

II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2018/1974

ze dne 14. prosince 2018,

kterým se mění nařízení (EU) č. 1178/2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ⁽¹⁾, a zejména na článek 23 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízením Komise (EU) č. 1178/2011 ⁽²⁾ stanoví technické požadavky na certifikaci zařízení pro výcvik pomocí letové simulace, osvědčování pilotů zapojených do provozu některých letadel a osvědčování osob a organizací podílejících se na výcviku, zkoušení a přezkušování pilotů.
- (2) V posledním desetiletí k hlavním rizikovým faktorům, jež mohly vést ke smrtelným nehodám při provozu obchodní letecké dopravy, patří narušení nebo ztráta kontroly nad řízením letounů, přičemž strategickou prioritou v Evropě ⁽³⁾ i na celosvětové úrovni je nyní takovým případům zabránit. To zahrnuje i nové požadavky na odbornou přípravu s cílem lépe připravit piloty na nepříznivou situaci narušení či ztráty kontroly nad řízením letounu.
- (3) Nařízením Komise (EU) 2015/445 ⁽⁴⁾ se aktualizovaly stávající požadavky na odbornou přípravu obchodních pilotů tak, aby zahrnovaly výcvik týkající se prevence ztráty kontroly nad řízením a obnovování kontroly nad řízením (dále jen „UPRT“) jakožto povinnou složku teoretických znalostí pilotů. Ke zlepšení způsobilosti pilota jak pro prevenci ztráty kontroly, tak pro obnovení kontroly narušených letu, které mohou vést ke ztrátě kontroly a případně ke smrtelné nehodě, jsou zapotřebí další podrobné prvky a cíle výcviku.
- (4) Výcvik UPRT musí být integrován do různých fází profesní dráhy pilota a měl by se uvádět v oprávněných uvedených v průkazu způsobilosti každého pilota. Pokud jde o oblast prevence ztráty kontroly nad řízením letounu a jejího obnovení, je třeba zajistit správný rozvoj a udržování způsobilosti profesionálních pilotů. Výcvik

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 (Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1).

⁽²⁾ Nařízením Komise (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 311, 25.11.2011, s. 1).

⁽³⁾ Evropský plán pro bezpečnost letectví 2018–2022, část. 5.3.1, s. 33.

⁽⁴⁾ Nařízením Komise (EU) 2015/445 ze dne 17. března 2015, kterým se mění nařízení (EU) č. 1178/2011, pokud jde o technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví (Úř. věst. L 74, 18.3.2015, s. 1).

UPRT by se měl stát povinnou součástí výcvikového kurzu pro získání průkazu způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce (MPL), integrovaného výcvikového kurzu pro piloty dopravních letounů (ATP (A)) a výcvikového kurzu pro získání průkazu způsobilosti obchodního pilota (CPL (A)), jakož i pro třídní nebo typové kvalifikace pro jednopilotní letouny pro činnost ve vícepilotním provozu, jednopilotní složité letouny bez vysoké výkonnosti, složité letouny s vysokou výkonností a kvalifikace pro vícepilotní letouny. Aby si piloti mohli rozvíjet pokročilé schopnosti v oblasti kontroly nad řízením a obnovování kontroly nad řízením, měly by příslušné výcvikové kurzy zahrnovat související letové úlohy v letounu.

- (5) Kromě zavedení nového kurzu pro rozvoj pokročilých pilotních dovedností v oblasti prevence ztráty kontroly nad řízením a jejího obnovení by se měly revidovat požadavky na osvědčení instruktorů s cílem zajistit přiměřenou kvalifikaci instruktorů v kurzech.
- (6) Toto nařízení odráží ustanovení Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) přijatá v roce 2014, která se týkají UPRT pro průkazy způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce a typové kvalifikace pro průkazy způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce, změnou přílohy 1 Chicagské úmluvy o udělování průkazů způsobilosti personálu.
- (7) Právě v zájmu bezpečnosti letectví je zapotřebí, aby nové prvky UPRT byly provedeny co nejdříve. Měla by být zavedena přechodná ustanovení, jež by umožnila absolvování výcvikových kurzů bez další úpravy, pokud byly tyto kurzy zahájeny předtím, než dané změny požadavků na výcvik pilotů týkající se UPRT vstoupily v platnost. V této souvislosti je třeba vzít v úvahu, že piloti létající pro obchodní letecké dopravce v souladu s nařízením Komise (EU) č. 965/2012⁽¹⁾ musí u dopravce absolvovat pravidelný výcvik, který již prvky UPRT zahrnuje. Kromě toho by se organizacím pro výcvik pilotů mělo poskytnout přechodné období, aby mohly přizpůsobit své výcvikové programy novým požadavkům týkajícím se UPRT. Na konci tohoto přechodného období by měly být všechny příslušné výcvikové kurzy vedeny v souladu s novými požadavky týkajícími se UPRT.
- (8) V současné době mezi Unii a některými třetími zeměmi stále probíhají jednání, včetně jednání o změně průkazů způsobilosti pilota a souvisejících osvědčeních zdravotní způsobilosti. Aby bylo zajištěno, že členské státy budou s ohledem na tato jednání moci i nadále po přechodné období uznávat průkazy způsobilosti a osvědčení zdravotní způsobilosti ze třetích zemí, je nutné prodloužit období, po které se členské státy mohou rozhodnout, že na svém území nebudou ustanovení nařízení (EU) č. 1178/2011 uplatňovat v případě pilotů, kteří jsou držiteli průkazů způsobilosti a souvisejícího osvědčení zdravotní způsobilosti vydaných třetí zemí a kteří se podílejí na neobchodním provozu některých letadel.
- (9) Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví předložila Evropské komisi návrh prováděcích pravidel spolu se svým stanoviskem č. 06/2017.
- (10) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle článku 127 nařízení (EU) 2018/1139,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (EU) č. 1178/2011 se mění takto:

- 1) Za článek 4a se vkládá nový článek 4b, který zní:

„Článek 4b

Výcvik týkající se prevence ztráty kontroly nad řízením a obnovování kontroly nad řízením

1. Výcvik týkající se prevence ztráty kontroly nad řízením a obnovování kontroly nad řízením se stává povinnou součástí výcvikového kurzu pro získání průkazu způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce (MPL), integrovaného výcvikového kurzu pro piloty dopravních letounů (ATP(A)) a výcvikového kurzu pro získání průkazu způsobilosti obchodního pilota (CPL(A)) a výcvikových kurzů pro získání třídní nebo typové kvalifikace pro:

- a) jednopilotní letouny pro činnost ve vícepilotním provozu;
- b) jednopilotní složité letouny bez vysoké výkonnosti;
- c) jednopilotní složité letouny s vysokou výkonností nebo
- d) vícepilotní letouny

v souladu s přílohou I (část FCL).

⁽¹⁾ Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1).

2. Pro výcvikové kurzy uvedené v odstavci 1, které byly zahájeny přede dnem 20. prosince 2019 u schválené organizace pro výcvik, není výcvik týkající se prevence ztráty kontroly nad řízením a obnovování kontroly nad řízením povinný za předpokladu, že:

- a) výcvikový kurz CPL(A), ATP(A) nebo MPL je absolvován jiným způsobem v souladu s přílohou I (část FCL) a zkouška dovednosti musí být absolvována v souladu s body FCL.320 (CPL), FCL.620 (IR) nebo FCL.415.A (MPL) přílohy I (část FCL) nejpozději do dne 20. prosince 2021 nebo
- b) výcvikový kurz pro získání třídní nebo typové kvalifikace pro letouny je absolvován jiným způsobem v souladu s přílohou I (část FCL) a zkouška dovednosti je absolvována v souladu s přílohou I (část FCL) bodem FCL.725 písm. c) druhým pododstavcem tohoto nařízení nejpozději do dne 20. prosince 2021.

Pro účely odstavce 1 může příslušný orgán na základě svého vlastního posouzení a na základě doporučení schválené organizace pro výcvik uznat zápočet za výcvik týkající se prevence ztráty kontroly nad řízením a obnovování kontroly nad řízením absolvovaný podle vnitrostátních požadavků na výcvik přede dnem 20. prosince 2019.“

2) v článku 12 se odstavec 4 nahrazuje tímto:

„4. Odchylně od odstavce 1 se členské státy mohou rozhodnout, že až do dne 20. června 2020 nebudou uplatňovat ustanovení tohoto nařízení v případě pilotů, kteří jsou držiteli průkazů způsobilosti pilota a souvisejícího osvědčení zdravotní způsobilosti vydaných třetí zemí a kteří se podílejí na neobchodním provozu letadla, jak je uvedeno v čl. 2 odst. 1 písm. b) bodech i) nebo ii) nařízení (EU) 2018/1139. Tato rozhodnutí členské státy zpřístupní veřejnosti.“;

3) v článku 12 se odstavec 8 nahrazuje tímto:

„8. Odchylně od odstavce 1 se bod FCL.315.A, bod FCL.410.A druhá věta písm. a) a bod FCL.725.A písm. c) přílohy I (část FCL) použijí ode dne 20. prosince 2019.“

4) Příloha I nařízení (EU) č. 1178/2011 se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Avšak:

- a) Ustanovení čl. 1 odst. 1 se použije ode dne 20. prosince 2019.
- b) Ustanovení čl. 1 odst. 4 se použije ode dne 20. prosince 2019.
- c) Aniž jsou dotčena ustanovení písm. b) výše, body 2, 4, 5 a 12 přílohy tohoto nařízení se použijí od 31. ledna 2022.

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

V Bruselu dne 14. prosince 2018.

Za Komisi
Violeta BULC
členka Komise

PŘÍLOHA

Příloha I nařízení (EU) č. 1178/2011 (část FCL) se mění takto:

(1) Bod FCL.010 se mění takto:

a) úvodní věta se nahrazuje tímto:

„Pro účely této přílohy (části FCL) platí tyto definice:“;

b) před definicí „akrobatického letu“ se vkládá nová definice „dostupného“, která zní:

„Dostupným“ se rozumí zařízení, které může použít:

- schválená organizace pro výcvik (ATO), s jejímž schválením probíhá výcvikový kurz pro třídní nebo typovou kvalifikaci, nebo
- examinátor provádějící hodnocení odborné způsobilosti, zkoušku dovednosti či přezkoušení odborné způsobilosti pro účely hodnocení, zkoušení a přezkušování.“;

c) definice „akrobatického letu“ se nahrazuje tímto:

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

d) Po definici „Letounu, který musí být provozován s druhým pilotem“ se vkládá nová definice „Výcvik týkající se prevence ztráty kontroly a obnovování kontroly nad řízením letounu“, která zní:

„Výcvikem týkajícím se prevence ztráty kontroly nad řízením a obnovování kontroly nad řízením letounu (UPRT)“ se rozumí výcvik složený z:

- výcviku týkajícího se prevence ztráty kontroly nad řízením letounu: kombinace teoretických znalostí a letového výcviku s cílem poskytnout letové posádce požadované schopnosti pro prevenci ztráty kontroly nad řízením letounu a
- výcviku týkajícího se obnovování kontroly nad řízením letounu: kombinace teoretických znalostí a letového výcviku s cílem poskytnout letové posádce požadované schopnosti pro obnovování kontroly nad řízením letounu.“;

e) Po definici „Vzducholoď“ se vkládá nová definice „dostupného zařízení pro výcvik pomocí letové simulace FSTD“, která zní:

„Dostupným zařízením pro výcvik pomocí letové simulace (FSTD)“ se rozumí jakékoli zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (FSTD), které je provozovateli FSTD nebo zákazníkovi k dispozici pro použití bez ohledu na časová hlediska.“;

(2) Bod FCL.310 se nahrazuje tímto:

„FCL.310 CPL – zkoušky z teoretických znalostí

Žadatelé o průkaz CPL musí prokázat úroveň znalostí odpovídající uděleným právům vykonáním zkoušky z těchto předmětů:

- a) právní předpisy v oblasti letectví;
- b) obecné znalosti o letadle – drak letadla/systémy/pohonná jednotka;
- c) obecné znalosti o letadle – přístroje;
- d) hmotnost a vyvážení;
- e) výkonnost;
- f) plánování a sledování letu;
- g) lidská výkonnost;
- h) meteorologie;
- i) obecná navigace;
- j) radionavigace;
- k) provozní postupy;

- l) letové zásady a
- m) komunikace.“;

(3) Bod FCL.410.A se nahrazuje tímto:

„FCL.410.A MPL – výcvikový kurz a zkoušky z teoretických znalostí

a) Kurz

Žadatelé o průkaz MPL musí absolvovat výcvikový kurz teoretických znalostí a letový výcvik ve schválené organizaci pro výcvik v souladu s dodatkem 5 k této příloze (část FCL).

b) Zkouška

Žadatelé o průkaz MPL musí prokázat úroveň teoretických znalostí odpovídající úrovni držitele průkazu ATPL (A) v souladu s bodem FCL.515 a typové kvalifikaci pro víceletý provoz.“;

(4) Bod FCL.515 se nahrazuje tímto:

„FCL.515 MPL ATPL – výcvikový kurz a zkoušky z teoretických znalostí

a) Kurz

Žadatelé o průkaz ATPL musí absolvovat výcvikový kurz ve schválené organizaci pro výcvik. Kurz probíhá buď jako integrovaný výcvikový kurz nebo jako modulový kurz v souladu s dodatkem 3 k této příloze (část FCL).

b) Zkouška

Žadatelé o průkaz ATPL musí prokázat úroveň znalostí odpovídající uděleným právům vykonáním zkoušky z těchto předmětů:

- 1) právní předpisy v oblasti letectví;
- 2) obecné znalosti o letadle – drak letadla/systémy/pohonná jednotka;
- 3) obecné znalosti o letadle – přístroje;
- 4) hmotnost a vyvážení;
- 5) výkonnost;
- 6) plánování a sledování letu;
- 7) lidská výkonnost;
- 8) meteorologie;
- 9) obecná navigace;
- 10) radionavigace;
- 11) provozní postupy;
- 12) principy letu a
- 13) komunikace.“;

(5) Bod FCL.615 se nahrazuje tímto:

„FCL.615 IR Teoretické znalosti a letový výcvik

a) Kurz

Žadatelé o přístrojovou kvalifikaci musí absolvovat kurz teoretických znalostí a letového výcviku ve schválené organizaci pro výcvik. Tento kurz musí zahrnovat:

- 1) integrovaný výcvikový kurz, který zahrnuje výcvik pro získání přístrojové kvalifikace v souladu s dodatkem 3 k této příloze (část FCL), nebo
- 2) modulový kurz v souladu s dodatkem 6 k této příloze (část FCL).

b) Zkouška

Žadatelé musí prokázat úroveň teoretických znalostí odpovídající uděleným právům vykonáním zkoušky z těchto předmětů:

- 1) právní předpisy v oblasti letectví;
- 2) obecné znalosti o letadle – přístroje;

- 3) plánování a sledování letu;
 - 4) lidská výkonnost;
 - 5) meteorologie;
 - 6) radionavigace a
 - 7) komunikace.“;
- (6) Bod FCL.725 písmeno d) se nahrazuje tímto:

„d) Pokud žadatel, který je držitelem typové kvalifikace pro určitý typ letadla s právem pro jednopilotní nebo vícepilotní provoz, žádá o dodatečné právo k jiné formě provozu na stejném typu letadla, má se za to, že splňuje požadavky na teoretické znalosti. Takový žadatel absolvuje další letový výcvik k jiné formě provozu ve schválené organizaci pro výcvik nebo u držitele AOC, kterého pro takový výcvik schválí příslušný úřad. Forma provozu se zapíše do průkazu způsobilosti.“

- (7) Bod FCL.720.A se nahrazuje tímto:

„FCL.720.A Požadavky na praxi a předpoklady pro vydání třídní nebo typové kvalifikace – letouny

Není-li v údajích o provozní způsobilosti letadla stanovených v souladu s přílohou I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012 (OSD) uvedeno jinak, musí žadatelé o třídní nebo typovou kvalifikaci splňovat následující požadavky na praxi a předpoklady pro vydání příslušné kvalifikace:

a) Jednopilotní letouny

Žadatelé o vydání první třídní nebo typové kvalifikace pro jednopilotní letoun, kteří chtějí získat právo k provozování letounu ve vícepilotním provozu, musí navíc splňovat požadavky písm. d) odst. 4) a písm. b) odst. 5.

Kromě toho, pokud jde o:

1) Jednopilotní vícemotorové letouny

Žadatelé o vydání první třídní nebo typové kvalifikace pro jednopilotní vícemotorový letoun musí absolvovat alespoň 70 hodin ve funkci velitele letadla (PIC) v letounech.

2) Jednopilotní nesložitě letouny s vysokou výkonností

Žadatelé o vydání první třídní nebo typové kvalifikace pro jednopilotní letoun klasifikovaný jako letoun s vysokou výkonností musí ještě před zahájením letového výcviku:

- i) absolvovat alespoň 200 hodin celkové praxe v létání, z nichž 70 hodin absolvují ve funkci velitele letadla v letounech; a
- ii) splňovat jeden z těchto požadavků:
 - A) mít osvědčení o úspěšném zakončení kurzu dodatečných teoretických znalostí ve schválené organizaci pro výcvik nebo
 - B) vykonat zkoušky z teoretických znalostí pro získání průkazu ATPL(A) v souladu s touto přílohou (část FCL); nebo
 - C) mít kromě průkazu způsobilosti vydaného v souladu s touto přílohou (část FCL) i průkaz ATPL(A) nebo CPL(A)/IR se zápočtem teoretických znalostí pro průkaz ATPL(A) vydaný v souladu s přílohou 1 Chicagské úmluvy.

