui 60 aastat;

▼B

- iii) OML-piirangu märgib klassi 1 tervisetõenditele ja kõrvaldab sealt piloodilube väljaandev asutus.
- (2) Ohutuspiloodiga lendamist käsitlev piirang (OSL-piirang) – märgitakse klassi 2 ja LAPL-klassi tervisetõenditele:
 - i) OSL-piiranguga tervisetõendi omanik tohib käitada õhusõidukit üksnes siis, kui pardal on teine piloot, kes on täielikult kvalifitseeritud tegutsema asjaomast klassi või tüüpi õhusõiduki kaptenina, õhusõidukisse on paigaldatud dubleeritud juhtimisseadmed ja teine piloot on piloodistmel juhtimisseadmete juures;
 - ii) OSL-piirangu märgib klassi 2 tervisetõenditele ja kõrvaldab sealt lennundusmeditsiinikeskus või lennundusarst pärast piloodilube väljaandva asutusega konsulteerimist.
- (3) Reisijateveo piirang (OPL-piirang) – märgitakse klassi 2 ja LAPL-klassi tervisetõenditele:
 - i) OPL-piiranguga tervisetõendi omanik tohib käitada õhusõidukit üksnes siis, kui pardal ei ole reisijaid;
 - ii) OPL-piirangu märgib klassi 2 tervisetõenditele lennundusmeditsiinikeskus või lennundusarst pärast piloodilube väljaandva asutusega konsulteerimist;
 - iii) LAPL-klassi tervisetõendile võib OPL-piirangu märkida lennundusmeditsiinikeskus või lennundusarst.
- e) Lennuohutuse tagamiseks võib tervisetõendi omanikule seada ka mis tahes muid piiranguid.
- f) Tervisetõendile märgitakse kõik selle omanikule seatud piirangud.

2. JAGU**Klassi 1 ja 2 tervisetõendite tervisenõuded****MED.B.005 Üldosa**

- a) Tervisetõendi taotlejatel ei tohi olla järgmisi tervisehäireid:

- (1) kaasasündinud või omandatud häire;
- (2) aktiivne, latentne, äge või krooniline haigus või puue;
- (3) haav, vigastus või operatsioonitüsistus ja
- (4) mis tahes manustatud terapeutilise, diagnostilise või profülaktilise retsepti- või käsimüügiravimi mõju või kõrvalmõju,

millega kaasneb teatav talituslik häire, mis võib takistada taotleja ohutut tegutsemist asjaomase piloodiloaga seotud õiguste piires või mis võiks muuta ta ootamatult võimeaks tegutsema ohutult piloodiloaga kaasnevate õiguste piires.

- b) Kui klassi 1 tervisetõendi taotleja tervises seisundit käsitlev otsus saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse, võib kõnealune asutus delegeerida asjaomase otsuse lennundusmeditsiinikeskusele, v.a juhul, kui on vaja kohaldada OML-piirangut.
- c) Kui klassi 2 tervisetõendi taotleja tervises seisundit käsitlev otsus saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse, võib kõnealune asutus delegeerida asjaomase otsuse lennundusmeditsiinikeskusele, v.a juhul, kui on vaja kohaldada OSL- või OPL-piirangut.

▼B**MED.B.010 Südame-veresoonkond****a) Läbivaatus**

- (1) Tehakse tavaline 12 lülitusega rahuoleku-EKG ja aruanne kliinilistel näidustustel ning järgmistel juhtudel:
 - i) klassi 1 tervisetõendi jaoks esmasele väljaandmisele eelneval läbivaatusel, alla 30-aastastel iga viie aasta järel, 30–39-aastastel iga kahe aasta järel, 40–49-aastastel iga aastal ning vähemalt 50-aastastel tervisetõendi kehtivuse iga pikendamise või taastamise korral;
 - ii) klassi 2 tervisetõendi jaoks esmasel väljaandmisel, kui taotleja on vähemalt 40-aastane, ja seejärel iga kahe aasta järel, kui tõendiomanik on vähemalt 50-aastane.
- (2) Kliinilistel näidustustel võib nõuda südame-veresoonkonna ulatuslikku kontrolli.
- (3) Klassi 1 tervisetõendi jaoks tehakse südame-veresoonkonna ulatuslik kontroll esimesel tervisetõendi kehtivuse pikendamisele või taastamisele eelneval läbivaatusel, kui tõendiomanik on vähemalt 65-aastane, ning pärast seda iga nelja aasta järel.
- (4) Klassi 1 tervisetõendi jaoks nõutakse tervisetõendi esmasele väljaandmisele eelneval läbivaatusel ja esimesel läbivaatusel pärast tõendiomaniku 40-aastaseks saamist seerumilipiidide, sealhulgas kolesterooli kontrolli.

b) Südame-veresoonkond – üldosa

- (1) Taotlejatel ei tohi olla mitte ühtki südame-veresoonkonna häiret, mis võib takistada ohutut tegutsemist asjaomase piloodiloo kaasnevate õiguste piires.
- (2) Klassi 1 tervisetõendi taotlejad loetakse sobimatuks, kui neil on mis tahes järgmine seisund:
 - i) rinnaaordi aneurüsm või suprarenaalse kõhuaordi aneurüsm enne või pärast operatsiooni;
 - ii) mis tahes kliiniliselt oluline südameklapi rike;
 - iii) südame- või südame-kopsusiire.
- (3) Klassi 1 tervisetõendi taotlejad saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse, kui neil on esinenud või esineb diagnoosina mis tahes järgmine seisund:
 - i) perifeersete arterite haigus enne või pärast operatsiooni;
 - ii) kõhuaordi aneurüsm enne või pärast operatsiooni;
 - iii) kliiniliselt mitteoluline südameklapirike;
 - iv) südameklapi operatsioonijärgne seisund;
 - v) perikardi, müokardi või endokardi häire;
 - vi) kirurgiliselt korrigeeritud või korrigeerimata kaasasündinud südamerike;
 - vii) korduv vasovagaalne sünnikoop;
 - viii) arteri- või veenitromboos;
 - ix) kopsuemboolia;
 - x) süsteemset antikoagulantravi vajav südame-veresoonkonna häire.

▼B

- (4) Klassi 2 tervisetõendi taotlejaid, kellel on diagnoositud üks eespool alapunktides 2 ja 3 esitatud seisunditest, hindab enne nende sobivuse üle otsustamist kardioloog pärast piloodilube väljaandva asutusega konsulteerimist.

c) *Vererõhk*

- (1) Igal läbivaatusel tuleb mõõta vererõhku.
- (2) Taotleja vererõhk peab olema normaalvahemikus.
- (3) Klassi 1 tervisetõendi taotlejad, kellel on:
- i) sümptomaatiline hüpotensioon või
 - ii) läbivaatusel korduval vererõhu mõõtmisel süstoolne vererõhk üle 160 mmHg ja/või diastoolne vererõhk üle 95 mmHg, raviga või ilma,
- loetakse sobimatuks.
- (4) Vererõhu reguleerimise ravimite kasutamise alguses peab tervisetõendi ajutiselt peatama ajavahemikuks, mil kontrollitakse oluliste kõrvaltoimete olemasolu või puudumist.

d) *Koronaararterite haigus*

- (1) Klassi 1 tervisetõendi taotlejad, kellel on:
- i) kahtlustatav müokardi isheemia;
 - ii) asümptomaatiline väheohtlik antiaanginaalset ravi mittenõudev koronaararterite haigus,
- saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse ja neil tuleb enne nende sobivuse hindamist läbida müokardi isheemia välistamiseks kardioloogiline kontroll.
- (2) Klassi 2 tervisetõendi taotlejad, kellel on alapunktis 1 nimetatud mis tahes tervises seisund, läbivad enne nende sobivuse hindamist kardioloogilise kontrolli.
- (3) Taotlejad loetakse sobimatuks, kui neil on mis tahes järgmine tervises seisund:
- i) müokardi isheemia;
 - ii) sümptomaatiline koronaararterite haigus;
 - iii) ravimravile alluva koronaararterite haiguse sümptomid.
- (4) Klassi 1 tervisetõendi esmase väljaandmise taotlejad loetakse sobimatuks, kui neil on esinenud või esineb diagnoosina mis tahes järgmine tervises seisund:
- i) müokardi isheemia;
 - ii) müokardiinfarkt;
 - iii) revaskularisatsioon koronaararterite haiguse korral.
- (5) Klassi 2 tervisetõendi taotlejatel, kes on müokardiinfarkti või koronaararterite haigusest tingitud operatsiooni tagajärjel asümptomaatilised, tuleb läbida kardioloogiline kontroll ja saada rahuldav tulemus, enne kui piloodilube väljaandva asutusega konsulteerimise järel hinnatakse nende sobivust. Klassi 1 tervisetõendi pikendamise taotlejad saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse.

▼B**e) Rütmi- ja juhtehäired**

(1) Klassi 1 tervisetõendi taotlejad saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse, kui neil on kliiniliselt oluline südame juhte- või rütmihäire, sealhulgas:

i) supraventrikulaarne rütmihäire, sealhulgas vahelduv või pidev sinuatriaalne blokaad, kodade virvendus ja/või laperdus ning asüptomaatilised siinuspausid;

ii) täielik Hisi kimbu vasaku sääre blokaad;

iii) Mobitzi II tüüpi atrioventrikulaarne blokaad;

iv) laia ja/või kitsa QRS-kompleksiga tahhükardia;

v) ventrikulaarne preeksitatsioon;

vi) QT-intervalli asüptomaatiline pikenemine;

vii) Brugada sündroomi nähud EKG-uuringul.

(2) Klassi 2 tervisetõendi taotlejatel, kellel on alapunktis 1 loetletud mis tahes tervises seisund, tuleb enne seda, kui pärast piloodilube väljaandva asutusega konsulteerimist hinnatakse nende sobivust, läbida kardioloogiline kontroll ja saada rahuldav hinnang.

(3) Taotlejad, kellel on mis tahes järgmine tervises seisund:

i) mittetäielik Hisi kimbu sääre blokaad;

ii) täielik Hisi kimbu parema sääre blokaad;

iii) stabiilne vasaku telje deviatsioon;

iv) asüptomaatiline siinusbradükardia;

v) asüptomaatiline siinustahhükardia;

vi) asüptomaatilised isoleeritud ühetaolised supraventrikulaarsed või ventrikulaarsed ektoopilised kompleksid;

vii) I astme atrioventrikulaarblokaad;

viii) Mobitzi I tüüpi atrioventrikulaarne blokaad,

võib lugeda sobivaks, kui neil puudub mis tahes muu häire, ning neil tuleb läbida kardioloogiline kontroll ja saada rahuldav tulemus.

(4) Taotlejatel, kellele on tehtud:

i) ablatsioonravi;

ii) südamerütmuri paigaldamine,

tuleb enne nende sobivuse hindamist läbida kardiovaskulaarne kontroll ja saada rahuldav tulemus. Klassi 1 tervisetõendi taotlejad saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse. Klassi 2 tervisetõendi taotlejate sobivust hinnatakse pärast piloodilube väljaandva asutusega konsulteerimist.

(5) Taotlejad loetakse sobimatuks, kui neil on mis tahes järgmine tervises seisund:

i) sümptomaatiline sinuatriaalne haigus;

ii) täielik atrioventrikulaarne blokaad;

▼B

- iii) QT-intervalli sümptomaatiline pikenemine;
- iv) automaatne siirdatav defibrillaator;
- v) ventrikulaarse tahhükardia korral kasutatav südamerütmur.

MED.B.015 Hingamiselundid

- a) Taotlejad, kellel on kliiniliselt oluline kopsutalitluse häire, loetakse sobimatuks. Nende sobivuse üle saab otsustada, kui kopsutalitlus on taastunud ja rahuldav.
- b) Klassi 1 tervisetõendi saamiseks tuleb uurida taotlejate kopsutalitlust esmasel läbivaatusel ja kliinilistel näidustustel.
- c) Klassi 2 tervisetõendi saamiseks tuleb uurida taotlejate kopsutalitlust kliinilistel näidustustel.

- d) Taotlejatel, kellel on esinenud või esineb diagnoosina:

- (1) ravimravi vajav astma;
- (2) hingamiselundite aktiivne põletik;
- (3) aktiivne sarkoidoos;
- (4) pneumotooraks;
- (5) uneapnoe sündroom;
- (6) ulatuslik rindkereoperatsioon;
- (7) pneumonektoomia,

tuleb enne sobivuse hindamist läbida hingamiselundkonna kontroll ja saada rahuldav tulemus. Taotlejatel, kellel on kas alapunktis 3 või 5 nimetatud diagnoos, tuleb enne sobivuse hindamist läbida kardioloogiline kontroll ja saada rahuldav tulemus.

- e) Lennundusmeditsiiniline kontroll:

- (1) klassi 1 tervisetõendi taotlejad, kellel on mis tahes eespool alapunktis d esitatud tervises seisund, saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse;
- (2) Selliste klassi 2 tervisetõendi taotlejate sobivust, kellel on mis tahes eespool alapunktis d esitatud tervises seisund, hinnatakse pärast konsulteerimist piloodilube väljaandva asutusega.

- f) Klassi 1 tervisetõendi taotlejad, kellele on tehtud täielik pneumektoomia, loetakse sobimatuteks.

MED.B.020 Seedeelundid

- a) Taotlejatel ei tohi olla ühtki seedetrakti ega -elundite funktsionaalset ega struktuurilist haigust, mis võib takistada ohutut tegutsemist asjaomase piloodiluga kaasnevate õiguste piires.
- b) Taotlejad, kellel on seedetrakti või -elundite haiguse või seedetrakti- või elundite mis tahes osas tehtud kirurgilise sekkumise tüsistused, mis võivad põhjustada töövõimetust lennul, eelkõige striktuurist või kompressioonist põhjustatud mis tahes obstruktsioon, loetakse sobimatuteks.
- c) Taotlejatel ei tohi olla songa, mille tagajärjel võivad tekkida töövõimetust põhjustavad sümptomid.

▼B

d) Taotlejad, kellel on seedetrakti häired, mille hulgas on järgmised tervises seisundid:

- (1) korduv ravimravi vajav düspepsia;
- (2) pankreatiit;
- (3) sümptomaatilised sapikivid;
- (4) diagnoositud või varem esinenud krooniline soolepõletik;
- (5) seedetrakti või -elundite operatsiooni, sealhulgas nendest mis tahes elundi täieliku või osalise eemaldamise või möödaviiguoperatsiooni järgne seisund,

loetakse sobimatuks. Sobivust saab hinnata pärast edukat ravi või täielikku operatsioonijärgset paranemist, kui gastroenteroloogilise läbivaatuse tulemus on rahuldav.

e) Lennundusmeditsiiniline kontroll:

- (1) klassi 1 tervisetõendi taotlejad, kellel on alapunktides 2, 4 või 5 nimetatud diagnoos, saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse;
- (2) kui klassi 2 tervisetõendi taotlejal on pankreatiit, tehakse tema sobivus kindlaks pärast konsulteerimist piloodilube väljaandva asutusega.

MED.B.025 Ainevahetussüsteem ja sisesekretoonisüsteem

a) Taotlejatel ei tohi olla ühtki funktsionaalset või struktuurilist ainevahetus-, toitumis- ega sisesekretoonihäiret, mis võib takistada ohutut tegutsemist asjaomase piloodiloaga kaasnevate õiguste piires.

b) Ainevahetus-, toitumis- või sisesekretoonihäirega taotlejad võivad lugeda sobivaks, kui nende tervises seisundi stabiilsus on tõendatud ja lennundusmeditsiinilise kontrolli tulemus on rahuldav.

c) *Diabeet*

- (1) Taotlejad, kellel on I tüüpi (insuliinsõltuv) diabeet, loetakse sobimatuks.
- (2) Taotlejad, kellel on II tüüpi (insuliinsõltumatu) diabeet, loetakse sobimatuks, välja arvatud juhul, kui saab tõendada, et vereglükoosi sisaldus allub ravile.

d) Lennundusmeditsiiniline kontroll:

- (1) klassi 1 tervisetõendi taotlejad, kellel on vereglükoosi sisalduse reguleerimiseks vaja muud ravimravi kui insuliinravi, saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse;
- (2) selliste klassi 2 tervisetõendi taotlejate sobivust, kellel on vereglükoosi sisalduse reguleerimiseks vaja muud ravimravi kui insuliinravi, hinnatakse pärast konsulteerimist piloodilube väljaandva asutusega.

MED.B.030 Hematoloogia

a) Taotlejatel ei tohi esineda ühtki hematoloogilist haigust, mis võib takistada ohutut tegutsemist asjaomase piloodiloaga/piloodilubadega kaasnevate õiguste piires.

b) Klassi 1 tervisetõendi väljaandmisel tehakse hemoglobiinianalüüs igal läbivaatusel.

c) Taotlejad, kellel on hematoloogiline haigus, näiteks:

- (1) koagulatsiooni-, hemorraagia- või tromboosihäire;

▼B

- (2) krooniline leukeemia,

võib lugeda sobivaks, kui lennundusmeditsiinilise hindamise tulemus on rahuldav.

- d) Lennundusmeditsiiniline kontroll:

- (1) klassi 1 tervisetõendi taotlejad, kellel on üks eespool alapunktis c nimetatud terviseseisunditest, saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse;

- (2) selliste klassi 2 tervisetõendi taotlejate sobivust, kellel on üks eespool alapunktis c nimetatud terviseseisunditest, hinnatakse pärast konsulteerimist piloodilube väljaandva asutusega.

- e) Klassi 1 tervisetõendi taotlejad saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse, kui neil on üks järgmistest hematoloogilistest terviseseisunditest:

- (1) hemoglobiini vaegus või liigsus, sealhulgas aneemia, polütsüteemia või hemoglobinoopaatia;

- (2) lümfisõlmede oluline suurenemine;

- (3) suurenenud põrn.

MED.B.035 Eritus- ja suguelundid

- a) Taotlejatel ei tohi esineda ühtki neeru- või eritus- ja suguelundkonna funktsionaalset ega struktuurilist haigust, mis võib takistada ohutut tegutsemist asjaomase piloodiloaga kaasnevate õiguste piires.

- b) Uriinianalüüs tehakse igal lennundusmeditsiinilisel läbivaatusel. Uriin ei tohi sisaldada ebanormaalseid elemente, millel võib olla patoloogiline tähendus.

- c) Taotlejad, kellel on neerude või kuseteede haiguste või kirurgiliste protseduuride mis tahes tüsistused, mis võivad põhjustada töövõimetust, ja eelkõige striktuurist või kompressioonist põhjustatud mis tahes obstruktsioon, loetakse sobimatuks.

- d) Taotlejad, kellel on eritus- ja suguelundite häire, näiteks:

- (1) neeruhaigus;

- (2) kuseteede üks või mitu kivi või varem esinenud neerukoolik,

võib lugeda sobivaks, kui neerude ja uroloogilise hindamise tulemus on rahuldav.

- e) Taotlejad, kellele on tehtud erituselundite ulatuslik operatsioon, sealhulgas erituselundite täielik või osaline eemaldamine või möödaviiguoperatsioon, loetakse sobimatuks ning pärast nende täielikku paranemist tuleb neid enne sobivuse hindamist uuesti hinnata. Klassi 1 tervisetõendi taotlejad saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse korduskontrolliks.

MED.B.040 Nakkushaigused

- a) Taotlejatel ei tohi olla esinenud ega esineda kliinilise diagnoosina ühtki nakkushaigust, mis võib takistada ohutut tegutsemist asjaomase piloodiloaga kaasnevate õiguste piires.

- b) HIV-positiivsed taotlejad võib lugeda lennundusmeditsiinilise hindamise rahuldava tulemuse korral sobivaks. Klassi 1 tervisetõendi taotlejad saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse.

▼B

MED.B.045 Rasedus ja günekoloogia

- a) Taotlejatel ei tohi esineda ühtki funktsionaalset või struktureaalset obsteetrilist ega günekoloogilist seisundit, mis võib takistada ohutut tegutsemist asjaomase piloodiloaga kaasnevate õiguste piires.
- b) Taotlejad, kellele on tehtud ulatuslik günekoloogiline operatsioon, loetakse sobimatuks kuni nende täieliku paranemiseni.
- c) *Rasedus*
 - (1) Kui lennundusmeditsiinikeskus või lennundusarst arvab, et piloodiloo omanik on raseduse korral sobiv oma õiguste piires tegutsema, lühendab ta tema tervisetõendi kehtivusaega kuni raseduse 26. nädala lõpuni. Pärast seda tervisetõendi kehtivus peatatakse. Peatamine lõpetatakse täieliku taastumise järel pärast raseduse lõppu.
 - (2) Klassi 1 tervisetõendi omanikud tegutsevad oma piloodiloaga kaasnevate õiguste piires kuni raseduse 26. nädalani üksnes OML-piiranguga. Ilma et see antud juhul takistaks punkti MED.B.001 kohaldamist, võib OML-piirangu seada ja kõrvaldada lennundusmeditsiinikeskus või lennundusarst.

MED.B.050 Luu-lihaskond

- a) Taotlejatel ei tohi olla ühtki luude, liigeste, lihaste ega kõõluste kaasasündinud ega omandatud häiret, mis võib takistada ohutut tegutsemist asjaomase piloodiloaga kaasnevate õiguste piires.
- b) Taotleja istetasendi kõrgus, käte ja jalgade pikkus ning lihasjõud peavad olema piisavad, et tegutseda ohutult asjaomase piloodiloaga kaasnevate õiguste piires.
- c) Taotleja peab saama rahuldavalt kasutada luu-lihaskonna talitlust, et ta suudaks tegutseda ohutult asjaomase piloodiloaga kaasnevate õiguste piires. Taotlejate sobivust hinnatakse pärast konsulteerimist piloodilube väljaandva asutusega.

MED.B.055 Psühhiaatria

- a) Taotlejatel ei tohi olla esinenud ega esineda kliinilise diagnoosina mitte ühtki ägedat ega kroonilist, kaasasündinud või omandatud psühhiaatrilist haigust või puuet, seisundit ega häiret, mis võib takistada ohutut tegutsemist asjaomase piloodiloaga kaasnevate õiguste piires.
- b) Taotlejad, kellel on alkoholi või psühhotroopsete ainete muu tarvitamise või kuritarvitamise tõttu psüühika- või käitumishäire, loetakse sobimatuks, kuni tõendatakse nende paranemine ja vabanemine ainete tarvitamisest ning kui pärast edukat ravi on psühhiaatrilise hindamise tulemus rahuldav. Klassi 1 tervisetõendi taotlejad saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse. Klassi 2 tervisetõendi taotlejate sobivust hinnatakse pärast konsulteerimist piloodilube väljaandva asutusega.
- c) Taotlejatel, kellel on teatav psühhiaatriline seisund, näiteks:
 - (1) meeleoluhäire;
 - (2) neurootiline häire;
 - (3) isiksusehäire;
 - (4) psüühika- või käitumishäire,
 tuleb enne sobivuse hindamist läbida psühhiaatriline kontroll ja saada rahuldav tulemus.
- d) Taotlejad, kellel on esinenud sihilik enesekahjustamisakt või korduv sarnane käitumine, loetakse sobimatuks. Taotlejatel tuleb enne nende sobivuse hindamist läbida psühhiaatriline kontroll ja saada rahuldav tulemus.

▼B

e) Lennundusmeditsiiniline kontroll:

- (1) klassi 1 tervisetõendi taotlejad, kellel on üks eespool alapunktides b, c või d nimetatud tervise seisunditest, saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse;
- (2) selliste klassi 2 tervisetõendi taotlejate sobivust, kellel on üks eespool alapunktides b, c või d esitatud tervise seisunditest, hinnatakse pärast konsulteerimist piloodilube väljaandva asutusega.

f) Taotlejad, kellel on esinenud või esineb kliinilise diagnoosina skisofreenia, skisotüüpne või luululine häire, loetakse sobimatuks.

MED.B.060 Psühholoogia

- a) Taotlejatel ei tohi olla ühtki diagnoositud psühholoogilist häiret, mis võib takistada ohutut tegutsemist asjaomase piloodiluga kaasnevate õiguste piires.
- b) Psühholoogilist hindamist võib nõuda psühhiaatrilise või neuroloogilise läbivaatuse ühe osana või täiendava lisana.

