

Úřední věstník

Evropské unie

L 326



České vydání

Právní předpisy

Ročník 61

20. prosince 2018

Obsah

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 ⁽¹⁾** 1
- ★ **Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1975 ze dne 14. prosince 2018, kterým se mění nařízení (EU) č. 965/2012, pokud jde o požadavky letového provozu pro kluzáky a elektronické letové aktovky** 53
- ★ **Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1976 ze dne 14. prosince 2018, kterým se stanoví podrobná pravidla pro provoz kluzáků podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139** 64

⁽¹⁾ Text s významem pro EHP.

CS

Akty, jejichž název není vtištěn tučně, se vztahují ke každodennímu řízení záležitostí v zemědělství a obecně platí po omezenou dobu. Názvy všech ostatních aktů jsou vtištěny tučně a předchází jim hvězdička.

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) Nařízení 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 oprávněních 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⁾ Nařízení 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⁾ Nařízení 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 Unií 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 manévř 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 „Vzducholodí“ 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 vícepilotní 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 složité 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 zapisují 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 – výkonnost 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 výkonnost,
 - 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 přezkušování 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 examinátor ověří, že držitelé třídní nebo typové kvalifikace ovládají teoretické znalosti na odpovídající úrovni.
8. Jestliže examinátor shledá důvody žadatelů pro ukončení zkoušky dovednosti nepřiměřenými, musí žadatelé znovu podstoupit celou zkoušku dovednosti. Jestliže je zkouška ukončena z důvodů, které examinátor 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 examinátora 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 examinátorovi 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 examinátorem.
12. Examinátor se nesmí podílet na řízení letadla kromě případů, kdy je zásah nezbytný v zájmu bezpečnosti nebo předcházení nepřijatelnému zdržení s ohledem na jiný provoz.

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

13. Zkouška dovednosti pro vícepilotní letadlo nebo jednopilotní letoun, pokud je provozován ve vícepilotním provozu, se provádí v prostředí vícečlenné posádky. Funkci druhého pilota může vykonávat další žadatel nebo pilot s jinou typovou kvalifikací. Pokud je ke zkoušce/přezkoušení použito letadlo, druhým pilotem musí být examinátor nebo instruktor.
14. 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 řídícího 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 neabsolvuji 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 prokáží svou 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 $\pm \frac{1}{2}$ 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:
- způsobilost FSTD, jak stanoví příslušné požadavky v příloze VI (část ARA) a příloze VII (část ORA);
 - způsobilost instruktorů;
 - objem výcviku na FSTD, který se poskytuje v kurzu, a
 - 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:
- 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
 - 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 přezkušují tyto další obraty a postupy při jednopilotním provozu:
- u jednomotorových letounů 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 a případně jeden přístup z oddílu 3.B; a
 - 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.
- Požadavky na výcvik ve schválené organizaci pro výcvik, zkoušky a přezkušování pro oprávnění pro jednopilotní provoz
 - Požadavky na výcvik ve schválené organizaci pro výcvik, zkoušky a přezkušování pro oprávnění pro vícepilotní provoz
 - 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)
 - 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)
 - Požadavky na výcvik ve schválené organizaci a přezkušování pro prodloužení platnosti a obnovu oprávnění pro jednopilotní i vícepilotní provoz

	(1)		(2)		(3)		(4)		(5)	
Druh provozu	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 TRÍDNÍ 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 vztlačových klappek podle letové příručky a — s bočním větrem (jsou-li pro to vhodné podmínky)	P—>	—>		M	
1.7	Stoupání: — V_x/V_y ; — 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 vztlačovými klapkami 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 examinatorů 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 — vyrovnaní 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	Přilet a přistání	P—>	—>		M	
4.1	Postup pro přilet 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 spojit 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	Přerušný vzlet za přiměřené rychlosti	P—>	—>		M	
5.2	Simulovaná porucha motoru po vzletu nebo při průletu (pouze jednomotorové letouny)		P		M	
5.3	Simulované vynucené přistání bez výkonu (pouze jednomotorové letouny)		P		M	
5.4	Simulované nouzové situace: i) požár nebo kouř za letu 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 TŘÍDNÍ NEBO TYPOVOU KVALIFIKACI	
Obraty/postupy		FSTD	A	Parafy instruktorů po splnění výcviku	Zkouší se nebo přezkúšuje 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 7.2.1	Výcvik týkající se obnovování kontroly nad řízením 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 přerušného přistání se všemi pracujícími motory: — z různých výšek pod DH/MDH 15 m (50 stop) nad prahem dráhy — 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————>	————>			