3) Jednopilotní složité letouny s vysokou výkonností

Žadatelé o vydání typové kvalifikace pro jednopilotní složitý letoun klasifikovaný jako letoun s vysokou výkonností musí kromě toho, že splňují požadavky bodu 2, být současnými nebo bývalými držiteli přístrojové kvalifikace IR(A) pro jednomotorové či vícemotorové letouny, stanovené v hlavě G a splňovat požadavky písm. b) odst. 5.

b) Vícepilotní letouny

Žadatelé o vydání prvního kurzu pro získání typové kvalifikace pro vícepilotní letoun musí být piloti-žáci, kteří právě podstupují výcvikový kurz pro získání průkazu MPL, nebo musí splňovat tyto požadavky:

- 1) mít alespoň 70 hodin praxe v létání ve funkci velitelů letadla (PIC) v letounech;
- 2) být současnými nebo bývalými držiteli přístrojové kvalifikace IR(A) pro vícemotorové letouny;

- 3) vykonat zkoušky z teoretických znalostí pro získání průkazu ATPL(A) v souladu s touto přílohou (část FCL);
 - 4) s výjimkou případů, kdy je kurz pro získání typové kvalifikace kombinován s kurzem MCC:
 - i) být držiteli osvědčení o úspěšném zakončení kurzu MCC v letounech nebo
 - ii) být držiteli osvědčení o úspěšném zakončení kurzu MCC ve vrtulnících a mít více než 100 hodin praxe v létání ve funkci pilotů ve vícepilotních vrtulnících nebo
 - iii) mít nalétáno alespoň 500 hodin ve funkci pilotů ve vícepilotních vrtulnících nebo
 - iv) mít nalétáno alespoň 500 hodin ve funkci pilotů ve vícepilotním provozu v jednopilotních vícemotorových letounech v obchodní letecké dopravě v souladu s platnými požadavky v oblasti letového provozu a
 - 5) absolvovat výcvikový kurz stanovený v bodě FCL.745.A.
- c) Aniž je dotčeno písmeno b), může členský stát vydat pro vícepilotní letoun typovou klasifikaci s omezenými oprávněními, která svým držitelům umožňuje výkon funkce druhých pilotů střídajících při cestovním letu v letové hladině nad FL 200, za předpokladu, že další dva členové posádky mají typovou klasifikaci vydanou v souladu s písmenem b).
- d) Je-li tak uvedeno v OSD, může být výkon oprávnění udělených typovou kvalifikací zpočátku omezen na lety pod dozorem instruktora. Údaje o době letu pod dozorem se zanesou do zápisníku letů pilotů nebo rovnocenného dokumentu a instruktor je potvrdí podpisem. Omezení se odstraní, jakmile piloti prokážou, že absolvovali dobu letu pod dozorem, která je požadována v OSD.“;
- (8) Bod FCL.725.A se nahrazuje tímto:

„FCL.725.A Teoretické znalosti a letový výcvik pro vydání třídní a typové kvalifikace – letouny

Není-li v údajích o provozní způsobilosti letadla stanovených v souladu s přílohou I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012 uvedeno jinak:

- a) pro jednopilotní vícemotorové letouny:
 - 1) kurz teoretických znalostí pro získání třídní kvalifikace pro jednopilotní vícemotorové letouny zahrnuje alespoň sedm hodin výcviku v provozu ve vícemotorovém letounu a
 - 2) kurz letového výcviku pro získání třídní nebo typové kvalifikace pro jednopilotní vícemotorové letouny zahrnuje alespoň 2 hodiny a 30 minut letového výcviku ve dvojím řízení za normálních podmínek provozu vícemotorového letounu a nejméně 3 hodiny 30 minut letového výcviku ve dvojím řízení s nácvikem postupů při poruše motoru a technik asymetrického letu.
 - b) pro jednopilotní (vodní) letouny:
 - 1) výcvikový kurz pro získání kvalifikace pro jednopilotní (vodní) letouny zahrnuje výuku teoretických znalostí a letový výcvik a
 - 2) letový výcvik pro získání třídní nebo typové kvalifikace pro jednopilotní vodní letouny zahrnuje alespoň osm hodin letového výcviku ve dvojím řízení, jestliže jsou žadatelé držiteli třídní nebo typové kvalifikace pro pozemní verzi příslušného letounu, nebo deset hodin, pokud žadatelé nejsou držiteli této kvalifikace, a
 - c) v případě jednopilotních složitých letounů bez vysoké výkonnosti, jednopilotních složitých letounů s vysokou výkonností a vícepilotních letounů zahrnuje výcvikový kurz UPRT teoretické znalosti a letový výcvik zaměřené na specifika příslušné třídy nebo typu.“;
- (9) Vkládá se nový bod FCL.745.A, který zní:

„FCL.745.A Pokročilý kurz UPRT – letouny

- a) Pokročilý kurz UPRT musí být absolvován ve schválené organizaci pro výcvik a zahrnuje přinejmenším:
 - 1) 5 hodin výuky teoretických znalostí,
 - 2) předletovou instruktáž a poletový rozbor letu a
 - 3) 3 hodiny letového výcviku s letovým instruktorem na letouny FI(A) kvalifikovaným v souladu s bodem FCL.915 písm. e), který sestává z pokročilého kurzu UPRT v letounu schváleném pro účely výcviku.

b) Schválená organizace pro výcvik vydá žadatelům po dokončení kurzu UPRT osvědčení o jeho absolvování.“;

(10) V bodě FCL.900 se písm. b) odst. 1 nahrazuje tímto:

„1) Příslušný úřad může vydat zvláštní osvědčení udělující oprávnění k letovému výcviku, jestliže není možné dosáhnout souladu s požadavky stanovenými v této hlavě v případě zavedení:

- i) nového letadla do členského státu nebo letového parku provozovatele nebo
- ii) nových výcvikových kurzů do této přílohy (část FCL).

Toto osvědčení musí být omezeno na výcvikové lety nutné k zavedení nového typu letadla nebo nového výcvikového kurzu a jeho platnost nesmí v žádném případě přesáhnout jeden rok.“;

(11) Bod FCL.915 se mění takto:

„FCL.915 Obecné předpoklady a požadavky na instruktory

a) Obecné

Žadatelé o vydání osvědčení instruktora musí dosáhnout alespoň 18 let věku.

b) Dodatečné požadavky na instruktory poskytující letový výcvik v letadlech

Žadatelé o vydání osvědčení instruktora nebo držitelé tohoto osvědčení s oprávněními provádět letový výcvik v letadle musí:

- 1) při výcviku pro účely získání průkazu způsobilosti být držiteli alespoň průkazu způsobilosti, pro který se má výcvik poskytovat, nebo v případě bodu FCL.900 písm. c) rovnocenného průkazu způsobilosti,
- 2) při výcviku pro účely získání kvalifikační kategorie být držiteli příslušné kvalifikace, pro kterou se má výcvik poskytovat, nebo v případě bodu FCL.900 písm. c) rovnocenné kvalifikační kategorie;
- 3) s výjimkou instruktora pro letové zkoušky musí:
 - i) absolvovat alespoň patnáctihodinovou dobu letu ve funkci pilotů ve třídě nebo typu letadla, v němž má být poskytnut letový výcvik, z níž nanejvýš sedm hodin může být vykonáno na FSTD představujícím příslušnou třídu, případně typ letadla; nebo
 - ii) projít hodnocením odborné způsobilosti pro příslušnou kategorii instruktora v dané třídě nebo typu letadla a
- 4) být oprávněni pracovat během tohoto letového výcviku jako velitelé letadla.

c) Zápočet do dalších kvalifikací a pro účely prodloužení platnosti

- 1) Žadatelům o další osvědčení instruktora mohou být započteny pedagogické dovednosti již prokázané pro získání osvědčení instruktora, jehož jsou držiteli.
 - 2) Nalétané hodiny ve funkci examinátora v rámci zkoušek dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti se plně započtou do požadavků na prodloužení platnosti pro všechna osvědčení instruktora, jichž je examinátor držitelem.
- d) Zápočet pro rozšíření na další typy musí zohledňovat příslušné prvky vymezené v údajích provozní vhodnosti letadla stanovených v souladu s přílohou I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012 (OSD).

e) Další požadavky na poskytování výcviku ve výcvikovém kurzu v souladu s bodem FCL.745.A:

- 1) Před zahájením působení ve funkci instruktorů výcvikového kurzu podle bodu FCL.745.A musí kromě splnění požadavků písmene b) držitelé osvědčení instruktora:
 - i) absolvovat dobu letu odpovídající alespoň 500 hodin ve funkci pilotů letounů, včetně alespoň 200 hodin letového výcviku;
 - ii) po splnění požadavků na praxi uvedených v písm. e) odst. 1 bodě i) absolvovat výcvikový kurz UPRT pro instruktory ve schválené organizaci pro výcvik, během něhož se průběžně posuzuje způsobilost žadatelů; a
 - iii) po absolvování kurzu obdržet od schválené organizace pro výcvik vystavené osvědčení o absolvování kurzu, přičemž vedoucí výcviku (HT) do deníku žadatelů zapíše oprávnění uvedená v písm. e) odst. 1.

- 2) Oprávnění uvedená v písm. e) odst. 1 se uplatňují pouze v případě, že instruktoři během posledního roku absolvovali udržovací výcvik ve schválené organizaci pro výcvik, během kterého se posuzovala způsobilost požadovaná pro výcvik v souladu s bodem FCL.745.A ke spokojenosti HT.
 - 3) Instruktoři, kteří jsou držiteli oprávnění uvedených v písm. e) odst. 1 mohou působit jako instruktoři kurzu podle písm. e) odst. 1 bodu ii) za předpokladu, že:
 - i) mají 25 hodin praxe letového instruktora během výcviku podle bodu FCL.745.A;
 - ii) v souvislosti s tímto oprávněním absolvovali posouzení způsobilosti a
 - iii) splňují požadavky na rozlétanost uvedené v písm. e) odst. 2.
 - 4) Tato oprávnění se zapisou do deníku instruktorů a podepíše je examinátor.“;
- (12) Dodatek 1 se nahrazuje tímto:

„*Dodatek 1*“

Započtení teoretických znalostí

ZAPOČTENÍ TEORETICKÝCH ZNALOSTÍ ZA ÚČELEM VYDÁNÍ PRŮKAZU ZPŮSOBILOSTI PILOTA PRO STEJNOU NEBO JINOU KATEGORII LETADLA – POŽADAVKY NA PŘEKLENOVACÍ VÝUKU A ZKOUŠKY

1. LAPL, PPL, BPL a SPL

- 1.1. Pro účely vydání průkazu LAPL se držitelům průkazu LAPL pro jinou kategorii letadla plně započtou teoretické znalosti z obecných předmětů stanovených v bodě FCL.120 písm. a).
- 1.2. Aniž je dotčen odstavec 1.1, pro účely vydání průkazů LAPL, PPL, BPL nebo SPL podstoupí držitelé průkazu způsobilosti pro jinou kategorii letadla výuku teoretických znalostí a vykonají zkoušku z teoretických znalostí na odpovídající úrovni v těchto předmětech:
 - letové zásady,
 - provozní postupy,
 - provedení letu a plánování,
 - obecné znalosti o letadlech a
 - navigace.
- 1.3. Pro účely vydání průkazu PPL, BPL nebo SPL se držitelům průkazu LAPL pro stejnou kategorii letadla plně započte výcvik do požadavků na teoretické znalosti a zkoušky.
- 1.4. Aniž je dotčen bod 1.2, musí držitelé průkazu LAPL(S) s rozšířením pro TMG prokázat pro účely vydání průkazu LAPL(A) přiměřenou úroveň teoretických znalostí pro třídu SEP (pozemní) v souladu s bodem FCL.135.A písm. a) odst. 2.

2. CPL

- 2.1. Žadatelé o vydání průkazu CPL, kteří jsou držiteli průkazu CPL pro jinou kategorii letadla, podstoupí překlenovací výuku teoretických znalostí u schválené organizace pro výcvik v rámci schváleného kurzu v souladu s rozdíly zjištěnými mezi osnovami pro průkaz CPL pro odlišné kategorie letadla.
- 2.2. Žadatelé složí zkoušky z teoretických znalostí stanovené v této příloze (část FCL) z těchto předmětů pro příslušnou kategorii letadla:
 - 021 – obecné znalosti o letadle: drak letadla a systémy, elektrika, pohonná jednotka, nouzové vybavení;
 - 022 – obecné znalosti o letadle: přístrojové vybavení;
 - 032/034 – výkonnost letounů, resp. vrtulníků;
 - 070 – provozní postupy a
 - 080 – letové zásady.
- 2.3. Žadatelům o vydání průkazu CPL, kteří úspěšně absolvovali příslušné zkoušky technických znalostí pro získání přístrojové kvalifikace IR pro stejnou kategorii letadla, se tyto zkoušky započtou do požadavků na teoretické znalosti v oblasti lidské výkonnosti a meteorologie, pokud neabsolvovali výcvikový kurz pro IR v souladu s oddílem Aa dodatkem 6 této přílohy (část FCL).

2.4. Žadatelům o průkaz CPL, kteří úspěšně složili příslušné zkoušky z teoretických znalostí pro získání přístrojové kvalifikace IR nebo EIR pro stejnou kategorii letadla, se tyto zkoušky započtou do požadavků na teoretické znalosti z předmětu komunikace.

3. ATPL

3.1. Žadatelé o vydání průkazu ATPL, kteří jsou držiteli průkazu ATPL pro jinou kategorii letadla, podstoupí překlenovací výuku teoretických znalostí u schválené organizace pro výcvik v rámci schváleného kurzu v souladu s rozdíly zjištěnými mezi osnovami pro průkaz ATPL pro odlišné kategorie letadla.

3.2. Žadatelé složí zkoušky z teoretických znalostí stanovené v této příloze (část FCL) z těchto předmětů pro příslušnou kategorii letadla:

021 – obecné znalosti o letadle: drak letadla a systémy, elektrika, pohonná jednotka, nouzové vybavení;

022 – obecné znalosti o letadle: přístrojové vybavení;

032/034 – výkonost letounů, resp. vrtulníků;

070 – provozní postupy a

080 – letové zásady.

3.3. Žadatelům o průkaz ATPL(A), kteří složili příslušnou zkoušku z teoretických znalostí pro získání průkazu CPL(A), se tyto zkoušky započtou do požadavků na teoretické znalosti z předmětu „komunikace“.

3.4. Žadatelům o průkaz ATPL(H), kteří složili příslušnou zkoušku z teoretických znalostí pro získání průkazu CPL(H), se tyto zkoušky započtou do požadavků na teoretické znalosti z těchto předmětů:

— právní předpisy v oblasti letectví,

— letové zásady (vrtulník) a

— komunikace.

3.5. Žadatelům o průkaz ATPL(A), kteří složili příslušnou zkoušku z teoretických znalostí pro získání kvalifikace IR(A), se tyto zkoušky započtou do požadavků na teoretické znalosti z předmětu „komunikace“.

3.6. Žadatelům o vydání průkazu ATPL(H) s přístrojovou kvalifikací IR(H), kteří složili příslušnou zkoušku z teoretických znalostí pro získání průkazu CPL(H), se tyto zkoušky započtou do požadavků na teoretické znalosti z těchto předmětů:

— letové zásady (vrtulník) a

— komunikace.

4. IR

4.1. Žadatelům o vydání přístrojové kvalifikace (IR) nebo traťové přístrojové kvalifikace (EIR), kteří složili příslušné zkoušky z teoretických znalostí pro získání průkazu CPL pro stejnou kategorii letadla, se tyto zkoušky započtou do požadavků na teoretické znalosti z těchto předmětů:

— lidská výkonost,

— meteorologie a

— komunikace.

4.2. Žadatelé o vydání přístrojové kvalifikace IR(H), kteří složili příslušné zkoušky z teoretických znalostí pro získání průkazu ATPL(H) VFR, musí složit zkoušky z teoretických znalostí z těchto předmětů:

— právní předpisy v oblasti letectví,

— plánování a sledování letu a

— radionavigace.“;

(13) V dodatku 3 se oddíl A mění takto:

a) bod 4 se nahrazuje tímto:

„4. Kurz musí zahrnovat:

a) výuku teoretických znalostí na úrovni znalostí pro získání průkazu ATPL(A);

b) výcvik v letu za viditelnosti a podle přístrojů;

c) výcvik MCC pro provoz vícepilotních letounů a

d) výcvik UPRT v souladu s bodem FCL.745.A, pokud žadatelé tento výcvikový kurz již neabsolvovali před zahájením integrovaného kurzu ATP.“;

b) bod 5 se nahrazuje tímto:

„5. Žadatelé, kteří celý kurz ATP(A) úspěšně neabsolvuji nebo jej nedokončí, mohou požádat příslušný úřad o zkoušku z teoretických znalostí a zkoušku dovednosti pro získání průkazu způsobilosti s menším rozsahem práv nebo nižší přístrojovou kvalifikací, pokud jsou splněny příslušné požadavky“;

c) bod 7 se mění na „7.1“ a vkládá se nový bod 7.2, který zní:

„7.2. Výuka teoretických znalostí pro UPRT se provádí v souladu s bodem FCL.754.A.“;

d) bod 9 se nahrazuje tímto:

„9. Výcvik v létání, který nezahrnuje výcvik pro získání typové kvalifikace, musí obsahovat alespoň 195 hodin, včetně všech zkoušek pokroku, z nichž nejvýše 55 hodin z celého kurzu může připadnout na pozemní přístrojovou dobu. Během těchto celkových 195 hodin musí žadatelé absolvovat alespoň:

a) 95 hodin výcviku ve dvojím řízení, z nichž může nejvýše 55 hodin připadnout na pozemní přístrojovou dobu;

b) 70 hodin ve funkci velitele letadla, včetně doby letu podle VFR a podle přístrojů ve funkci velitele letadla-žáka (SPIC). Z doby letu podle přístrojů ve funkci velitele letadla-žáka se do doby letu ve funkci velitele letadla započte nejvýše dvacet hodin;

c) 50 hodin navigačního letu ve funkci velitele letadla, včetně navigačního letu podle VFR v délce alespoň 540 km (300 NM), během kterého jsou provedena dvě přistání s úplným zastavením na jiných dvou letištích, než je letiště odletu, a

d) 5 hodin letového provozu v noci, které zahrnují 3 hodiny výcviku ve dvojím řízení, včetně alespoň:

1) 1 hodiny navigačního letu;

2) 5 samostatných vzletů a

3) 5 samostatných přistání s úplným zastavením;

e) letový výcvik UPRT v souladu s bodem FCL.745.A;

f) 115 hodin doby letu podle přístrojů, který musí zahrnovat alespoň:

1) 20 hodin ve funkci velitele letadla-žáka (SPIC);

2) 15 hodin MCC, pro které může být použit FFS nebo FNPT II;

3) 50 hodin výcviku v letu podle přístrojů, z nichž nejvýše:

i) 25 hodin může připadnout na pozemní přístrojovou dobu na FNPT I nebo

ii) 40 hodin může připadnout na pozemní přístrojovou dobu na FNPT II, FTD 2 nebo FFS, z nichž nejvýše deset hodin může být provedeno na FNPT I.