MED.B.065 Neuroloogia

- a) Taotlejatel ei tohi olla esinenud ega esineda kliinilise diagnoosina ühtki neuroloogilist seisundit, mis võib takistada ohutut tegutsemist asjaomase piloodiluga kaasnevate õiguste piires.

b) Taotlejaid, kellel on esinenud või esineb kliinilise diagnoosina:

- (1) epilepsia;
 - (2) teadmata põhjusega teadvushäire korduvad episoodid,
- loetakse sobimatuks.

c) Taotlejaid, kellel on esinenud või esineb kliinilise diagnoosina:

- (1) epilepsia, mis ei ole kordunud pärast viieaastaseks saamist;
- (2) epilepsia, mis ei ole kordunud ega ravi vajanud üle kümne aasta;
- (3) epilepsiaaolised anomaaliad ja fokaalsed aeglased lained EEGs;
- (4) närvisüsteemi progresseeruv või mitteprogresseeruv haigus;
- (5) teadmata põhjusega teadvushäire üksikepisood;
- (6) teadvusekaotus pärast peavigastust;
- (7) läbistav ajuvigastus;
- (8) seljanärvi või perifeerse närvi kahjustus,

kontrollitakse täiendavalt enne nende sobivuse hindamist. Klassi 1 tervisetõendi taotlejad saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse. Klassi 2 tervisetõendi taotlejate sobivust hinnatakse pärast konsulteerimist piloodilube väljaandva asutusega.

MED.B.070 Silmad ja nägemine

- a) Taotlejatel ei tohi olla mitte ühtki kaasasündinud ega omandatud, ägedat ega kroonilist silmade ega silmaabielundite talitlushäiret ega mis tahes aktiivset patoloogilist seisundit ega ühtki silmaoperatsiooni või -trauma tüsistust, mis võib takistada ohutut tegutsemist asjaomase piloodiluga kaasnevate õiguste piires.

▼Bb) *Läbivaatus*

(1) Klassi 1 tervisetõendi jaoks:

- i) põhjalik silmade kontroll on esmase läbivaatuse osa, mis viiakse läbi regulaarselt sõltuvalt silmade refraktsioonist ja funktsionaalsest toimimisest ning
- ii) korraline silmade kontroll on osa tervisetõendi kehtivuse pikendamiseks ja taastamiseks vajalikust läbivaatusest.

(2) Klassi 2 tervisetõendi jaoks:

- i) korraline silmade kontroll on osa esmasest ning kõigist tervisetõendi kehtivuse pikendamiseks ja taastamiseks vajalikest läbivaatustest ning
- ii) põhjalik silmade kontroll korraldatakse kliinilistel näidustustel.

c) Korrigeeritud või korrigeerimata kaugnägemisteravus ei tohi olla:

- (1) klassi 1 tervisetõendite korral kummaski silmas alla 6/9 (0,7) ja binokulaarselt mitte alla 6/6 (1,0);
- (2) klassi 2 tervisetõendite korral kummaski silmas alla 6/12 (0,5) ja binokulaarselt mitte alla 6/9 (0,7). Taotleja, kes näeb ühe silmaga normist halvemini, võib lugeda sobivaks pärast konsulteerimist piloodilube väljaandva asutusega, kui silmakontrolli tulemused on rahuldavad;
- (3) klassi 1 esmase tervisetõendi taotlejad, kes näevad ühe silmaga normist halvemini, loetakse sobimatuks. Tervisetõendi kehtivuse pikendamisel saadetakse sellised taotlejad, kes näevad ühe silmaga normist halvemini, edasi piloodilube väljaandvasse asutusse ning nad võib lugeda sobivaks, kui see häire tõenäoliselt ei takista ohutut tegutsemist piloodiluga kaasnevate õiguste piires.

d) Taotleja peab suutma näha N5-kaarti (või sellega samaväärset kaarti) 30–50 cm kauguselt ja N14-kaarti (või sellega samaväärset kaarti) 100 cm kauguselt, vajaduse korral ettenähtud korrektsiooni abil.

e) Klassi 1 tervisetõendi taotlejatel peab olema normaalne vaateväli ja normaalne binokulaarne nägemine.

f) Taotlejad, kellel on olnud silmaoperatsioon, võib lugeda sobivaks, kui nende oftalmoloogilise kontrolli tulemused on rahuldavad.

g) Keratokoonuse diagnoosiga taotlejad võib lugeda sobivaks, kui oftalmoloogilise kontrolli tulemused on rahuldavad. Klassi 1 tervisetõendi taotlejad saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse.

h) Taotlejad, kellel on

- (1) astigmatism;
- (2) anisometroopia,

võib hinnata sobivaks, kui nende oftalmoloogilise hindamise tulemused on rahuldavad.

i) Taotlejad, kellel on diploopia, loetakse sobimatuks.

j) *Prillid ja kontaktläätsed*. Kui rahuldav nägemine saavutatakse üksnes korrektsiooni abil, tuleb täita järgmisi nõudeid:

- (1) i) kaugele vaatamiseks tuleb asjaomase piloodiluga kaasnevate õiguste piires tegutsedes kanda prille või kontaktläätsi;

▼B

- ii) lähedale vaatamiseks tuleb piloodiloaga kaasnevate õiguste piires tegutsedes hoida kättesaadavas kohas lähedale vaatamise prille;
- (2) asjaomase piloodiloaga kaasnevate õiguste piires tegutsedes peab olema koheselt kasutusvalmis samasuguse korrektsiooniga prillide varupaar;
- (3) korrektsioon peab andma optimaalse nägemise, olema hästi talutav ja vastama lennunduseesmärkidele;
- (4) kui kantakse kontaktläätsi, peavad need olema kaugele vaatamiseks, monofokaalsed, toonimata ja hästi talutavad;
- (5) taotlejad, kellel on suur refraktsioonihäire, peavad kasutama kontaktläätsi või prille, millel on suure refraktsiooniteguriga läätsed;
- (6) nägemisõuete täitmiseks ei tohi korraga kasutada mitut prillipaari;
- (7) ortokeratoloogilisi läätsi kasutada ei tohi.

MED.B.075 Värvusnägemine

- a) Taotlejatel tuleb tõendada värvuste vaba eristamise võimet, mida on vaja tööülesannete ohutuks täitmiseks.
- b) *Läbivaatus*
 - (1) Tervisetõendi esmaseks väljaandmiseks tehakse taotlejatele Ishihara test.
 - (2) Taotlejaid, kes ei soorita Ishihara testi, testitakse täiendavalt nende värvusnägemise ja ohutu värvitaju kindlakstegemiseks.
- c) Klassi 1 tervisetõendite korral peab taotlejatel olema normaalne värvusnägemine või ohutu värvitaju. Taotlejad, kes ei soorita värvusnägemise testi, loetakse sobimatuks. Klassi 1 tervisetõendi taotlejad saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse.
- d) Selliste klassi 2 tervisetõendite taotlejate puhul, kelle värvusnägemine ei ole rahuldav, piiratakse taotleja õigusi üksnes päevasel ajal lendamisega.

MED.B.080 Kõrva-, nina- ja kurguhaigused

- a) Taotlejatel ei tohi olla ühtki kõrvade, nina, ninakõrvalurgete ega kurgu, sealhulgas suuõõne, hammaste või kõri talitlushäiret ega mis tahes aktiivset kaasasündinud või omandatud, ägedat või kroonilist patoloogilist seisundit ega ühtki operatsiooni või trauma tüsistust, mis võivad takistada ohutut tegutsemist asjaomase piloodiloaga kaasnevate õiguste piires.
- b) Kuulmine peab olema rahuldav ohutu tegutsemise jaoks asjaomase piloodiloaga kaasnevate õiguste piires.
- c) *Läbivaatus*
 - (1) Kuulmist kontrollitakse kõigil läbivaatustel.
 - i) Kui klasside 1 ja 2 tervisetõendite korral lisatakse piloodiloale instrumentaallennu pädevusmärke, mõõdetakse kuulmist toonaudiomeetria abil esmasel läbivaatusel ning edaspidi tervisetõendi kehtivuse pikendamisele või taastamisele eelnevatel läbivaatustel kuni 40 aasta vanuseni iga viie aasta järel ja seejärel iga kahe aasta järel.

▼B

- ii) Toonaudiomeetriga mõõdetuna ei tohi esmase taotleja kuulmislangus kummaski kõrvas sagedustel 500, 1 000 või 2 000 Hz olla üle 35 dB ning sagedusel 3 000 Hz üle 50 dB. Tervisetõendi kehtivuse pikendamise või taastamise taotlejatel, kelle kuulmislangus on suurem, tuleb tõendada rahuldavat funktsionaalset kuulmisvõimet.
 - iii) Taotlejatel, kellel on hüpoakuusia, tuleb tõendada rahuldavat funktsionaalset kuulmisvõimet.
- (2) Klassi 1 tervisetõendi esmaseks väljaandmiseks tehakse põhjalik kõrva-, nina- ja kurgukontroll, mis seejärel toimub perioodiliselt kliinilistel näidustustel.
- d) Klassi 1 tervisetõendi taotlejad, kellel on:
- (1) sise- või keskkõrva aktiivne patoloogiline äge või krooniline haigus;
 - (2) kuulmekile/kuulmekilede haigusseisundid või paranemata perforatsioon;
 - (3) vestibulaarfunktsiooni häired;
 - (4) ninakäikude oluline ahenemine;
 - (5) ninakõrvalurgete haigusseisundid;
 - (6) suuõõne või ülemiste hingamisteede oluline väärareng või oluline, äge või krooniline põletik;
 - (7) oluline hääle- või kõnehäire,
- läbivad täiendava arstliku läbivaatuse ja hindamise, et teha kindlaks, et kõnealune seisund ei takista ohutut tegutsemist asjaomase piloodiloaga kaasnevate õiguste piires.
- e) Lennundusmeditsiiniline kontroll:
- (1) klassi 1 tervisetõendi taotlejad, kellel on vestibulaarfunktsiooni häired, saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse;
 - (2) selliste klassi 2 tervisetõendi taotlejate sobivust, kellel on vestibulaarfunktsiooni häired, hinnatakse pärast konsulteerimist piloodilube väljaandva asutusega.

MED.B.085 Nahahaigused

Taotlejatel ei tohi olla mitte ühtki diagnoositud nahahaigust, mis võib takistada ohutut tegutsemist asjaomase piloodiloaga kaasnevate õiguste piires.

MED.B.090 Onkoloogia

- a) Taotlejatel ei tohi olla mitte ühtki diagnoositud esmast ega teisest pahaloomulist kasvajat, mis võib takistada ohutut tegutsemist asjaomase piloodiloaga kaasnevate õiguste piires.
- b) Pärast pahaloomulise kasvaja ravi tuleb taotlejatel, enne kui nad saab lugeda sobivaks, läbida onkoloogiline kontroll ja saada rahuldav tulemus. Klassi 1 tervisetõendi taotlejad saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse. Klassi 2 tervisetõendi taotlejate sobivust hinnatakse pärast konsulteerimist piloodilube väljaandva asutusega.
- c) Taotlejad, kellel on esinenud või esineb kliinilise diagnoosina pahaloomuline ajukasvaja, loetakse sobimatuks.



3. JAGU

LAPL-klassi tervisetõendite erinõuded

MED.B.095 LAPL-klassi tervisetõendite taotlejate arstlik läbivaatus ja/või kontroll

- a) LAPL-klassi tervisetõendi taotlejat hinnatakse lennundusmeditsiini prima tava kohaselt.
- b) Eritähelepanu pööratakse taotleja täielikele terviseandmetele.
- c) Esmane kontroll ja kõik korduskontrollid pärast taotleja 50-aastaseks saamist ning need tervisekontrollid, mille puhul taotleja terviseandmed ei ole lennundusarstile kättesaadavad, hõlmavad vähemalt järgmist:

(1) arstlik läbivaatus;

(2) vererõhk;

(3) uriinianalüüs;

(4) nägemiskontroll;

(5) kuulmiskontroll.

- d) Kõik esmasele kontrollile järgnevad korduskontrollid kuni 50-aastaseks saamiseni hõlmavad järgmist:

(1) LAPL-loa omaniku terviseandmete kontrolli ning

(2) alapunktis c nimetatud tegevusi vastavalt lennundusmeditsiinikeskuse, lennundusarsti või üldarsti otsusele kooskõlas lennundusmeditsiini parimate tavadega.

C ALAJAGU

NÕUDED SALONGIPERSONALI TERVISESEISUNDILE

1. JAGU

Üldnõuded

MED.C.001 Üldosa

Salongipersonal täidab õhusõiduki pardal lennuohutuseeskirjades nõutavaid tööülesandeid ja -kohustusi üksnes siis, kui nad vastavad käesolevas osas sätestatud nõuetele.

MED.C.005 Lennundusmeditsiiniline kontroll

- a) Salongipersonal läbib lennundusmeditsiinilise kontrolli, millega tuvastatakse, et neil puudub mis tahes füüsiline või vaimuhaigus, mis võiks põhjustada nende töövõimetuse või suutmatuse täita neile määratud ohutusalseid tööülesandeid või -kohustusi.
- b) Kõik salongipersonali liikmed läbivad lennundusmeditsiinilise kontrolli enne nende esmakordset töölemääramist õhusõidukisse ja pärast seda kuni 60 kuu pikkuste ajavahemike järel.
- c) Lennundusmeditsiinilise kontrolli teeb lennundusarst, lennundusmeditsiini-keskus või töotervishoiuarst, kui täidetakse punkti MED.D.040 nõudeid.

2. JAGU

Nõuded salongipersonali lennundusmeditsiinilisele kontrollile

MED.C.020 Üldosa

Salongipersonalil ei tohi olla ühtki järgmist tervise seisundit:

- a) kaasasündinud või omandatud häire;

▼B

- b) aktiivne, latentne, äge või krooniline haigus või puue;
- c) haav, vigastus või operatsioonitüsistus ning
- d) mis tahes manustatud terapeutilise, diagnostilise või profülaktilise retsepti- või käsimüügiravimi mõju või kõrvalmõju, millega kaasneks talitushäire, mis võib põhjustada töövõimetust või suutmatust täita ohutusalsed tööülesanded ja -kohustusi.

MED.C.025 Lennundusmeditsiinilise kontrolli sisu

- a) Esmane lennundusmeditsiiniline kontroll hõlmab vähemalt järgmisi osi:

- (1) taotluse esitanud salongipersonali liikme terviseandmete hindamine ning
- (2) järgmiste elundkondade, elundite ja talitluste kliiniline läbivaatus:
 - i) südame-veresoonkond,
 - ii) hingamiselundid;
 - iii) luu-lihaskond;
 - iv) kõrvad, nina, kurk;
 - v) silmad ja nägemine ning
 - vi) värvusnägemine.

- b) Iga järgmine lennundusmeditsiiniline korduskontroll hõlmab järgmist:

- (1) taotluse esitanud salongipersonali liikme terviseandmete hindamine ja
- (2) arstlik läbivaatus, kui seda peetakse vajalikuks kooskõlas prima lennundusmeditsiinitavaga.

- c) Alapunktide a ja b kohaldamiseks peab kahtluse korral või kliinilistel näidustustel salongipersonali liikme lennundusmeditsiiniline kontroll hõlmama ka täiendavat arstlikku läbivaatust, analüüsi või uuringuid, mida peab vajalikuks lennundusmeditsiinikeskus, lennundusarst või töötervishoiuarst.

3. JAGU***Lisanõuded salongipersonali tunnistuse taotlejatele ja omanikele*****MED.C.030 Salongipersonali tervisearuanne**

- a) Pärast iga lennundusmeditsiinilise kontrolli läbimist teevad salongipersonali tunnistuse taotlejad ja omanikud järgmist:

- (1) saavad lennundusarstilt, lennundusmeditsiinikeskusest või töötervishoiuarstilt salongipersonali tervisearuande ning
- (2) esitavad oma salongipersonali tervisearuande koopia või tervisearuandega seotud teabe oma tööandjale/tööandjatele.

- b) *Salongipersonali tervisearuanne*

Salongipersonali tervisearuandesse märgitakse lennundusmeditsiinilise hindamise kuupäev, kas salongitöötaja loeti sobivaks või sobimatuks, järgmise nõutava lennundusmeditsiinilise kontrolli kuupäev ja vajaduse korral mis tahes piirangud. Hindamise kõigi muude osade puhul kohaldatakse kooskõlas punktiga MED.A.015 arstisaladuse nõuet.

▼B**MED.C.035 Piirangud**

- a) Kui salongipersonali tunnistuse omanikud ei vasta täielikult 2. jaos sätestatud tervisenõuetele, otsustab lennundusarst, lennundusmeditsiinikeskus või töötervishoiuarst, kas nad on ühe või mitme piirangu seadmise korral võimalised ohutult täitma salongipersonali tööülesandeid.
- b) Salongipersonali tervisearuandes määratakse kindlaks kõik piirangud tegutsemisel salongipersonali tunnistusega kaasnevate õiguste piires ning need kõrvaldab lennundusarst, lennundusmeditsiinikeskus või töötervishoiuarst pärast konsulteerimist lennundusarstiga.

D ALAJAGU***LENNUNDUSARSTID, ÜLDARSTID, TÖÖTERTVISHOIUARSTID******1. JAGU******Lennundusarstid*****MED.D.001 Õigused**

- a) Lennundusarstil on õigus välja anda klassi 2 ja LAPL-klassi tervisetõendeid, pikendada nende kehtivust, taastada nende kehtivus ning korraldada asjaomaseid arstlikke läbivaatusi ja kontrolle.
- b) Klassi 1 tervisetõendite kehtivuse pikendamiseks ja taastamiseks vajalike arstlike läbivaatuste korraldamiseks võivad lennundusarsti tunnistuse omanikud taotleda oma õiguste laiendamist juhul, kui nad vastavad punktis MED.D.015 sätestatud nõuetele.
- c) Tunnistuses määratakse kindlaks lennundusarsti õigused ja nendega kaasnevad tingimused.
- d) Lennundusarsti tunnistuse omanik ei tohi teha lennundusmeditsiinilisi läbivaatusi ega kontrolle muudes liikmesriikides kui selles liikmesriigis, kus on välja antud tema lennundusarsti tunnistus, välja arvatud järgmistel juhtudel:

(1) vastuvõttev liikmesriik on andnud talle loa teha oma kutsetööd eriarstina;

(2) ta on teatanud vastuvõtva liikmesriigi pädevale asutusele oma kavatsusest teha lennundusmeditsiinilisi läbivaatusi ja kontrolle ning anda välja tervisetõendeid oma õiguste piires lennundusarstina ning

(3) ta on saanud vastuvõtva liikmesriigi pädevalt asutuselt asjakohase ülevaate.

MED.D.005 Taotlus

- a) Taotlus lennundusarsti tunnistuse saamiseks koostatakse pädeva asutuse kehtestatud vormis ja viisil.
- b) Lennundusarsti tunnistuse taotlejad esitavad pädevale asutusele järgmised andmed ja dokumendid:

(1) isikuandmed ja kutsetegevuse aadress;

(2) dokumendid, millega tõendatakse nende vastavust punktis MED.D.010 kehtestatud nõuetele, sealhulgas tõend taotletavate õiguste kohase lennundusmeditsiini õppekursuse sooritamise kohta;

(3) kirjalik kinnitus, et lennundusarst hakkab välja andma tervisetõendeid käesoleva osa nõuete alusel.

- c) Kui lennundusarst teeb lennundusmeditsiinilisi läbivaatusi mitmes kohas, esitab ta pädevale asutusele asjakohase teabe seoses kõikide tegevuskohtadega.

▼B**MED.D.010 Lennundusarsti tunnistuse väljaandmise nõuded**

Klassi 2 tervisetõendite esmase väljaandmise, nende kehtivuse pikendamise ja taastamise õigustega lennundusarsti tunnistuse taotlejad peavad:

- a) omama täielikku meditsiinikvalifikatsiooni ja -litsentsi ning residentuuri lõputunnistust;
- b) olema läbinud lennundusmeditsiini algkursuse;
- c) tõendama pädevale asutusele, et neil on:
 - (1) lennundusmeditsiinilisteks läbivaatusteks sobivad ruumid, menetlused, dokumentatsioon ja töökorras seadmed ning
 - (2) arstisadaluste tagamiseks vajalikud menetlused ja tingimused.

MED.D.015 Õiguste laiendamise nõuded

Lennundusarsti tunnistuse taotlejatel, kes soovivad laiendada oma õigusi klassi 1 tervisetõendite kehtivuse pikendamiseks ja taastamiseks, peab olema kehtiv lennundusarsti tunnistus ning nad peavad olema:

- a) teinud viie aasta jooksul enne taotluse esitamist vähemalt 30 klassi 2 tervisetõendi väljaandmiseks, selle kehtivuse pikendamiseks või taastamiseks vajalikku läbivaatust;
- b) läbinud lennundusmeditsiini täienduskursuse ning
- c) läbinud praktika lennundusmeditsiinikeskuse juures piloodilube väljaandva asutuse järelevalve all.

MED.D.020 Lennundusmeditsiini õppekursused

- a) Lennundusmeditsiini õppekursused kiidab heaks selle liikmesriigi pädev asutus, kus on neid korraldava organisatsiooni peamine tegevuskoht. Kursust korraldav organisatsioon tõendab, et kursuse ainekava vastab nõuetele ning et koolitajatel on asjakohased teadmised ja kogemused.
- b) Kursused lõpevad läbitud ainete kirjaliku eksamiga, välja arvatud täiendussõppe korral.
- c) Kursust korraldav organisatsioon annab taotlejatele eksami positiivse soorituse korral lõputunnistuse.

MED.D.025 Lennundusarsti tunnistust mõjutavad muudatused

- a) Lennundusarstid peavad teatama pädevale asutusele järgmistest muutustest, mis võivad nende tunnistust mõjutada:
 - (1) meditsiinivaldkonda reguleeriv asutus on algatanud lennundusarsti suhtes distsiplinaarmenetluse või -juurdluse;
 - (2) muutunud on tunnistuse väljaandmise ajal kehtinud tingimused, sealhulgas taotlusega esitatud avalduste sisu;
 - (3) enam ei täideta väljaandmisnõudeid;
 - (4) muutunud on lennundusarsti tegevuskoht/-kohad või postiaadress.
- b) Kui pädev asutus ei teavitata, siis tegevusloaga kaasnevate õiguste kehtivus peatatakse või õigused tunnistatakse kehtetuks vastavalt tunnistuse kehtivuse peatanud või selle kehtetuks tunnistanud pädeva asutuse otsusele.

▼B**MED.D.030 Lennundusarsti tunnistuse kehtivus**

Lennundusarsti tunnistus antakse välja kuni kolmeks aastaks. Tunnistuse kehtivust pikendatakse, kui selle omanik:

- a) täidab jätkuvalt arstina tegutsemise jaoks nõutavaid üldtingimusi ja on registreeritud riikliku õiguse kohaselt praktiseeriva meditsiinitöötajana;
- b) on viimase kolm aasta jooksul läbinud lennundusmeditsiinalase täiendusõppe;
- c) on igal aastal teinud vähemalt kümme lennundusmeditsiinilist läbivaatust;
- d) vastab jätkuvalt tunnistuses kehtestatud tingimustele ning
- e) tegutseb oma õiguste piires kooskõlas käesoleva osaga.

*2. JAGU***Üldarstid****MED.D.035 Nõuded üldarstidele**

- a) Üldarstid tegutsevad lennundusarstidena LAPL-klassi tervisetõendite väljaandmisel üksnes siis, kui nende tegevus toimub:
 - (1) liikmesriigis, kus üldarstidel on vajalik juurdepääs taotlejate terviseandmetele, ning
 - (2) kooskõlas kõigi siseriiklikes õigusaktides sätestatud lisanõuetega.
- b) Selleks et välja anda LAPL-klassi tervisetõendeid, peab üldarstidel kooskõlas siseriiklike õigusaktidega olema arstina tegutsemise jaoks vajalik täielik kvalifikatsioon ja tegevusluba.
- c) Lennundusarstidena tegutsevad üldarstid teavitavad oma tegevusest pädevat asutust.