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 DOVEDNO- STI/PŘEZKOUŠENÍ ODBOBNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO ATPL/MPL/TYPOVOU KVALIFIKACI	
Obraty/postupy		FSTD	A	Parafy instructorů po splnění výcviku	Zkouší se nebo přezku- šuje v FSTD nebo A	Parafy exami- nátorů 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 spouštění, kontrola radiového a navigačního vybavení, výběr a nastavení navigačních a komunikačních kmitočtů	P—>	—>		M	

VÍCEPILOTNÍ LETOUNY A JEDNOPILOTNÍ SLOŽITÉ LETOUNY S VYSOKÝM VÝKONEM		PRAKTICKÝ VÝCVIK			ZKOUŠKA DOVEDNO- STI/PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO ATPL/MPL/TYPOVOU KVALIFIKACI	
Obraty/postupy		FSTD	A	Parafy instruktorů po splnění výcviku	Zkouší se nebo přezku- šuje v FSTD nebo A	Parafy exami- nátorů po ukončení zkoušky nebo přezkoušení
1.5.	Pojíždění v souladu s ATC nebo s pokyny in- struktora	P————>	————>			
1.6.	Úkony před vzletem	P————>	————>		M	
ODDÍL 2						
2	Vzlety	P————>	————>			
2.1.	Normální vzlety s různým nastavením vztlako- vých klapek, včetně urychleného vzletu					
2.2*	Vzlet podle přístrojů; přechod na let podle pří- strojů je požadován v průběhu rotace nebo ih- ned poté, jakmile začne být letoun nesený vzdu- chem	P————>	————>			
2.3.	Vzlet s bočním větrem	P————>	————>			
2.4.	Vzlet s maximální vzletovou hmotností (sku- tečná 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 kate- gorii dopravních letounů, nebo v kategorii le- tounů sběrné dopravy, nesmí být porucha mo- toru simulována, dokud není dosaženo minimální výšky 150 m (500 stop) nad koncem dráhy. Na letounech, které mají stejnou výkon- nost jako letoun kategorie dopravní s ohledem na vzletovou hmotnost a hustotní výšku, smí in- struktor 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 do- sažením 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 přezkou- šuje v FSTD nebo A	Parafy exami- nátorů po ukončení zkoušky nebo přezkoušení
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 DOVEDNO- STI/PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO ATPL/MPL/TYPOVOU KVALIFIKACI	
Obraty/postupy		FSTD	A	Parafy instruktorů po splnění výcviku	Zkouší se nebo přezku- šuje v FSTD nebo A	Parafy exami- nátorů po ukončení zkoušky nebo přezkoušení
3.4.12.	Přistávací zařízení a brzda	OTD P————>	————>			
3.4.13.	Systém vztlačových 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, ka- biny, 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 kle- sání	P————>	————>			
3.6.7.	Ztráta pracovní schopnosti člena letové posádky	P————>	————>			
3.6.8.	Jiné nouzové postupy, jak jsou popsány v pří- slušné letové příručce	P————>	————>			
3.6.9.	Událost TCAS	OTD P————>	Nepoužije se letoun		pouze FFS	
3.7.	Výcvik týkající se obnovování kontroly nad říze- ním	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 provo- zní nadmořské výšky a — v přistávací konfiguraci	P FFS schválený pouze pro účely výcviku	X (pro tuto úlohu se nesmí použít letoun)			
3.7.2.	Tyto úlohy obnovování kontroly nad řízením: — obnovování kontroly nad řízením při stoupa- vém letu v různých úhlech náklonu a — obnovování kontroly nad řízením při klesa- vém 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 DOVEDNO- STI/PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO ATPL/MPL/TYPOVOU KVALIFIKACI	
Obraty/postupy		FSTD	A	Parafy instruktorů po splnění výcviku	Zkouší se nebo přezku- šuje v FSTD nebo A	Parafy exami- nátorů po ukončení zkoušky nebo přezkoušení
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 přezku- šuje v FSTD nebo A	Parafy exami- nátorů po ukončení zkoušky nebo přezkoušení
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 letouny 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 examinatorů 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					
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 vztakovými 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 přiblí-
žení podle přístrojů do relativní výšky rozhod-
nutí menší než 60 m (200 stop) (KAT. II/III)