Žadatelům, kteří jsou držiteli osvědčení o dokončení kurzu pro modul základů letu podle přístrojů, se započte nejvýše deset hodin do požadavků na dobu přístrojového výcviku. Hodiny absolvované na BITD se nezapočtou; a

g) 5 hodin v letounu, který:

1) má osvědčení pro přepravu alespoň čtyř osob a

2) má stavitelnou vrtuli a zasunovací podvozek.“;

(14) Dodatek 5 se mění takto:

a) bod 7 se nahrazuje tímto:

„7. Schválený kurz teoretických znalostí pro získání průkazu MPL musí obsahovat alespoň 750 hodin výuky znalostí na úrovni potřebné pro získání průkazu způsobilosti ATPL(A) a hodiny požadované pro:

a) výuku teoretických znalostí pro získání příslušné typové kvalifikace v souladu s hlavou H a

b) výuku teoretických znalostí UPRT v souladu s bodem FCL.745.A.“;

b) bod 8 se nahrazuje tímto:

„8. Výcvik v létání musí obsahovat celkem alespoň 240 hodin, které zahrnují hodiny ve funkci pilota řídicího (PF) a pilota monitorujícího (PM) při skutečném a simulovaném letu a které zahrnují tyto čtyři fáze výcviku:

a) 1. fáze – hlavní letové dovednosti

Specifický základní jednopilotní výcvik v letounu

b) 2. fáze – základní

Úvod do vícečlenného provozu a letu podle přístrojů

c) 3. fáze – středně pokročilá

Uplatnění vícečlenného provozu na vícemotorový letoun s turbínovým pohonem s osvědčením letounu s vysokou výkonností v souladu s přílohou I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012

d) 4. fáze – pokročilá

Výcvik pro získání typové kvalifikace v prostředí zaměřeném na leteckou dopravu.

Do příslušných výše uvedených fází musí být začleněny požadavky na MCC.

Výcvik v asymetrickém letu se provádí v letounu nebo na FFS.“

c) vkládá se nový bod 8a, který zní:

„8a. Praxe v létání v rámci skutečných letů zahrnuje:

a) veškeré požadavky na praxi uvedené v hlavě H;

b) letový výcvik UPRT v souladu s bodem FCL.745.A;

c) úkoly UPRT na letounech týkající se specifík příslušné typové kvalifikace v souladu s bodem FCL.725.A písm. c);

d) lety v noci;

e) lety s orientací výhradně podle přístrojů a

f) praxi požadovanou k dosažení příslušné pilotní dovednosti.“;

(15) Dodatek 9 se nahrazuje tímto:

„Dodatek 9

Výcvik, zkoušky dovednosti a přezkoušení odborné způsobilosti pro MPL, ATPL, typové a třídní kvalifikace a přezkoušení odborné způsobilosti pro přístrojové kvalifikace

A. Obecná ustanovení

1. Žadatelé o zkoušku dovednosti absolvují výcvik na stejné třídě nebo typu letadla, které má být použito při zkoušce dovednosti.

Výcvik pro typové kvalifikační kategorie MPA a PL se provádí na FFS nebo v kombinaci FSTD a FFS. Zkouška dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti pro typové kvalifikační kategorie MPA a PL a vydání průkazu ATPL a MPL se provádí na FFS, je-li k dispozici.

Výcvik, zkouška dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti pro třídní nebo typové kvalifikace pro SPA a vrtulníky se provádějí:

a) na dostupném FFS nebo na FFS, který je k dispozici, nebo

b) v kombinaci FSTD a letadla, pokud FFS není dostupný nebo k dispozici, nebo

c) v letadle, pokud není FSTD dostupný nebo k dispozici.

Pokud se během výcviku, zkoušky a přezkoušení používají FSTD, jejich vhodnost se ověří podle použitelné „tabulky funkcí a subjektivních zkoušek“ a použitelné „tabulky validačních zkoušek pro FSTD“, které jsou obsaženy v hlavním referenčním dokumentu platném pro použité zařízení. Zohlední se všechna omezení uvedená v osvědčení o kvalifikaci daného zařízení.

2. Jestliže se žadateli nepodaří uspět ve všech oddílech zkoušky ve dvou pokusech, je zapotřebí další výcvik.
3. Počet pokusů o složení zkoušky dovednosti není omezen.

OBSAH VÝCVIKU/ZKOUŠKY DOVEDNOSTI/PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

4. Není-li v údajích o provozní způsobilosti letadla stanovených v souladu s přílohou I (část 21) nařízení (EU) č. 748/2012 (OSD) uvedeno jinak, musí být osnovy letového výcviku, zkouška dovednosti a přezkoušení odborné způsobilosti v souladu s tímto dodatkem. Osnova výuky, zkouška dovednosti a přezkoušení odborné způsobilosti mohou být zkráceny a může být započítána předchozí praxe na podobných typech letadla, jak je stanoveno v OSD.
5. S výjimkou zkoušky dovednosti pro průkaz ATPL, jestliže tak stanoví OSD pro tento konkrétní typ, je možné započítat úlohy zkoušky způsobilosti společné s ostatními typy nebo variantami, pro které mají piloti kvalifikaci.

PROVEDENÍ ZKOUŠKY/PŘEZKOUŠENÍ

6. Examinátor může vybrat mezi různými scénáři zkoušek dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti obsahujícími simulované relevantní provozy. Použijí se FFS a další cvičná zařízení, jak je stanoveno v této příloze (část FCL).
7. Během přezkoušení odborné způsobilosti examinator ověří, že držitelé třídní nebo typové kvalifikace ovládají teoretické znalosti na odpovídající úrovni.
8. Jestliže examinator shledá důvody žadatelů pro ukončení zkoušky dovednosti nepřiměřenými, musí žadatelé znovu podstoupit celou zkoušku dovednosti. Jestliže je zkouška ukončena z důvodů, které examinator shledá přiměřenými, jsou při dalším letu přezkušovány pouze ty oddíly, které dosud nebyly absolvovány.
9. Jakýkoli obrat nebo postup v rámci zkoušky mohou žadatelé podle uvážení examinatora jednou opakovat. Examinátor může zkoušku v kterékoli fázi zastavit, jestliže usoudí, že žadateli předváděné dovednosti v létání vyžadují opakování celé zkoušky.
10. Žadatelé, kteří podstupují zkoušku dovednosti/přezkoušení odborné způsobilosti pro podmínky jednopilotního provozu, musí pilotovat letadlo z místa, kde lze vykonávat funkce velitele letadla případně druhého pilota. Při zkoušce v podmínkách jednopilotního provozu se zkouška provede tak, jako kdyby nebyl přítomen jiný člen posádky.
11. V předletové přípravě na zkoušku musí žadatelé určit nastavení výkonu a rychlosti. Žadatelé musí examinatorovi prokázat, že provádějí kontroly a povinnosti, včetně identifikace radiových zařízení. Kontroly se provádějí v souladu s kontrolním seznamem letadla, na němž se zkouška koná, a je-li to vhodné, v souladu s konceptem MCC. Údaje o výkonnosti pro vzlet, přiblížení a přistání musí být vypočteny žadateli v souladu s provozní nebo letovou příručkou použitého letadla. Relativní výšky rozhodnutí/nadmořské výšky rozhodnutí, minimální relativní výšky klesání/nadmořské výšky klesání a bod nezdařeného přiblížení musí být dohodnuty s examinatorem.
12. Examinátor se nesmí podílet na řízení letadla kromě případů, kdy je zásah nezbytný v zájmu bezpečnosti nebo předcházení nepřijatelnému zdržení s ohledem na jiný provoz.

SPECIFICKÉ POŽADAVKY PRO ZKOUŠKU DOVEDNOSTI/PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO TYPOVOU KVALIFIKACI PRO VÍCEPILOTNÍ LETADLO, PRO TYPOVOU KVALIFIKACI PRO JEDNOPILOTNÍ LETOUN, POKUD JE PROVOZOVÁN VE VÍCEPILOTNÍM PROVOZU, PRO MPL A ATPL

13. Zkouška dovednosti pro vícepilotní letadlo nebo jednopilotní letoun, pokud je provozován ve vícepilotním provozu, se provádí v prostředí vícečlenné posádky. Funkci druhého pilota může vykonávat další žadatel nebo pilot s jinou typovou kvalifikací. Pokud je ke zkoušce/přezkoušení použito letadlo, druhým pilotem musí být examinator nebo instruktor.
14. Žadatelé zastávají funkci pilota řídicího v průběhu všech částí zkoušky/přezkoušení dovednosti, s výjimkou mimořádných a nouzových postupů, které mohou být provedeny pilotem řídicím nebo pilotem monitorujícím v souladu se součinností vícečlenné posádky. Žadatelé o první vydání typové kvalifikace pro vícepilotní letadlo nebo průkazu ATPL musí rovněž prokázat schopnost vykonávat funkci monitorujícího pilota. Žadatelé si mohou pro absolvování zkoušky dovednosti zvolit buď levé nebo pravé sedadlo, pokud lze ze zvoleného sedadla provést všechny prvky.

15. Při zkoušení/přezkoušení žadatelů o průkaz ATPL nebo o typovou kvalifikaci pro vícepilotní letadla nebo vícepilotní provoz na jednopilotním letounu rozšířené o povinnosti velícího pilota musí examinátor, bez ohledu na to, zda žadatelé zastávají funkci pilota řídicího či pilota monitorujícího, přezkoušet zejména následující činnosti:
 - a) řízení součinnosti posádky;
 - b) udržování všeobecného přehledu o provozu letadla odpovídajícím způsobem dozoru a
 - c) stanovení priorit a rozhodování, přiměřené provozní situaci, včetně nouzových situací, v souladu s hledisky bezpečnosti a relevantními pravidly a předpisy.
16. Zkouška nebo přezkoušení by se měly provádět podle IFR, pokud je zahrnuta i přístrojová kvalifikace a pokud je to možné, tak i v simulovaném prostředí obchodní letecké dopravy. Podstatným prvkem, který by měl být předmětem zkoušení/přezkoušení, je schopnost naplánovat a provést let z obvyklých materiálů pro předletovou přípravu.
17. Jestliže kurz typové kvalifikace zahrnuje méně než 2 hodiny letového výcviku na letadle, zkouška dovednosti může být provedena na FFS a může být absolvována dříve než letový výcvik v letadle.

Schválený letový výcvik musí být prováděn kvalifikovaným instruktorem, za něhož zodpovídá:

 - a) schválená organizace pro výcvik nebo
 - b) organizace, která je držitelem AOC vydaného v souladu s přílohou III (část ORO) nařízení (EU) č. 965/2012 a která je pro takový výcvik konkrétně schválená, nebo
 - c) instruktor, a to v případech, kdy není schválen žádný letový výcvik na jednopilotním letadle ve schválené organizaci pro výcvik ani u držitele AOC a letový výcvik na letadle byl schválen příslušným úřadem žadatele.

Dříve, než je nová typová kvalifikace zanesena do průkazu způsobilosti žadatelů, se příslušnému úřadu předloží osvědčení o zakončení kurzu pro typovou kvalifikaci zahrnující letový výcvik na letadle.
18. Pokud jde o výcvik týkající se obnovování kontroly nad řízením, „pádovou událostí“ se rozumí buď přiblížení se pádové rychlosti nebo pád. Schválená organizace pro výcvik může použít FFS pro výcvik vyrovnání pádu nebo pro demonstraci charakteristik pádu specifických pro určitý typ nebo oboje, za předpokladu, že:
 - a) FFS je schválen v souladu se zvláštními požadavky na hodnocení podle CS-FSTD(A); a
 - b) schválená organizace pro výcvik příslušnému úřadu úspěšně prokázala, že je zmírněn jakýkoli negativní přenos takového výcviku.

B. Specifické požadavky pro kategorii letounů

HODNOCENÍ ÚSPĚŠNOSTI

1. V případě jednopilotních letounů, s výjimkou jednopilotních složitých letounů s vysokou výkonností, musí žadatelé uspět ve všech oddílech zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti. Pokud žadatelé neuspějí v některé úloze určitého oddílu, neuspějí v celém oddílu. Pokud neuspějí pouze v jednom oddílu, opakují zkoušku pouze z tohoto oddílu. Pokud žadatelé neuspějí ve více než jednom oddílu, musí opakovat celou zkoušku nebo přezkoušení odborné způsobilosti. Jestliže žadatelé při opakování zkoušky nebo přezkoušení neuspějí v některém oddílu, včetně oddílů, v nichž uspěli při předchozím pokusu, musí opakovat celou zkoušku nebo celé přezkoušení znovu. V případě jednopilotních vícemotorových letounů musí žadatelé absolvovat oddíl 6 příslušné zkoušky nebo přezkoušení týkající se asymetrického letu.
2. V případě vícepilotních letounů a jednopilotních složitých letounů s vysokým výkonem musí žadatelé uspět ve všech částech zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti. Pokud žadatelé neuspějí ve více než 5 úlohách, musí opakovat celou zkoušku nebo přezkoušení odborné způsobilosti. Pokud žadatelé neuspějí v 5 úlohách nebo méně, opakuje se zkouška nebo přezkoušení pouze z těchto úloh. Jestliže žadatelé při opakování zkoušky nebo přezkoušení neuspějí v některém oddílu, včetně oddílů, v nichž uspěli při předchozím pokusu, musí opakovat celou zkoušku nebo celé přezkoušení znovu. Oddíl 6 není součástí zkoušky dovednosti ATPL nebo MPL. Pokud žadatelé nesplní nebo neabsolvují pouze oddíl 6, typová kvalifikace se jim vydá bez oprávnění CAT II nebo CAT III. Rozšíření typové kvalifikace na oprávnění CAT II nebo Cat III získají žadatelé na základě úspěšného vykonání oddílu 6 na příslušném typu letadla.

TOLERANCE LETOVÉ ZKOUŠKY

3. Žadatelé prokážou svoji schopnost:
 - a) ovládat letoun v rámci jeho omezení;

- b) provést všechny obraty plynule a přesně;
- c) uplatňovat dobrý úsudek a pilotní dovednost;
- d) uplatňovat letecké znalosti;
- e) nepřetržitě řídit letoun takovým způsobem, aby o úspěšném výsledku postupu nebo obratu nevystaly nikdy pochybnosti;
- f) pochopit a uplatňovat postupy koordinace posádky a postupy při ztrátě pracovní schopnosti pilota, v případě potřeby, a
- g) v případě potřeby komunikovat účinně s ostatními členy posádky.
4. Při zkoušce se uplatní tato omezení při zohlednění povolených odchylek pro podmínky turbulence, vlastnosti ovládání a výkonnosti použitého letounu:

Výška

všeobecná ± 100 stop

Zahájení průletu v relativní výšce rozhodnutí/nadmořské výšce rozhodnutí $+ 50$ stop/ $- 0$ stop

Minimální výška pro klesání/MAP/nadmořská výška $+ 50$ stop/ $- 0$ stop

Sledování dráhy letu

podle radiových prostředků $\pm 5^\circ$

V případě „úhlových“ odchylek Odchylka o polovinu rozsahu stupnice, v azimutu a sestupové rovině (např. LPV, ILS, MLS GLS)

2D (LNAV) a 3D (LNAV/VNAV) „lineární“ stranové odchylky stranová odchylka od tratě obvykle nesmí překročit $\pm 1/2$ hodnoty RNP, která je spojena s postupem. Drobné odchylky od této normy do maximálně jednonásobku hodnoty RNP jsou přípustné.

3D lineární vertikální odchylky (např. RNP APCH (LNAV/VNAV) používající BARO-VNAV) nikdy více než $- 75$ stop pod vertikálním profilem a ne více než $+ 75$ stop nad vertikálním profilem ve výšce nebo pod výškou 1 000 stop nad úrovní letiště.