*3. JAGU***Töötervishoiuarstid****MED.D.040 Nõuded töötervishoiuarstidele**

Töötervishoiuarstid teevad salongipersonali lennundusmeditsiinilisi kontrole üksnes siis, kui:

- a) pädev asutus on nõus, et asjaomane riiklik töötervishoiusüsteem saab tagada vastavuse käesolevas lisas sätestatud kohaldatavatele nõuetele;
- b) neil on siseriiklike õigusaktide kohane arstina tegutsemise luba ja töötervishoiukvalifikatsioon ning
- c) nad on omandanud salongipersonali töökeskkonnaga seotud lennundusmeditsiinalased teadmised.

▼ M1*V LISA***ÄRILISES LENNUTRASPORDIS OSALEVA SALONGIPERSONALI
KVALIFIKATSIOON****[CC-OSA]****GEN-ALAJAGU****ÜLDNÕUDED****CC.GEN.001 Pädev asutus**

Käesoleva osa tähenduses on pädev asutus see asutus, mille nimetab liikmesriik ja mille käest taotletakse salongitöötaja tunnistust.

CC.GEN.005 Reguleerimisala

Käesoleva osaga nähakse ette salongitöötaja tunnistuste väljaandmise nõuded ning nende kehtivuse ja omanike poolt kasutamise tingimused.

CC.GEN.015 Salongitöötaja tunnistuse taotlus

Salongitöötaja tunnistuse taotlus esitatakse pädeva asutuse kehtestatud vormis ja viisil.

CC.GEN.020 Vanuse alammäär

Salongitöötaja tunnistuse taotleja peab olema vähemalt 18-aastane.

CC.GEN.025 Õigused ja tingimused

- a) Salongitöötaja tunnistuse omanikul on õigus tegutseda salongitöötajana määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 4 lõike 1 punktides b ja c nimetatud õhusõidukitega toimuvas ärilises lennutranspordis.
- b) Salongitöötajad võivad punktis a sätestatud õigusi kasutada üksnes juhul, kui nad:
 - 1) omavad punkti CC.CCA.105 kohast kehtivat salongitöötaja tunnistust ning
 - 2) vastavad punktide CC.GEN.030, CC.TRA.225 nõuetele ning MED-osa kohaldatavatele nõuetele.

CC.GEN.030 Dokumendid ja andmete säilitamine

Punkti CC.GEN.025 alapunktis b sätestatud kohaldatavatele nõuete järgimise tõendamiseks peab iga tunnistuseomanik säilitama ja nõudmise korral esitama salongitöötaja tunnistuse, õhusõidukitüübi või -variandi kvalifikatsiooni(de)ga seotud kooolitus- ja eksamineerimisdokumendid ning loetelu, välja arvatud juhul, kui neid dokumente säilitab tema teenuseid kasutav käitaja, kes saab need pädeva asutuse või tunnistuseomaniku nõudmisel kohe kättesaadavaks teha.

CCA-ALAJAGU**NÕUDED SALONGITÖÖTAJA TUNNISTUSELE****CC.CCA.100 Salongitöötaja tunnistuse väljaandmine**

- a) Salongitöötaja tunnistus antakse välja üksnes taotlejatele, kes on pärast käesoleva osa kohase algkoolituse läbimist sooritanud eksami.
- b) Salongitöötaja tunnistusi annavad välja järgmised organisatsioonid:
 - 1) pädev asutus ja/või

▼ M1

2) organisatsioon, keda pädev asutus on selleks volitanud.

CC.CCA.105 Salongitöötaja tunnistuse kehtivus

Salongitöötaja tunnistus antakse välja tähtajatult ning see kehtib kuni

- a) selle peatamise või tühistamiseni pädeva asutuse poolt või
- b) tunnistuseomanik ei ole tunnistusega seotud õigusi eelneva 60 kuu jooksul vähemalt ühel õhusõidukitüübil teostanud.

CC.CCA.110 Salongitöötaja tunnistuse peatamine ja tühistamine

- a) Kui tunnistuseomanik ei vasta käesoleva osa nõuetele, võib pädev asutus tema salongitöötaja tunnistuse peatada või tühistada.
- b) Tunnistuse pädeva asutuse poolt peatamise või tühistamise korral kohaldatakse järgmist:
 - 1) tunnistuse omanikku teavitatakse kirjalikult kõnealusest otsusest ning tema õigusest otsus kooskõlas siseriiklike õigusaktidega edasi kaevata;
 - 2) tunnistuse omanikul on keelatud kasutada salongitöötaja tunnistusega antud õigusi;
 - 3) tunnistuse omanik teavitab otsusest viivitamata oma tööandjat/tööandjaid ning
 - 4) tagastab oma tunnistuse vastavalt pädeva asutuse kehtestatud kohaldatavale korrale.

TRA-ALAJAGU***KOOLITUSNÕUDED SALONGITÖÖTAJA TUNNISTUSE TAOTLEJATELE JA OMANIKELE*****CC.TRA.215 Koolituse läbiviimine**

Käesoleva osaga ette nähtud koolitused peavad vastama järgmistele nõuetele:

- a) koolituse pakkujaks on sellised koolitusorganisatsioonid või ärilise lennutranspordi ettevõtjad, kellel on selleks punkti AR.CC.200 kohane pädeva asutuse sertifikaat;
- b) koolitusi viib läbi asjaomaste koolitusteemade osas nõuetekohaselt kvalifitseeritud personal ning
- c) koolitusi viiakse läbi vastavalt organisatsiooni sertifitseerimisel kehtestatud koolitusprogrammile ja õppekavale.

CC.TRA.220 Algekoolituskursus ja eksam

- a) Salongitöötaja tunnistuse taotlejad peavad läbima algekoolituskursuse, et viia end kurssi lennunduskeskkonnaga ning omandada piisavad üldteadmised ja põhioskused reisijate ja lennu ohutusega seotud ülesannete ja kohustuste täitmiseks tava-, ebaharilikes ja hädaolukordades.
- b) Algekoolituskursuse kava peab hõlmama vähemalt käesoleva osa 1. liites märgitud teemasid. See peab sisaldama teoreetilist ja praktilist koolitust.
- c) Salongitöötaja tunnistuse taotlejad peavad punktiga a ettenähtud teadmiste ja oskuste taseme saavutamiseks sooritama eksami, mis hõlmab kõiki punktis b märgitud koolituskava teemasid peale meeskonnatöö korraldamise koolituse.

▼ M1**CC.TRA.225 Õhusõidukitüübi või -variandi kvalifikatsioon(id)**

- a) Kehtiva salongitöötaja tunnistuse omanikud võivad töötada üksnes õhusõidukitel, mille osas nad on kvalifitseeritud vastavalt ORO-osa kohaldatavatele nõuetele.
- b) Õhusõidukitüübi või -variandi kvalifikatsiooni omandamiseks peab tunnistuseomanik vastama järgmistele nõuetele:
 - 1) kohaldatavatele koolitus-, eksamineerimis- ja kehtivusnõuetele, mis käitava õhusõiduki osas hõlmavad vastavalt vajadusele
 - i) õhusõidukitüübi erikoolitust, käitaja ümberõpet ja tutvumisõpet;
 - ii) erinevusõpet;
 - iii) jätkuõpet ning
 - 2) ta peab olema eelnenud kuue kuu jooksul töötanud vastaval õhusõidukitüübil või läbinud enne antud õhusõidukitüübile tööle naasmist asjakohase täiendusõppe ja sooritanud vastava eksami.

▼ **M1***CC-osa 1. liide***Algkoolituskursus ja eksam****KOOLITUSPROGRAMM**

Algkoolituskursuse koolitusprogramm peab sisaldama vähemalt järgmist.

1. Lennunduse ja lennundusnormide alased teoreetilised üldteadmised kõikidest salongipersonali ülesannete ja kohustustega seotud teemadest:

- 1.1. lennundustermiinoloogia, lennuteooria, reisijate paigutamine, käitamispiirkonnad, meteoroloogia ja õhusõiduki pindaaste mõjud;
- 1.2. salongipersonali tegevust ja pädeva asutuse rolli käsitlevate lennunduseeskirjade tundmine;
- 1.3. salongipersonali ülesanded ja kohustused käitamisel ning vajadus reageerida hädaolukordadele kiiresti ja tulemuslikult;
- 1.4. jätkuv pädevus ja sobivus salongitöötajana töötamiseks, sealhulgas lennu- ja tööaja piirangute ning puhkeaja nõuete täitmine;
- 1.5. asjaomaste dokumentide ja käsiraamatute ajakohastena hoidmise ja vajaduse korral käitaja nõutud muudatuste tegemise olulisus;
- 1.6. salongipersonali tööülesannete lennutegevuskäsiraamatu kohase täitmise olulisus;
- 1.7. salongipersonali lennueelse ettevalmistuse ja konkreetsete tööülesannete täitmiseks vajaliku ohutusalse teabe saamise olulisus ning
- 1.8. selliste olukordade kindlakstegemise olulisus, kus salongitöötajatel on õigus ja kohustus alustada evakueerimist ja muid hädaolukorra protseduure.

2. Suhtlemine

Koolitusel rõhutatakse salongipersonali ja lennumeeskonna vahelise tõhusa suhtluse olulisust, sealhulgas suhtlusvahendite, ühise suhtlemiskeele ja terminoloogia kasutamist.

3. Lennundusega seotud inimtegurite (HF) ja meeskonnatöö korraldamise (CRM) sissejuhatav kursus

Kursuse peab läbi viima vähemalt üks salongipersonali meeskonnatöö korraldamise õpetaja. Koolitusteemasid tuleb käsitleda sügavuti ning need peavad hõlmama vähemalt järgmist:

- 3.1. *üldteemad*: inimtegurid lennunduses, meeskonnatöö korraldamise põhimõtte ja eesmärkide, inimvõimete ja nende piiridega seotud üldõpe;
 - 3.2. *konkreetsed salongitöötajaga seotud teemad*: teadlikkus oma isiksusest, inimlik viga ja usaldatavus, suhtumised ja hoiakud, enesehinnang; stress ja stressijuhtimine; väsimus ja reageerimisvõime; enesekehtestamine; teadlikkus olukorrast, info hankimine ja töötlemine.
- 4. Reisijate kohtlemine ja salongivalve:**
- 4.1. reisijate õige istekohtade paigutamise tähtsus lennuki massi ja tasakaalu seisukohalt, reisijate erikategooriad ning vajadus paigutada järelevalveta väljapääsude juures olevatele istmetele puueteta reisijad;

▼ **M1**

- 4.2. eeskirjad käsipagasi ja salongiteeninduseks vajalike esemete ohutuks paigutamiseks ning võimalus, et see pagas võib muutuda ohtlikuks salongis viibijatele või muul viisil takistada või kahjustada lennuki avariivarustust või -väljapääse;
 - 4.3. nõuanded, kuidas tunda ära ja kohelda reisijaid, kes on (või jäävad) alkoholihoobes(se), narkootikumide mõju all(a) või on agressiivsed;
 - 4.4. ettevaatusabinõud juhuks, kui salongis veetakse elusloomi;
 - 4.5. ülesanded, mis tuleb täita turbulentsuse korral, sealhulgas salongi turvalisuse kindlustamine, ning
 - 4.6. meetodid, kuidas evakueerimise kiirendamiseks motiveerida reisijaid ja juhtida inimesi.
- 5. Lennundusmeditsiinilised aspektid ja esmaabi:**
- 5.1. lennundusmeditsiini aspektide ja ellujäämise alane üldõpe;
 - 5.2. lendamise füsioloogiline mõju, pöörates eelkõige tähelepanu hüpoksiale ja hapnikuvajadusele, kuulmetõrve toimimisele ja barotraumadele;
 - 5.3. esmaabi alused, sealhulgas abistamine järgmistel juhtudel:
 - a) lennuhaigus;
 - b) seedehäired;
 - c) hüperventilatsioon;
 - d) põletused;
 - e) haavad;
 - f) teadvusekaotus ning
 - g) luumurrud ning pehmete kudede vigastused;
 - 5.4. lennuaegsed akuutsed terviseprobleemid ning sellega seotud esmaabi vähemalt järgmises ulatuses:
 - a) astma;
 - b) stress ja allergilised reaktsioonid;
 - c) šokk;
 - d) diabeet;
 - e) lämbumine;
 - f) epilepsia;
 - g) sünnitus;
 - h) insult ning
 - i) südameinfarkt;
 - 5.5. asjakohase varustuse, sealhulgas esmaabihapniku, esmaabikomplektide ning nende sisu kasutamine;

▼ **M1**

- 5.6. kardiopulmonaarse elustamise praktiline koolitus kõikidele salongitöötajatele, kasutades spetsiaalselt selleks loodud nukku ning arvestades õhusõidukikeskkonna eripärasid, ning
- 5.7. tervislik seisund ja hügieen reisi ajal, sealhulgas:
 - a) pardahügieen;
 - b) nakkushaigustega kokkupuute oht ning meetodid selle leevendamiseks;
 - c) meditsiinijäätmete käsitsemine;
 - d) õhusõiduki desinfitseerimine;
 - e) tegutsemine pardal surmajuhtumi korral ning
 - f) tähelepanuvõime juhtimine, väsimuse füsioloogilised mõjud, unefüsioloogia, ööpäevarütm ning ajavõõndimuutused.
6. **Kohaldatavate ICAO tehnilistele tingimuste kohased ohtlikud kaubad**
7. **Lennunduse üldised julgeolekuaspektid, sealhulgas määruse (EÜ) nr 300/2008 sätete tundmine.**
8. **Tule- ja suitsutõrje koolitus:**
 - 8.1. salongipersonali vastutuse rõhutamine seoses kiire tegutsemisega hädaolukordades, millega kaasnevad tuli ja suits, pöörates erilist tähelepanu tegeliku tulekolde kindlakstegemise olulisusele;
 - 8.2. lennumeeskonna viivitamatu teavitamise ning konkreetsete koordineerimis- ja abistavate tegevuste tähtsus tulekahju või suitsu avastamisel;
 - 8.3. võimalike tulekahjuohtlike piirkondade, sealhulgas tualettide ja nendega seotud suitsuandurite sagedase kontrollimise vajalikkus;
 - 8.4. eri tulekahjuliigid ja iga tulekahjuliigi puhul sobivad kustutusvahendid ning vastavad protseduurid;
 - 8.5. kustutusvahendite kasutamise tehnikad, nende väärkasutamise tagajärjed ning kasutamine piiratud ruumis, kaasa arvatud praktilised tuletõrjeõppused ning lennunduses ettenähtud suitsutõrjevahendite kasutamine, ning
 - 8.6. lennuväljade maapealsete avarii- ja päästeteenistuste põhiprotseduurid.
9. **Ellujäämiskoolitus:**
 - 9.1. ebasoodsates tingimustes ellujäämise põhimõtted (nt polaarala, kõrb, džungel, meri) ning
 - 9.2. koolitus ellujäämiseks vees, sealhulgas isiklike ujupäästevahendite tegelik selgapanek ja kasutamine ning päästeparvede või muude sarnaste päästevahendite kasutamine koos tegeliku harjutamisega vees.

▼ **M1***VI LISA***ASUTUSE NÕUDED ÕHUSÕIDUKI MEESKONNALE****[ARA-OSA]****GEN-ALAJAGU****ÜLDNÕUDED***I JAOTIS***Üldist****ARA.GEN.105 Mõisted**

Käesolevas osas ja ORA-osas kasutatakse järgmisi mõisteid:

1. „nõuete täitmise vastuvõetavad viisid” – ameti vastuvõetud mittesiduvad standardid, millega selgitatakse algmääruse ja selle rakenduseeskirjade täitmise kontrollimise vahendeid;
2. „nõuete täitmise alternatiivsed viisid” – olemasolevate täitmise vastuvõetavatele viiside alternatiivid või uued võimalikud viisid määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade täitmiseks, mille puhul amet ei ole nõuete täitmise vastuvõetavaid viise kehtestanud;
3. „sertifitseeritud koolitusorganisatsioon” – organisatsioon, mis on kvalifitseeritud välja andma ja pikendama sertifikaate piloodilubade ning sellega seotud tunnistuste ja pädevusmärgete saamiseks korraldatavate koolituste pakkumiseks;
4. „instrumentaallennu esmaimitaatori mudel (BITD-mudel)” – kindlaksmääratud riist- ja tarkvara kombinatsioon, millele on antud instrumentaallennu esmaimitaatori kvalifikatsioon;
5. „sertifitseerimistingimused” – ameti vastuvõetud tehnilised standardid, millega selgitatakse, kuidas näidata kooskõla algmääruse ja selle rakenduseeskirjadega, ning mida organisatsioon saab kasutada sertifitseerimise eesmärgil;
6. „lennuinstruktor (FI)” – instruktor, kel on õigus anda õhusõidukiga koolitust vastavalt FCL-osalale;
7. „lennutreeningseade (FSTD)” – treeningseade, mis on:
 - a) lennukite puhul lennu täisimitaator (FFS), lennuelementide imitaator (FTD), lennuimitaator (FNPT) või instrumentaallennu esmaimitaator (BITD);
 - b) kopterite puhul on lennu täisimitaator (FFS), lennuelementide imitaator (FTD) või lennuimitaator (FNPT);
8. „lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsioon” – vastavusdokumendis kindlaks määratud lennutreeningseadme (FSTD) tehniliste võimaluste tase;
9. „lennutreeningseadme (FSTD) kasutaja” – organisatsioon või isik, kes taotleb sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis koolitust, kontrolli või eksamineerimist lennutreeningseadme (FSTD) abil;
10. „lennukeeld” – õhusõiduki ametlik õhukutõusukeeld ning õhusõiduki kinnipidamiseks vajalikud abinõud;

▼ M1

11. „juhendamaterjal” – ameti väljatöötatud mittesiduv materjal, mis aitab illustreerida nõude või spetsifikatsiooni tähendust ning mida kasutatakse abivahendina algmääruse, selle rakenduseeskirjade ja nõuete täitmise vastuvõteta-vate viiside tõlgendamisel;
12. „ARO.RAMP” – lennutegevuse määruse II lisa RAMP-alajagu;
13. „muu treeningseade (OTD)” – piloodikoolituses kasutatav abivahend, mis ei ole lennutreeningseade (FSTD) ning millega läbi viidav koolitus ei eelda täieliku piloodikabiinikeskkonna olemasolu;
14. „ARA-osa” – tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskondi käsitleva määruse VI lisa;
15. „ORO-osa” – lennutegevuse määruse III lisa;
16. „CC-osa” – tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskondi käsitleva määruse V lisa;
17. „FCL-osa” – tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskondi käsitleva määruse I lisa;
18. „MED-osa” – tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskondi käsitleva määruse IV lisa;
19. „ORA-osa” – tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskondi käsitleva määruse VII lisa;
20. „peamine tegevuskoht” – organisatsiooni peakontor või registreeritud asukoht, mille kaudu kontrollitakse käesolevas määruses osutatud toiminguid ja kus toimub nendega seotud põhiline finantsjuhtimine;
21. „lennutreeningseadme katsetamisjuhend (QTG)” – dokument, mille eesmärk on tõendada, et lennutreeningseadme (FSTD) lennu- ja juhitavusomadused vastavad ettenähtud piires simuleerimisel õhusõiduki, lennukiklassi või kopteritüübi omadele ning täidetud on kõik kohaldatavad nõuded. Lennutreeningseadme katsetamisjuhend (QTG) sisaldab nii õhusõiduki, lennukiklassi või kopteritüübi andmeid kui ka valideerimiseks kasutatud lennutreeningseadme (FSTD) andmeid.

ARA.GEN.115 Järelevalvedokumendid

Pädev asutus annab asjaomastele töötajatele kõik nende ülesannete ja kohustuste täitmiseks vajalikud õigusaktid, standardid, eeskirjad, tehnilised väljaanded ja nendega seotud dokumendid.

ARA.GEN.120 Nõuete täitmise viisid

- a) Amet töötab välja nõuete täitmise vastuvõtavad viisid, mida võib kasutada määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade täitmise kontrollimiseks. Kui järgitakse nõuete täitmise vastuvõtavaid viise, on täidetud ka nendega seotud rakenduseeskirjade nõuded.
- b) Rakenduseeskirjade nõuetele vastavuse tagamiseks võib kasutada nõuete täitmise alternatiivseid viise.
- c) Selleks et tagada enda või oma järelevalvealuste organisatsioonide ja isikute kasutatavate kõikide nõuete täitmise alternatiivsete viiside kooskõla määrusega (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjadega, kehtestab pädev asutus pideva hindamise süsteemi.
- d) Pädev asutus hindab kõiki organisatsiooni poolt välja pakutud nõuete täitmise alternatiivseid viise kooskõlas punktiga OR.GEN.120, analüüsides esitatud dokumentatsiooni ning viies vajaduse korral läbi organisatsiooni kontrolli.

▼ M1

Kui pädev asutus leiab, et nõuete täitmise alternatiivsed viisid vastavad rakenduseeskirjadele, teatab ta viivitamata:

- 1) taotlejale, et nõuete täitmise alternatiivseid viise on lubatud rakendada, ning vajaduse korral muudab vastavalt taotleja tunnistust või sertifikaati ja
 - 2) ametile nõuete täitmise alternatiivsete viiside sisust, lisades kõigi asjaomaste dokumentide koopiad;
 - 3) teistele liikmesriikidele nendest nõuete täitmise alternatiivsetest viisidest, mis vastu võeti.
- e) Kui pädev asutus ise kasutab määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjadega kooskõla tagamiseks nõuete täitmise alternatiivseid viise, siis:
- 1) teeb ta need kättesaadavaks kõikidele oma järelevalvealustele organisatsioonidele ja isikutele ning
 - 2) teatab neist viivitamata ametile.

Pädev asutus esitab ametile nõuete täitmise alternatiivsete viiside täieliku kirjelduse, sealhulgas kõik asjakohased muudatused menetlustes, ning rakenduseeskirjade täitmist kinnitava hinnangu.

ARA.GEN.125 Ameti teavitamine

- a) Pädev asutus teavitab ametit viivitamata kõikidest määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade rakendamisega seotud olulistest probleemidest.
- b) Pädev asutus esitab ametile kõikides talle laekunud vahejuhtumiaruannetes sisalduva ohutuse seisukohalt olulise teabe.

ARA.GEN.135 Viivitamatu reageerimine ohutusprobleemile

- a) Ilma et see mõjutaks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/42/EÜ ⁽¹⁾ kohaldamist, rakendab pädev asutus süsteemi ohutusalse teabe nõuetekohaseks kogumiseks, analüüsimiseks ja levitamiseks.
- b) Amet rakendab süsteemi talle saabunud asjakohase ohutusalse teabe nõuetekohaseks analüüsimiseks ning edastab viivitamata liikmesriikidele ja komisjonile kogu teabe, sealhulgas soovitude ja võetavate parandusmeetmetega seotud teabe, mida neil on vaja selleks, et aegsasti reageerida määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjadega hõlmatud toodete, osade, seadmete, isikute või organisatsioonidega seotud ohutusprobleemidele.
- c) Punktides a ja b osutatud teabe saamisel võtab pädev asutus nõuetekohased meetmed ohutusprobleemi lahendamiseks.
- d) Punkti c alusel võetavad meetmed tehakse viivitamata teatavaks kõikidele isikutele ja organisatsioonidele, kes vastavalt määrusele (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjadega peavad neid täitma. Pädev asutus teeb meetmed teatavaks ka ametile ning ühise tegutsemise vajaduse tekkimisel teistele asjaomastele liikmesriikidele.

⁽¹⁾ ELT L 167, 4.7.2003, lk 23.