VÍCEPILOTNÍ LETOUNY A JEDNOPILOTNÍ SLOŽITÉ LETOUNY S VYSOKÝM VÝKONEM		PRAKTICKÝ VÝCVIK			ZKOUŠKA DOVEDNO- STI/PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO ATPL/MPL/TYPOVOU KVALIFIKACI	
Obraty/postupy		FSTD	A	Parafy instruktorů po splnění výcviku	Zkouší se nebo přezku- šuje v FSTD nebo A	Parafy exami- nátorů po ukončení zkoušky nebo přezkoušení
Následující obraty a postupy jsou minimální po- žadavky na výcvik pro povolení přiblížení podle přístrojů do relativní výšky rozhodnutí menší než 60 m (200 stop). Během následujících po- stupů pro přiblížení podle přístrojů a nezdaře- ných přiblížení musí být použito veškeré vyba- vení letounu požadované k typovému osvědčení pro přiblížení podle přístrojů až do relativní vý- šky 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 rozhod- nutí, s použitím palubního systému navádění. musí se dodržovat standardní postupy součin- nosti posádky (podílení se na úkolu, postupy vy- sílání, vzájemný dohled, výměna informací a po- moc).	P————>	————>		M	
6.3*	Průlet: po přiblíženích uvedených v 6.2 při dosažení re- lativní 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 pozemní- ho/palubního vybavení před dosažením relativní výšky rozhodnutí a průlet se simulovanou poru- chou palubního vybavení.	P————>	————>		M*	
6.4*	Přistání: s vizuální orientací získanou v relativní výšce rozhodnutí po přiblížení podle přístrojů. Auto- matické 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 examinátora po ukon- čení zkoušky
ODDÍL 1		
1 Odlet		
1.1. Předletová činnost včetně: — dokumentace, — hmotnost a vyvážení; — meteobriefingu a — NOTAM		
1.2. Úkony před spouštěním Vnější/vnitřní		
1.3. Zažehnutí a vypnutí motoru Normální činnost Nesprávná činnost		
1.4. Pojízďení		
1.5. Pojízďení po krocích		
1.6. Kotvení: pláž přístavní hráz bóje		
1.7. Plachtění bez motoru		
1.8. Úkony před odletem: Motorová zkouška (je-li použitelné)		
1.9. Postup pro vzlet: — normální s nastavením vztlakových klapek podle letové příručky a — s bočním větrem (jsou-li pro to vhodné podmínky)		
1.10. Stoupání: — 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 ODBOBNÉ ZPŮSOBILOSTI PRO TŘÍDNÍ KVALIFIKACI
Obraty/postupy	Parafy instruktora po splnění výcviku	Parafy examinátora po ukon- čení zkoušky
2.3. Přetažení a protizásahy: i) přetažení v čisté konfiguraci; ii) přiblížení k přetažení v klesavé zatáčce v konfiguraci a s výkonem pro přiblížení; iii) přiblížení k přetažení v konfiguraci a s výkonem pro přistání 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 examinátora po ukon- čení zkoušky
4.7. Přistání na klidnou hladinu Přistání na rozbouřenou vodní hladinu		
4.8. Dodržování spojení s ATC, radiotelefonní (R/T) po- stupy		
ODDÍL 5		
5 Mimořádné a nouzové postupy (Tento oddíl se může spojovat s oddíly 1 až 4.)		
5.1. Přerušný vzlet za přiměřené rychlosti		
5.2. Simulovaná porucha motoru po vzletu nebo při prů- letu (pouze jednomotorové letouny)		
5.3. Simulované vynucené přistání bez výkonu (pouze jed- nomotorové 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) po- stupy		
ODDÍL 6		
6 Simulovaný asymetrický let (Tento oddíl se může spojovat s oddíly 1 až 5.)		
6.1. Simulované vysazení motoru během vzletu (v bez- pečné 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) po- stupy		