Kurz

se všemi pracujícími motory $\pm 5^\circ$

se simulovanou poruchou motoru $\pm 10^\circ$

Rychlost

se všemi pracujícími motory ± 9 km/h (± 5 uzlů)

se simulovanou poruchou motoru $+ 18,5$ km/h/ $- 9$ km/h ($+ 10$ uzlů/ $- 5$ uzlů)

OBSAH VÝCVIKU/ZKOUŠKY DOVEDNOSTI/PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

5. Jednopilotní letouny, s výjimkou složitých letounů s vysokým výkonem
- a) Význam následujících symbolů:
- P = výcvik na funkci velitele letadla nebo druhého pilota a pilota řídicího (PF) a pilota monitorujícího (PM)
- OTD = pro tuto úlohu lze použít jiná zařízení pro výcvik
- X = pro tuto úlohu se použije FFS; jinak se musí použít letadlo, pokud je to vhodné pro daný obrat nebo postup
- P# = výcvik musí být doplněn prohlídkou letounu pod dozorem
- b) Praktický výcvik se musí provádět alespoň na úrovni výcvikového zařízení označeného symbolem (P) nebo se může provádět na jakékoli vyšší úrovni zařízení označeného šipkou (\longrightarrow).
- K označení výcvikového vybavení se používají následující zkratky:
- A = letoun
- FFS = úplný letový simulátor
- FSTD = zařízení pro výcvik pomocí letové simulace

- c) Úlohy označené (*) oddílu 3B a úlohy oddílu 6 pro vícemotorové letouny úkoly se musí létat pouze podle přístrojů, jestliže je součástí zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti také prodloužení platnosti/obnova přístrojové kvalifikace. Pokud úlohy označené (*) v rámci zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti nejsou nalétány výlučně podle přístrojů a pokud se nevyžadují oprávnění pro přístrojovou kvalifikaci, je třídní nebo typová kvalifikace omezena pouze na VFR.
- d) Pro prodloužení platnosti typové nebo vícemotorové třídní kvalifikace je třeba absolvovat oddíl 3 A, VFR pouze v případě, pokud žadatel nesplňuje požadavek na 10 traťových úseků během posledních 12 měsíců. Oddíl 3 A se nevyžaduje, pokud žadatel absolvuje oddíl 3B.
- e) Písmeno „M“, uvedené ve sloupci zkouška dovednosti/přezkoušení odborné způsobilosti, označuje povinnou úlohu nebo volbu, kde se objevuje více než jedna úloha.
- f) Pro praktický výcvik pro typové nebo vícemotorové třídní kvalifikace se použije FSTD, jestliže tvoří součást schváleného kurzu třídní nebo typové kvalifikace. Pro schválení kurzu se berou v úvahu tato hlediska:
- i) způsobilost FSTD, jak stanoví příslušné požadavky v příloze VI (část ARA) a příloze VII (část ORA);
 - ii) způsobilost instruktorů;
 - iii) objem výcviku na FSTD, který se poskytuje v kurzu, a
 - iv) způsobilosti a předchozí praxe na podobných typech letounu pilotů ve výcviku.
- g) Pokud se o oprávnění pro vícepilotní provoz žádá poprvé, musí piloti s oprávněními pro jednopilotní provoz:
- 1) absolvovat ve schválené organizaci pro výcvik překlenovací kurz, jehož součástí jsou obraty a postupy včetně MCC, jakož i úlohy z oddílu 7 s využitím zvládnání nebezpečí a chyb (TEM), optimalizace činnosti posádky (CRM) a lidských faktorů, a
 - 2) úspěšně absolvovat přezkoušením odborné způsobilosti ve vícepilotním provozu.
- h) Pokud se o oprávnění pro jednopilotní provoz žádá poprvé, piloti s oprávněními pro vícepilotní provoz absolvují výcvik ve schválené organizaci pro výcvik, přičemž se přezkoušejí tyto další obraty a postupy při jednopilotním provozu:
- 1) u jednomotorových letounů 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 a případně jeden přístup z oddílu 3.B; a
 - 2) u vícemotorových letounů 1.6, oddíl 6 a případně jeden přístup z oddílu 3.B.
- i) Piloti s oprávněními pro jednopilotní i vícepilotní provoz v souladu s písmeny g) a h) si mohou podle potřeby oprávnění pro oba druhy provozu prodloužit absolvováním přezkoušení odborné způsobilosti ve vícepilotním provozu vedle úloh uvedených v písm. h) odst. 1 nebo písm. h) odst. 2 v jednopilotním provozu.
- j) Pokud se zkouška dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti absolvují pouze v rámci vícepilotního provozu, je typová kvalifikace omezena na vícepilotní provoz. Toto omezení se odstraní, když piloti splní požadavky uvedené v písm. h).
- k) Výcvik, zkoušky a přezkušování se řídí níže uvedenou tabulkou.
- 1) Požadavky na výcvik ve schválené organizaci pro výcvik, zkoušky a přezkušování pro oprávnění pro jednopilotní provoz
 - 2) Požadavky na výcvik ve schválené organizaci pro výcvik, zkoušky a přezkušování pro oprávnění pro vícepilotní provoz
 - 3) Požadavky na výcvik ve schválené organizaci pro výcvik, zkoušky a přezkušování pro piloty s oprávněními pro jednopilotní provoz, kteří poprvé žádají o oprávnění pro vícepilotní provoz (překlenovací kurz)
 - 4) Požadavky na výcvik ve schválené organizaci pro výcvik, zkoušky a přezkušování pro piloty s oprávněními pro vícepilotní provoz, kteří poprvé žádají o oprávnění pro jednopilotní provoz (překlenovací kurz)
 - 5) Požadavky na výcvik ve schválené organizaci a přezkušování pro prodloužení platnosti a obnovu oprávnění pro jednopilotní i vícepilotní provoz

Druh provozu	(1)		(2)		(3)		(4)		(5)	
	SP		MP		SP → MP (první)		MP → SP (první)		SP + MP	
	Výcvik	Zkoušky/přezkušování	Výcvik	Zkoušky/přezkušování	Výcvik	Zkoušky/přezkušování	Výcvik, zkoušky a přezkušování (jednomotorové letouny)	Výcvik, zkoušky a přezkušování (více-motorové letouny)	Jednomotorové letouny	Vícemotorové letouny
První vydání	Oddíly 1-6	Oddíly 1-6	Oddíly 1-7	Oddíly 1-7	MCC CRM Lidské faktory TEM Oddíl 7	Oddíly 1-7	1.6, 4.5, 4.6, 5.2 a případně jeden přístup z oddílu 3.B	1.6, oddíl 6 a případně jeden přístup z oddílu 3.B		
SP se složitou konstrukcí	1-7	1-7								
Prodloužení platnosti	nepoužije se	Oddíly 1-6	nepoužije se	Oddíly 1-7	nepoužije se	nepoužije se	nepoužije se	nepoužije se	MPO: Oddíly 1-7 SPO: 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 a případně jeden přístup z oddílu 3.B	MPO: Oddíly 1-7 SPO: 1.6, oddíl 6 a případně jeden přístup z oddílu 3.B
SP se složitou konstrukcí	1-7	1-7								
Obnovení platnosti	FCL.740	Oddíly 1-6	FCL.740	Oddíly 1-6	nepoužije se	nepoužije se	nepoužije se	nepoužije se	Výcvik: FCL.740	Výcvik: FCL.740
SP se složitou konstrukcí	1-7	1-7							Přezkušování: jako při prodloužení platnosti	Přezkušování: jako při prodloužení platnosti

- l) K získání nebo zachování práv pro PBN musí jedno přiblížení být RNP APCH. Pokud RNP APCH není proveditelné, musí být vykonáno ve vhodně vybaveném zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (FSTD).

TMG A JEDNOPILOTNÍ LETOUNY, S VÝJIMKOU SLOŽITÝCH LETOUNŮ S VYSOKOU VÝKONNOSTÍ		PRAKTICKÝ VÝCVIK			ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO TŘÍDNÍ NEBO TYPOVOU KVALIFIKACI	
Obraty/postupy		FSTD	A	Parafy instruktorů po splnění výcviku	Zkouší se nebo přezkoušuje v FSTD nebo A	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky nebo přezkoušení
ODDÍL 1						
1	Odlet	OTD				
1.1	Předletová činnost včetně: — dokumentace, — hmotnost a vyvážení; — meteorobriefingu a — NOTAM.					
1.2	Úkony před spouštěním					
1.2.1	Vnější	OTD P#	P		M	
1.2.2	Vnitřní	OTD P#	P		M	
1.3	Spouštění motoru: Normální Poruchy	P—>	—>		M	
1.4	Pojíždění	P—>	—>		M	
1.5	Úkony před odletem: Motorová zkouška (je-li použitelné)	P—>	—>		M	
1.6	Postup pro vzlet: — normální s nastavením vztlakových klapek podle letové příručky a — s bočním větrem (jsou-li pro to vhodné podmínky)	P—>	—>		M	
1.7	Stoupání: — Vx/Vy; — zatáčky do kurzů a — let v hladině.	P—>	—>		M	
1.8	Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy	P—>			M	
ODDÍL 2						
2	Letová činnost [meteorologické podmínky pro let za viditelnosti (VMC)]	P—>	—>			
2.1	Přímý a vodorovný let při různých rychlostech, včetně letu při kriticky nízké rychlosti s vztlakovými klápkami i bez nich (včetně přiblížení k V _{mca} , je-li použitelné)					

TMG A JEDNOPILOTNÍ LETOUNY, S VÝJIMKOU SLOŽITÝCH LETOUNŮ S VYSOKOU VÝKONNOSTÍ		PRAKTICKÝ VÝCVIK			ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO TRÍDNÍ NEBO TYPOVOU KVALIFIKACI	
Obraty/postupy		FSTD	A	Parafy instruktorů po splnění výcviku	Zkouší se nebo přezkoušuje v FSTD nebo A	Parafy examinatorů po ukončení zkoušky nebo přezkoušení
2.2	Ostré zatáčky (360° doleva a doprava s náklonem 45°)	P—>	—>		M	
2.3	Přetažení a protizásahy: i) přetažení v čisté konfiguraci; ii) přiblížení k přetažení v klesavé zatáčce v konfiguraci a s výkonem pro přiblížení; iii) přiblížení k přetažení v konfiguraci a s výkonem pro přistání a iv) přiblížení k přetažení ve stoupavé zatáčce se vztakovými klapkami v poloze pro vzlet a stoupacím výkonem (pouze jednomotorové letouny)	P—>	—>		M	
2.4	Obsluha s použitím autopilota a letového povoleného přístroje (může být provedeno v oddíle 3), je-li použitelné	P—>	—>		M	
2.5	Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy	P—>	—>		M	
ODDÍL 3 A						
3 A	Postupy VFR po trati	P—>	—>			
3 A.1	(viz B.5 písm. c) a d)) Letový plán, navigace výpočtem a čtení mapy					
3 A.2	Udržování výšky, kurzu a rychlosti	P—>	—>			
3 A.3	Orientace, časové výpočty a oprava ETA	P—>	—>			
3 A.4	Použití radionavigačních prostředků (je-li použitelné)	P—>	—>			
3 A.5	Řízení letu (letový deník, rutinní kontroly včetně paliva, systémů a námrazy)	P—>	—>			
3 A.6	Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy	P—>	—>			
ODDÍL 3B						
3B	Let podle přístrojů	P—>	—>		M	
3B.1*	Odlet IFR					

TMG A JEDNOPILOTNÍ LETOUNY, S VÝJIMKOU SLOŽITÝCH LETOUNŮ S VYSOKOU VÝKONNOSTÍ		PRAKTICKÝ VÝCVIK			ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO TRÍDNÍ NEBO TYPOVOU KVALIFIKACI	
Obraty/postupy		FSTD	A	Parafy instruktorů po splnění výcviku	Zkouší se nebo přezkoušuje v FSTD nebo A	Parafy exámenátorů po ukončení zkoušky nebo přezkoušení
3B.2*	IFR po trati	P—>	—>		M	
3B.3*	Postupy vyčkávání	P—>	—>		M	
3B.4*	3D provoz do relativní výšky rozhodnutí/nadmořské výšky rozhodnutí 60 m (200 stop) nebo do vyššího minima, pokud tak vyžaduje postup přiblížení (autopilot smí být použit k nalétnutí na vertikální dráhu v úseku konečného přiblížení)	P—>	—>		M	
3B.5*	2D provoz do minimální relativní výšky klesání/minimální nadmořské výšky klesání (MDH/A)	P—>	—>		M	
3B.6*	Letové úlohy zahrnující simulovanou poruchu kompasu a umělého horizontu: — zatáčky bez náklonu se standardní úhlovou rychlostí a — vyrovnání nezvyklých letových poloh	P—>	—>		M	
3B.7*	Vysazení kurzového nebo sestupového majáku	P—>	—>			
3B.8*	Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy	P—>	—>		M	
Záměrně nepoužito						
ODDÍL 4						
4	Přílet a přistání	P—>	—>		M	
4.1	Postup pro přílet k letišti					
4.2	Normální přistání	P—>	—>		M	
4.3	Přistání bez použití vztakových klapek	P—>	—>		M	
4.4	Přistání s bočním větrem (jsou-li pro to vhodné podmínky)	P—>	—>			
4.5	Přiblížení a přistání s volnoběhem z výšky 600 m (2 000 stop) nad dráhou (pouze jednomotorové letouny)	P—>	—>			
4.6	Průlet z minimální výšky	P—>	—>		M	
4.7	Průlet a přistání v noci (je-li použitelné)	P—>	—>			
4.8	Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy	P—>	—>		M	
ODDÍL 5						
5	Mimořádné a nouzové postupy Tento oddíl se může spojovat s oddíly 1 až 4.					

TMG A JEDNOPILOTNÍ LETOUNY, S VÝJIMKOU SLOŽITÝCH LETOUNŮ S VYSOKOU VÝKONNOSTÍ		PRAKTICKÝ VÝCVIK			ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO TRÍDNÍ NEBO TYPOVOU KVALIFIKACI	
Obraty/postupy		FSTD	A	Parafy instruktorů po splnění výcviku	Zkouší se nebo přezkoušuje v FSTD nebo A	Parafy examinatorů po ukončení zkoušky nebo přezkoušení
5.1	Přerušovaný vzlet za přiměřené rychlosti	P—>	—>		M	
5.2	Simulovaná porucha motoru po vzletu nebo při průletu (pouze jednomotorové letouny)		P		M	
5.3	Simulované vynucené přistání bez výkonu (pouze jednomotorové letouny)		P		M	
5.4	Simulované nouzové situace: i) požár nebo kouř za letu a ii) případné nesprávné funkce systémů	P—>	—>			
5.5	Pouze pro výcvik na vícemotorových letounech a TMG: Vypnutí a opakované spuštění motoru (v bezpečné výšce, pokud se provádí v letadle)	P—>	—>			
5.6	Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy					
ODDÍL 6						
6	Simulovaný asymetrický let	P—>	—>X		M	
6.1*	(Tento oddíl se může spojovat s oddíly 1 až 5.) Simulované vysazení motoru během vzletu (v bezpečné výšce pokud není vykonáváno na FFS nebo FNTP II)					
6.2*	Přiblížení s asymetrickým tahem a průlet	P—>	—>		M	
6.3*	Přiblížení s asymetrickým tahem a přistání s úplným zastavením	P—>	—>		M	
6.4	Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy	P—>	—>		M	
ODDÍL 7						
7	UPRT					
7.1	Letové obraty a postupy					
7.1.1	Ruční řízení s letovým povelovým přístrojem nebo bez něj (v případě potřeby bez autopilota, bez automatu tahu a při různých ovládacích režimech)	P—>	—>			

TMG A JEDNOPILOTNÍ LETOUNY, S VÝJIMKOU SLOŽITÝCH LETOUNŮ S VYSOKOU VÝKONNOSTÍ	PRAKTICKÝ VÝCVIK			ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO TRÍDNÍ NEBO TYPOVOU KVALIFIKACI	
Obraty/postupy	FSTD	A	Parafy instruktorů po splnění výcviku	Zkouší se nebo přezkoušuje v FSTD nebo A	Parafy examinatorů po ukončení zkoušky nebo přezkoušení
7.1.1.1 Při různých rychlostech (včetně pomalého letu) a nadmořských výškách v rámci rozsahu výcviku FSTD.	P—>	—>			
7.1.1.2 Ostré zatáčky s náklonem 45°, o 180° až 360° doprava a doleva	P—>	—>			
7.1.1.3 Zatáčky se spoilery a bez spoilerů	P—>	—>			
7.1.1.4 Postupy a obraty podle přístrojů včetně odletu a příletu podle přístrojů a vizuálního přiblížení	P—>	—>			
7.2 Výcvik týkající se obnovování kontroly nad řízením 7.2.1 Obnovování kontroly při pádových událostech: — ve vzletové konfiguraci, — v čisté konfiguraci v nízké nadmořské výšce, — v čisté konfiguraci blízko maximální provozní nadmořské výšky a — v přistávací konfiguraci	P—>	—>			
7.2.2 Tyto úlohy obnovování kontroly nad řízením: — obnovování kontroly nad řízením při stoupavém letu v různých úhlech náklonu a — obnovování kontroly nad řízením při klesavém letu v různých úhlech náklonu	P FFS schválený pouze pro účely výcviku	X (pro tuto úlohu se nesmí použít letoun)		pouze FFS	
7.3 Průlet se všemi pracujícími motory* v různých fázích během přiblížení podle přístrojů	P—>	—>			
7.4 Provedení přerušeno přistání se všemi pracujícími motory: — z různých výšek pod DH/MDH 15 m (50 stop) nad prahem dráhy — po dotyku (nevdařené přistání) — na letounech, které nejsou certifikovány jako letouny v kategorii dopravní (JAR/FAR 25) nebo jako letouny v kategorii sběrné dopravy (SFAR 23), se provedení přerušeno přistání se všemi pracujícími motory zahájí pod MDH/A nebo po dotyku	P—>	—>			

6. Vícepilotní letouny a jednopilotní složité letouny s vysokým výkonem

a) Význam následujících symbolů:

P = Výcvik na funkci velitele letadla nebo druhého pilota a pilota řídicího (PF) a pilota monitorujícího (PM) pro vydání typové kvalifikace podle toho, co je vhodné.