▼ **M1***II JAOTIS**Juhtimine***ARA.GEN.200 Juhtimissüsteem**

a) Pädev asutus kehtestab ja haldab juhtimissüsteemi, mis hõlmab vähemalt järgmist:

- 1) dokumenteeritud põhimõtted ja menetlused, milles kirjeldatakse juhtimissüsteemi tegevust, vahendeid ja meetodeid, et saavutada kooskõla määrusega (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjadega. Menetlused peavad olema ajakohased ja neid kasutatakse pädevas asutuses alusdokumentidena kõikide asjaomaste ülesannete puhul;
- 2) piisav arv töötajaid ülesannete ja kohustuste täitmiseks. Töötajad peavad olema neile määratud ülesannete täitmiseks kvalifitseeritud ning olema jätkuva pädevuse tagamiseks omandanud vajalikud teadmised ja kogemused ning läbinud alg- ja täiendkoolituse. Kõikide ülesannete nõuetekohase täitmise tagamiseks tuleb kehtestada vajalike töötajate leidmise süsteem;
- 3) nõuetekohased töövahendid ja büroopind ettenähtud ülesannete täitmiseks;
- 4) ülesanded, millega jälgitakse juhtimissüsteemi vastavust asjaomastele nõuetele ning menetluste asjakohasust, mis muu hulgas hõlmab siseauditi korra ja ohutusriskide juhtimise korra väljatöötamist. Nõuetele vastavuse jälgimine peab hõlmama süsteemi auditi tulemusi käsitleva tagasiside andmiseks pädeva asutuse juhtkonnale, et tagada vajaduse korral parandusmeetmete rakendamine ning
- 5) isik või isikuteriing, kes kannab nõuetele vastavuse jälgimisega seotud ülesannete täitmise eest vastutust otse pädeva asutuse juhtkonna ees.

b) Pädev asutus määrab iga tegevusvaldkonna, sh juhtimissüsteemi jaoks ühe või mitu isikut, kes kannavad üldist vastutust asjaomaste ülesannete juhtimise eest.

c) Pädev asutus kehtestab menetlused, et osaleda kogu vajaliku teabe ja abi vastastikusel vahetamises teiste pädevate asutustega, mis muu hulgas hõlmab liikmesriigi territooriumil tegutsevate, ent teise liikmesriigi või ameti poolt sertifitseeritud isikute ja organisatsioonide järelevalve tulemusi ja järeelmeetmeid.

d) Ametile tehakse standardimise eesmärgil kättesaadavaks juhtimissüsteemiga seotud menetluste ja nende muudatuste koopia.

ARA.GEN.205 Ülesannete andmine kvalifitseeritud üksustele

a) Liikmesriik võib määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjadega hõlmatud isikute või organisatsioonide algse sertifitseerimise või pideva järelevalvega seotud ülesandeid anda ainult kvalifitseeritud üksustele. Ülesannete andmisel tagab pädev asutus, et ta on teinud järgmist:

- 1) välja töötanud süsteemi, millega antakse nii algne kui ka pidev hinnang selle kohta, kas kvalifitseeritud üksus vastab määruse (EÜ) nr 216/2008 V lisa nõuetele.

Süsteem ja hindamistulemused dokumenteeritakse;

- 2) sõlminud kvalifitseeritud üksusega mõlema poole asjakohasel juhtimistandardil heaks kiidetud dokumenteeritud kokkuleppe, milles on selgelt sätestatud järgmine:

- i) täidetavad ülesanded;

▼ M1

- ii) esitatavad deklaratsioonid, aruanded ja dokumendid;
 - iii) asjaomaste ülesannete täitmise tehnilised tingimused;
 - iv) täidetavate ülesannetega seotud vastutus ning
 - v) ülesannete täitmisel saadud andmete kaitse.
- b) Pädev asutus tagab, et punkti AR.GEN.200 alapunkti a alapunktiga 4 ette nähtud siseauditimenetlus ja ohutusriski juhtimismenetlus hõlmavad kõiki tema nimel täidetavaid sertifitseerimis- ja pideva järelevalve ülesandeid.

ARA.GEN.210 Juhtimissüsteemi muudatused

- a) Pädeval asutusel peab olema süsteem selliste muudatuste kindlakstegemiseks, mis mõjutavad tema suutlikkust täita määruses (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjades kindlaks määratud ülesandeid ja kohustusi. See süsteem peab võimaldama tal vastavalt vajadusele astuda samme oma juhtimissüsteemi sobivuse ja tõhususe säilitamiseks.
- b) Tõhusa rakendamise tagamiseks ajakohastab pädev asutus õigeaegselt oma juhtimissüsteemi vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade muudatustele.
- c) Pädev asutus teavitab ametit muudatustest, mis mõjutavad tema suutlikkust täita määruses (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjades kindlaks määratud ülesandeid ja kohustusi.

ARA.GEN.220 Andmete säilitamine

- a) Pädev asutus võtab kasutusele andmete säilitamise süsteemi, mis võimaldab järgmiste andmete nõuetekohast säilitamist, usaldusväärset jälgitavust ja neile juurdepääsu:
- 1) juhtimissüsteemi dokumenteeritud põhimõtted ja menetlused;
 - 2) töötajate koolitus, kvalifikatsioon ja volitused;
 - 3) ülesannete jaotus, mis hõlmab punkti ARA.GEN.205 kohaseid elemente, ning antud ülesannete üksikasjad;
 - 4) sertifitseerimismenetlused ning sertifitseeritud organisatsioonide pidev järelevalve;
 - 5) personali lubade, pädevusmärgete, sertifikaatide ja tunnistuste väljaandmise ning nende lubade, pädevusmärgete, sertifikaatide ja tunnistuste omanike pideva järelevalve menetlused;
 - 6) lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsiooni sertifikaatide väljaandmise ning lennutreeningseadme (FSTD) ja seda käitava organisatsiooni pideva järelevalve menetlused;
 - 7) liikmesriigi territooriumil tegutsevate ent teise liikmesriigi pädeva asutuse või ameti järelevalve alla kuuluvate või nende poolt sertifitseeritud isikute ja organisatsioonide järelevalve vastavalt kõnealuste asutuste vahelisele kokkuleppele;
 - 8) organisatsioonide väljapakutud nõuete täitmise alternatiivsete viiside hindamine ja ametile teatavakstegemine ning pädeva asutuse enda kasutatavate nõuete täitmise alternatiivsete viiside hindamine;
 - 9) puudused, parandusmeetmed ja meetmete lõpuleviimise kuupäev;
 - 10) võetud täitemeetmed;
 - 11) ohutusteabega seotud meetmed ja järelmeetmed ning

▼ **M1**

- 12) paindlikkussätete kasutamine vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008 artiklile 14.
- b) Pädev asutus haldab loetelu kõikidest väljaantud organisatsioonisertifikaatidest, lennutreeningseadmete (FSTD-de) kvalifikatsiooni sertifikaatidest ning personali lubadest, sertifikaatidest ja tunnistustest.
- c) Kõiki andmeid säilitatakse vähemalt käesolevas määruses sätestatud miinimumperioodi lõpuni. Sellekohase märke puudumisel säilitatakse andmeid asjaomaste andmekaitsealaste õigusaktide kohaselt vähemalt viis aastat.

*III JAOTIS**Järelevalve, sertifitseerimine ja jõustamine***ARA.GEN.300 Järelevalve**

- a) Pädev asutus kontrollib järgmist:
- 1) organisatsioonide ja isikute suhtes kohaldatavatele nõuetele vastavust enne organisatsiooni sertifikaadi, lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsiooni sertifikaadi või personali loa, sertifikaadi, pädevusmärke või tunnistuse väljaandmist;
 - 2) tema sertifitseeritud organisatsioonide, isikute ning lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsiooni sertifikaadi omanike jätkuvat vastavust kohaldatavatele nõuetele;
 - 3) asjakohaste ohutusmeetmete rakendamist, mida pädev asutus nõuab vastavalt ARA.GEN.135 punktide c ja d sätetele.
- b) Nimetatud kontrolli suhtes kohaldatakse järgmist:
- 1) selle läbiviimist toetatakse dokumentidega, milles ohutusjärelevalve eest vastutavatele töötajatele antakse juhiseid ülesannete täitmiseks;
 - 2) asjaomastele isikutele ja organisatsioonidele antakse teavet ohutusjärelevalve tulemuste kohta;
 - 3) selle aluseks on auditid ja kontrollid, sealhulgas õhusõiduki kontrollid seisuplatsil ning etteteatamiseta kontrollkäigud ning
 - 4) kontrolli tulemusel saab pädev asutus vajalikud tõendid juhuks, kui on vaja võtta täiendavaid meetmeid, sealhulgas punktide ARA.GEN.350 ja ARA.GEN.355 kohaseid meetmeid.
- c) Alapunktides a ja b kirjeldatud järelevalve ulatus määratakse kindlaks varasema järelevalvetegevuse tulemuste ning ohutusalaste prioriteetide alusel.
- d) Ilma et see mõjutaks liikmesriikide pädevust ja punktis ARO.RAMP sätestatud kohustusi, määratakse liikmesriigi territooriumil toimuva teises liikmesriigis asuvate või elavate isikute või organisatsioonide tegevuse järelevalve ulatus kindlaks ohutusalaste prioriteetide ning varasema järelevalvetegevuse alusel.
- e) Kui isiku või organisatsiooni tegevusega on seotud mitu liikmesriiki või ametit, võib punktis a sätestatud järelevalve eest vastutav pädev asutus kokku leppida, et selle liikmesriigi pädev asutus, kus tegevus toimub, või amet teostab järelevalvet kohapeal. Isikut või organisatsiooni, kelle suhtes sellist kokkulepet kohaldatakse, teavitatakse kokkuleppe olemasolust ja selle reguleerimisalast.
- f) Pädev asutus kogub ja töötleb kõiki andmeid, mida peetakse järelevalve, sealhulgas õhusõiduki seisuplatsil kontrollimise ning etteteatamiseta kontrollkäikude puhul vajalikuks.

▼ **M1****ARA.GEN.305 Järelevalveprogramm**

a) Pädev asutus kehtestab punktides ARA.GEN.300 ja ARO.RAMP ette nähtud järelevalvetegevust hõlmava järelevalveprogrammi, ja haldab seda.

b) Pädeva asutuse sertifitseeritud organisatsioonide ja lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsiooni sertifikaadi omanike jaoks töötatakse välja järelevalveprogramm, võttes arvesse organisatsiooni konkreetset olemust, tegevuse keerukust ning varasema sertifitseerimise ja/või järelevalvetegevuse tulemusi. Programm sisaldab iga järelevalve planeerimistsükli puhul järgmist:

1) auditit ja kontrolli, sealhulgas õhusõiduki kontrolli seisuplatsil ning etteatamiseta kontrollkäike, ning

2) vastutava juhi ja pädeva asutuse vahelisi kohtumisi, et tagada mõlema pidev informeeritus olulistest küsimustest.

c) Pädeva asutuse sertifitseeritud organisatsioonide ja lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsiooni sertifikaadi omanike suhtes kohaldatakse kuni 24-kuulist järelevalve planeerimistsükli.

Järelevalve planeerimistsükli võib lühendada, kui on tõendeid, et organisatsiooni või lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsiooni sertifikaadi omaniku ohutustase on halvenenud.

Järelevalve planeerimistsükli võib pikendada kuni 36 kuuni, kui pädev asutus on kindlaks teinud, et eelnenud 24 kuu jooksul on tehtud järgmist:

1) organisatsioon on tõhusalt tuvastanud lennuohutusega seotud ohte ja juhtinud sellega seotud riske;

2) organisatsioon on kooskõlas punktiga ORA.GEN.130 pidevalt näidanud, et ta omab täielikku kontrolli kõikide muutuste üle;

3) ei ole tuvastatud esimese astme puudusi ning

4) kõik parandusmeetmed on rakendatud pädeva asutuse kinnitatud või pikendatud tähtaja jooksul vastavalt punkti ARA.GEN.350 alapunkti d alapunktile 2.

Järelevalve planeerimistsükli võib täiendavalt pikendada kuni 48 kuuni, kui organisatsioon on lisaks eespool loetletule kehtestanud ja pädev asutus heaks kiitnud tõhusa ja pideva aruandlussüsteemi, mille abil organisatsioon annab pädevale asutusele teavet oma ohutustaseme ja nõuetele vastavuse kohta.

d) Pädeva asutuse väljaantud loa, sertifikaadi, pädevusmärke või tunnistuse omaniku puhul hõlmab järelevalveprogramm kontrollimist, sealhulgas vajaduse korral etteteatamiseta kontrollimist.

e) Järelevalveprogramm sisaldab auditite, kontrollide ja kohtumiste tähtaegu ning auditite, kontrollide ja kohtumiste toimumise kuupäevi.

ARA.GEN.310 Algne sertifitseerimismenetlus – organisatsioonid

a) Organisatsiooni sertifikaadi algse väljaandmise taotluse saamisel kontrollib pädev asutus organisatsiooni vastavust kohaldatavatele nõuetele.

b) Kui pädev asutus on organisatsiooni kohaldatavatele nõuetele vastavuses veendunud, annab ta välja sertifikaadi(d) vastavalt käesoleva osa III ja V liite sätetele. Sertifikaadid antakse välja määramata ajaks. Organisatsiooni õigused ja sertifikaadiga hõlmatud tegevusalad määratakse kindlaks sertifikaadile lisatud sertifitseerimistingimustes.

▼ **M1**

- c) Selleks et organisatsioon saaks teha punkti ORA.GEN.130 kohaseid muudatusi pädeva asutuse eelneva heakskiiduta, kiidab pädev asutus heaks organisatsiooni esitatud menetluse, millega määratakse kindlaks kõnealuste muudatuste ulatus ning kirjeldatakse muudatuste juhtimist ja neist teatamist.

ARA.GEN.315 Lubade, pädevusmärgete, sertifikaatide või tunnistuste väljaandmise, pikendamise, taastamise ja muutmise menetlus – isikud

- a) Loa, pädevusmärke, sertifikaadi või tunnistuse väljaandmise, pikendamise, taastamise või muutmise taotluse ja mis tahes tõendavate dokumentide saamisel kontrollib pädev asutus taotleja vastavust kohaldatavatele nõuetele.
- b) Kui pädev asutus on veendunud, et taotluse esitaja vastab kohaldatavatele nõuetele, annab pädev asutus välja asjakohase loa, pädevusmärke, sertifikaadi või tunnistuse, taastab selle või pikendab või muudab seda.

ARA.GEN.330 Muudatused – organisatsioonid

- a) Eelnevat heakskiitu eeldava muudatuse taotluse saamisel kontrollib pädev asutus enne heakskiidu andmist organisatsiooni vastavust kohaldatavatele nõuetele.

Pädev asutus määrab kindlaks tingimused, mille kohaselt organisatsioon võib kõnealuste muudatuste tegemise ajal tegutseda, välja arvatud juhul, kui pädev asutus leiab, et organisatsiooni sertifikaat tuleb peatada.

Kui pädev asutus on veendunud, et organisatsioon vastab kohaldatavatele nõuetele, kiidab pädev asutus muudatuse heaks.

- b) Ilma et see mõjutaks täiendavaid täitemeeteid, peatab või tühistab pädev asutus organisatsiooni sertifikaadi, või kehtestab sellele piirangud, kui organisatsioon rakendab eelnevat heakskiitu nõudvaid muudatusi ilma, et pädev asutus oleks need alapunkti a kohaselt heaks kiitnud..
- c) Selliste muudatuste puhul, mis eelnevat heakskiitu ei nõua, hindab pädev asutus kohaldatavatele nõuetele vastavuse kontrollimiseks organisatsiooni poolt punkti ORA.GEN.130 kohaselt saadetud teates esitatud teavet. Nõuete rikkumise korral teeb pädev asutus järgmist:

- 1) teatab organisatsioonile nõuete rikkumisest ja nõuab täiendavaid muudatusi ning
- 2) Esimese või teise astme puuduste korral järgib punkti ARA.GEN.350 sätteid.

ARA.GEN.350 Puudused ja parandusmeetmed – organisatsioonid

- a) Punkti ARA.GEN.300 alapunkti a kohast järelevalvet teostaval pädeval asutusel peab olema süsteem puuduste ohutusalase tähtsuse analüüsimiseks.
- b) Pädev asutus annab välja esimese astme puuduse teatise, kui tuvastatakse määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade asjaomaste nõuete, organisatsiooni menetluste ja juhendite või tunnistuse või sertifikaadi tingimuste oluline rikkumine, mis vähendab ohutustaset ja kahjustab tõsiselt lennuohutust.

Esimese astme puudused hõlmavad järgmist:

- 1) organisatsioon ei taga pädevale asutusele pärast kaht kirjalikku palvet punktis ORA.GEN.140 kindlaksmääratud juurdepääsu organisatsiooni ruumide külastamiseks tavalisel tööajal;
- 2) organisatsioon on sertifikaadi saanud või selle kehtivust pikendanud dokumentaalsete tõendite võltsimise teel;

▼ **M1**

- 3) tõendid eeskirjade eiramise või organisatsiooni sertifikaadi pettuse eesmärgil kasutamise kohta ning
 - 4) vastutava juhi puudumine.
- c) Pädev asutus annab välja teise astme puuduse teatise, kui tuvastatakse määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade asjaomaste nõuete, organisatsiooni menetluste ja juhendite või tunnistuse või sertifikaadi tingimuste mis tahes rikkumine, mis võib vähendada ohutustaset või kahjustada lennuohutust.
- d) Kui järelevalve käigus või muul viisil tuvastatakse puudus, teatab pädev asutus nimetatud puudusest kirjalikult organisatsioonile ning nõuab kindlaks tehtud rikkumis(t)e suhtes parandusmeetmete võtmist, ilma et see mõjutaks määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjadega ette nähtud muid meetmeid. Vajaduse korral teavitab pädev asutus õhusõiduki registreerimisriiki.
- 1) Esimese astme puuduste korral võtab pädev asutus viivitamata asjakohased meetmed toimingute keelamiseks või neile piirangute kehtestamiseks; vajaduse korral võtab pädev asutus olenevalt esimese astme puuduse ulatusest meetmed sertifikaadi või konkreetse tunnistuse tühistamiseks, täielikuks või osaliseks peatamiseks või sellele piirangute kehtestamiseks, kuni organisatsioon on võtnud sobivad parandusmeetmed.
 - 2) Teise astme puuduste korral teeb pädev asutus järgmist:
 - i) annab organisatsioonile parandusmeetmete võtmiseks tähtaja, mis on kooskõlas puuduse laadiga ning ei tohi algselt ületada kolme kuud. Teatavatel asjaoludel ja sõltuvalt puuduse laadist võib pädev asutus pikendada kõnealust kolmekuulist tähtaega vastavalt pädeva asutusega kokkulepitud nõuetekohasele parandusmeetmete kavale ning
 - ii) hindab organisatsiooni pakutud parandusmeetmete kava ja nende rakendamise korda ning kinnitab need, kui need on hinnangu kohaselt rikkumis(t)e parandamiseks piisavad.
 - 3) Kui organisatsioon ei esita vastuvõetavat parandusmeetmete kava või ei suuda parandusmeetmeid pädeva asutuse kinnitatud või pikendatud tähtaja jooksul ellu viia, tunnistatakse puudus esimese astme puuduseks ning võetakse meetmed vastavalt eespool punkti d alapunkti 1 sätetele.
 - 4) Pädev asutus registreerib kõik tuvastatud või talle teatavaks tehtud puudused ning vajaduse korral tema poolt kohaldatud täite- ja parandusmeetmed ning puudustega seotud meetmete lõpuleviimise tähtajad.
- e) Liikmesriigi asutus, kes punkti ARA.GEN.300 alapunkti d sätete alusel tegutsedes on tuvastanud teise liikmesriigi pädeva asutuse või ameti poolt sertifitseeritud organisatsiooni puhul määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade nõuete rikkumise, teavitab asjaomast pädevat asutust ning märgib ära puuduse raskusastme, ilma et see mõjutaks mis tahes täiendavaid täite- ja parandusmeetmeid.

ARA.GEN.355 Puudused ja täitemeetmed – isikud

- a) Kui punkti ARA.GEN.300 alapunkti a kohaselt järelevalve eest vastutav pädev asutus leiab järelevalve käigus või muude vahendite abil tõendeid selle kohta, et määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade alusel välja antud luba, sertifikaati, pädevusmärget või tunnistust omav isik ei vasta kohaldatavatele nõuetele, tuvastab pädev asutus puuduse, registreerib selle ning edastab selle kirjalikult loa, sertifikaadi, pädevusmärke või tunnistuse omanikule.

▼ **M1**

- b) Puuduse tuvastamisel viib pädev asutus läbi uurimise. Puuduse tõendamise korral teeb pädev asutus järgmist:
- 1) vastavalt vajadusele kehtestab loale, sertifikaadile, pädevusmärkele või tunnistustele piirangud, peatab või tühistab selle, kui ohutusprobleem on kindlaks tehtud ning
 - 2) võtab kõik täiendavad täitemeetmed, et vältida rikkumise jätkumist.
- c) Vajaduse korral teavitab pädev asutus tervisetõendi või tunnistuse välja andnud isikut või organisatsiooni.
- d) Liikmesriigi asutus, kes punkti ARA.GEN.300 alapunkti d sätete alusel tegutsedes on tuvastanud, et teise liikmesriigi pädeva asutuse väljaantud loa, sertifikaadi, pädevusmärgi või tunnistuse omanik ei vasta kohaldatavatele nõuetele, teavitab asjaomast pädevat asutust, ilma et see mõjutaks mis tahes täiendavaid täitemeetmeid.
- e) Kui järelevalve käigus või muude vahendite abil leitakse tõendeid selle kohta, et isik, kelle suhtes kohaldatakse määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade nõudeid, ei vasta kohaldatavatele nõuetele ja talle ei ole välja antud määruse (EÜ) nr 216/2008 kohast luba, sertifikaati, pädevusmärget või tunnistust, võtab rikkumise tuvastanud pädev asutus kõik vajalikud täitemeetmed, et vältida rikkumise jätkumist.

FCL-ALAJAGU

NÕUDED LENNUMEESKONNALIHKME LUBADE VÄLJAANDMISELE*I JAOTIS**Üldist***ARA.FCL.120 Andmete säilitamine**

Lisaks punkti ARA.GEN.220 alapunktis a sätestatud andmetele peab pädev asutus oma andmete säilitamise süsteemis säilitama teorieksamite ja lennueksamite tulemusi.

*II JAOTIS****Load, pädevusmärged ja tunnistused*****ARA.FCL.200 Lubade, pädevusmärgete ja tunnistuste väljaandmise, pikendamise ja taastamise menetlus**

- a) Lubade ja pädevusmärgete väljaandmine. Pädev asutus annab piloodiluba ja sellega seotud pädevusmärged välja, kasutades käesoleva osa I liitega ette nähtud vormi.
- b) Instruktori- ja kontrollpiloodi tunnistuse väljaandmine. Pädev asutus annab instruktoritunnistuse või kontrollpiloodi tunnistuse või välja:
- 1) asjaomaseid õigusi käsitleva kinnituseks käesoleva osa I liites sätestatud piloodiluba või
 - 2) eraldi dokumendina, mille vormi ja sisu määrab pädev asutus.
- c) Loa kinnitamine kontrollpiloodi poolt. Enne teatavatele kontrollpilootidele konkreetse volituse andmist pädevusmärgete või tunnistuste pikendamiseks või taastamiseks töötab pädev asutus välja asjakohased menetlused.

▼ **M1****ARA.FCL.205 Kontrollpilootide kontrollimine**

a) Pädev asutus töötab välja järelevalveprogrammi kontrollpilootide tegevuse ja töötulemuste kontrollimiseks, võttes arvesse järgmist:

- 1) kontrollpilootide arvu, kellele ta on tunnistusi välja andnud, ning
- 2) kontrollpilootide arvu, kellele on tunnistusi välja andnud teised pädevad asutused, kes teostavad oma õigusi pädeva asutuse järelevalve alla kuuluval territooriumil.

▼ **M3**

b) Pädev asutus haldab loetelu kõikidest kontrollpilootidest, kellele ta on tunnistuse välja andnud. Loetelu sisaldab kontrollpilootide õigusi ning pädev asutus avaldab selle ja ajakohastab seda.

▼ **M1**

c) Pädev asutus töötab välja menetluse lennueksamit korraldava kontrollpiloodi määramiseks.

▼ **M3****ARA.FCL.210 Kontrollpilootide teavitamine**

a) Pädev asutus teavitab ametit tema territooriumil kohaldatavatest riiklikest haldusmenetlustest, isikuandmete kaitse nõuetest, vastutusest, õnnetusjuhtumikindlustusest ja lõivudest, mida kontrollpiloodid peavad järgima lennueksamite, lennuoskuse tasemekontrollide ja atesteerimise korraldamisel taotlejatele, kelle puhul pädev asutus ei ole sama, mis kontrollpiloodi tunnistuse väljaandnud asutus.

b) Selleks et hõlbustada pädevatel asutustel alapunkti a kohaselt esitatud teabe levitamist ja muuta see teave kättesaadavamaks, avaldab amet kõnealuse teabe vastavalt enda sätestatud formaadile.

c) Pädev asutus võib nendele kontrollpilootidele, kellele ta on tunnistuse välja andnud, ning nendele kontrollpilootidele, kellele on tunnistuse välja andnud teised tema territooriumil oma õigusi teostavad pädevad asutused, teatavaks teha ohutuskriteeriumid, mida tuleb järgida õhusõidukitel tehtavate lennueksamite ja lennuoskuse tasemekontrollide puhul.

▼ **M1****ARA.FCL.215 Kehtivusaeg**

a) Pädevusmärke või tunnistuse väljaandmisel või taastamisel pikendab pädev asutus või taastamise korral pädeva asutuse poolt selleks konkreetselt volitatud kontrollpiloodi pädevusmärke või tunnistuse kehtivusaega kuni asjaomase kuu lõpuni.

b) Pädevusmärke, instruktoritunnistuse või kontrollpiloodi tunnistuse pikendamisel pikendab pädev asutus või pädeva asutuse poolt selleks konkreetselt volitatud ► **C1** kontrollpiloodi ◀ pädevusmärke või tunnistuse kehtivusaega kuni asjaomase kuu lõpuni.

c) Pädev asutus või pädeva asutuse poolt selleks konkreetselt volitatud kontrollpiloot märgib kehtivuse lõppkuupäeva loale või tunnistusele.

d) Pädev asutus võib välja töötada menetlused, millega lubatakse loa või tunnistuse omanikul pärast kohaldatava(te) eksami(te) edukat sooritamist teostada oma õigusi kuni kaheksa nädala jooksul, mis kulub vastava kinnituse kandmiseks loale või tunnistusele.

ARA.FCL.220 Uue piloodiloe väljaandmise menetlus

a) Pädev asutus annab uue piloodiloe välja, kui see on halduspõhjustel vajalik ning:

- 1) pärast esimese pädevusmärke väljaandmist või

▼ M1

- 2) juhul kui käesoleva osa I liites sätestatud loa punkti XII lahtrid on täis saanud ning tühje lahtreid rohkem ei ole.

b) Uuele loale kantakse üle üksnes kehtivad pädevusmärked ja tunnistused.

ARA.FCL.250 Lubade, pädevusmärgete ja tunnistuste peatamine, tühistamine või neile piirangute kehtestamine

a) Vastavalt vajadusele pädev asutus peatab või tühistab piloodiloa ja sellega seotud pädevusmärked või tunnistused, või kehtestab neile piirangud kooskõlas punktiga ARA.GEN.355 muu hulgas järgmistel juhtudel:

- 1) piloodiloa, pädevusmärke või tunnistuse saamine esitatud dokumentaalsete tõendite võltsimise teel;
- 2) logiraamatu ja loa või tunnistuse andmete võltsimine;
- 3) loa omanik ei vasta enam kohaldatavatele FCL-osa nõuetele;
- 4) loast, pädevusmärkest või tunnistusest tulenevate õiguste teostamine alkoholi või narkootikumide mõju all;
- 5) kohaldatavate käitamisnõuete rikkumine;
- 6) tõendid eeskirjade eiramise või tunnistuse pettuse eesmärgil kasutamise kohta või
- 7) vastuvõetamatu käitumine kontrollpiloodi ülesannete või kohustuste täitmise mis tahes etapil.

b) Pädev asutus võib loa, pädevusmärke või tunnistuse peatada, tühistada, või kehtestada sellele piirangud ka loa või tunnistuse omaniku kirjaliku taotluse alusel.

c) Kõik kontrollpiloodi tunnistuse peatamise kestel või pärast tunnistuse tühistamist läbi viidud lennueksamid, lennuoskuste tasemekontrollid ja pädevuse hindamised on kehtetud.

III JAOTIS

Teooriaeksamid

ARA.FCL.300 Eksamineerimismenetlused

a) Pädev asutus kehtestab vajalikud eeskirjad ja menetlused, mis võimaldavad taotlejatel sooritada teooriaeksameid kooskõlas FCL-osas sätestatud nõuetega.

b) Liinipiloodi loa (ATPL), teise piloodi loa (MPL) ja ametipiloodi loa (CPL) ning instrumentaallennupädevusmärgete puhul peavad nimetatud menetlused vastama kõikidele järgmistele nõuetele:

- 1) Eksamid viiakse läbi kirjalikult või arvutis.
- 2) Eksamiküsimused valib pädev asutus Euroopa kesksest küsimustepangast (ECQB) ühtse meetodi abil, mis võimaldab iga teema puhul hõlmata kogu õppekava. ECQB on ameti hallatav valikvastustega küsimuste andmebaas.
- 3) Sidesüsteemide eksami võib läbi viia teistest teemadest eraldi. Taotlejat, kes on varem sooritanud visuaallennureeglite (VFR) või instrumentaallennureeglite (IFR) eksami või mõlemad eksamid, ei pea asjaomastes osades eksamit uuesti sooritama.

▼ **M1**

- c) Pädev asutus teatab taotlejatele, millistes keeltes on võimalik eksamit teha.
- d) Pädev asutus kehtestab asjakohased menetlused, et tagada eksamite nõuetekohane korraldus.
- e) Kui pädev asutus leiab, et taotleja rikub eksami kestel eksamineerimismenetlusi, hinnatakse rikkumise tõsidust ning loetakse taotlejal vastavalt kas üks teema või kogu eksam sooritamata jäetuks.
- f) Kandidaadid, kelle puhul on tõendatud eksamil keelatud abimaterjalide kasutamine, saavad eksamikeelu vähemalt 12 kuuks alates selle eksami kuupäevast, mil nad kõnealuseid materjale kasutasid.

CC-ALAJAGU

NÕUDED SALONGIPERSONALILE*I JAOTIS****Salongitöötaja tunnistused*****ARA.CC.100 Salongitöötaja tunnistuste väljaandmise menetlus**

- a) Pädev asutus kehtestab menetlused salongitöötaja tunnistuste väljaandmiseks, asjaomaste andmete säilitamiseks ja järelevalveks vastavalt punktidele ARA.GEN.315, ARA.GEN.220 ja ARA.GEN.300.

- b) Salongitöötaja tunnistused annab vastavalt käesoleva osa II liitega ette nähtud vormile ja spetsifikatsioonidele välja

kas

- 1) pädev asutus;

ja/või liikmesriigi vastava otsuse korral

- 2) organisatsioon, kellele pädeva asutus on andnud vastava volituse.

- c) Pädev asutus teeb üldsusele kättesaadavaks järgmise teabe:

- 1) missugune organ annab välja salongitöötaja tunnistusi tema territooriumil ning

- 2) kui vastav volitus on antud organisatsioonidele, siis asjaomaste organisatsioonide loetelu.

ARA.CC.105 Salongitöötaja tunnistuste peatamine või tühistamine

Pädev asutus võtab punkti ARA.GEN.355 kohaselt meetmeid, sealhulgas peatab või tühistab salongitöötaja tunnistuse, vähemalt järgmistel juhtudel:

- a) CC-osas sätestatud nõuete või ORO-osa ja CAT-osa asjaomaste nõuete rikkumine, juhul kui on tuvastatud ohutusprobleem;
- b) salongitöötaja tunnistuse saamine või selle kehtivuse säilitamine esitatavate dokumentaalsete tõendite võltsimise teel;
- c) salongitöötaja tunnistusest tulenevate õiguste teostamine alkoholi või narkootikumide mõju all ning

▼ M1

- d) tõendid eeskirjade eiramise või salongitöötaja tunnistuse pettuse eesmärgil kasutamise kohta.

*II JAOTIS****Salongipersonali koolitust pakkuvad või salongitöötaja tunnistusi väljaandvad organisatsioonid*****ARA.CC.200 Salongipersonali koolitust pakkuvate või salongitöötaja tunnistusi väljaandvate organisatsioonide sertifitseerimine**

- a) Enne organisatsiooni või lennundusettevõtja sertifitseerimist salongipersonali koolituse pakkujana kontrollib pädev asutus järgmist:

- 1) organisatsiooni tegevus, esitatud õppekavad ja nendega seotud programmid vastavad CC-osa asjaomastele nõuetele;
- 2) organisatsiooni kasutatavad treeningseadmed esindavad tõetriult nende õhusõidukitüüpide reisijatesalongi keskkonda ja seadmete tehnilisi omadusi, mida salongipersonal käitama asub ning
- 3) koolitajad ning instruktoritel on asjaomase koolitusvaldkonna jaoks sobiv kogemus ja kvalifikatsioon.

- b) Kui liikmesriik on otsustanud, et salongitöötaja tunnistuse väljaandmise sertifikaadi võib anda ka organisatsioonidele, annab pädev asutus asjaomase sertifikaadi ainult sellistele organisatsioonidele, kes vastavad alapunktis a sätestatud nõuetele. Enne sertifikaadi andmist teeb pädev asutus järgmist:

- 1) hindab organisatsiooni suutlikkust täita tunnistuse väljaandmisega seotud ülesandeid ning tema vastutusvõimet;
- 2) tagab, et organisatsioon on kehtestanud dokumenteeritud menetlused tunnistuse väljaandmisega seotud ülesannete täitmiseks, sealhulgas eksami(te) korraldamiseks kvalifitseeritud ja huvide konfliktita isikute poolt ning salongitöötaja tunnistuste väljaandmiseks kooskõlas punktiga ARA.GEN.315 ja punkti ARA.CC. 100 alapunktiga b ning
- 3) nõuab, et organisatsioon edastaks pädevale asutusele asjaomase organisatsiooni väljaantud salongitöötaja tunnistuste ja tunnistuste omanikega seotud teabe ja dokumendid, mida pädev asutus vajab andmete säilitamiseks ning järelevalve- ja jõustamisülesannete täitmiseks.

*ATO-ALAJAGU****NÕUDED CERTIFITSEERITUD KOOLITUSORGANISATSIOONIDELE****I JAOTIS**Üldist***ARA.ATO.105 Järelevalveprogramm**

Sertifitseeritud koolitusorganisatsioonide järelevalveprogramm hõlmab kursuses-tandardite kontrollimist, sealhulgas pistelisi kontrollid õpilastega õppelendudel, kui kasutatav õhusõidukitüüp seda võimaldab.

▼ **M1****ARA.ATO.120 Andmete säilitamine**

Lisaks punktis ARA.GEN.220 sätestatud andmetele säilitab pädev asutus oma andmete säilitamise süsteemis sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni kursuste üksikasjalikud andmed ning vajaduse korral koolitusel kasutatavate lennutreeningseadmete (FSTD-de) andmed.

FSTD-ALAJAGU

**NÕUDED LENNUTREENINGSEADMETE (FSTD)
KVALIFITSEERIMISELE***I JAOTIS***Üldist****ARA.FSTD.100 Esmase hindamise menetlus**

a) Lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsiooni sertifikaadi taotluse saamisel teeb pädev asutus järgmist:

- 1) viib läbi asjaomase lennutreeningseadme (FSTD) esmase hindamise või täiustatud lennutreeningseadme hindamise vastavalt kohaldatavale kvalifitseerimisalusele;
- 2) hindab vastavalt vajadusele lennutreeningseadme (FSTD) neid aspekte, mis on olulised lennumeeskonnaliikmete koolituse läbiviimise, eksamineerimis- ja kontrollimismenetluste puhul;
- 3) viib läbi objektiivsed, subjektiivsed ja funktsionaalsed katsed vastavalt kvalifitseerimisalusele ning vaatab nimetatud katsete tulemused läbi, et koostada lennutreeningseadme katsetamisjuhend (QTG), ning
- 4) kontrollib, et lennutreeningseadet (FSTD) käitav organisatsioon vastaks kohaldatavatele nõuetele. Seda nõuet ei kohaldata instrumentaallennu esmaimataatorite (BITD) esmasel hindamisel.

b) Pädev asutus kiidab lennutreeningseadme katsetamisjuhendi (QTG) heaks alles pärast lennutreeningseadme (FSTD) esmast hindamist ning katsetamisjuhendiga seotud kõikide vastuolude lahendamist pädevale asutusele vastuvõetaval viisil. Esmase hindamismenetluse tulemusena loodud lennutreeningseadme katsetamisjuhend (QTG) on lennutreeningseadme põhikatsetamisjuhend (MQTG), mille alusel viiakse läbi lennutreeningseadmete (FSTD-de) kvalifitseerimine ning edaspidised korduvhindamised.

c) Kvalifitseerimisaluse ja eritingimused.

- 1) Pädev asutus võib lennutreeningseadme (FSTD) kvalifitseerimisaluse puhul ette näha eritingimused, kui on täidetud punkti ORA.FSTD.210 alapunkti a nõuded ning on tõendatud, et eritingimused tagavad kohaldatavas sertifitseerimisspetsifikatsioonis sätestatuga samaväärse ohutustaseme.
- 2) Kui pädev asutus (muu kui amet) on lennutreeningseadme (FSTD) kvalifitseerimisaluse suhtes kehtestanud eritingimused, teatab ta sellest viivitamata ametile. Teatele lisatakse ettenähtud eritingimuste täielik kirjeldus ning ohutushinnang, mis tõendab kohaldatavas sertifitseerimisspetsifikatsioonis sätestatuga samaväärse ohutustaseme saavutamist.

▼ M1**ARA.FSTD.110 Lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsiooni sertifikaadi väljaandmine**

- a) Pärast seda, kui taotleja on lennutreeningseadme (FSTD) hindamise käigus tõendanud, et lennutreeningseade (FSTD) vastab punktis ORA.FSTD.210 sätestatud kvalifitseerimisalusele ning et lennutreeningseadet (FSTD) käitav organisatsioon vastab punkti ORA.FSTD.100 kohastele lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsiooni säilitamise nõuetele, annab pädev astutus välja lennutreeningseadme (FSTD) määramata tähtajaga kvalifikatsioonisertifikaadi, kasutades käesoleva osa IV liitega ette nähtud vormi.

ARA.FSTD.115 Lennutreeningseadme (FSTD) ajutine kvalifitseerimine

- a) Uute õhusõidukiprogrammide kasutuselevõtu korral, kui käesoleva alajao kohaseid lennutreeningseadme (FSTD) kvalifitseerimisnõudeid ei saa täita, võib pädev asutus lennutreeningseadmele (FSTD) välja anda ajutise kvalifikatsioonitaseme.
- b) Lennu täisimitaatorite (FFS) puhul võivad ajutiseks kvalifikatsioonitasemeks olla vaid tasemed A, B või C.
- c) Ajutine kvalifikatsioonitase kehtib kuni lõpliku kvalifikatsioonitaseme väljaandmiseni ning igal juhul mitte kauem kui kolm aastat.

ARA.FSTD.120 Lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsiooni pikendamine

- a) Pädev asutus kontrollib pidevalt lennutreeningseadet (FSTD) käitavat organisatsiooni, et teha kindlaks järgmine:
- 1) korduvhindamiste vahelisel ajal viiakse iga 12 kuu järel läbi lennutreeningseadme põhikatsutamishendis (MQTG) sätestatud katsete kogum;
 - 2) korduvhindamiste tulemused vastavad jätkuvalt kvalifitseerimisstandarditele, need varustatakse kuupäevadega ja säilitatakse, ning
 - 3) konfiguratsiooni kontrollsüsteemi olemasolu, mis tagab kvalifitseeritud lennutreeningseadme (FSTD) riist- ja tarkvara jätkuva terviklikkuse.
- b) Pädev asutus viib läbi lennutreeningseadme (FSTD) korduvhindamisi vastavalt menetlustele, mida on üksikasjalikult kirjeldatud punktis ARA.FSTD.100. Hindamised toimuvad:
- 1) lennu täisimitaatori (FFS), lennuelementide imitaatori (FTD) või lennuimitaatori (FNPT) puhul üks kord aastas; 12-kuuliste perioodide alguseks loetakse esmase kvalifitseerimise kuupäev. Lennutreeningseadme (FSTD) korduvhindamine viiakse läbi 60 päeva jooksul enne kõnealuse 12-kuulise hindamisperioodi lõppu;
 - 2) instrumentaallennu esmaimitaatori (BITD) puhul üks kord kolme aasta jooksul.

ARA.FSTD.130 Muudatused

- a) Lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsiooni sertifikaati tehtavate mis tahes muudatuste taotlemise korral järgib pädev asutus punkti ARA.FSTD.100 alapunktides a ja b kirjeldatud esmase hindamismenetluse asjakohaseid elemente;
- b) pärast suuremaid muudatusi või kui on alust arvata, et lennutreeningseade (FSTD) ei toimi algse kvalifikatsiooni kohaselt, võib pädev asutus läbi viia erihindamise;
- c) pädev asutus viib erihindamise läbi alati, kui tegemist on lennutreeningseadmele (FSTD-le) senisest kõrgema kvalifikatsioonitaseme omistamisega.

▼ M1**ARA.FSTD.135 Puudused ja parandusmeetmed – lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsiooni sertifikaat**

Pädev asutus peatab või tühistab punkti ARA.GEN.350 kohaselt välja antud lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsiooni sertifikaadi, või kehtestab sellele vastavalt vajadusele piirangud muu hulgas järgmistel juhtudel:

- a) lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsiooni sertifikaat on saadud esitatud dokumentaalsete tõendite võltsimise teel;
- b) lennutreeningseadet (FSTD) käitav organisatsioon ei suuda enam tõendada lennutreeningseadme (FSTD) vastavust kvalifitseerimisalusele või
- c) lennutreeningseadet (FSTD) käitav organisatsioon ei vasta enam kohaldatavatele ORA-osa nõuetele.

ARA.FSTD.140 Andmete säilitamine

Pädev asutus haldab ja ajakohastab punktis ARA.GEN.220 sätestatud loetelu, kuhu on kantud kõik tema järelevalve all olevad kvalifitseeritud lennutreeningseadmed (FSTD), hindamistähtpäevad ning hindamiste läbiviimise kuupäevad.

AeMC-ALAJAGU***NÕUDED LENNUNDUSMEDITSIINIKESKUSTELE******I JAOTIS******Üldist*****ARA.AeMC.110 Algne sertifitseerimismenetlus**

Lennundusmeditsiinikeskuste sertifitseerimisel juhendatakse punkti ARA.GEN.310 sätetest.

ARA.AeMC.150 Puudused ja parandusmeetmed – lennundusmeditsiinikeskused

Ilma et see mõjutaks punkti ARA.GEN.350 kohaldamist, on esimese astme puudused muu hulgas järgmised:

- a) suutmatuse ametisse nimetada lennundusmeditsiinikeskuse juhataja;
- b) suutmatuse tagada lennundusmeditsiiniliste andmete konfidentsiaalsust ning
- c) suutmatuse esitada pädevale asutusele järelevalve teostamiseks meditsiini- ja statistikaandmeid.

MED-ALAJAGU***NÕUDED LENNUNDUSMEDITSIINILISTELE TÕENDITELE******I JAOTIS******Üldist*****ARA.MED.120 Lennundusmeditsiini ekspertarst**

Pädev asutus määrab käesolevas osas kirjeldatud ülesannete täitmiseks ühe või mitu lennundusmeditsiini ekspertarsti. Lennundusmeditsiini ekspertarst peab olema litsentseeritud ja kvalifitseeritud arst ning omama:

- a) vähemalt viieaastast töökogemust arstina pärast kraadi omandamist;
- b) spetsiifilisi teadmisi ja kogemusi lennundusmeditsiini valdkonnas ning
- c) spetsiifilist tervisetõendite alast väljaõpet.

ARA.MED.125 Otsuse tegemise delegeerimine lube väljaandvale asutusele

Kui lennundusmeditsiinikeskus või lennundusarst on pöördunud lube välja andva asutuse poole taotleja tervislikku seisundit käsitleva otsuse saamiseks, tuleb teha järgmist:

▼ M1

- a) lennundusmeditsiini ekspertarst või pädeva asutuse määratud meditsiinipersonal hindab asjaomaseid meditsiinidokumente ning taotleb vajaduse korral täiendavaid meditsiinidokumente, läbivaatusi ja uuringuid, ning
- b) lennundusmeditsiini ekspertarst teeb kindlaks taotleja tervisliku seisundi sobivuse tervisetõendi väljaandmiseks, kehtestades vajaduse korral ühe või mitu piirangut.

▼ M3**ARA.MED.130 Tervisetõendi vorm**

Tervisetõend peab vastama järgmistele spetsifikatsioonidele:

a) Sisu

- (1) Riik, kus piloodiluba välja anti või sellekohane taotlus esitati (I);
 - (2) Tervisetõendi liik (II);
 - (3) Tõendi number, mis algab piloodiluba väljaandnud riigi või piloodiluba taotlemise riigi ÜRO-riigitähisega, millele järgneb araabia numbritest ja/või ladina tähtedest koosnev kood (III);
 - (4) Omaniku nimi (IV);
 - (5) Omaniku kodakondsus (VI);
 - (6) Omaniku sünniaeg: (pp/kk/aaaa) (XIV);
 - (7) Omaniku allkiri (VII);
 - (8) Piirang(ud) (XIII);
 - (9) Tervisetõendi kehtivusaja lõpp (IX):
 - i) klass 1, ühe piloodiga äriplaneerimis- ja reisijateveo-lennutransport;
 - ii) klass 1, muu äriplaneerimis- ja reisijateveo-lennutransport;
 - iii) klass 2;
 - iv) kergõhusõidukipiloodi luba (LAPL);
 - (10) Arstliku läbivaatuse kuupäev;
 - (11) Viimase elektrokardiogrammi kuupäev;
 - (12) Viimase audiogrammi kuupäev;
 - (13) Tõendi välja andnud lennundusarsti või lennundusmeditsiini ekspertarsti allkiri ja väljaandmise kuupäev. Sellele väljale võib lisada perearsti, kui ta on tõendi väljaandjariigi siseriiklike õigusaktide kohaselt pädev tervisetõendeid välja andma;
 - (14) Pitser või tempel (XI).
- b) Materjal: Tõendi (välja arvatud perearsti poolt välja antud kergõhusõidukipiloodi loa (LAPL) juurde kuuluv tõend) väljaandmiseks kasutatav paber või muu materjal peab takistama või selgelt näitama mis tahes muutmist või kustutamist. Kõik kanded ja kustutamised peavad olema pädeva asutuse poolt selgelt kinnitatud.
- c) Keel: load koostatakse riigikeel(t)es ja inglise keeles ning muudes keeltes, mida lube väljaandev asutus vajalikuks peab.
- d) Kõik kuupäevad esitatakse tervisetõendil vormingus pp/kk/aaaa.

▼ M1**ARA.MED.135 Lennundusmeditsiinivormid**

Pädevad asutused kasutavad järgmisi vorme:

- a) tervisetõendi taotluse vorm;
- b) arstliku läbivaatuse vorm klassi 1 ja klassi 2 taotlejatele ning
- c) arstliku läbivaatuse tulemuste vorm kergõhusõidukipiloodi loa (LAPL) taotlejatele.

▼ M1**ARA.MED.145 Pädeva asutuse teavitamine perearstide poolt**

Pädev asutus kehtestab vajaduse korral menetluse, mida perearstid kasutavad pädeva asutuse teavitamiseks, et tagada perearstide teadlikkus punktis MED.B.095 sätestatud tervisekontrollinõuetest.