- OTD = pro tuto úlohu lze použít jiná zařízení pro výcvik
 X = pro tuto úlohu se použije FFS; jinak se musí použít letadlo, pokud je to vhodné pro daný obrat nebo postup
 P# = výcvik musí být doplněn prohlídkou letounu pod dozorem

- b) Praktický výcvik se musí provádět alespoň na úrovni výcvikového vybavení označeného symbolem (P) nebo se může provádět na jakékoli vyšší úrovni vybavení označeného šipkou (—>).

K označení výcvikového vybavení se používají následující zkratky:

- A = letoun
 FFS = úplný letový simulátor
 FSTD = zařízení pro výcvik pomocí letové simulace

- c) Úlohy označené (*) se musí létat pouze podle přístrojů.
- d) Písmeno „M“, uvedené ve sloupci zkouška dovednosti/přezkoušení odborné způsobilosti, označuje povinnou úlohu.
- e) Pro praktický výcvik a přezkoušení se musí použít FFS, jestliže tvoří součást schváleného kurzu typové kvalifikace. Pro schválení kurzu se berou v úvahu tato hlediska:
- způsobilost instruktorů;
 - kvalifikace a objem výcviku poskytnutého v rámci kurzu v FSTD a
 - způsobilosti a předchozí praxe na podobných typech letounu pilotů ve výcviku.
- f) Obraty a postupy musí zahrnovat MCC pro vícepilotní letouny a jednopilotní složité letouny s vysokým výkonem ve vícepilotním provozu.
- g) Obraty a postupy pro jednopilotní složité letouny s vysokým výkonem v jednopilotním provozu musí pilot vykonat v jednopilotním provozu.
- h) Pokud se zkouška dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti pro jednopilotní složité letouny s vysokým výkonem provádí v rámci vícepilotního provozu, typová kvalifikace je omezená na vícepilotní provoz. Pokud chce žadatel získat oprávnění pro jednopilotní provoz, musí obraty/postupy uvedené v bodech 2.5, 3.8.3.4, 4.4, 5.5 a alespoň jeden obrat/postup z oddílu 3.4 absolvovat navíc v jednopilotním provozu.
- i) V případě omezené typové kvalifikace vydané podle FCL.720.A písm. e) musí žadatelé splňovat stejné požadavky jako ostatní žadatelé pro danou typovou kvalifikaci kromě praktických úloh týkajících se fázi vzletu a přistání.
- j) K získání nebo zachování práv pro PBN musí jedno přiblížení být RNP APCH. Pokud RNP APCH není proveditelné, musí být vykonáno ve vhodně vybaveném zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (FSTD).

VÍCEPILOTNÍ LETOUNY A JEDNOPILOTNÍ SLOŽITÉ LETOUNY S VYSOKÝM VÝKONEM		PRAKTICKÝ VÝCVIK			ZKOUŠKA DOVEDNOSTI/PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO ATPL/MPL/TYPOVOU KVALIFIKACI	
Obraty/postupy		FSTD	A	Parafy instruktorů po splnění výcviku	Zkouší se nebo přezkoušuje v FSTD nebo A	Parafy exáminátorů po ukončení zkoušky nebo přezkoušení
ODDÍL 1						
1	Příprava letu	OTD				
1.1.	Výpočet výkonnosti	P				
1.2.	Vnější vizuální prohlídka letounu; umístění každého zařízení a účel kontroly	OTD P#	P			
1.3.	Kontrola pilotního prostoru	P—>	—>			
1.4.	Použití seznamu kontrol povinných úkonů před spuštěním motorů, postupy pro spuštění, kontrola radiového a navigačního vybavení, výběr a nastavení navigačních a komunikačních kmitočtů	P—>	—>		M	

VÍCEPILOTNÍ LETOUNY A JEDNOPILOTNÍ SLOŽITÉ LETOUNY S VYSOKÝM VÝKONEM		PRAKTICKÝ VÝCVIK			ZKOUŠKA DOVEDNOSTI/PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO ATPL/MPL/TYPOVOU KVALIFIKACI	
		Obraty/postupy	FSTD	A	Parafy instruktorů po splnění výcviku	Zkouší se nebo přezkoušuje v FSTD nebo A
1.5.	Pojíždění v souladu s ATC nebo s pokyny instruktora	P————>	————>			
1.6.	Úkony před vzletem	P————>	————>		M	
ODDÍL 2						
2	Vzlety	P————>	————>			
2.1.	Normální vzlety s různým nastavením vztlakových klapek, včetně urychleného vzletu					
2.2*	Vzlet podle přístrojů; přechod na let podle přístrojů je požadován v průběhu rotace nebo ihned poté, jakmile začne být letoun nesený vzduchem	P————>	————>			
2.3.	Vzlet s bočním větrem	P————>	————>			
2.4.	Vzlet s maximální vzletovou hmotností (skutečná nebo simulovaná maximální vzletová hmotnost)	P————>	————>			
2.5.	Vzlety při simulovaném vysazení motoru:	P————>	————>			
2.5.1*	Krátce po dosažení V2					
	(Na letounech, které nejsou certifikované v kategorii dopravních letounů, nebo v kategorii letounů sběrné dopravy, nesmí být porucha motoru simulována, dokud není dosaženo minimální výšky 150 m (500 stop) nad koncem dráhy. Na letounech, které mají stejnou výkonnost jako letoun kategorie dopravní s ohledem na vzletovou hmotnost a hustotní výšku, smí instruktor simulovat poruchu motoru krátce po dosažení V2.)					
2.5.2*	mezi V1 a V2	P	X		pouze M FFS	
2.6.	Přerušovaný vzlet při přiměřené rychlosti před dosažením V1	P————>	————>X		M	
ODDÍL 3						
3	Letové obraty a postupy	P————>	————>			
3.1.	Ruční řízení s letovým povelovým přístrojem nebo bez něj (v případě potřeby bez autopilota, bez automatu tahu a při různých ovládacích režimech)					
3.1.1.	Při různých rychlostech (včetně pomalého letu) a nadmořských výškách v rámci rozsahu výcviku FSTD.	P————>	————>			
3.1.2.	Ostré zatáčky s náklonem 45°, o 180° až 360° doprava a doleva	P————>	————>			
3.1.3.	Zatáčky se spoilery a bez spoilerů	P————>	————>			
3.1.4.	Postupy a obraty podle přístrojů včetně odletu a příletu podle přístrojů a vizuálního přiblížení	P————>	————>			

VÍCEPILOTNÍ LETOUNY A JEDNOPILOTNÍ SLOŽITÉ LETOUNY S VYSOKÝM VÝKONEM		PRAKTICKÝ VÝCVIK			ZKOUŠKA DOVEDNOSTI/PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO ATPL/MPL/TYPOVOU KVALIFIKACI	
		Obraty/postupy	FSTD	A	Parafy instruktorů po splnění výcviku	Zkouší se nebo přezkoušuje v FSTD nebo A
3.2.	Pokles přední části letadla a rozkmit (je-li použitelné) a jiné specifické letové charakteristiky letounu (např. kymácivý pohyb)	P——>	——>X (pro tuto úlohu se nesmí použít letoun)		pouze FFS	
3.3.	Normální obsluha systémů a ovládacích prvků panelu palubního inženýra (je-li použitelné)	OTD P——>	——>			
3.4.	Normální a mimořádný provoz těchto systémů:				M	Závazně musí být vybrány nejméně 3 abnormální prvky z 3.4.0 až 3.4.14 včetně
3.4.0.	Motor (vrtule, je-li nezbytné)	OTD P——>	——>			
3.4.1.	Přetlakování a klimatizace	OTD P——>	——>			
3.4.2.	Systém celkového a statického tlaku	OTD P——>	——>			
3.4.3.	Palivový systém	OTD P——>	——>			
3.4.4.	Elektrický systém	OTD P——>	——>			
3.4.5.	Hydraulický systém	OTD P——>	——>			
3.4.6.	Systém řízení letu a vyvážení	OTD P——>	——>			
3.4.7.	Systém ochrany proti námraze a odmrazování, ohřev čelního skla	OTD P——>	——>			
3.4.8.	Autopilot/letový povelový přístroj	OTD P——>	——>		M (pouze jeden pilot)	
3.4.9.	Zařízení pro signalizaci nebo zabránění přetažení a zařízení ke zvýšení stability	OTD P——>	——>			
3.4.10.	Systém signalizace nebezpečné blízkosti země meteorologický radar, radiovýškoměr, odpovídač	P——>	——>			
3.4.11.	Radiostanice, navigační zařízení a přístroje, systém pro řízení letu, FMS	OTD P——>	——>			

VÍCEPILOTNÍ LETOUNY A JEDNOPILOTNÍ SLOŽITÉ LETOUNY S VYSOKÝM VÝKONEM	PRAKTICKÝ VÝCVIK			ZKOUŠKA DOVEDNOSTI/PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO ATPL/MPL/TYPOVOU KVALIFIKACI	
	Obraty/postupy	FSTD	A	Parafy instruktorů po splnění výcviku	Zkouší se nebo přezkoušuje v FSTD nebo A
3.4.12. Přistávací zařízení a brzda	OTD P——>	——>			
3.4.13. Systém vztlakových klapek a slotů	OTD	——>			
3.4.14. Pomocná energetická jednotka (APU)	OTD P——>	——>			
Záměrně nepoužito					
3.6. Mimořádné a nouzové postupy:				M	Závazně musí být vybrány nejméně 3 úlohy z 3.6.1 až 3.6.9 včetně
3.6.1. Požární nácviky, např. požáry motoru, APU, kabiny, nákladového prostoru, pilotního prostoru, křídla a elektrických zařízení, včetně evakuace	P——>	——>			
3.6.2. Kontrola kouře a jeho odstranění	P——>	——>			
3.6.3. Poruchy motoru, vypnutí a opětovné spuštění v bezpečné výšce	P——>	——>			
3.6.4. Vypouštění paliva (simulované)	P——>	——>			
3.6.5. Stříh větru při vzletu/přistání	P	X		pouze FFS	
3.6.6. Simulovaná porucha tlaku v kabině/nouzové klesání	P——>	——>			
3.6.7. Ztráta pracovní schopnosti člena letové posádky	P——>	——>			
3.6.8. Jiné nouzové postupy, jak jsou popsány v příslušné letové příručce	P——>	——>			
3.6.9. Událost TCAS	OTD P——>	Nepoužije se letoun		pouze FFS	
3.7. Výcvik týkající se obnovování kontroly nad řízením	P	X			
3.7.1. Obnovování kontroly při pádových událostech: — ve vzletové konfiguraci, — v čisté konfiguraci v nízké nadmořské výšce, — v čisté konfiguraci blízko maximální provozní nadmořské výšky a — v přistávací konfiguraci	FFS schválený pouze pro účely výcviku	(pro tuto úlohu se nesmí použít letoun)			
3.7.2. Tyto úlohy obnovování kontroly nad řízením: — obnovování kontroly nad řízením při stoupavém letu v různých úhlech náklonu a — obnovování kontroly nad řízením při klesavém letu v různých úhlech náklonu	P FFS schválený pouze pro účely výcviku	X (pro tuto úlohu se nesmí použít letoun)		pouze FFS	

VÍCEPILOTNÍ LETOUNY A JEDNOPILOTNÍ SLOŽITÉ LETOUNY S VYSOKÝM VÝKONEM	PRAKTICKÝ VÝCVIK			ZKOUŠKA DOVEDNOSTI/PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO ATPL/MPL/TYPOVOU KVALIFIKACI	
	Obraty/postupy	FSTD	A	Parafy instruktorů po splnění výcviku	Zkouší se nebo přezkoušuje v FSTD nebo A
3.8. Postupy letu podle přístrojů					
3.8.1.* Dodržování odletových a příletových tratí a instrukcí ATC	P——>	——>		M	
3.8.2* Postupy vyčkávání	P——>	——>			
3.8.3* 3D provoz do relativní výšky rozhodnutí/nadmořské výšky rozhodnutí 60 m nebo do vyššího minima, pokud tak vyžaduje postup přiblížení					

Pozn.: Podle AFM mohou postupy RNP APCH vyžadovat použití autopilota nebo letového povelového přístroje. S přihlédnutím k takovým omezením musí být vybrán postup, u něž má být létání provedeno ručně (například pro 3.8.3.1 zvolit ILS v případě takových omezení AFM).

3.8.3.1 *S ručním řízením bez letového povelového přístroje	P——>	——>		M (pouze pro zkoušku dovednosti)	
3.8.3.2. *S ručním řízením s letovým povelovým přístrojem	P——>	——>			
3.8.3.3. *S autopilotem	P——>	——>			
3.8.3.4. *S ručním řízením, se simulací jednoho nepracujícího motoru; porucha motoru má být simulována v průběhu konečného přiblížení od okamžiku před průletem ve výšce 1 000 stop nad úrovní letiště do dosednutí, nebo během celého postupu nezdařeného přiblížení. Na letounech, které nejsou certifikovány jako letouny v kategorii dopravní (JAR/FAR 25) nebo jako letouny v kategorii sběrné dopravy (SFAR 23), se musí přiblížení se simulovanou poruchou motoru a následující průlet zahájit ve spojení s nepřesným přístrojovým přiblížením, jak je popsáno v 3.8.4. Průlet se však musí zahajovat po dosažení vyhlášené bezpečné výšky/nadmořské výšky nad překážkami (OCH/A),; avšak ne později než po dosažení MDH/A 500 stop nad nadmořskou výškou prahu dráhy. Na letounech, které mají stejnou výkonnost jako letoun kategorie dopravní s ohledem na vzletovou hmotnost a hustotní výšku, smí instruktor simulovat poruchu motoru v souladu s 3.8.3.4.	P——>	——>		M	
3.8.3.5. *S ručním řízením, se simulací jednoho nepracujícího motoru; porucha motoru má být simulována v průběhu konečného přiblížení od okamžiku po průletu vnějšího návěstidla (OM) ve vzdálenosti menší než 4 NM až do dosednutí, nebo během celého postupu nezdařeného přiblížení.	P——>	——>		M	

VÍCEPILOTNÍ LETOUNY A JEDNOPILOTNÍ SLOŽITÉ LETOUNY S VYSOKÝM VÝKONEM	PRAKTICKÝ VÝCVIK			ZKOUŠKA DOVEDNOSTI/PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO ATPL/MPL/TYPOVOU KVALIFIKACI	
	Obraty/postupy	FSTD	A	Parafy instruktorů po splnění výcviku	Zkouší se nebo přezkoušuje v FSTD nebo A
Na letounech, které nejsou certifikovány jako letouny v kategorii dopravní (JAR/FAR 25) nebo jako letouny v kategorii sběrné dopravy (SFAR 23), se musí přiblížení se simulovanou poruchou motoru a následující průlet zahájit ve spojení s nepřesným přístrojovým přiblížením, jak je popsáno v 3.8.4. Průlet se však musí zahajovat po dosažení vyhlášené OCH/A; avšak ne později než po dosažení MDH/A 500 stop nad nadmořskou výškou prahu dráhy. Na letounech, které mají stejnou výkonnost jako letoun kategorie dopravní s ohledem na vzletovou hmotnost a hustotní výšku, smí instruktor simulovat poruchu motoru v souladu s 3.8.3.4.					
3.8.4* 2D provoz s klesáním na minimální relativní výšku klesání/minimální nadmořskou výšku klesání	P*—>	—>		M	
3.8.5. Přiblížení okruhem za těchto podmínek: a)* přiblížení na schválenou minimální nadmořskou výšku pro přiblížení okruhem na dotyčném letišti v souladu s místními prostředky pro přiblížení podle přístrojů v simulovaných podmínkách letu podle přístrojů; po kterém následuje: b) přiblížení okruhem na další dráhu s odchylkou alespoň 90° od osy konečného přiblížení použitého v úloze a) na schválené minimální nadmořské výšce pro přiblížení okruhem. <i>Poznámka:</i> není-li možné plnit body a) a b) kvůli důvodům ATC, může se provést simulovaný postup přiblížení za nízké dohlednosti.	P*—>	—>			
3.8.6. Vizuální přiblížení	P—>	—>			
ODDÍL 4					
4 Postupy nezdařeného přiblížení					
4.1. Průlet se všemi pracujícími* motory po přiblížení ILS a dosažení relativní výšky rozhodnutí	P*—>	—>			
4.2. Průlet se všemi pracujícími motory* v různých fázích během přiblížení podle přístrojů	P*—>	—>			
4.3. Další postupy nezdařeného přiblížení	P*—>	—>			
4.4* Ručně provedený průlet se simulací jednoho nepracujícího motoru po přístrojovém přiblížení a dosažení relativní výšky rozhodnutí, minimální relativní výšky klesání nebo MAPt	P*—>	—>		M	

VÍCEPILOTNÍ LETOUNY A JEDNOPILOTNÍ SLOŽITÉ LETOUNY S VYSOKÝM VÝKONEM		PRAKTICKÝ VÝCVIK			ZKOUŠKA DOVEDNOSTI/PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO ATPL/MPL/TYPOVOU KVALIFIKACI	
Obraty/postupy		FSTD	A	Parafy instruktorů po splnění výcviku	Zkouší se nebo přezkoušuje v FSTD nebo A	Parafy exáminátorů po ukončení zkoušky nebo přezkoušení
4.5.	Provedení přerušného přistání se všemi pracujícími motory: — z různých výšek pod DH/MDH, — po dotyku (nevydařené přistání) na letounech, které nejsou certifikovány jako letouny v kategorii dopravní (JAR/FAR 25) nebo jako letouny v kategorii sběrné dopravy (SFAR 23), se provedení přerušného přistání se všemi pracujícími motory zahájí pod MDH/A nebo po dotyku	P——>	——>			

ODDÍL 5

5	Přistání	P				
5.1.	Normální přistání* s vizuální orientací získanou po dosažení relativní výšky rozhodnutí po přiblížení podle přístrojů	P				
5.2.	Přistání se simulovaným zablokovaným horizontálním stabilizátorem v jakékoli nevyvážitelné poloze	P——>	(pro tuto úlohu se nesmí použít letoun)		pouze FFS	
5.3.	Přistání s bočním větrem (letadlo, je-li to proveditelné)	P——>	——>			
5.4.	Obrazec a přistání bez vysunutých nebo s částečně vysunutými vztlakovými klapkami a sloty	P——>	——>			
5.5.	Přistání při simulovaném vysazení kritického motoru	P——>	——>		M	
5.6.	Přistání při vysazení dvou motorů: — letouny se třemi motory: prostřední motor a jeden krajní motor, pokud je to proveditelné podle údajů AFM, a — letouny se čtyřmi motory: dva motory na téže straně	P	X		M pouze FFS (pouze pro zkoušku dovednosti)	

Všeobecné poznámky:

Zvláštní požadavky pro rozšíření typové kvalifikace o přiblížení podle přístrojů do relativní výšky rozhodnutí menší než 60 m (200 stop), tj. provoz KAT. II/III.

ODDÍL 6

Další oprávnění k typové kvalifikaci pro přiblížení podle přístrojů do relativní výšky rozhodnutí menší než 60 m (200 stop) (KAT. II/III)

VÍCEPILOTNÍ LETOUNY A JEDNOPILOTNÍ SLOŽITÉ LETOUNY S VYSOKÝM VÝKONEM	PRAKTICKÝ VÝCVIK			ZKOUŠKA DOVEDNOSTI/PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO ATPL/MPL/TYPOVOU KVALIFIKACI	
	Obraty/postupy	FSTD	A	Parafy instruktorů po splnění výcviku	Zkouší se nebo přezkoušuje v FSTD nebo A
Následující obraty a postupy jsou minimální požadavky na výcvik pro povolení přiblížení podle přístrojů do relativní výšky rozhodnutí menší než 60 m (200 stop). Během následujících postupů pro přiblížení podle přístrojů a nezdařených přiblížení musí být použito veškeré vybavení letounu požadované k typovému osvědčení pro přiblížení podle přístrojů až do relativní výšky rozhodnutí menší než 60 m (200 stop).					
6.1* Prerušený vzlet při minimální schválené dráhové dohlednosti (RVR)	P*——>	——>X (pro tuto úlohu se nesmí použít letoun)		M*	
6.2* Přiblížení KAT II/III: v simulovaných podmínkách letu podle přístrojů s klesáním do použitelné relativní výšky rozhodnutí, s použitím palubního systému navádění. musí se dodržovat standardní postupy součinnosti posádky (podílení se na úkolu, postupy vysílání, vzájemný dohled, výměna informací a pomoc).	P——>	——>		M	
6.3* Průlet: po přiblíženích uvedených v 6.2 při dosažení relativní výšky rozhodnutí. Tento výcvik musí rovněž zahrnovat průlet kvůli (simulované) nedostatečné dráhové dohlednosti, stříhu větru, odchylce letounu překračující limity pro úspěšné přiblížení a kvůli poruše pozemního/palubního vybavení před dosažením relativní výšky rozhodnutí a průlet se simulovanou poruchou palubního vybavení.	P——>	——>		M*	
6.4* Přistání: s vizuální orientací získanou v relativní výšce rozhodnutí po přiblížení podle přístrojů. Automatické přistání musí být prováděno v závislosti na specifickém palubním systému navádění.	P——>	——>		M	

POZNÁMKA: KAT II/III se musí provádět v souladu s platnými požadavky v oblasti letového provozu.

7. Třídní kvalifikace – vodní letouny

Pro prodloužení platnosti vícemotorové třídní kvalifikace pro vodní letouny je třeba absolvovat oddíl 6, VFR pouze v případě, pokud žadatel nesplňuje požadavek na 10 traťových úseků během posledních 12 měsíců.

TŘÍDNÍ KVALIFIKACE – VODNÍ LETOUNY	PRAKTICKÝ VÝCVIK	ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO TŘÍDNÍ KVALIFIKACI
Obraty/postupy	Parafy instruktora po splnění výcviku	Parafy examinatora po ukončení zkoušky
ODDÍL 1		
1 Odlet 1.1. Předletová činnost včetně: <ul style="list-style-type: none"> — dokumentace, — hmotnost a vyvážení; — meteorbriefingu a — NOTAM 		
1.2. Úkony před spouštěním Vnější/vnitřní		
1.3. Zažehnutí a vypnutí motoru Normální činnost Nesprávná činnost		
1.4. Pojždění		
1.5. Pojždění po krocích		
1.6. Kotvení: <ul style="list-style-type: none"> pláž přístavní hráz bóje 		
1.7. Plachtění bez motoru		
1.8. Úkony před odletem: Motorová zkouška (je-li použitelné)		
1.9. Postup pro vzlet: <ul style="list-style-type: none"> — normální s nastavením vztlakových klapek podle letové příručky a — s bočním větrem (jsou-li pro to vhodné podmínky) 		
1.10. Stoupání: <ul style="list-style-type: none"> — zatáčky do kurzů — let v hladině 		
1.11. Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy		
ODDÍL 2		
2 Letová činnost (VFR) 2.1. Přímý a vodorovný let při různých rychlostech, včetně letu při kriticky nízké rychlosti s vztlakovými klapkami i bez nich (včetně přiblížení k VMCA – v případě potřeby)		
2.2. Ostré zatáčky (360° doleva a doprava s náklonem 45°)		

TŘÍDNÍ KVALIFIKACE – VODNÍ LETOUNY	PRAKTICKÝ VÝCVIK	ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO TŘÍDNÍ KVALIFIKACI
Obraty/postupy	Parafy instruktora po splnění výcviku	Parafy examinatora po ukončení zkoušky
2.3. Přetažení a protizásahy: <ul style="list-style-type: none"> i) přetažení v čisté konfiguraci; ii) přiblížení k přetažení v klesavé zatáčce v konfiguraci a s výkonem pro přiblížení; iii) přiblížení k přetažení v konfiguraci a s výkonem pro přistání a iv) přiblížení k přetažení ve stoupavé zatáčce se vztlakovými klapkami v poloze pro vzlet a stoupacím výkonem (pouze jednomotorové letouny) 		
2.4. Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy		
ODDÍL 3		
3 Postupy VFR po trati		
3.1. Letový plán, navigace výpočtem a čtení mapy		
3.2. Udržování výšky, kurzu a rychlosti		
3.3. Orientace, časové výpočty a oprava ETA		
3.4. Použití radionavigačních prostředků (je-li použitelné)		
3.5. Řízení letu (letový deník, rutinní kontroly včetně paliva, systémů a námrazy)		
3.6. Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy		
ODDÍL 4		
4 Přílety a přistání		
4.1. Postup pro přílet k letišti (pouze obojživelné letouny)		
4.2. Normální přistání		
4.3. Přistání bez použití vztlakových klapek		
4.4. Přistání s bočním větrem (jsou-li pro to vhodné podmínky)		
4.5. Přiblížení a přistání s volnoběhem z výšky 2 000 stop nad hladinou (pouze jednomotorové letouny)		
4.6. Průlet z minimální výšky		

TŘÍDNÍ KVALIFIKACE – VODNÍ LETOUNY	PRAKTICKÝ VÝCVIK	ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO TŘÍDNÍ KVALIFIKACI
Obraty/postupy	Parafy instruktora po splnění výcviku	Parafy examinatora po ukončení zkoušky
4.7. Přistání na klidnou hladinu Přistání na rozbouřenou vodní hladinu		
4.8. Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy		
ODDÍL 5		
5 Mimořádné a nouzové postupy (Tento oddíl se může spojovat s oddíly 1 až 4.) 5.1. Přerušovaný vzlet za přiměřené rychlosti		
5.2. Simulovaná porucha motoru po vzletu nebo při průletu (pouze jednomotorové letouny)		
5.3. Simulované vynucené přistání bez výkonu (pouze jednomotorové letouny)		
5.4. Simulované nouzové situace: i) požár nebo kouř za letu; a ii) případné nesprávné funkce systémů.		
5.5. Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy		
ODDÍL 6		
6 Simulovaný asymetrický let (Tento oddíl se může spojovat s oddíly 1 až 5.) 6.1. Simulované vysazení motoru během vzletu (v bezpečné výšce pokud není vykonáváno na FFS a FNTP II)		
6.2. Vysazení a opakované spuštění motoru (pouze zkouška dovednosti ME)		
6.3. Přiblížení s asymetrickým tahem a průlet		
6.4. Přiblížení s asymetrickým tahem a přistání s úplným zastavením		
6.5. Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) postupy		

C. Specifické požadavky pro kategorii vrtulníků

1. V případě zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti pro typové kvalifikace a ATPL musí žadatelé úspěšně absolvovat oddíly 1 až 4 a 6 (je-li to vhodné) zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti. Pokud žadatelé neuspějí ve více než 5 úlohách, musí opakovat celou zkoušku nebo přezkoušení odborné způsobilosti. Pokud žadatelé neuspějí v 5 úlohách nebo méně, opakuje se zkouška nebo přezkoušení pouze z těchto úloh. Jestliže žadatelé při opakování zkoušky nebo přezkoušení neuspějí v některé z úloh, včetně úloh, v nichž žadatelé uspěli při předchozích pokusech, musí opakovat celou zkoušku nebo přezkoušení znovu. Všechny oddíly zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti musí být absolvovány v rozmezí 6 měsíců.
2. V případě přezkoušení odborné způsobilosti pro přístrojovou kvalifikaci musí žadatelé úspěšně absolvovat oddíl 5 přezkoušení odborné způsobilosti. Pokud žadatelé neuspějí ve více než 3 úlohách, musí opakovat celý oddíl 5. Pokud žadatelé neuspějí ve 3 úlohách nebo méně, opakuje se zkouška nebo přezkoušení pouze z těchto úloh. Jestliže žadatelé při opakování přezkoušení odborné způsobilosti neuspějí v některé z úloh, včetně úloh oddílu 5, v nichž uspěl při předchozích pokusech, musí opakovat celé přezkoušení odborné způsobilosti.

TOLERANCE LETOVÉ ZKOUŠKY

3. Žadatelé prokáží svoji schopnost:
 - a) ovládat vrtulník v rámci jeho omezení;
 - b) provést všechny obraty plynule a přesně;
 - c) uplatňovat dobrý úsudek a pilotní dovednost;
 - d) uplatňovat letecké znalosti;
 - e) nepřetržitě řídit vrtulník takovým způsobem, aby o úspěšném výsledku postupu nebo obratu nevyvstaly nikdy pochybnosti;
 - f) pochopit a uplatňovat postupy koordinace posádky a postupy při ztrátě pracovní schopnosti pilota, v případě potřeby, a
 - g) v případě potřeby komunikovat účinně s ostatními členy posádky.
4. Uplatní se tato omezení, upravená s ohledem na odchylky pro podmínky turbulence, ovládacích vlastností a výkonnosti použitého vrtulníku.

a) Letová omezení IFR

Výška

všeobecná	± 100 stop
Zahájení průletu v relativní výšce rozhodnutí/nadmořské výšce rozhodnutí	+ 50 stop/- 0 stop
Minimální výška pro klesání/MAP/nadmořská výška	+ 50 stop/- 0 stop

Sledování dráhy letu

podle radiových prostředků	± 5°
V případě „úhlových“ odchylek	Odchylka o polovinu rozsahu stupnice, v azimutu a sestupové rovině (např. LPV, ILS, MLS GLS)
2D (LNAV) a 3D (LNAV/VNAV) „lineární“ stranové odchylky	stranová odchylka od tratě obvykle nesmí překročit ± ½ hodnoty RNP, která je spojena s postupem. Drobné odchylky od této normy do maximálně jednonásobku hodnoty RNP jsou přípustné.
3D lineární vertikální odchylky (např. RNP APCH (LNAV/VNAV) používající BARO-VNAV)	nikdy více než - 75 stop pod vertikálním profilem a ne více než + 75 stop nad vertikálním profilem ve výšce nebo pod výškou 1 000 stop nad úrovní letiště.

Kurz

se všemi pracujícími motory	± 5°
se simulovanou poruchou motoru	± 10°

Rychlost	
se všemi pracujícími motory	± 9 km/h (± 5 uzlů)
se simulovanou poruchou motoru	+ 18,5 km/h/- 9 km/h (+ 10 uzlů/- 5 uzlů)
b) Letová omezení VFR	
Výška	
všeobecná	± 100 stop
Kurz	
normální provoz	± 5°
mimořádné činnosti/nouzové situace	± 10°
Rychlost	
všeobecná	± 9 km/h (± 10 uzlů)
při simulovaném vysazení motoru	+ 18,5 km/h/- 9 km/h (+ 10 uzlů/- 5 uzlů)
Snášení při zemi	
visení v konfiguraci pro vzlet s přízemním efektem	± 0,9 m (± 3 stopy)
Přistání	± 2 stopy (bez pohybů do boku nebo dozadu)

OBSAH VÝCVIKU/ZKOUŠKY DOVEDNOSTI/PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

OBECNÉ

5. Význam následujících symbolů:

P = Výcvik pro funkci velitele letadla pro vydání typové kvalifikace pro jednopilotní vrtulníky (SPH) nebo pro funkci druhého pilota jako pilota řídicího a pilota monitorujícího pro vydání typové kvalifikace pro vícepilotní vrtulníky (MPH).

6. Praktický výcvik se musí provádět alespoň na úrovni výcvikového vybavení označeného symbolem (P) nebo se může provádět na jakékoli vyšší úrovni vybavení označeného šipkou (→).

K označení výcvikového vybavení se používají následující zkratky:

FFS = úplný letový simulátor

FTD = letové výcvikové zařízení

H = vrtulník

7. Úlohy označené (*) musí za skutečných nebo simulovaných IMC splnit pouze žadatelé, kteří žádají o obnovu nebo prodloužení platnosti přístrojové kvalifikace IR(H) nebo o rozšíření oprávnění této kvalifikace o další typ.

8. Postupy letu podle přístrojů (oddíl 5) musí splnit pouze žadatelé, kteří žádají o obnovu nebo prodloužení platnosti přístrojové kvalifikace IR(H) nebo o rozšíření oprávnění této kvalifikace na jiný typ. Pro tento účel lze použít FFS nebo FTD 2/3.

9. Písmeno „M“, uvedené ve sloupci zkouška dovednosti/přezkoušení odborné způsobilosti, označuje povinnou úlohu.

10. Pro praktický výcvik a přezkoušení se musí použít FSTD, jestliže FSTD tvoří součást kurzu typové kvalifikace. Pro kurz se berou v úvahu tato hlediska:

- způsobilost FSTD, jak stanoví příslušné požadavky v příloze VI (část ARA) a příloze VII (část ORA);
- způsobilosti a předchozí praxe na podobných typech vrtulníku pilota ve výcviku a
- objem výcviku na FSTD, který se poskytuje v kurzu;
- způsobilosti a předchozí praxe na podobných typech letounu pilotů ve výcviku a
- délka letové praxe pod dohledem po vydání nové typové klasifikace.

VÍCEPILOTNÍ VRTULNÍKY

11. Žadatelé o zkoušku dovednosti pro vydání vícepilotní typové kvalifikace pro vrtulníky a průkaz ATPL(H) absolvují pouze oddíly 1 až 4 a případně oddíl 6.

12. Žadatelé o prodloužení platnosti nebo obnovu přezkoušení odborné způsobilosti pro vícepilotní typové kvalifikace pro vrtulníky absolvují pouze oddíly 1 až 4 a případně oddíl 6.