ARA.MED.150 Andmete säilitamine

- a) Lisaks punkti ARA.GEN.220 alapunkti a sätestatud andmetele peab pädev asutus oma andmete säilitamise süsteemis säilitama lennundusarstide, lennundusmeditsiinikeskuste ja perearstide lennundusmeditsiiniliste läbivaatuste ja hindamiste andmed.
- b) Kõiki loaomanike lennundusmeditsiinilisi andmeid säilitatakse vähemalt kümme aastat pärast viimase tervisetõendi kehtivuse lõppu.
- c) Lennundusmeditsiiniliste hindamiste ja standardimise raames tehakse lennundusmeditsiinilised andmed kättesaadavaks üksnes taotleja/loaomaniku kirjaliku nõusoleku alusel ning üksnes:
 - 1) lennundusmeditsiinikeskusele, lennundusarstile või perearstile lennundusmeditsiinilise hindamise läbiviimiseks;
 - 2) arstlikule komisjonile, mille pädev asutus võib moodustada piiripealsete juhtumite täiendavaks läbivaatamiseks;
 - 3) asjaomastele arstidele lennundusmeditsiinilise hindamise läbiviimiseks;
 - 4) pädeva asutuse või teise liikmesriigi lennundusmeditsiini ekspertarstile järelevalvealase koostöö raames;
 - 5) asjaomasele taotlejale/loaomanikule tema kirjaliku taotluse alusel ning
 - 6) pärast taotleja/loaomaniku isikuandmete eemaldamist ametile standardimise eesmärgil.
- d) Pädev asutus võib lennundusmeditsiinilised andmed kättesaadavaks teha ka muudel kui punktis c nimetatud eesmärkidel, kooskõlas direktiivi 95/46/EÜ rakendamisega siseriiklike õigusaktide alusel.
- e) Pädev asutus haldab nimekirju, mis hõlmavad järgmist:
 - 1) kõiki lennundusarste, kellel on asjaomase pädeva asutuse väljaantud kehtiv tunnistus ning
 - 2) vajaduse korral kõiki asjaomase pädeva asutuse territooriumil lennundusarstidena tegutsevad perearste.

Loetelud avaldatakse vastava taotluse esitamisel teistele liikmesriikidele ja ametile.

*II JAOTIS****Lennundusarstid*****ARA.MED.200 Lennundusarsti tunnistuse väljaandmise, pikendamise, taastamise või muutmise menetlus**

- a) Lennundusarsti tunnistuse väljaandmisel juhendatakse punkti ARA.GEN.315 sätetest. Enne tunnistuse väljaandmist peab pädev asutus veenduma, et lennundusarsti praksis on taotletava lennundusarsti tunnistusega hõlmatud lennundusmeditsiiniliste läbivaatuste teostamiseks täielikult varustatud.
- b) Kui pädev asutus on veendunud, et lennundusarst vastab kohaldatavatele nõuetele, annab ta välja kuni kolm aastat kehtiva lennundusarsti tunnistuse, pikendab või muudab seda või taastab selle kehtivuse, kasutades käesoleva osa VII liitega ette nähtud vormi.

▼ M3**▼ M1****ARA.MED.240 Lennundusarstide kohuseid täitvad perearstid**

Kui liikmesriigi territooriumil teostavad kergõhusõidukipiloodi lubade (LAPL) väljaandmisel lennundusmeditsiinilisi läbivaatusi perearstid, teavitab liikmesriigi pädev asutus sellest ametit ja teiste liikmesriikide pädevaid asutusi.

▼ M1**ARA.MED.245 Lennundusarstide ja perearstide pidev järelevalve**

Punktis ARA.GEN.305 osutatud pideva järelevalve programmi koostamisel võtab pädev asutus arvesse tema järelevalve alla kuuluval territooriumil oma õigusi teostavate lennundusarstide ja perearstide arvu.

ARA.MED.250 Lennundusarsti tunnistuse peatamine, tühistamine või sellele piirangute kehtestamine

- a) Pädev asutus peatab või tühistab lennundusarsti tunnistuse või kehtestab sellele piirangud juhul, kui:
- 1) lennundusarst ei vasta enam kohaldatavatele nõuetele;
 - 2) tunnistuse väljaandmise või pikendamise tingimused on täitmata;
 - 3) esineb puudusi lennundusmeditsiiniliste andmete säilitamisel või esitatakse ebaõigeid andmeid või teavet;
 - 4) võltsitakse terviseandmeid, tervisetõendeid või dokumente;
 - 5) varjatakse tervisetõendi taotluse või omanikuga seotud fakte või esitatakse pädevale asutusele valesid või kuritahtlikke teateid või andmeid;
 - 6) ei kõrvaldata lennundusarsti praktilise auditeerimisel leitud puudusi ning
 - 7) tunnistust omava lennundusarsti taotlusel.
- b) Lennundusarsti tunnistus kaotab automaatselt kehtivuse järgmistel juhtudel:
- 1) arsti tegevusloa tühistamine või
 - 2) arsti kustutamisel arstide registrist.

ARA.MED.255 Täitemeetmed

Kui järelevalve käigus või muudel asjaoludel leitakse tõendeid selle kohta, et lennundusmeditsiinikeskus, lennundusarst või perearst ei vasta nõuetele, vaatab tunnistuse välja andnud asutus selle lennundusmeditsiinikeskuse, lennundusarsti või perearsti välja antud tervisetõendid läbi ning võib need tühistada, kui see on lennundusohutuse tagamiseks vajalik.

*III JAOTIS**Tervisetõendite väljaandmine***ARA.MED.315 Läbivaatuse tulemuste kontroll**

Tunnistusi väljaandev asutus kohaldab asjaomaseid menetlusi seoses järgmisega:

- a) lennundusmeditsiinikeskustelt, lennundusarstidelt või perearstidelt saadud läbivaatus- ja hindamisaruannete läbivaatamine ning nende teavitamine hindamisega seotud puudustest, vigadest või eksimustest ning
- b) lennundusarstide ja lennundusmeditsiinikeskuste taotluse korral aitab tunnistusi väljaandev asutus hinnata lennundusalast tervises seisundit vaieldavate juhtumite puhul.

ARA.MED.325 Täiendav hindamismenetlus

Pädev asutus kehtestab menetluse piiripealsete ja vaieldavate juhtumite täiendavaks hindamiseks lennundusmeditsiini alal kogemusi omavate sõltumatute arstlike nõustajate abiga, kes uurivad ja hindavad taotleja tervisliku seisundi sobivust tervisetõendi väljaandmiseks.

▼ **M1***VI LISA ARA-OSA I liide***Lennumeeskonnaliikme luba**

Liikmesriigi poolt FCL-osa kohaselt välja antav lennumeeskonnaliikme luba peab vastama järgmistele spetsifikatsioonidele.

- a) Sisu. Esitatud punktide numbrid tuleb alati ära trükkida koos vastavate pealkirjadega. Punktid I–XI on püsipunktid ning XII–XIV muutuvad punktid, millele võib esitada põhivormist eraldi või põhivormist eraldatavas osas. Eraldi või eraldatavate osade kuulumine loa juurde peab olema selgelt arusaadav.

1) Püsipunktid:

- I) loa väljaandjariik;
- II) loa nimetus;
- III) loa seerianumber, mis algab loa väljaandjariigi ÜRO riigitähisega, millele järgneb tähis „FCL” ning araabia numbritest ja/või ladina tähtedest koosnev kood;
- IV) loaomaniku nimi (ladina tähestikus, isegi kui asjaomase riigi keel(t)es ei kasutata ladina tähestikku);
- IVa) sünnikuupäev;
- V) loaomaniku aadress;
- VI) loaomaniku kodakondsus;
- VII) loaomaniku allkiri;
- VIII) pädev asutus ning vajaduse korral loa väljaandmise tingimused;
- IX) kehtivuse kinnitus ning omistatud õiguste kirjeldus;
- X) loa väljaandnud ametniku allkiri ja loa väljastamise kuupäev ning
- XI) pädeva asutuse pitser või tempel.

2) Muutuvad punktid

- XII) pädevusmärke ja tunnistused: klassi-, tüübipädevuse-, instruktori-tunnistused jne koos kehtivusaegadega. Raadiotelefoniõigused võib märkida loavormile või eraldi tunnistusele;
 - XIII) märkused: st piirangute ja õigustega seotud erimärked, sealhulgas keeleoskumärke ja II lisas nimetatud õhusõidukite pädevusmärke, kui kõnealuseid õhusõidukeid kasutatakse ärilises transpordis, ning
 - XIV) pädeva asutuse nõutavad muud andmed (nt sünnikoht/päritolukoht).
- b) Materjal. Kasutatav paber või muu materjal peab takistama või selgelt näitama mis tahes muutmist ja kustutamist. Kõik kanded ja kustutamised peavad olema pädeva asutuse poolt selgelt kinnitatud.
- c) Keel. Load koostatakse riigikeel(t)es ja inglise keeles ning muudes keeltes, mida pädev asutus peab vajalikuks.

▼ **M1**

Esimene leht

Pädeva asutuse nimi ja logo (inglise keeles ning muu(de)s pädeva asutuse määratud keel(t)es) EUROPEAN UNION (üksnes inglise keeles) LENNUMEESKONNALIHKME LUBA (inglise keeles ning muu(de)s pädeva asutuse määratud keel(t)es) Välja antud FCL-osa kohaselt Luba vastab ICAO standarditele, välja arvatud kergõhusõidukipiloodi loa (LAPL) õiguste osas (inglise keeles ning muu(de)s pädeva asutuse määratud keel(t)es) EASA vorm 141, versioon 1	Nõuded ELi mittekuuluvate riikide puhul sõnad „European Union” välja jätta Lehekülje suurus peab olema üks kaheksandik A4
---	--

Lk 2

I	Väljaandjariik	Nõuded
III	Loa number	Loa seerianumber peab alati algama loa väljaandjariigi ÜRO riigitähisega, millele järgnevad tähed „FCL”.
IV	Loa omaniku perekonna- ja eesnimi	
IVa	Sünniaeg (vt juhised)	Kasutada standardset kuupäevavormingut, st päev/kuu/täisaasta (nt 21.01.1995)
XIV	Sünnikoht	
V	Loa omaniku aadress: tänav, asula, maakond, postisihthumber	
VI	Kodakondsus	
VII	Loa omaniku allkiri	
VIII	Loa välja andnud pädev asutus Käesolev lennuki ametipiloodi luba (CPL(A)) on väljaantud (kolmas riik) välja antud liinipiloodi loa (ATPL) alusel.	
X	Loa välja andnud ametniku allkiri ja kuupäev	
XI	Loa välja andunud pädeva asutuse pitser või tempel	

▼ **M1**

Lk 8

[illegible]

EASA VORM 141, versio 1.

▼ **M1**

VI LISA ARA-OSA II liide

Salongitöötaja tunnistuste EASA standardvorm

Liikmesriigi CC-osa kohaselt välja antav salongitöötaja tunnistus peab vastama järgmistele spetsifikatsioonidele.

1. SALONGITÖÖTAJA TUNNISTUS Välja antud CC-osa kohaselt 2. Viitenumber: 3. Väljaandjariik: 4. Tunnistuse omaniku täielik nimi: 5. Sünniaeg ja -koht: 6. Kodakondsus: 7. Tunnistuse omaniku allkiri: 8. Pädev asutus: 9. Tunnistuse välja andnud asutus: <i>Ametlik pitser, tempel või logo</i> 10. Tunnistuse välja andnud ametniku allkiri: 11. Väljaandmise kuupäev: 12. Tunnistuse omanik võib ärilises lennustranspordis kasutatavatel õhusõidukitel salongipersonali õigustes tegutseda üksnes juhul, kui ta vastab jätkuvalt CC-osa kohastele tervisenõuetele ning kehtivatele õhusõidukitüübi kvalifikatsioonidele. EASA vorm 142, versioon 1
--

Juhised

▼ **M3**

- a) Salongitöötaja tunnistus peab sisaldama kõiki EASA vormil 142 märgitud andmeid vastavalt allpool loetletud ja kirjeldatud punktidele 1–12.
- b) Tunnistuse suurus peab olema kas 105 mm × 74 mm (üks kaheksandik A4) või 85 mm × 54 mm ning kasutatav materjal peab takistama või selgelt näitama mis tahes muutmist ja kustutamist.

▼ **M1**

- c) Dokument trükitakse inglise keeles ning muudes keeltes, mida pädev asutus peab vajalikuks.
- d) Dokumendi annab välja pädev asutus või salongitöötaja tunnistuste väljaandmise sertifikaati omav organisatsioon. Viimasel juhul tuleb lisada viide liikmesriigi pädeva asutuse sertifikaadile.
- e) Salongitöötaja tunnistust tunnustatakse kõikides liikmesriikides ja teises liikmesriigis töötades ei ole vaja seda vahetada.

Punkt 1: pealkiri „CABIN CREW ATTESTATION / SALONGITÖÖTAJA TUNNISTUS” ning viide CC-osale

Punkt 2: tunnistuse viitenumber algab liikmesriigi ÜRO riigitähisega, millele järgnevad vähemalt kaks viimast väljaandmise aasta numbrit ning kordumatu viide/number vastavalt pädeva asutuse kehtestatud koodile (nt BE-08-xxxx).

Punkt 3: ELi liikmesriik, kus tunnistus välja anti.

Punkt 4: täielik nimi (perekonna- ja eesnimi) tunnistuse omaniku ametlikus isikutunnistuses sisalduval kujul.

▼ M1

Punktid 5 ja 6: sünniaeg ja -koht ning kodakondsus tunnistuse omaniku ametlikus isikutunnistuses sisalduval kujul.

Punkt 7: tunnistuse omaniku allkiri.

▼ M3

Punkt 8: selle liikmesriigi pädeva asutuse andmed, kus tunnistus on välja antud, ning pädeva asutuse täielik nimi, postiaadress, ametlik pitser, tempel või logo, kui see on olemas.

▼ M1

Punkt 9: ► **M3** kui tunnistuse on välja andnud pädev asutus, lisatakse märges „pädev asutus” koos ametliku pitseri, templi või logoga. ◀

Kui tunnistuse on välja andnud sertifitseeritud organisatsioon, lisatakse asjaomase organisatsiooni andmed ning vähemalt organisatsiooni täisnimi, postiaadress ja logo, kui see on olemas, ning:

- a) ärilise lennutranspordiga tegeleva ettevõtja puhul asjaomase lennuettevõtja lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) number ja üksikasjalikud viited pädeva asutuse sertifikaadile, mille alusel lennuettevõtjal lubatakse salongi-personali koolitada ja tunnistusi välja anda või
- b) sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni puhul asjaomase pädeva asutuse sertifikaadi viitenumber.

Punkt 10: Tunnistuse välja andnud asutuse nimel tegutseva ametniku allkiri.

Punkt 11: Kasutatakse kuupäeva standardvormingut: st päev/kuu/-täisaasta (nt 22/02/2008).

Punkt 12: Ingliskeelne lause ning selle täielik ja täpne tõlge muudesse keeltesse, mida pädev asutus peab vajalikuks.

*VI LISA ARA-OSA III liide***KOOLITUSORGANISATSIOONI CERTIFIKAAT****Euroopa Liit (*)****Pädev asutus****KOOLITUSORGANISATSIOONI CERTIFIKAAT**

[CERTIFIKAADI NUMBER/VIIDE]

Vastavalt komisjoni määrusele (EL) nr 1178/2011 ning allpool sätestatud tingimustel kinnitab [pädev asutus] käesolevaga, et

[KOOLITUSORGANISATSIOON NIMI]

[KOOLITUSORGANISATSIOON AADRESS]

on ORA-osa kohaselt sertifitseeritud koolitusorganisatsioon, millel on õigus viia läbi FCL-osa koolituskursusi koos lennutreeningseadmete kasutamisega vastavalt lisatud koolituskursuste sertifikaadile.

TINGIMUSED:

Sertifikaat annab õiguse üksnes käesolevale sertifikaadile lisatud koolituskursuste sertifikaadis loetletud koolituskursuste läbiviimiseks koos lennutreeningseadmete kasutamisega.

Käesolev sertifikaat kehtib tingimusel, et sertifitseeritud organisatsioon täidab jätkuvalt ORA-osa, FCL-osa ja muude kohaldatavate eeskirjade nõudeid.

Kui eespool nimetatud tingimused on täidetud, on käesolev sertifikaat kehtiv, välja arvatud juhul kui sertifikaadist on loobutud, see on asendatud teise sertifikaadiga, peatatud, tühistatud või sellele on kehtestatud piirangud.

Väljaandmise kuupäev:

Allkiri:

[Pädev asutus]

(*) ELi mittekuuluvate riikide puhul sõnad „Euroopa Liit” välja jätta.
EASA vorm 143, versioon 1 – lk 1/2.



KOOLITUSORGANISATSIOONI CERTIFIKAAT
KOOLITUSKURSUSTE CERTIFIKAAT

Lisa koolitusorganisatsiooni sertifikaadile nr:

[CERTIFIKAADI NUMBER/VIIDE]

KOOLITUSORGANISATSIOONI NIMI]

omab õigust korraldada ja läbi viia järgmisi FCL-osa koolituskursusi ja kasutada järgmisi lennutreeningseadmeid:

Koolituskursus	Kasutatav(ad) lennutreeningsead(m)e(d) koos tähisega ⁽¹⁾

⁽¹⁾ vastavalt kvalifikatsioonisertifikaadile.

Koolituskursuse sertifikaat kehtib kuni:

- a) koolitusorganisatsiooni sertifikaadist ei ole loobutud, seda ei ole asendatud teise sertifikaadiga, peatatud, tühistatud ja sellele ei ole kehtestatud piiranguid ning
- b) kõik toimingud tehakse vastavalt ORA-osale, FCL-osale ja muudele kohaldatavatele eeskirjadele ning vajaduse korral ORA-osaga ette nähtud organisatsiooni dokumentide kohastele menetlustele.

Väljaandmise kuupäev:

Allkiri: [Pädev asutus]

Liikmesriigi/EASA nimel

EASA vorm 143, versioon 1 – lk 2/2.

▼ M1*VI LISA ARA-OSA IV liide***LENNUTREENINGSEADME KVALIFIKATSIOONI SERTIFIKAAT****Sissejuhatus**

Lennutreeningseadme kvalifikatsiooni sertifikaadi jaoks kasutatakse EASA vormi 145. See dokument peab sisaldama lennutreeningseadme spetsifikatsiooni koos kõikide konkreetse lennutreeningseadme erilubade või sertifikaatidega või vajaduse korral lennutreeningseadme suhtes kohaldatavate piirangutega. Kvalifikatsioonisertifikaat trükitakse inglise keeles ning pädeva asutuse määratud muu(de)s keel(t)es.

Kohandatavatel lennutreeningseadmetel peab olema iga õhusõidukitüübi jaoks eraldi kvalifikatsioonisertifikaat. Sama lennutreeningseadme erinevate mootori- ja seadmeseadete jaoks ei ole eraldi kvalifikatsioonisertifikaate vaja. Igal kvalifikatsioonisertifikaadil peab olema tähtkood ja sellele järgnev kordumatu seeria-number. Tähtkood peab viitama pädevale väljaandvale asutusele.



Euroopa Liit (*)

Pädev asutus

LENNUTREENINGSEADME KVALIFIKATSIOONI SERTIFIKAAT

VIIDE:

Vastavalt komisjoni määrusele (EL) nr 1178/2011 ning allpool sätestatud tingimustel kinnitab [pädev asutus] käesolevaga, et

LENNUTREENINGSEADE [TÜÜP JA TÄHTKOD],

asukohat [KOOLITUSORGANISATSIOONI NIMI JA AADRESS]

vastab OR-osaga ette nähtud kvalifitseerimisnõuetele, arvestades lennutreeningseadme spetsifikatsiooni tingimusi, mis on lisatud käesolevale dokumendile.

Käesolev kvalifikatsioonisertifikaat kehtib tingimusel, et lennutreeningseade kui ka kvalifikatsioonisertifikaadi omanik vastavad OR-osa kohaldatavatele nõuetele ning sertifikaadist ei ole loobunud, seda ei ole asendatud teise sertifikaadiga, peatatud või tühistatud.

Väljaandmise kuupäev:

Allkiri:

(*) ELi mittekuuluvate riikide puhul sõnad „Euroopa Liit“ välja jätta.
EASA vorm 145, versioon 1 – lk1/2.



[pädev asutus]

LENNUTREENINGSEADME KVALIFIKATSIOONI CERTIFIKAAT: [Viide]

LENNUTREENINGSEADME SPETSIFIKATSIOONID

- A. Õhusõidukitüüp või -variant:
 B. Lennutreeningseadme kvalifikatsioonitase:
 C. Peamine alusdokument:
 D. Visuaalsüsteem:
 E. Liikumissüsteem:
 F. Mootorseade:
 G. Instrumendiseade:
 H. ACAS-seade:
 I. Tuulenihe:
 J. Lisavõimalused:
 K. Keelud või piirangud:

L. Koolitamise, eksamineerimise ja kontrollimise juhendmaterjalid

CAT I	RVR	m	DH	jalga	
CAT II	RVR	m	DH	jalga	
CAT III	RVR	m	DH	jalga	
(miinimumtase)					
LVTO	RVR	m			
Hiljutine kogemus					
IFR-koolitus/kontroll					/
Tüübipädevuse koolitus					
Tasemekontrollid					
Automaatlähenemine					
Automaatmaandumise/stardi suunised					/
ACAS I/II					/
Tuulenihe hoiatussüsteem / prognoostuulenihe					/
WX-radar					
HUD/HUGS					/
FANS					
GPWS/EGPWS					/
ETOPS-võimekus					
GPS					
Muu					

Väljaandmise kuupäev:

Allkiri:

Liikmesriigi/EASA nimel.

EASA vorm 145, versioon 1 – lk 2/2.

▼ **M3***VI LISA ARA-OSA V liide***LENNUNDUSMEDITSIINIKESKUSE CERTIFIKAAT****Euroopa Liit ⁽¹⁾****Pädev asutus****LENNUNDUSMEDITSIINIKESKUSE CERTIFIKAAT**

VIIDE:

Vastavalt komisjoni määrusele (EL) nr 1178/2011 ning allpool sätestatud tingimustel kinnitab [pädev asutus] käesolevaga, et

[ORGANISATSIOONI NIMI]

[ORGANISATSIOONI AADRESS]

on ORA-osa kohaselt sertifitseeritud lennundusmeditsiinikeskus, mille õigused ja tegevusalad on loetletud lisatud sertifitseerimistingimustes.

TINGIMUSED:

1. Käesolev sertifikaat hõlmab üksnes seda, mis on kindlaks määratud sertifitseeritud organisatsiooni käsiraamatu sertifitseerimistingimusi käsitlevas jaotises.
2. Käesoleva sertifikaadi puhul tuleb järgida ORA-osaga ettenähtud organisatsioonidokumentides sätestatud menetlusi.
3. Käesolev sertifikaat kehtib tingimusel, et ORA-osa nõuded on täidetud, välja arvatud juhul, kui sertifikaadist on loobutud või kui see on asendatud teise sertifikaadiga, peatatud või tühistatud.

Väljaandmise kuupäev Allkiri:

⁽¹⁾ ELi mittekuuluvate riikide puhul sõnad „Euroopa Liit“ välja jätta.
EASA vorm 146, versioon 1.”

▼ M1

VI LISA ARA-OSA VI liide

▼ M3

(TÜHI LEHEKÜLG)



VI LISA ARA-OSA VII liide

LENNUNDUSARSTIDELE VÄLJAANTAV TUNNISTUS

**Euroopa Liit (*)
Pädev asutus**

LENNUNDUSARSTI TUNNISTUS

[TUNNISTUSE NUMBER/VIIDE]

Vastavalt komisjoni määrusele (EL) nr 1178/2011 ning allpool sätestatud tingimustel kinnitab [pädev asutus] käesolevaga, et

[LENNUNDUSARSTI NIMI]

[LENNUNDUSARSTI AADRESS]

võib tegutseda lennundusarstina

TINGIMUSED:

1. Käesolev tunnistus kehtib üksnes tunnistuse lisas kindlaksmääratud õiguste piires.
2. Käesoleva tunnistuse omanik peab järgima MED-osas kindlaksmääratud rakenduseeskirju ja menetlusi.
3. Käesolev tunnistus kehtib kolm aastat kuni [xx/yy/zzzz (**)], tingimusel et MED-osa nõuded on täidetud, välja arvatud juhul kui sertifikaadist on loobutud, see on asendatud teise sertifikaadiga, peatatud või tühistatud.

Väljaandmise kuupäev: xx/yy/zzzz

Allkiri: [Pädev asutus]

(*) ELi mittekuuluvate riikide puhul sõnad „Euroopa Liit“ välja jätta.

(**) Kehtivusaja lõpp: päev/kuu/aasta.