JEDNOPILOTNÍ/VÍCEPILOTNÍ VRTULNÍKY		PRAKTICKÝ VÝCVIK			ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy		FSTD	H	Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezkoušuje se v FSTD nebo H	Parafy exáminátorů po ukončení zkoušky
ODDÍL 1 — Předletové přípravy a kontroly						
1.1	Vnější vizuální prohlídka vrtulníku; umístění každého zařízení a účel kontroly		P		M (pokud se provádí ve vrtulníku)	
1.2	Kontrola pilotního prostoru	P	—>		M	
1.3	Postupy pro spouštění, kontrola radiového a navigačního vybavení, výběr a nastavení navigačních a komunikačních kmitočtů	P	—>		M	
1.4	Pojíždění/vzdušné pojíždění v souladu s pokyny ATC nebo s pokyny instruktora	P	—>		M	
1.5	Příprava před vzletem, postupy a kontroly	P	—>		M	
ODDÍL 2 – Letové obraty a postupy						
2.1	Vzlety (různé profily)	P	—>		M	
2.2	Přistání a vzlety ze svažitého terénu nebo s bočním větrem	P	—>			
2.3	Vzlet s maximální vzletovou hmotností (skutečná nebo simulovaná)	P	—>			
2.4	Vzlety při simulovaném vysazení motoru krátce před dosažením TDP nebo DPATO	P	—>		M	
2.4.1	Vzlety při simulovaném vysazení motoru krátce po dosažení TDP nebo DPATO	P	—>		M	
2.5	Zatáčky při klesání a stoupání do určených kurzů	P	—>		M	
2.5.1	Zatáčky s náklonem 30°, zatáčení až o 180° až 360° doprava a doleva výlučně podle přístrojů	P	—>		M	
2.6	Klesání s autorotací	P	—>		M	
2.6.1	Přistání s autorotací pro jednomotorové vrtulníky (SEH) nebo s obnovením výkonu motoru pro více-motorové vrtulníky (MEH)	P	—>		M	
2.7	Přistání, různé profily	P	—>		M	
2.7.1	Průlet nebo přistání následující po simulovaném vysazení motoru před LDP nebo DPBL	P	—>		M	
2.7.2	Přistání následující po simulovaném vysazení motoru po LDP nebo DPBL	P	—>		M	

JEDNOPILOTNÍ/VÍCEPILOTNÍ VRTULNÍKY		PRAKTICKÝ VÝCVIK			ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
		FSTD	H	Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezkoušuje se v FSTD nebo H	Parafy exáminátorů po ukončení zkoušky
ODDÍL 3 – Normální a mimořádný provoz těchto systémů a postupů						
3	Normální a mimořádný provoz těchto systémů a postupů:				M	Závazně musí být vybrány nejméně 3 úlohy z tohoto oddílu
3.1	Motor	P	—>			
3.2	Klimatizační systémy (vytápění, větrání)	P	—>			
3.3	Systém celkového a statického tlaku	P	—>			
3.4	Palivový systém	P	—>			
3.5	Elektrický systém	P	—>			
3.6	Hydraulický systém	P	—>			
3.7	Systém řízení letu a vyvážení	P	—>			
3.8	Systémy odmrazování a ochrany před námrazou	P	—>			
3.9	Autopilot/letový povelový přístroj	P	—>			
3.10	Zařízení pro zvýšení stability	P	—>			
3.11	Meteorologický radar, radiovýškoměr, odpovídač	P	—>			
3.12	Systém prostorové navigace	P	—>			
3.13	Systém přistávacího zařízení	P	—>			
3.14	APU	P	—>			
3.15	Radiostanice, navigační zařízení a přístroje, systém pro řízení letu (FMS)	P	—>			
ODDÍL 4 – Mimořádné a nouzové postupy						
4	Mimořádné a nouzové postupy				M	Závazně musí být vybrány nejméně 3 úlohy z tohoto oddílu
4.1	Požární nácviky (včetně evakuace, je-li vhodné)	P	—>			
4.2	Kontrola kouře a jeho odstranění	P	—>			
4.3	Poruchy motoru, vypnutí a opětovné spuštění v bezpečné výšce	P	—>			
4.4	Vypouštění paliva (simulované)	P	—>			

JEDNOPILOTNÍ/VÍCEPILOTNÍ VRTULNÍKY		PRAKTICKÝ VÝCVIK			ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
		FSTD	H	Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezkoušuje se v FSTD nebo H	Parafy exáminátorů po ukončení zkoušky
	Obraty/postupy					
4.5	Porucha ocasního vyrovnávacího rotoru (je-li použitelné)	P	—>			
4.5.1	Ztráta ocasního vyrovnávacího rotoru (je-li použitelné)	P	Pro tuto úlohu se nesmí použít vrtulník			
4.6	Ztráta pracovní schopnosti člena letové posádky – pouze MPH	P	—>			
4.7	Poruchy převodu	P	—>			
4.8	Jiné nouzové postupy, jak jsou popsány v příslušné letové příručce	P	—>			
ODDÍL 5 – Postupy letu podle přístrojů (k provedení v IMC nebo v simulovaných IMC)						
5.1	Vzlet podle přístrojů: přechod na let podle přístrojů je požadován co nejdříve poté, co vrtulník začne být nesený vzduchem	P*	—>*			
5.1.1	Simulovaná porucha motoru během odletu	P*	—>*		M*	
5.2	Dodržování odletových a příletových tratí a instrukcí ATC	P*	—>*		M*	
5.3	Postupy vyčkávání	P*	—>*			
5.4	3D provoz do relativní výšky rozhodnutí/nadmořské výšky rozhodnutí 200 stop (60 m) nebo do vyššího minima, pokud tak vyžaduje postup přiblížení	P*	—>*			
5.4.1	S ručním řízením bez letového povelového přístroje Pozn.: Podle AFM mohou postupy RNP APCH vyžadovat použití autopilota nebo letového povelového přístroje. S přihlédnutím k takovým omezením musí být vybrán postup, u něž má být létání provedeno ručně (například pro 5.4.1 zvolit ILS v případě takových omezení AFM).	P*	—>*		M*	
5.4.2	S ručním řízením s letovým povelovým přístrojem	P*	—>*		M*	
5.4.3	Se zapojeným autopilotem	P*	—>*			
5.4.4	S ručním řízením, se simulací jednoho nepracujícího motoru; porucha motoru má být simulována v průběhu konečného přiblížení od okamžiku před průletem ve výšce 1 000 stop nad úroveň letiště do dosednutí, nebo před dokončením postupu nezdařeného přiblížení	P*	—>*		M*	
5.5	2D provoz s klesáním na MDA/H	P*	—>*		M*	

JEDNOPILOTNÍ/VÍCEPILOTNÍ VRTULNÍKY		PRAKTICKÝ VÝCVIK			ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBOURNÉ ZPŮSOBILOSTI	
		FSTD	H	Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezkoušuje se v FSTD nebo H	Parafy exami- nátorů po ukončení zkoušky
5.6	Průlet se všemi pracujícími motory po dosažení DA/H nebo MDA/MDH	P*	—>*			
5.6.1	Další postupy nezdařeného přiblížení	P*	—>*			
5.6.2	Průlet se simulací jednoho nepracujícího motoru po dosažení DA/H nebo MDA/MDH	P*	—>*		M*	
5.7	Autorotace za IMC s vyrovnáním po obnovení výkonu motoru	P*	—>*		M*	
5.8	Vyrovnání z nezvyklých letových poloh	P*	—>*		M*	
ODDÍL 6 – Použití doplňkového vybavení						
6	Použití doplňkového vybavení	P	—>			

D. Specifické požadavky pro kategorii letadel s pohonem vzlaku

- V případě zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti pro typové kvalifikace pro letadla s pohonem vzlaku musí žadatelé úspěšně absolvovat oddíly 1 až 5 a 6 (je-li to vhodné) zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti. Pokud žadatelé neuspějí ve více než 5 úlohách, musí opakovat celou zkoušku nebo přezkoušení odborné způsobilosti. Pokud žadatelé neuspějí v 5 úlohách nebo méně, opakuje se zkouška nebo přezkoušení pouze z těchto úloh. Jestliže žadatelé při opakování zkoušky nebo přezkoušení neuspějí v některé z úloh, včetně úloh, v nichž žadatelé uspěli při předchozích pokusech, musí opakovat celou zkoušku nebo přezkoušení. Všechny oddíly zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti musí být absolvovány v rozmezí 6 měsíců.

TOLERANCE LETOVÉ ZKOUŠKY

- Žadatelé prokážou svoji schopnost:
 - ovládat letadlo s pohonem vzlaku v rámci jeho omezení;
 - provést všechny obraty plynule a přesně;
 - uplatňovat dobrý úsudek a pilotní dovednost;
 - uplatňovat letecké znalosti;
 - nepřetržitě řídit letadlo s pohonem vzlaku takovým způsobem, aby o úspěšném výsledku postupu nebo obratu nebyly nikdy pochybnosti;
 - pochopt a uplatňovat postupy koordinace posádky a postupy při ztrátě pracovní schopnosti pilota a
 - komunikovat účinně s ostatními členy posádky.
- Při zkoušce se uplatní tato omezení, při zohlednění povolených odchylek pro podmínky turbulence, vlastnosti ovládání a výkonnosti použitého letadla s pohonem vzlaku.

a) Letová omezení IFR

Výška	
všeobecná	± 30 m (± 100 stop)
zahájení průletu v relativní výšce rozhodnutí/nadmořské výšce rozhodnutí	+ 50 stop/- 0 stop
minimální relativní výška klesání/nadmořská výška klesání	+ 50 stop/- 0 stop
Sledování dráhy letu podle radiových prostředků	± 5°

přesné přiblížení odchylna o polovinu rozsahu stupnice, v azimutu a sestupové rovině

Kurz

normální provoz $\pm 5^\circ$

mimořádné činnosti/nouzové situace $\pm 10^\circ$

Rychlost

všeobecná ± 9 km/h (± 10 uzlů)

při simulovaném vysazení motoru $+ 18,5$ km/h/ $- 9$ km/h ($+ 10$ uzlů/ $- 5$ uzlů)

b) Letová omezení VFR:

Výška

všeobecná ± 30 m (± 100 stop)

Kurz

normální provoz $\pm 5^\circ$

mimořádné činnosti/nouzové situace $\pm 10^\circ$

Rychlost

všeobecná ± 9 km/h (± 10 uzlů)

při simulovaném vysazení motoru $+ 18,5$ km/h/ $- 9$ km/h ($+ 10$ uzlů/ $- 5$ uzlů)

Snášení při zemi

visení v konfiguraci pro vzlet s
přízemním efektem $\pm 0,9$ m (± 3 stopy)

přistání ± 2 stopy (bez pohybů do boku nebo dozadu)

OBSAH VÝCVIKU/ZKOUŠKY DOVEDNOSTI/PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

4. Význam následujících symbolů:

P = Výcvik na funkci velitele letadla nebo druhého pilota a pilota řídicího (PF) a pilota monitorujícího (PM) pro vydání typové kvalifikace podle toho, co je vhodné

5. Praktický výcvik se musí provádět alespoň na úrovni výcvikového vybavení označeného symbolem (P) nebo se může provádět na jakékoli vyšší úrovni vybavení označeného šipkou (\longrightarrow).

6. K označení výcvikového vybavení se používají následující zkratky:

FFS = úplný letový simulátor

FTD = letové výcvikové zařízení

OTD = jiná výcviková zařízení.

PL = letadlo s pohonem vzlaku

a) Žadatelé o zkoušku dovednosti pro vydání typové kvalifikace pro letadla s pohonem vzlaku absolvují pouze oddíly 1 až 5 a případně oddíl 6, je-li to vhodné.

b) Žadatelé o prodloužení platnosti nebo obnovu přezkoušení odborné způsobilosti pro typové kvalifikace pro letadla s pohonem vzlaku absolvují pouze oddíly 1 až 5 a případně oddíl 6 a/nebo 7.

c) Úlohy označené (*) se musí létat pouze podle přístrojů. Pokud tato podmínka není splněna během zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti, typová kvalifikace bude omezena pouze na VFR.

7. Písmeno „M“, uvedené ve sloupci zkouška dovednosti/přezkoušení odborné způsobilosti, označuje povinnou úlohu.

8. Pro praktický výcvik a přezkoušení se musí použít FSTD, jestliže tvoří součást schváleného kurzu typové kvalifikace. Pro schválení kurzu se berou v úvahu tato hlediska:

a) způsobilost FSTD, jak stanoví příslušné požadavky v příloze VI (část ARA) a příloze VII (část ORA) a

b) způsobilosti instruktora.

KATEGORIE LETADLA S POHONEM VZTLAKU		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy		OTD	FTD	FFS	PL	Parafy instruktora po splnění výcviku	Přezkoušuje se v FFS PL	Parafy examinatora po ukončení zkoušky
ODDÍL 1 — Předletové přípravy a kontroly								
1.1	Vnější vizuální prohlídka letadla s pohonem vztlaku; umístění každého zařízení a účel kontroly				P			
1.2	Kontrola pilotního prostoru	P	—>	—>	—>			
1.3	Postupy pro spouštění, kontrola radiového a navigačního vybavení, výběr a nastavení navigačních a komunikačních kmitočtů	P	—>	—>	—>		M	
1.4	Pojíždění v souladu s ATC nebo s pokyny instruktora		P	—>	—>			
1.5	Příprava před vzletem, postupy a kontroly, včetně kontroly výkonu	P	—>	—>	—>		M	
ODDÍL 2 – Letové obraty a postupy								
2.1	Normální profily vzletů VFR: činnosti na vzletové ploše (krátký vzlet a přistání (STOL) a vertikální vzlet a přistání (VTOL)) i s bočním větrem Vyvýšené heliporty Úrovňové heliporty		P	—>	—>		M	
2.2	Vzlet s maximální vzletovou hmotností (skutečná nebo simulovaná)		P	—>				
2.3.1	Přerušovaný vzlet: — během činností na přistávací ploše, — během činností na vyvýšeném heliportu a — během činností na úrovňovém heliportu		P	—>			M	
2.3.2	Vzlet při simulovaném vysazení motoru po překročení bodu rozhodnutí: během činností na přistávací ploše, během činností na vyvýšeném heliportu a během činností na úrovňovém heliportu		P	—>			M	
2.4	Klesání s autorotací v modu vrtulníku do přistání (pro tento úkol se nepoužije letadlo)	P	—>	—>			M FFS pouze	
2.4.1	Rotační klesání v režimu letounu (pro tento úkol se nepoužije letadlo)		P	—>			M FFS pouze	

KATEGORIE LETADLA S POHONEM VZTLAKU		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy		OTD	FTD	FFS	PL	Parafy instruktora po splnění výcviku	Přezkoušuje se v FFS PL	Parafy examinatora po ukončení zkoušky
2.5	Normální profily přistání VFR Činnosti na přistávací ploše (STOL a VTOL) vyvýšené heliporty úrovňové heliporty		P	—>	—>		M	
2.5.1	Přistání při simulovaném vysazení motoru po dosažení bodu rozhodnutí: — během činností na přistávací ploše, — během činností na vyvýšeném heliportu a — během činností na úrovňovém heliportu							
2.6	Průlet nebo přistání následující po simulovaném vysazení motoru před dosažením bodu rozhodnutí		P	—>			M	

ODDÍL 3 – Normální a mimořádný provoz těchto systémů a postupů

3	Normální a mimořádný provoz těchto systémů a postupů (může být proveden na FSTD, pokud je pro tento úkol způsobilý):						M	Závazně musí být vybrány nejméně 3 úlohy z tohoto oddílu
3.1	Motor	P	—>	—>				
3.2	Systémy přetlakování a klimatizační systémy (vytápění, větrání)	P	—>	—>				
3.3	Systém celkového a statického tlaku	P	—>	—>				
3.4	Palivový systém	P	—>	—>				
3.5	Elektrický systém	P	—>	—>				
3.6	Hydraulický systém	P	—>	—>				
3.7	Systém řízení letu a vyvážení	P	—>	—>				
3.8	Systém ochrany proti námraze a odmrazování, ohřev čelního skla (pokud je vestavěn)	P	—>	—>				
3.9	Autopilot/letový povelový přístroj	P	—>	—>				
3.10	Zařízení pro signalizaci nebo zabránění přetažení a zařízení ke zvýšení stability	P	—>	—>				
3.11	Meteorologický radar, radiovýškoměr, odpovídač, systém signalizace nebezpečné blízkosti země (pokud je vestavěn)	P	—>	—>				

KATEGORIE LETADLA S POHONEM VZTLAKU		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy		OTD	FTD	FFS	PL	Parafy instruktora po splnění výcviku	Přezkoušuje se v FFS PL	Parafy examinatora po ukončení zkoušky
3.12	Systém přistávacího zařízení	P	————>	————>				
3.13	APU	P	————>	————>				
3.14	Radiostanice, navigační zařízení a přístroje, systém pro řízení letu (FMS)	P	————>	————>				
3.15	Systém vztlakových klapek	P	————>	————>				
ODDÍL 4 – Mimořádné a nouzové postupy								
4	Mimořádné a nouzové postupy (mohou být provedeny na FSTD, pokud je pro tento úkol způsobilý)						M	Závazně musí být vybrány nejméně 3 úlohy z tohoto oddílu
4.1	Požární nácvičky, požáry motoru, APU, nákladového prostoru, pilotního prostoru a elektrických zařízení, včetně evakuace, podle toho, co je vhodné	P	————>	————>				
4.2	Kontrola kouře a jeho odstranění	P	————>	————>				
4.3	Vysazení a opakované spuštění motoru (pro tento úkol se nepoužije letadlo), včetně modu přechodů s jedním vysazeným motorem z vrtulníku na letoun a naopak	P	————>	————>			FFS pouze	
4.4	Vypouštění paliva (simulované, pokud je vestavěno)	P	————>	————>				
4.5	Střih větru při vzletu/přistání (pro tento úkol se nepoužije letadlo)			P			FFS pouze	
4.6	Simulovaná porucha tlaku v kabině/nouzové klesání (pro tento úkol se nepoužije letadlo)	P	————>	————>			FFS pouze	
4.7	Událost ACAS (pro tuto úlohu se nesmí použít letadlo)	P	————>	————>			FFS pouze	
4.8	Ztráta pracovní schopnosti člena posádky	P	————>	————>				
4.9	Poruchy převodu	P	————>	————>			FFS pouze	