LENNUNDUSARSTI TUNNISTUS

Lisa lennundusarsti tunnistusele nr:

ÕIGUSED JA REGULEERIMISALA

[Lennundusarsti nimi ja akadeemiline kraad] on saanud õiguse(d) teha lennundusmeditsiinilisi läbivaatusi ja hindamisi tervisetõendite väljaandmiseks vastavalt allpool esitatud tabelile ning anda kõnealuseid tõendeid välja järgmist liiki piloodilubade omanikele:

LAPL	[jah/kuupäev]
Klass 2	[jah/kuupäev]
Klass 1 pikendamine/taastamine	[jah/kuupäev]/[ei]

Väljaandmise kuupäev: xx/yy/zzzz

Allkiri: [Pädev asutus]

▼ **M1***VII LISA***NÕUDED ORGANISATSIOONILE****[ORA-OSA]****GEN-ALAJAGU****ÜLDNÕUDED***I JAOTIS***Üldist****ORA.GEN.105 Pädev asutus**

a) Käesoleva osa tähenduses on pädev asutus, kes teostab järelevalvet:

1) sertifitseerimiskohustusega hõlmatud organisatsioonide üle:

- i) selliste organisatsioonide puhul, mille peamine tegevuskoht on liikmesriigis, asjaomase liikmesriigi määratud asutus;
- ii) selliste organisatsioonide puhul, mille peamine tegevuskoht on kolmandas riigis, amet;

2) lennutreeningseadmete (FSTD) üle:

- i) amet teostab järelevalvet järgmiste lennutreeningseadmete (FSTD-de) üle:
 - lennutreeningseadmed (FSTD-d), mis asuvad väljaspool liikmesriikide territooriumi või
 - mis asuvad liikmesriikide territooriumil ja mida käitavate organisatsioonide peamine tegevuskoht on kolmandas riigis;
- ii) liikmesriikide territooriumil asuvate lennutreeningseadmete (FSTD-de) üle, mida käitavate organisatsioonide peamine tegevuskoht on liikmesriigis, teostab järelevalvet seadet käitava organisatsiooni peamiseks tegevuskohaks oleva liikmesriigi määratud asutus või kui asjaomane liikmesriik seda taotleb, siis amet.

b) Kui väljaspool liikmesriikide territooriumi asuvat lennutreeningseadet (FSTD) käitab liikmesriigi sertifitseeritud organisatsioon, peab asjaomase lennutreeningseadme (FSTD) kvalifitseerima amet koostöös selle liikmesriigiga, kes on asjaomase lennutreeningseadete (FSTD) käitava organisatsiooni sertifitseerinud.

ORA.GEN.115 Organisatsiooni sertifikaadi taotlemine

a) Organisatsiooni sertifikaadi taotlus või olemasoleva sertifikaadi muutmise taotlus esitatakse sellises vormis ja sellisel viisil, nagu on sätestanud pädev asutus, võttes arvesse määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade kohaldatavaid nõudeid.

b) Esmase sertifikaadi taotlejad peavad pädevale asutusele esitama dokumendid, milles kirjeldatakse määruses (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjades kehtestatud nõuete täitmise kavandatavaid viise. Need dokumendid peavad sisaldama selliste muudatuste juhtimise ja pädevale asutusele teatavakstegevise menetlust, mis eelnevat heakskiitu ei nõua.

ORA.GEN.120 Nõuete täitmise viisid

a) Määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade nõuete järgimise tagamiseks võib organisatsioon kasutada lisaks ameti heakskiidetud nõuete täitmise vastuvõetavate viisidele ka nõuete täitmise alternatiivseid viise.

▼ M1

- b) Kui organisatsioon soovib kasutada nõuete täitmise alternatiivset viisi, esitab ta enne asjaomase viisi rakendamist pädevale asutusele selle üksikasjaliku kirjelduse. Kirjeldus peab sisaldama kõiki asjaomaste käsiraamatute ja menetluste muudatusi ning määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade täitmist tõendavat hinnangut.

Organisatsioon võib eespool nimetatud nõuete täitmise alternatiivseid viise rakendada pärast pädeva asutuse heakskiitu ning punkti ARA.GEN.120 alapunkti d kohase teate saamist.

ORA.GEN.125 Sertifitseerimistingimused ja organisatsiooni õigused

Sertifitseeritud organisatsioon peab järgima organisatsiooni sertifikaadile lisatud sertifitseerimistingimustes kindlaks määratud reguleerimisala ja õigusi.

ORA.GEN.130 Muudatused organisatsioonides

- a) Mis tahes muudatus, mis mõjutab:

- 1) sertifikaadi reguleerimisala või organisatsiooni sertifitseerimistingimusi või
- 2) punkti ORA.GEN.200 alapunkti a alapunktide 1 ja 2 kohaste organisatsiooni juhtimissüsteemi osade muutmist,

peab olema pädeva asutuse poolt eelnevalt heaks kiidetud.

- b) Organisatsioon peab pädevale asutusele heakskiidu taotlemiseks ja selle saamiseks esitama kõik muudatused, mis määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade kohaselt tuleb eelnevalt heaks kiita. Taotlus tuleb esitada enne muudatuse tegemist, et pädeval asutusel oleks võimalik kontrollida määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade jätkuvat järgimist ning vajaduse korral muuta organisatsiooni sertifikaati ja sellele lisatud sertifitseerimistingimusi.

Organisatsioon peab pädevale asutusele esitama kõik asjakohased dokumendid.

Muudatused tehakse alles pärast pädevalt asutuselt punkti ARA.GEN.330 kohase ametliku heakskiidu saamist.

Muudatuste ajal peab organisatsioon vajaduse korral tegutsema pädeva asutuse poolt ette nähtud tingimustel.

- c) Kõiki muudatusi, mis ei nõua eelnevat heakskiitu, juhitakse ja tehakse need pädevale asutusele teatavaks, järgides pädeva asutuse poolt punkti ARA.GEN.310 alapunkti c kohaselt kinnitatud menetlust.

ORA.GEN.135 Kehtivuse kestvus

- a) Organisatsiooni sertifikaat kehtib järgmistel tingimustel:

- 1) organisatsioon täidab määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade asjakohaseid nõudeid, võttes arvesse punkti ORA.GEN.150 kohaseid puuduste menetlemist käsitlevaid sätteid;
- 2) pädevale asutusele on tagatud punkti ORA.GEN.140 kohane juurdepääs organisatsioonile, et kontrollida määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade asjaomaste nõuete jätkuvat järgimist; ning
- 3) sertifikaadist ei ole loobutud ja seda ei ole tühistatud.

- b) Kui sertifikaat tühistatakse või sellest loobutakse, tagastatakse sertifikaat viivitamata pädevale asutusele.

▼ **M1****ORA.GEN.140 Juurdepääs**

Määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade asjakohaste sätete järgmise kontrollimiseks tagab organisatsioon juurdepääsu kõikidele tegevuskohtadele, õhusõidukitele, dokumentidele, salvestistele, andmetele, menetlustele ja mis tahes muudele tema sertifitseeritava tegevusega, sealhulgas allhangetega seotud materjalidele, isikutele, keda on selleks volitanud:

- a) punkti ORA.GEN.105 kohane pädev asutus või
- b) punkti ARA.GEN.300 alapunkti d, punkti ARA.GEN.300 alapunkti e või punkti ARO.RAMP sätete kohaselt tegutsev asutus.

ORA.GEN.150 Puudused

Puuduste kohta teate saamisel teeb organisatsioon järgmist:

- a) teeb kindlaks nõuete rikkumise algpõhjuse;
- b) töötab välja parandusmeetmete kava ning
- c) tõendab parandusmeetmete kava rakendamist pädevale asutusele vastuvõetaval viisil punkti ARA.GEN.350 alapunktis d sätestatud asutusega kokkulepitud aja jooksul.

ORA.GEN.155 Viivitamatu reageerimine ohutusprobleemile

Organisatsioon rakendab:

- a) kõiki pädeva asutuse poolt punkti ARA.GEN.135 alapunkti c kohaselt kehtestatud ohutusmeetmeid ning
- b) ameti väljastatud mis tahes kohustuslikku ohutusteavet, sealhulgas lennukõlblikkust käsitlevaid ettekirjutusi.

ORA.GEN.160 Vahejuhtumitest teatamine

- a) Organisatsioon teatab pädevale asutusele ja vajaduse korral teistele organisatsioonidele, kelle teavitamist käitaja asukohariik nõuab, kõikidest õnnetustest, tõsistest intsidentidest ja vahejuhtumitest, nagu need on kindlaks määratud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) nr 996/2010 ⁽¹⁾ ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2003/42/EÜ ⁽²⁾.

▼ **M2**

- b) Ilma et see mõjutaks alapunkti a kohaldamist, teatab organisatsioon pädevale asutusele ja õhusõiduki projekteerimise eest vastutavale organisatsioonile igast intsidentist, rikkest, tehnilisest veast, lubatud tehniliste piiride ületamisest või vahejuhtumist, mis võib osutada komisjoni määruse (EL) nr 748/2012 ⁽³⁾ kohaselt kehtestatud käitussobivuse andmete ebatäpsusele, ebatäielikkusele või mitmetimõistetavusele, ning muudest eeskirjadevastastest asjaoludest, mis ohustasid või oleksid võinud ohustada õhusõiduki ohutut käitamist, kuid millega ei kaasnenud õnnetust või tõsist intsidenti.

▼ **M1**

- c) Ilma et see mõjutaks määruse (EL) nr 996/2010 ja direktiivi 2003/42/EÜ, komisjoni määruse (EÜ) nr 1321/2007 ⁽⁴⁾ ja komisjoni määruse (EÜ) nr 1330/2007 ⁽⁵⁾ kohaldamist, saadetakse punktides a ja b nimetatud teated pädeva asutuse kehtestatud vormis ja viisil ning need peavad sisaldama kõiki organisatsioonile seisundi kohta teadaolevaid andmeid.
- d) Teade saadetakse võimalikult kiiresti, kuid igal juhul 72 tunni jooksul pärast seda, kui organisatsioon on kindlaks teinud seisundi, mille kohta teade saadetakse, v.a juhul, kui erakorralised asjaolud seda takistavad.

⁽¹⁾ ELT L 295, 12.11.2010, lk 35.

⁽²⁾ ELT L 167, 4.7.2003, lk 23.

⁽³⁾ ELT L 224, 21.8.2012, lk 1.

⁽⁴⁾ ELT L 294, 13.11.2007, lk 3.

⁽⁵⁾ ELT L 295, 14.11.2007, lk 7.

▼ **M1**

- e) Vajaduse korral koostab organisatsioon järelaruande, et täpsemalt kirjeldada tulevikus selliste vahejuhtumite vältimiseks kavandatavaid meetmeid, niipea kui need meetmed on kindlaks määratud. See aruanne koostatakse pädeva asutuse kehtestatud vormis ja viisil.

*II JAOTIS**Juhtimine***ORA.GEN.200 Juhtimissüsteem**

- a) Organisatsioon kehtestab, rakendab ja haldab juhtimissüsteemi, mis hõlmab järgmist:
- 1) selgelt määratletud vastutuspiire ja vastutavaid isikuid kogu organisatsioonis, sealhulgas vastutava juhi otsest ohutusalast vastutust;
 - 2) organisatsiooni üldiste ohutusalaste ideede ja põhimõtete kirjeldust, mida nimetatakse ohutuspoliitikaks;
 - 3) organisatsiooni tegevusega kaasnevate lennuohutust mõjutavate ohtude kindlaksmääramist, neile antud hinnanguid ning nendega seotud riskide juhtimist, sealhulgas riskivähendusmeetmete võtmist ja nende tulemuslikkuse kontrolli;
 - 4) tööülesannete täitmiseks vajalike koolituste korraldamist töötajate hulgas ning nende pädevuse tagamist;
 - 5) kõikide juhtimissüsteemi põhiprotsesside dokumentatsiooni, sealhulgas töötajatele nende vastutusalade teadvustamise korda ning kõnealuse dokumentatsiooni muutmise menetlust;
 - 6) ülesandeid, millega jälgitakse organisatsiooni vastavust asjaomastele nõuetele. Vastavuse jälgimine hõlmab süsteemi, millega antakse puuduste kohta tagasisidet vastutavale juhile, et tagada vajaduse korral tulemuslike parandusmeetmete võtmine, ning
 - 7) käesoleva osa ja muude kohaldatavate osade asjaomaste alajagudega ette nähtud muid nõudeid.
- b) Juhtimissüsteem peab olema kooskõlas organisatsiooni suurusega ning selle toimingute laadi ja keerukusega, võttes arvesse asjaomaste toimingutega kaasnevaid ohte ja nendega seotud riske.

ORA.GEN.205 Allhanketoimingud

- a) Allhanketoimingud on kõik organisatsiooni sertifitseerimistingimustega hõlmatud toimingud, mida teostab mõni teine asjaomaseks tegevuseks sertifitseeritud, või sertifikaadi puudumise korral, allhanget telliva organisatsiooni sertifikaadi alusel tegutsev organisatsioon. Organisatsioon peab tagama, et mis tahes toimingu allhankena tellimisel või ostmisel vastaks tellitud või ostetud teenus või toode kohaldatavatele nõuetele.
- b) Kui sertifitseeritud organisatsioon tellib osa oma toimingutest allhankena organisatsioonilt, mis ise ei ole selleks tegevuseks käesoleva osa kohaselt sertifitseeritud, peab allhankijast organisatsioon tegutsema allhanget telliva organisatsiooni sertifikaadi alusel. Allhanget telliv organisatsioon peab tagama pädeva asutuse juurdepääsu allhankijast organisatsioonile, et kontrollida kohaldatavate nõuete jätkuvat järgimist..

ORA.GEN.210 Personalinõuded

- a) Organisatsioon määrab vastutava juhi, kelle ülesandeks on tagada kõikide toimingute kohaldatavatele nõuetele vastav rahastamine ja teostamine. Vastutav juht vastutab tõhusa juhtimissüsteemi kehtestamise ja säilitamise eest.

▼ M1

- b) Organisatsioon määrab isiku või isikute rühma, kes vastutab kohaldatavate nõuete jätkuva järgimise eest organisatsioonis. See isik või isikute rühm allub otse vastutavale juhile.
- c) Organisatsioonil peab olema kavandatavateks ülesanneteks ja kohaldatavatele nõuetele vastavateks toiminguteks piisavalt kvalifitseeritud töötajaid.
- d) Organisatsioon peab alapunkti c nõuete järgimise tõendamiseks säilitama vajalikke andmeid kogemuste, kvalifikatsiooni ja koolituste kohta.
- e) Organisatsioon peab tagama, et kõik töötajad oleksid teadlikud oma tööülesannete täitmisega seotud eeskirjadest ja menetlustest.

ORA.GEN.215 Nõuded töötajimustele

Organisatsioonil peavad olema piisavad vahendid kõikide kavandatavate ülesannete ja toimingute täitmiseks ja juhtimiseks kooskõlas kohaldatavate nõuetega.

ORA.GEN.220 Andmete säilitamine

- a) Organisatsioon võtab kasutusele andmete säilitamise süsteemi, mis võimaldab nõuetekohaselt talletada ja usaldusväärselt jälgida kõiki tehtavaid toiminguid ning hõlmab eelkõige kõiki punkti ORA.GEN.200 kohaseid elemente.
- b) Andmete vorm sätestatakse organisatsiooni menetlustes.
- c) Andmeid säilitatakse viisil, mis kindlustab nende kaitse kahjustuste, muutmise ja varguse eest.

ATO-ALAJAGU***SERTIFITSEERITUD KOOLITUSORGANISATSIOONID******I JAOTIS******Üldist*****ORA.ATO.100 Reguleerimisala**

Käesoleva alajaoga kehtestatakse nõuded sellistele organisatsioonidele, kes pakuvad koolitust piloodilubade ning nendega seotud pädevusmärgete ja sertifikaatide saamiseks.

ORA.ATO.105 Taotlemine

- a) Koolitusorganisatsiooni sertifikaadi taotlejad peavad pädevale asutusele esitama
 - 1) järgmise teabe:
 - i) koolitusorganisatsiooni nimi ja aadress;
 - ii) kavandatav tegevuse alustamise aeg;
 - iii) koolitusjuhi, lennuinstruktori(te), lennutreeningseadme instruktorite ja teooriaõpetaja(te) isikuandmed ja kvalifikatsioonid;
 - iv) nende lennuväljade ja/või käitamiskohtade nimed ja aadressid, kus koolitust läbi viiakse;
 - v) koolituseks kasutatavate õhusõidukite loetelu, mis sisaldab nende liiki, klassi või tüüpi, registreerimiskohta, omanikke ning vajaduse korral lennukõlblikkussertifikaati;
 - vi) vajaduse korral selliste lennutreeningseadmete (FSTD-de) loetelu, mida koolitusorganisatsioon kavatseb kasutada;

▼ M1

- vii) koolituse liik, mida koolitusorganisatsioon kavatseb pakkuda, ning vastav koolitusprogramm, ning
- 2) lennutegevus- ning koolituskäsiraamatud.
- b) Katselendurite koolitusorganisatsioonid. Olenemata alapunkti a alapunkti 1 alapunktidest iv ja v peavad katselendurite koolitusorganisatsioonid esitama üksnes järgmise teabe:
 - 1) peamiste lennuväljade ja/või käitamiskohtade nimed ja aadressid, kus koolitust läbi viiakse, ning
 - 2) katselennukoolituseks kasutatavate õhusõidukitüüpide või -kategooriate loetelu.
- c) Sertifikaadi muutumise korral peavad taotlejad esitama pädevale asutusele alapunktis a nimetatud andmed ja dokumendid vastava osa kohta.

ORA.ATO.110 Personalinõuded

- a) Määratakse koolitusjuht. Koolitusjuhil peavad olema laialdased kogemused sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni pakutava koolitusega seotud valdkondade instruktorina ning head juhiomadused.
- b) Koolitusjuhi kohustuste hulka kuulub järgmine:
 - 1) tagada pakutava koolituse vastavus FCL-osas sätestatud nõuetele ning katselendurite koolituse korral osas 21 ja koolitusprogrammis sätestatud asjaomastele nõuetele;
 - 2) tagada õhusõidukil või lennutreeningseadmel (FSTD) toimuva lennutreeningu ning teooriaõppe nõuetekohane integreeritus ning
 - 3) jälgida konkreetsete õpilaste edasijõudmist.
- c) Teooriaõpetajatel peab olema:
 - 1) praktilise lennundusalase töö kogemus pakutava koolitusega seotud valdkondades ning ta peab olema läbinud õpetamise meetodite koolituskursuse või
 - 2) varasem töökogemus teooriaõppe läbiviimise valdkonnas ning nõuetekohased teoreetilised teadmised selles valdkonnas, milles nad teooriaõpet läbi viivad.
- d) Lennuinstruktoritel ja lennutreeningseadme instruktoritel peab olema pakutavas koolitusliigis FCL-osaga ettenähtud kvalifikatsioon.

ORA.ATO.120 Andmete säilitamine

Järgmisi andmeid säilitatakse vähemalt kolm aastat pärast koolituse lõppu:

- a) konkreetsetele õpilastele pakutud maapealse koolituse, lennutreeningu ja lennutreeningseadmel (FSTD) läbitud koolituse üksikasjalikud andmed;
- b) instruktorite koostatud üksikasjalikud ja korrapärased arenguaruanded koos hinnangutega ning edasijõudmise kontrollimiseks korraldatavate korrapäraste katselendude ja maapealse koolituse eksamite andmed ning
- c) andmed õpilaste lubade ja nendega seotud pädevusmärgete ja sertifikaatide kohta, sealhulgas tervisetõendite ja pädevusmärgete kehtivusaegad.

▼ **M1****ORA.ATO.125 Koolitusprogramm**

- a) Iga pakutava kursuseliigi jaoks tuleb välja töötada koolitusprogramm.
- b) Koolitusprogramm peab vastama FCL-osa ning katselendurite koolituse puhul osa 21 asjaomastele nõuetele.

ORA.ATO.130 Koolituskäsiraamat ja tegevuskäsiraamat

- a) Sertifitseeritud koolitusorganisatsioon võtab kasutusele koolituskäsiraamatu ja tegevuskäsiraamatu, mis sisaldavad tööülesannete täitmise juhiseid töötajatele ning kursuste nõuete täitmise suuniseid õpilastele, ja haldab neid.
- b) Sertifitseeritud koolitusorganisatsioon teeb töötajatele ja vajaduse korral õpilastele kättesaadavaks koolituskäsiraamatus, tegevuskäsiraamatus ning koolitusorganisatsiooni sertifitseerimisdokumentides sisalduva teabe.
- c) Katselendurite koolitust pakkuvatel sertifitseeritud koolitusorganisatsioonidel peab tegevuskäsiraamat vastama osaga 21 ette nähtud katselennutegevuse käsiraamatule.
- d) Tegevuskäsiraamatus tuleb sätestada lennuinstruktorite lennuajapiirangute kavad, sealhulgas maksimaalsed lennutunnid, maksimaalsed lennutunnid tööülesannetes ning minimaalne puhkeaeg instruktoriülesannete täitmise vahelisel ajal vastavalt ORO-osale.

ORA.ATO.135 Õppeõhusõidukid ja lennutreeningseadmed (FSTD)

- a) Sertifitseeritud koolitusorganisatsioonil peab olema juurdepääs pakutavaks koolituseks piisavale õppeõhusõidukipargile või lennutreeningseadmetele (FSTD).
- b) Sertifitseeritud koolitusorganisatsioon võib lennutreeningseadmetel (FSTD-del) koolitust pakkuda üksnes juhul, kui ta tõendab pädevale asutusele järgmist:
 - 1) lennutreeningseadme (FSTD) spetsifikatsioonide ning vastava koolitusprogrammi kooskõla;
 - 2) kasutatavate lennutreeningseadmete (FSTD-de) vastavust FCL-osa asjaomastele nõuetele;
 - 3) lennu täisimitaatori (FFS) puhul tuleb tõendada, et see esindab nõuetekohaselt vastavat õhusõidukitüüpi, ning
 - 4) et ta on kasutusele võtnud süsteemi lennutreeningseadme (FSTD) muutmise nõuetekohaseks järelevalveks, et muudatused ei mõjutaks koolitusprogrammi nõuetekohasust.
- c) Kui lennueksamil kasutatav õhusõiduk ei ole sama tüüpi, kui visuaallennutreeninguks kasutatav lennu täisimitaator (FFS), kehtib arvestamise piirang vastavalt asjaomase lennutreeningprogrammi lennukite II taseme lennuimitaatori (FNPT II) ja kopterite II/III taseme lennuimitaatori (FNPT II/III) tasemele.
- d) Katselendurite koolitusorganisatsioonid. Katselendurite koolitamisel kasutatavad õhusõidukid peavad olema nõuetekohaselt varustatud katselennuinstrumentidega vastavalt koolituse eesmärgile.

ORA.ATO.140 Lennuväljad ja käitamiskohad

Õhusõidukil toimuva lennutreeningu puhul peab sertifitseeritud koolitusorganisatsioon kasutama lennuvälju või käitamiskohti, millel on nõuetekohased vahendid ja omadused, mis võimaldavad harjutada pakutava koolituse ning kasutatava õhusõidukikategooria ja -tüübi jaoks vajalikke manöövreid.

▼ **M2****ORA.ATO.145 Koolituse eeltingimused**

- a) Sertifitseeritud koolitusorganisatsioon peab tagama õpilaste vastavuse MED-osa, FCL-osa ning vajaduse korral määruse (EL) nr 748/2012 kohaselt kehtestatud käitussobivuse andmete kohustuslikus osas kindlaksmääratud koolituse eeltingimustele.
- b) Katselendurite koolitust pakkuvate sertifitseeritud koolitusorganisatsioonide õpilased peavad vastama kõikidele koolituse eeltingimustele, mis on kehtestatud kooskõlas määrusega (EL) nr 748/2012.

▼ **M1****ORA.ATO.150 Kolmandates riikides toimuv koolitus**

Kui koolitusorganisatsioon on sertifitseeritud andma instrumentaallennupädevuse (IR) koolitust kolmandates riikides, kohaldatakse järgmist:

- a) koolitusprogramm peab sisaldama instrumentaallennupädevuse (IR) lennueksamile eelnevat aklimatiseerumislendu mõnes liikmesriigis ning
- b) instrumentaallennupädevuse (IR) lennueksam tuleb sooritada mõnes liikmesriigis.