KATEGORIE LETADLA S POHONEM VZTLAKU		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy		OTD	FTD	FFS	PL	Parafy instruktora po splnění výcviku	Přezkoušuje se v FFS PL	Parafy examinatora po ukončení zkoušky
4.10	Vybrání pádu (při zapnutém i vypnutém pohonu), nebo zásah po aktivaci zařízení signalizace přetažení v konfiguraci pro stoupání, cestovní let a přiblížení (pro tuto úlohu se nesmí použít letadlo)	P	—>	—>			FFS pouze	
4.11	Další nouzové postupy, jak je popsáno v příslušné letové příručce	P	—>	—>				
ODDÍL 5 – Postupy letu podle přístrojů (k provedení v IMC nebo v simulovaných IMC)								
5.1	Vzlet podle přístrojů: přechod na let podle přístrojů je požadován co nejdříve poté, co vrtulník začne být nesený vzduchem	P*	—>*	—>*				
5.1.1	Simulovaná porucha motoru během odletu po dosažení bodu rozhodnutí	P*	—>*	—>*			M*	
5.2	Dodržování odletových a příletových tratí a instrukcí ATC	P*	—>*	—>*			M*	
5.3	Postupy vyčkávání	P*	—>*	—>*				
5.4	Přesná přiblížení s klesáním na relativní výšku rozhodnutí ne menší než 60 m (200 stop)	P*	—>*	—>*				
5.4.1	S ručním řízením bez letového povelového přístroje	P*	—>*	—>*			M* (pouze pro zkoušku dovednosti)	
5.4.2	S ručním řízením s letovým povelovým přístrojem	P*	—>*	—>*				
5.4.3	S použitím autopilota	P*	—>*	—>*				
5.4.4	S ručním řízením, se simulací jednoho nepracujícího motoru; porucha motoru má být simulována v průběhu konečného přiblížení od okamžiku před průletem vnějšího návěstidla (OM) do dosednutí, nebo během celého postupu nezdařeného přiblížení	P*	—>*	—>*			M*	
5.5	Přístrojové přiblížení s klesáním na MDA/H	P*	—>*	—>*			M*	
5.6	Průlet se všemi pracujícími motory po dosažení DA/H nebo MDA/MDH	P*	—>*	—>*				

KATEGORIE LETADLA S POHONEM VZTLAKU		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy		OTD	FTD	FFS	PL	Parafy instruktora po splnění výcviku	Přezkušuje se v FFS PL	Parafy examinatora po ukončení zkoušky
5.6.1	Další postupy nezdařeného přiblížení	P*	—>*	—>*				
5.6.2	Průlet se simulací jednoho nepracujícího motoru po dosažení DA/H nebo MDA/MDH	P*					M*	
5.7	Autorotace za IMC s vyrovnáním po obnovení výkonu motoru k přistání na přistávací ploše pouze v modu vrtulníku (pro tento úkol se nepoužije letadlo)	P*	—>*	—>*			M* pouze FFS	
5.8	Vyrovnání z nezvyklých letových poloh (tato úloha záleží na kvalitě FFS)	P*	—>*	—>*			M*	

ODDÍL 6 – Další oprávnění k typové kvalifikaci pro přiblížení podle přístrojů do relativní výšky rozhodnutí menší než 60 m (200 ft) (KAT. II/III)

6	Další oprávnění k typové kvalifikaci pro přiblížení podle přístrojů do relativní výšky rozhodnutí menší než 60 m (KAT. II/III). Následující obraty a postupy jsou minimální požadavky na výcvik pro povolení přiblížení podle přístrojů do relativní výšky rozhodnutí menší než 60 m (200 stop). Během následujících postupů pro přiblížení podle přístrojů a nezdařených přiblížení musí být použito veškeré vybavení letadla s pohonem vztlaku požadované k typovému osvědčení pro přiblížení podle přístrojů až do DH menší než 60 m (200 stop).							
6.1	Přerušovaný vzlet při minimální schválené dráhové dohlednosti (RVR)		P	—>			M*	
6.2	Přiblížení ILS: v simulovaných podmínkách letu podle přístrojů s klesáním do použitelné relativní výšky rozhodnutí, s použitím palubního systému navádění. Musí se dodržovat standardní postupy součinnosti posádky (SOP)		P	—>	—>		M*	

KATEGORIE LETADLA S POHONEM VZTLAKU		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy		OTD	FTD	FFS	PL	Parafy instruktora po splnění výcviku	Přezkoušuje se v FFS PL	Parafy examinatora po ukončení zkoušky
6.3	Průlet: po přiblíženích uvedených v 6.2 při dosažení relativní výšky rozhodnutí. Tento výcvik musí rovněž zahrnovat průlet kvůli (simulované) nedostatečné dráhové dohlednosti, stříhu větru, odchylce letadla překračující limity pro úspěšné přiblížení a kvůli poruše pozemního/palubního vybavení před dosažením relativní výšky rozhodnutí a průlet se simulovanou poruchou palubního vybavení.		P	—>	—>		M*	
6.4	Přistání: s vizuální orientací získanou v relativní výšce rozhodnutí po přiblížení podle přístrojů. Automatické přistání musí být prováděno v závislosti na specifickém palubním systému navádění.		P	—>			M*	
ODDÍL 7 – Použití doplňkového vybavení								
7	Použití doplňkového vybavení		P	—>	—>			

E. Specifické požadavky pro kategorii vzducholodí

1. V případě zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti pro typové kvalifikace pro vzducholodě musí žadatelé úspěšně absolvovat oddíly 1 až 5 a 6 (je-li to vhodné) zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti. Pokud žadatelé neuspějí ve více než 5 úlohách, musí opakovat celou zkoušku nebo přezkoušení odborné způsobilosti. Pokud žadatelé neuspějí v 5 úlohách nebo méně, opakuje se zkouška nebo přezkoušení pouze z těchto úloh. Jestliže žadatelé při opakování zkoušky nebo přezkoušení neuspějí v některé z úloh, včetně úloh, v nichž žadatelé uspěli při předchozích pokusech, musí opakovat celou zkoušku nebo přezkoušení znovu. Všechny oddíly zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti musí být absolvovány v rozmezí 6 měsíců.

TOLERANCE LETOVÉ ZKOUŠKY

2. Žadatelé prokážou svoji schopnost:
 - a) řídit vzducholod' v rámci jejích omezení;
 - b) provést všechny obraty plynule a přesně;
 - c) uplatňovat dobrý úsudek a pilotní dovednost;
 - d) uplatňovat letecké znalosti;
 - e) nepřetržitě řídit vzducholod' takovým způsobem, aby o úspěšném výsledku postupu nebo obratu nevyvstaly nikdy pochybnosti;
 - f) pochopit a uplatňovat postupy koordinace posádky a postupy při ztrátě pracovní schopnosti pilota a
 - g) komunikovat účinně s ostatními členy posádky.

3. Uplatní se tato omezení, upravená s ohledem na odchylky pro podmínky turbulence, ovládacích vlastností a výkonnosti použité vzducholoďe.

a) **Letová omezení IFR:**

Výška	
všeobecná	± 30 m (± 100 stop)
zahájení průletu v relativní výšce rozhodnutí/nadmořské výšce rozhodnutí	+ 15 m/0,00 cm (+ 50 stop/- 0 stop)
minimální relativní výška klesání/nadmořská výška klesání	+ 15 m/0,00 cm (+ 50 stop/- 0 stop)
Sledování dráhy letu	
podle radiových prostředků	± 5°
přesné přiblížení	odchylka o polovinu rozsahu stupnice, v azimutu a sestupové rovině
Kurz	
normální provoz	± 5°
mimořádné činnosti/nouzové situace	± 10°

b) **Letová omezení VFR:**

Výška	
všeobecná	± 30 m (± 100 stop)
Kurz	
normální provoz	± 5°
mimořádné činnosti/nouzové situace	± 10°

OBSAH VÝCVIKU/ZKOUŠKY DOVEDNOSTI/PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

4. Význam následujících symbolů:

P = Výcvik na funkci velitele letadla nebo druhého pilota a pilota řídicího (PF) a pilota monitorujícího (PM) pro vydání typové kvalifikace podle toho, co je vhodné.

5. Praktický výcvik se musí provádět alespoň na úrovni výcvikového vybavení označeného symbolem (P) nebo se může provádět na jakékoli vyšší úrovni vybavení označeného šipkou (→).

6. K označení výcvikového vybavení se používají následující zkratky:

FFS = úplný letový simulátor
 FTD = letové výcvikové zařízení
 OTD = jiná výcviková zařízení.
 As = vzducholoď

- a) Žadatelé o zkoušku dovednosti pro vydání typové kvalifikace pro vzducholoďe absolvují pouze oddíly 1 až 5 a případně oddíl 6, je-li to vhodné.
- b) Žadatelé o prodloužení platnosti nebo obnovu přezkoušení odborné způsobilosti pro typové kvalifikace pro vzducholoďe absolvují pouze oddíly 1 až 4 a případně oddíl 6.
- c) Úlohy označené (*) se musí létat pouze podle přístrojů. Pokud tato podmínka není splněna během zkoušky dovednosti nebo přezkoušení odborné způsobilosti, typová kvalifikace bude omezena pouze na VFR.
7. Písmeno „M“, uvedené ve sloupci zkouška dovednosti/přezkoušení odborné způsobilosti, označuje povinnou úlohu.
8. Pro praktický výcvik a přezkoušení se musí použít FSTD, jestliže tvoří součást kurzu typové kvalifikace. Pro kurz se berou v úvahu tato hlediska:
- a) způsobilost FSTD, jak stanoví příslušné požadavky v příloze VI (část ARA) a příloze VII (část ORA) a

b) způsobilosti instruktora.

KATEGORIE VZDUCHOLODĚ		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruktora po splnění výcviku	Přezkúšuje se v	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
ODDÍL 1 — Předletové přípravy a kontroly								
1.1	Předletová prohlídka				P			
1.2	Kontrola pilotního prostoru	P	—>	—>	—>			
1.3	Postupy pro spouštění, kontrola radiového a navigačního vybavení, výběr a nastavení navigačních a komunikačních kmitočtů		P	—>	—>		M	
1.4	Postupy uvolnění od stožáru a obraty nad zemí			P	—>		M	
1.5	Příprava před vzletem, postupy a kontroly	P	—>	—>	—>		M	
ODDÍL 2 – Letové obraty a postupy								
2.1	Profil normálních vzletů VFR			P	—>		M	
2.2	Vzlet při simulovaném vysazení motoru			P	—>		M	
2.3	Vzlet se zátěží > 0 (těžký vzlet)			P	—>			
2.4	Vzlet se zátěží < 0 (lehký vzlet)			P	—>			
2.5	Normální postupy stoupání			P	—>			
2.6	Stoupání do tlakové výšky			P	—>			
2.7	Rozpoznání tlakové výšky			P	—>			
2.8	Let při tlakové výšce nebo v blízkosti tlakové výšky			P	—>		M	
2.9	Běžné klesání a přiblížení			P	—>			
2.10	Profil normálního přistání VFR			P	—>		M	
2.11	Přistání se zátěží > 0 (těžké přistání)			P	—>		M	
2.12	Přistání se zátěží < 0 (lehké přistání)			P	—>		M	
	Záměrně nepoužito							
ODDÍL 3 – Normální a mimořádný provoz těchto systémů a postupů								
3	Normální a mimořádný provoz těchto systémů a postupů (může být proveden na FSTD, pokud je pro tento úkol způsobilý):						M	Závazně musí být vybrány nejméně 3 úlohy z tohoto oddílu

KATEGORIE VZDUCHOLODĚ		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBI- LOSTI	
		OTD	FTD	FFS	As	Parafy instruk- tora po splnění výcviku	Přezku- šuje se v	Parafy exami- nátorů po ukončení zkoušky
FFS As								
3.1	Motor	P	—>	—>	—>			
3.2	Přetlakový systém obalu	P	—>	—>	—>			
3.3	Systém celkového a statického tlaku	P	—>	—>	—>			
3.4	Palivový systém	P	—>	—>	—>			
3.5	Elektrický systém	P	—>	—>	—>			
3.6	Hydraulický systém	P	—>	—>	—>			
3.7	Systém řízení letu a vyvážení	P	—>	—>	—>			
3.8	Balonetový systém	P	—>	—>	—>			
3.9	Autopilot/letový povelový přístroj	P	—>	—>	—>			
3.10	Zařízení pro zvýšení stability	P	—>	—>	—>			
3.11	Meteorologický radar, radiovýškoměr, odpovídač, systém signalizace nebezpečné blízkosti země (pokud je vestavěn)	P	—>	—>	—>			
3.12	Systém přistávacího zařízení	P	—>	—>	—>			
3.13	APU	P	—>	—>	—>			
3.14	Radiostanice, navigační zařízení a přístroje, systém pro řízení letu (FMS)	P	—>	—>	—>			
	Záměrně nepoužito							
ODDÍL 4 – Mimořádné a nouzové postupy								
4	Mimořádné a nouzové postupy (mohou být provedeny na FSTD, pokud je pro tento úkol způsobilý)						M	Závazně musí být vybrány nejméně 3 úlohy z tohoto oddílu
4.1	Požární nácviky, požáry motoru, APU, nákladového prostoru, pilotního prostoru a elektrických zařízení, včetně evakuace, podle toho, co je vhodné	P	—>	—>	—>			
4.2	Kontrola kouře a jeho odstranění	P	—>	—>	—>			
4.3	Vysazení a opakované spuštění motoru: v určité fázi letu, včetně vysazení více motorů	P	—>	—>	—>			

KATEGORIE VZDUCHOLODĚ		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBI- LOSTI	
		OTD	FTD	FFS	As	Parafy instruk- tora po splnění výcviku	Přezku- šuje se v FFS As	Parafy exami- nátorů po ukončení zkoušky
Obraty/postupy								
4.4	Ztráta pracovní schopnosti člena posádky	P	—>	—>	—>			
4.5	Poruchy převodovky	P	—>	—>	—>		pouze FFS	
4.6	Jiné nouzové postupy, jak jsou popsány v příslušné letové příručce	P	—>	—>	—>			
ODDÍL 5 – Postupy letu podle přístrojů (k provedení v IMC nebo v simulovaných IMC)								
5.1	Vzlet podle přístrojů: přechod na let podle přístrojů je požadován co nejdříve poté, co vrtulník začne být nesený vzduchem	P*	—>*	—>*	—>*			
5.1.1	Simulovaná porucha motoru během odletu	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.2	Dodržování odletových a příletových tratí a instrukcí ATC	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.3	Postupy vyčkávání	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4	Přesná přiblížení s klesáním na relativní výšku rozhodnutí ne menší než 60 m (200 stop)	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.1	S ručním řízením bez letového povelového přístroje	P*	—>*	—>*	—>*		M* (pouze pro zkoušku dovedno- sti)	
5.4.2	S ručním řízením s letovým povelovým přístrojem	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.3	S použitím autopilota	P*	—>*	—>*	—>*			
5.4.4	S ručním řízením, se simulací jednoho nepracujícího motoru; porucha motoru má být simulována v průběhu konečného přiblížení od okamžiku před průletem vnějšího návěstidla (OM) do dosednutí, nebo během celého postupu nezdařeného přiblížení	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.5	Přístrojové přiblížení s klesáním na MDA/H	P*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.6	Průlet se všemi pracujícími motory po dosažení DA/H nebo MDA/MDH	P*	—>*	—>*	—>*			
5.6.1	Další postupy nezdařeného přiblížení	P*	—>*	—>*	—>*			

KATEGORIE VZDUCHOLODĚ		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBI- LOSTI	
		OTD	FTD	FFS	As	Parafy instruk- tora po splnění výcviku	Přezku- šuje se v FFS As	Parafy exami- nátorů po ukončení zkoušky
5.6.2	Průlet se simulací jednoho nepracujícího motoru po dosažení DA/H nebo MDA/MDH	P*					M*	
5.7	Vyrovnaní z nezvyklých letových poloh (tato úloha záleží na kvalitě FFS)	P*	——>*	——>*	——>*		M*	

ODDÍL 6 – Další oprávnění k typové kvalifikaci pro přiblížení podle přístrojů do relativní výšky rozhodnutí menší než 60 m (200 ft) (KAT. II/III)

6	Další oprávnění k typové kvalifikaci pro přiblížení podle přístrojů do relativní výšky rozhodnutí menší než 60 m (200 stop) (KAT. II/III). Následující obraty a postupy jsou minimální požadavky na výcvik pro povolení přiblížení podle přístrojů do relativní výšky rozhodnutí menší než 60 m (200 stop). Během následujících postupů pro přiblížení podle přístrojů a nezdařených přiblížení musí být použito veškeré vybavení vzducholoďe požadované k typovému osvědčení pro přiblížení podle přístrojů až do relativní výšky rozhodnutí menší než 60 m (6 096,00 cm).							
6.1	Přerušený vzlet při minimální schválené dráhové dohlednosti (RVR)		P	——>			M*	
6.2	Přiblížení ILS: v simulovaných podmínkách letu podle přístrojů s klesáním do použitelné relativní výšky rozhodnutí, s použitím palubního systému navádění. Musí se dodržovat standardní postupy součinnosti posádky (SOP)		P	——>			M*	
6.3	Průlet po přiblíženích uvedených v 6.2 při dosažení relativní výšky rozhodnutí Tento výcvik musí rovněž zahrnovat průlet kvůli (simulované) nedostatečné dráhové dohlednosti, stříhu větru, odchylce letadla překračující limity pro úspěšné přiblížení a kvůli poruše pozemního/palubního vybavení před dosažením relativní výšky rozhodnutí a průlet se simulovanou poruchou palubního vybavení.		P	——>			M*	

KATEGORIE VZDUCHOLODĚ		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBI- LOSTI	
		OTD	FTD	FFS	As	Parafy instruk- tora po splnění výcviku	Přezku- šuje se v FFS As	Parafy exami- nátora po ukončení zkoušky
6.4	Přistání: s vizuální orientací získanou v relativní výšce rozhodnutí po přiblížení podle pří- strojů. Automatické přistání musí být prováděno v závislosti na specifickém palubním systému navádění		P	—>			M*	
ODDÍL 7 – Použití doplňkového vybavení								
7	Použití doplňkového vybavení		P	—>“				