II JAOTIS

Lisanõuded sertifitseeritud koolitusorganisatsioonidele, mis pakuvad koolitust ametipiloodi loa (CPL), teise piloodi loa (MPL), liinipiloodi loa (ATPL) ning nendega seotud pädevuste ja tunnistuste saamiseks

ORA.ATO.210 Personalinõuded

- a) *Koolitusjuht.* Koolitusjuhil peab olema laialdane instruktorikogemus kutselise piloodi lubade ja nendega seotud pädevuste ja tunnistuste saamiseks vajaliku koolituse valdkonnas, välja arvatud katselendurite koolitust pakkuvate sertifitseeritud koolitusorganisatsioonide puhul.
- b) *Lennupraktika juht.* Piloteerimisõpet pakkuv sertifitseeritud koolitusorganisatsioon määrab pealennuinstruktori, kes vastutab lennu- ja lennutreeningseadmete instruktorite järelevalve ning piloteerimisõppe ja lennutreeningseadmetel (FSTD) toimuva koolituse standardiseerimise eest. Pealennuinstruktoril peab olema pakutavateks lennutreeningukursusteks vajalik kõrgeima kategooria ametipiloodi luba ja sellega seotud pädevused ning instruktoritunnistus, mis annab õiguse olla instruktoriks vähemalt ühel pakutavatest koolituskursustest.
- c) *Teooriaõppe juht.* Teooriaõpet pakkuv sertifitseeritud koolitusorganisatsioon määrab teooriaõppe juhi, kes vastutab kõikide teooriaõpetajate järelevalve ning kogu teooriaõppe standardiseerimise eest. Teooriaõppe juhil peab olema laialdane teooriaõppeinstruktori kogemus sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni pakutava asjaomase õppe valdkonnas.

ORA.ATO.225 Koolitusprogramm

- a) Koolitusprogrammis peavad olema eraldi välja toodud piloteerimis- ja teooriaõppe osad nädalate või etappide kaupa, standardharjutuste loetelu ning ülevaade õppekavast.
- b) Koolituskäsiraamatus tuleb sätestada koolitusprogrammi sisu ja järjestus.

ORA.ATO.230 Koolituskäsiraamat ja tegevuskäsiraamat

- a) Koolituskäsiraamatus tuleb esitada standardid, eesmärgid ja iga koolitusetapi koolituseesmärgid, mida õpilased peavad järgima ning mis hõlmavad järgmisi valdkondi:

— koolituskava;

— lennueelne ettevalmistus ja lennuharjutused;

— vajaduse korral harjutused lennutreeningseadmel (FSTD-I);

▼ M1

— teooriaõpe.

- b) Tegevuskäsiraamatus tuleb esitada asjakohased andmed töötajarühmade, näiteks lennuinstruktorite, lennutreeningseadme instruktorite, teooriaõpetajate, käitamis- ja hooldustöötajate kohta, ning üldine teave, tehniline ja marsruudiinfo ning töötajate koolitust käsitlevad andmed.

*III JAOTIS**Lisanõuded erikoolitust pakkuvatele sertifitseeritud koolitusorganisatsioonidele***1. peatükk****Kaugõppekursus****ORA.ATO.300 Üldist**

Koolitusorganisatsioonile võib anda sertifikaadi järgmiste moodulkursuse programmide läbiviimiseks kaugõppe teel:

- a) teooriaõppe moodulkursused;
- b) klassi- või tüübipädevuse täiendava teooriaõppe kursused või
- c) mitme mootoriga kopteri esimese tüübipädevuse sertifitseeritud algteooriaõppe kursused.

ORA.ATO.305 Õppetöö klassides

- a) Kõik moodul-kaugõppekursused peavad sisaldama ka klassis toimuvat õppetööd.
- b) Klassis toimuva õppetöö osakaal ei tohi olla alla 10 % kursuse kogukestusest.
- c) Sellega seoses peavad sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni peamises tegevuskohas või muus sobivas kohas olema sobivad klassiruumid.

ORA.ATO.310 Instruktorid

Kõik instruktorid peavad olema täielikult teadlikud kaugõppekursuse programmi nõuetest.

2. peatükk**Lennuajata koolitus****ORA.ATO.330 Üldist**

- a) FCL-osa kohase lennuajata koolituse (ZFTT) sertifikaat antakse üksnes sellistele sertifitseeritud koolitusorganisatsioonidele, kellel on ka ärilises lennutranspordis tegutsemise õigus või erikokkulepe ärilises lennutranspordis tegutseva käitajaga.
- b) Lennuajata koolituse (ZFTT) sertifikaat antakse üksnes juhul, kui käitajal on vähemalt 90-päevane konkreetse lennukitüübi käitamise kogemus.
- c) Kui lennuajata koolitust (ZFTT) pakub käitajaga erikokkulepet omav sertifitseeritud koolitusorganisatsioon, ei kohaldata 90-päevase töökogemuse nõuet juhul, kui ORO-osa kohastel lisastartidel ja -maandumistel osaleval tüübipädevusinstruktoril (TRI(A)) on vastava lennukitüübi käitamise kogemus.

▼ **M1****ORA.ATO.335 Lennu täisimitaator**

- a) Lennuajata koolituseks (ZFTT) sertifitseeritud lennu täisimitaator (FFS) peab olema töökorras vastavalt sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni juhtimissüsteemi kriteeriumitele.
- b) Lennu täisimitaatori (FFS) liikumis- ja visuaalsüsteem peab olema täielikult töökorras vastavalt punkti ORA.FSTD.205 kohastele asjaomastele lennutreeningseadme (FSTD) sertifitseerimistingimustele.

3. peatükk**Teise piloodi loa (MPL) kursused****ORA.ATO.350 Üldist**

Teise piloodi loa (MPL) integreeritud koolituskursuste ja teise piloodi loa instruktori kursuste läbiviimise õigus antakse üksnes sellisele sertifitseeritud koolitusorganisatsioonile, millel on ka ärilises lennutranspordis tegutsemise õigus või erikokkulepe ärilises lennutranspordis tegutseva käitajaga.

4. peatükk**Katselendurite koolitus****ORA.ATO.355 Katselendurite koolitusorganisatsioonid**

- a) Koolitusorganisatsioon, mis on sertifitseeritud pakkuma katselendurite koolitust 1. või 2. kategooria katselennupädevuse väljaandmiseks vastavalt FCL-osal, võib taotleda oma õiguste laiendamist ka muude kategooriate katselendudele ja katselenduritele, tingimusel et:
 - 1) osa 21 vastavad nõuded on täidetud ning
 - 2) sertifitseeritud koolitusorganisatsioonil on erikokkulepe osa 21 kohase organisatsiooniga, kus töötab või kuhu kavatakse tööle võtta katselendureid.
- b) Säilitatavate koolitusandmete hulka kuuluvad koolitusprogrammiga ette nähtud kirjalikud õpilastööd, mis vajaduse korral hõlmavad katselennu tüübiga seotud salvestatud parameetrite andmetöötlust ja analüüsimist.

FSTD-ALAJAGU

**NÕUDED LENNUTREENINGSEADMEID (FSTD) KÄITAVATELE
ORGANISATSIOONIDELE JA LENNUTREENINGSEADMETE
KVALIFITSEERIMISELE**

*I JAOTIS***Nõuded lennutreeningseadmeid (FSTD) käitavatele organisatsioonidele****ORA.FSTD.100 Üldist**

- a) Lennutreeningseadmete (FSTD-de) kvalifitseerimise taotleja peab pädevale asutusele tõendama, et ta on kehtestanud punkti ORA.GEN.200 II jaotise kohase juhtimissüsteemi. Tõendamise käigus veendutakse, kas taotleja on otse või lepingu abil suuteline säilitama lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsioonitasemega ette nähtud lennutehnilisi omadusi, funktsioone ja muid omadusi ning kontrollima lennutreeningseadme (FSTD) paigaldust.
- b) Kui taotlejal on käesoleva osa kohaselt välja antud sertifikaat, märgitakse lennutreeningseadme (FSTD) spetsifikatsioonid ära:
 - 1) koolitusorganisatsiooni sertifitseerimistingimustes või
 - 2) koolituskäsiraamatus, kui tegemist on lennuettevõtja sertifikaadi omanikuga.

▼ M1**ORA.FSTD.105 Lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsiooni pikendamine**

- a) Lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsiooni pikendamiseks tuleb lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsiooni sertifikaadi omanikul iga 12-kuulise perioodi jooksul järk-järgult läbi viia kõik lennutreeningseadme põhilises katsetamisjuhendis (MQTG) loetletud katsed ning funktsionaalsed ja subjektiivsed katsed.
- b) Tulemused varustatakse kuupäevaga, lisatakse märke analüüsi ja hindamise kohta ning säilitatakse neid ORA.FSTD.240 kohaselt, et tõendada lennutreeningseadme (FSTD) standardite pidevat järgmist.
- c) Kehtestatakse konfiguratsiooni kontrollsüsteem, mis tagab kvalifitseeritud lennutreeningseadme (FSTD) riistvara ja tarkvara jätkuva terviklikkuse.

ORA.FSTD.110 Muudatused

- a) Lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsiooni sertifikaadi omanik kehtestab ja haldab lennutreeningseadme (FSTD) oluliste muudatuste kindlaksmääramise, hindamise ning käitavas lennutreeningseadmesse (FSTD-sse) sisseviimise süsteemi, mis hõlmab eelkõige järgmist:
 - 1) koolitamiseks, eksamineerimiseks ja kontrollimiseks vajalikke õhusõidukiga seotud muudatusi, olenemata sellest, kas need on lennukõlblikkust käsitlevas direktiivis sätestatud või mitte, ning
 - 2) koolitamiseks, eksamineerimiseks ja kontrollimiseks vajalikke lennutreeningseadmega (FSTD) seotud muudatusi, sealhulgas liikumis- ja visuaalsüsteemide muudatusi näiteks andmete läbivaatuse puhul.
- b) Lennutreeningseadme (FSTD) käitsemist, lennutehnilisi omadusi ja süsteemide tööd mõjutavaid riistvara- ja tarkvaramuudatusi ning mis tahes suuri muudatusi liikumis- või visuaalsüsteemis tuleb hinnata, et teha kindlaks nende mõju algsetele kvalifikatsioonikriteeriumidele. Organisatsioon peab valmistama ette mõjutatud valideerimiskatsete muudatused. Organisatsioon peab katsetama lennutreeningseadme (FSTD) vastavust uutele tingimustele.
- c) Organisatsioon teatab kõikidest olulistest muudatustest eelnevalt pädevale asutusele, kes peab otsustama, kas läbiviidavad katsed vastavad nõuetele. Pädev asutus otsustab, kas enne lennutreeningseadme (FSTD) muudatuse järgset kasutuselevõttu koolituse raames on vaja selle erakorralist hindamist.

ORA.FSTD.115 Paigaldamine

- a) Lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsiooni sertifikaadi omanik tagab, et:
 - 1) lennutreeningseade (FSTD) paigutatakse sobivasse keskkonda, kus on tagatud selle ohutu kasutamine ja töökindlus;
 - 2) kõigile lennutreeningseadme (FSTD) kasutajatele ja hooldustöötajatele tutvustatakse lennutreeningseadme (FSTD) ohutuaspekte, et nad oleksid teadlikud kõikidest lennutreeningseadmega (FSTD) seotud ohutusvahenditest ja hädaolukorra ohutusprotseduuridest, ning
 - 3) lennutreeningseade (FSTD) ja selle paigaldus vastab kohalikele tervisekaitse- ja ohutusnõuetele.
- b) Lennutreeningseadme (FSTD) ohutusvahendeid, näiteks hädaseiskamispidemeid ja avariivalgustust, kontrollitakse vähemalt üks kord aastas ja kontrollitulemusi säilitatakse.

ORA.FSTD.120 Lisaseadmed

Kui lennutreeningseade (FSTD) varustatakse selliste lisaseadmetega, mille suhtes kvalifitseerimisnõudeid ei ole kehtestatud, peab pädev asutus seda siiski hindama, et tagada kahjuliku mõju puudumine koolituse kvaliteedile.

▼ **M1***II JAOTIS***Lennutreeningseadmete (FSTD) kvalifitseerimise nõuded****ORA.FSTD.200 Lennutreeningseadme (FSTD) kvalifitseerimise taotlus**

- a) Lennutreeningseadme (FSTD) kvalifitseerimise taotluse esitab pädeva asutuse kehtestatud vormis ja viisil järgmine organisatsioon:
- 1) instrumentaallennu esmaimitaatori (BITD) puhul instrumentaallennu esmaimitaatori (BITD) tootja;
 - 2) kõigil muudel juhtudel organisatsioon, kes soovib lennutreeningseadet (FSTD) käitada.
- b) Esmase kvalifitseerimise taotlejad peavad pädevale asutusele esitama dokumendid, mis kirjeldavad käesoleva määrusega kehtestatud nõuete täitmise kavandatavaid viise. Kõnealused dokumendid peavad sisaldama ORA.GEN.130 ja ORA.FSTD.230 täitmise tagamiseks kehtestatud menetlust.

ORA.FSTD.205 Lennutreeningseadmete (FSTD) sertifitseerimistingimused

- a) Amet annab kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikliga 19 välja sertifitseerimistingimused kui standardid, mille abil näidatakse lennutreeningseadmete (FSTD-de) vastavust määruse (EÜ) nr 216/2008 III lisa kohastele olulistele nõuetele.
- b) Sertifitseerimistingimused peavad olema piisavalt üksikasjalikud ja konkreetsed, et selgitada taotlejatele, missugustel tingimustel kvalifikatsioone välja antakse.

ORA.FSTD.210 Kvalifitseerimisalus

- a) Lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsiooni sertifikaadi väljaandmisel koosneb kvalifitseerimisalus järgmisest:
- 1) ameti kehtestatud kohaldatavatest sertifitseerimistingimustest, mis on jõus esmase kvalifitseerimise taotluse esitamise kuupäeval;

▼ **M2**

- 2) vajaduse korral õhusõiduki valideerimisandmetest, mis on kindlaks määratud määruse (EL) nr 748/2012 kohaselt kehtestatud käitussobivuse andmete kohustuslikus osas, ja

▼ **M1**

- 3) pädeva asutuse kehtestatud eritingimustest, kui vastavad sertifitseerimistingimused ei isalda lennutreeningseadme (FSTD) jaoks piisavaid või nõuetekohaseid standardeid, kuna lennutreeningseadmel (FSTD) on kohaldatavate sertifitseerimistingimuste aluseks olevate omadustega võrreldes uudeid või erilisi omadusi.
- b) Sama kvalifitseerimisalust kohaldatakse lennutreeningseadme (FSTD) edasistel korduvkvalifitseerimistel, kui kategooriat ei ole muudetud.

ORA.FSTD.225 Kvalifikatsioonisertifikaadi kehtivus ja selle kestvus

- a) Lennu täisimitaatori (FFS), lennuelementide imitaatori (FTD) või lennuimitaatori (FNPT) kvalifikatsiooni sertifikaat kehtib järgmisel tingimustel:
- 1) lennutreeningseade (FSTD) ja seda käitav organisatsioon vastab kohaldatavatele nõuetele;
 - 2) pädevale asutusele on tagatud punkti ORA.GEN.140 kohane juurdepääs organisatsioonile, et kontrollida määruse (EÜ) nr 216/2008 ja selle rakenduseeskirjade asjaomaste nõuete jätkuvat järgimist, ning
 - 3) kvalifikatsioonisertifikaadist ei ole loobutud ja seda ei ole tühistatud.

▼ **M1**

b) Punkti ARA.FSTD.120 alapunkti b alapunktis 1 sätestatud 12-kuulist perioodi võib pikendada kuni 36 kuuni järgmistel tingimustel:

- 1) lennutreeningseadme (FSTD) puhul on läbi viidud esmane ning vähemalt üks korduvhindamine, mis on kinnitanud seadme vastavust kvalifitseerimisalusele;
 - 2) lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsiooni sertifikaadi omanik on viimase 36 kuu jooksul edukalt läbinud piisaval hulgal hindamisi;
 - 3) pädev asutus viib organisatsioonis iga 12 kuu järel läbi punkti ORA.GEN.200 alapunkti a alapunktis 6 sätestatud vastavushindamise süsteemi auditi ning
 - 4) organisatsiooni määratud piisavate kogemustega isik kontrollib lennutreeningseadme katsetamisjuhendi (QTG) korrapäraselt taaskohaldamist ning viib iga 12 kuu järel läbi asjakohased toimingud ja subjektiivsed katsed ning saadab nende tulemused pädevale asutusele.
- c) Instrumentaallennu esmaimataatori (BITD) kvalifikatsiooni sertifikaat kehtib tingimusel, et pädev asutus kontrollib kooskõlas punktiga ARA.FSTD.120 korrapäraselt instrumentaallennu esmaimataatori (BITD) vastavust asjaomastele kvalifitseerimisalustele.
- d) Lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsiooni sertifikaadist loobumise või selle tühistamise korral tagastatakse kvalifikatsioonisertifikaat pädevale asutusele.

ORA.FSTD.230 Kvalifitseeritud lennutreeningseadmega (FSTD) seotud muudatuste tegemine

a) Lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsiooni sertifikaadi omanik teatab pädevale asutusele kõikidest lennutreeningseadmega seotud kavandatavatest muudatustest, nagu näiteks:

- 1) olulised ümberehitused;
- 2) lennutreeningseadme (FSTD) ümberpaigutamine ning
- 3) lennutreeningseadme (FSTD) kasutuselt kõrvaldamine.

b) Lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsioonitaseme tõstmise korral peab organisatsioon pädevalt asutuselt taotlema täienduste hindamist. Organisatsioon teostab kõik taotletava kvalifikatsioonitaseme valideerimiskatsed. Täiendatud lennutreeningseadme (FSTD) lennutehniliste omaduste valideerimiseks ei tohi kasutada eelmiste hindamiste tulemusi.

c) Lennutreeningseadme (FSTD) uude asukohta üleviimisel peab organisatsioon pädevat asutust sellest eelnevalt teavitama ning esitama asjaomaste tööde ajakava.

Enne lennutreeningseadme (FSTD) taaskasutuselevõttu uues asukohas peab organisatsioon teostama vähemalt ühe kolmandiku valideerimiskatsetest ning funktsionaalsetest ja subjektiivsetest katsetest, et tagada lennutreeningseadme (FSTD) lennutehniliste omaduste vastavus algsele kvalifikatsioonistandardile. Katsedokumentide koopiaid säilitatakse koos lennutreeningseadme (FSTD) andmetega, et pädev asutus saaks need läbi vaadata.

Pädev asutus võib pärast lennutreeningseadme (FSTD) ümberpaigutamist läbi viia selle hindamise. Hindamine peab toimuma kooskõlas lennutreeningseadme (FSTD) algse kvalifitseerimisalusega.

d) Kui organisatsioon kavatseb lennutreeningseadme (FSTD) pikemaks ajaks aktiivsest kasutusest kõrvaldada, teavitatakse sellest pädevat asutust ning kehtestatakse lennutreeningseadmete (FSTD) seisuperioodiks asjakohased kontrollid.

Organisatsioon lepib pädeva asutusega kokku aktiivsest kasutusest kõrvaldamise, hoiustamise ja taaskasutuselevõtu kava, et tagada võimalus lennutreeningseadme (FSTD) aktiivse kasutamise jätkamiseks algsel kvalifikatsioonitasemel.

▼ M1**ORA.FSTD.235 Lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsiooni üleandmine**

- a) Lennutreeningseadet (FSTD) käitava organisatsiooni muutumisel teavitab uus organisatsioon sellest eelnevalt pädevat asutust, et leppida kokku lennutreeningseadme (FSTD) üleandmise kava.
- b) Pädev asutus võib viia läbi hindamise kooskõlas lennutreeningseadme (FSTD) algse kvalifitseerimisalusega.
- c) Kui lennutreeningseade (FSTD) ei vasta enam algsele kvalifitseerimisalusele, taotleb organisatsioon lennutreeningseadmele (FSTD-le) uut kvalifikatsiooni-sertifikaati.

ORA.FSTD.240 Andmete säilitamine

Lennutreeningseadme (FSTD) kvalifikatsiooni omanik säilitab järgmised andmed:

- a) kõiki lennutreeningseadme (FSTD) algset kvalifitseerimisalust ja kvalifikatsiooni-aset kirjeldavaid ja tõendavaid dokumente kuni lennutreeningseadme (FSTD) eluea lõpuni ning
- b) iga lennutreeningseadme (FSTD) ning selle vastavushindamisega seotud korduvaid dokumente ja aruandeid vähemalt viis aastat.

AeMC-ALAJAGU

LENNUNDUSMEDITSIINIKESKUSED*I JAOTIS***Üldist****ORA.AeMC.105 Reguleerimisala**

Käesolevas alajaos kehtestatakse täiendavad nõuded, mida organisatsioon peab täitma, et saada tervisetõendeid, kaasa arvatud klassi 1 tervisetõendeid välja andva lennundusmeditsiinikeskuse sertifikaat või pikendada selle kehtivust.

ORA.AeMC.115 Taotlus

Lennundusmeditsiinikeskuse sertifikaadi taotlejad peavad tegema järgmist:

- a) vastama punktis MED.D.005 sätestatud nõuetele ning
- b) esitama lisaks ORA.GEN.115 kohaselt nõutavatele organisatsiooni sertifitseerimise dokumentidele andmed määratud haiglate ja meditsiini-asutustega tehtava meditsiinalase koostöö kohta, et korraldada eriarsti pädevusse kuuluvaid läbivaatusi.

ORA.AeMC.135 Kehtivuse kestvus

Lennundusmeditsiinikeskuse sertifikaat antakse välja määramata ajaks. Sertifikaat kehtib seni, kuni sertifikaadi omanik ja organisatsiooni töös osalevad lennundusarstid teevad järgmist:

- a) vastavad punktis MED.D.030 sätestatud nõuetele;
- b) tagavad vajalike kogemuste säilimise, viies igal aastal läbi piisaval arvul klassi 1 arstlikke läbivaatusi.

*II JAOTIS***Juhtimine****ORA.AeMC.200 Juhtimissüsteem**

Lennundusmeditsiinikeskus kehtestab ja haldab juhtimissüsteemi, mis hõlmab ORA.GEN.200 alla kuuluvaid punkte ning lisaks sellele järgmisi menetlusi:

- a) tervisetõendite väljaandmiseks MED-osa kohaselt ning

▼ M1

- b) konfidentsiaalsete terviseandmete jätkuvaks hoidmiseks.

ORA.AeMC.210 Nõuded töötajatele

- a) Lennundusmeditsiinikeskused peavad tagama, et:
- 1) keskuse juhatajaks määratakse lennundusarst, kellel on klassi 1 tervisetõendite väljaandmise õigus ning oma ülesannete täitmiseks piisav kogemus lennundusmeditsiini valdkonnas, ning
 - 2) tal oleks piisaval hulgal asjaomase kvalifikatsiooniga lennundusarste ning muid tehnilisi töötajaid ja eksperte.
- b) Lennundusmeditsiinikeskuse juhataja vastutab läbivaatuste tulemuste hindamise eest ning peab allkirjastama aruanded, tunnistused ja esmased klassi 1 tervisetõendid.

ORA.AeMC.215 Nõuded tööruumidele

Lennundusmeditsiinikeskusel peavad olema sertifikaadi reguleerimisalasse kuuluvate õiguste teostamiseks vajalikke lennundusmeditsiinilisi läbivaatusi võimaldavad meditsiinitehnilised vahendid.

ORA.AeMC.220 Dokumentide säilitamine

Lisaks punktis ORA.GEN.220 sätestatud andmetele peab lennundusmeditsiinikeskus tegema järgmist:

- a) säilitama tervisetõendite väljaandmiseks, nende kehtivuse pikendamiseks ja taastamiseks tehtud arstlike läbivaatuste ja hindamiste ning nende tulemuste andmeid vähemalt kümme aastat pärast viimase läbivaatuse kuupäeva, ning
- b) säilitama kõiki meditsiinilisi andmeid viisil, mis tagab konfidentsiaalsete terviseandmete jätkuva kaitse.