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 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. 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	$\pm 9 \text{ km/h}$ ($\pm 5 \text{ uzlů}$)
se simulovanou poruchou motoru	$+ 18,5 \text{ km/h} / - 9 \text{ km/h}$ ($+ 10 \text{ uzlů} / - 5 \text{ uzlů}$)

b) Letová omezení VFR

Výška

všeobecná	$\pm 100 \text{ stop}$
-----------	------------------------

Kurz

normální provoz	$\pm 5^\circ$
mimořádné činnosti/nouzové situace	$\pm 10^\circ$

Rychlost

všeobecná	$\pm 9 \text{ km/h}$ ($\pm 10 \text{ uzlů}$)
při simulovaném vysazení motoru	$+ 18,5 \text{ km/h} / - 9 \text{ km/h}$ ($+ 10 \text{ uzlů} / - 5 \text{ uzlů}$)

Snášení při zemi

visezení v konfiguraci pro vzlet s přízemním efektem	$\pm 0,9 \text{ m}$ ($\pm 3 \text{ stopy}$)
---	---

Přistání

	$\pm 2 \text{ stopy}$ (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 řídícího 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 ($\longrightarrow$).

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	Přezkouvá se v FSTD nebo H	Parafy examinátorů 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	
Obraty/postupy		FSTD	H	Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezkoušuje se v FSTD nebo H	Parafy exami- nátorů 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	
Obraty/postupy		FSTD	H	Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezkoušuje se v FSTD nebo H	Parafy exami- nátorů po ukončení zkoušky
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 úrovní 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 ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy		FSTD	H	Parafy instruktorů po splnění výcviku	Přezkouvá 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 prokáží svou 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;
 - počopit 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 odchylka o polovinu rozsahu stupnice, v azimutu a sestupové rovině

Kurz

normální provoz $\pm 5^\circ$

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

Rychlost

všeobecná $\pm 9 \text{ km/h}$ ($\pm 10 \text{ uzlů}$)

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

b) Letová omezení VFR:

Výška

všeobecná $\pm 30 \text{ m}$ ($\pm 100 \text{ stop}$)

Kurz

normální provoz $\pm 5^\circ$

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

Rychlost

všeobecná $\pm 9 \text{ km/h}$ ($\pm 10 \text{ uzlů}$)

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

Snášení při zemi

viseň v konfiguraci pro vzlet s
přízemním efektem $\pm 0,9 \text{ m}$ ($\pm 3 \text{ stopy}$)

přistání $\pm 2 \text{ stopy}$ (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	Přezkušuje 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	Přerušený 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 ZPŮSOBI- LOSTI	
Obraty/postupy		OTD	FTD	FFS	PL	Parafy instruktora po splnění výcviku	Přezku- šuje se v FFS PL	Parafy exami- nátorů 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 mo- toru po dosažení bodu rozhodnutí: — během činností na přistávací ploše, — během činností na vyvýšeném heli- portu a — během činností na úrovňovém heli- portu							
2.6	Průlet nebo přistání následující po simu- lovaném vysazení motoru před dosaže- ním 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 způso- bilý):						M	Závazně musí být vybrány nejméně 3 úlohy z tohoto oddílu
3.1	Motor	P	—>	—>				
3.2	Systémy přetlakování a klimatizační sy- stémy (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 odmra- zování, ohřev čelního skla (pokud je ves- tavěn)	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 nebez- pečné blízkosti země (pokud je vestavěn)	P	—>	—>				

KATEGORIE LETADLA S POHONEM VZTLAKU		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBI- LOSTI	
Obraty/postupy		OTD	FTD	FFS	PL	Parafy instruktora po splnění výcviku	Přezku- šuje se v FFS PL	Parafy exami- nátorů po ukončení zkoušky
3.12	Systém přistávacího zařízení	P	————>	————>				
3.13	APU	P	————>	————>				
3.14	Radiostanice, navigační zařízení a pří- stroje, 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 nácviky, požáry motoru, APU, nákladového prostoru, pilotního pro- storu a elektrických zařízení, včetně eva- kuace, 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 vysaze- ným motorem z vrtulníku na letoun a na- opak	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/nou- zové 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 po- sádky	P	————>	————>				
4.9	Poruchy převodu	P	————>	————>			FFS pouze	

KATEGORIE LETADLA S POHONEM VZTLAKU		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBI- LOSTI	
Obraty/postupy		OTD	FTD	FFS	PL	Parafy instruktora po splnění výcviku	Přezku- šuje se v FFS PL	Parafy exami- nátorů 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 přiletových 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 dovedn- osti)	
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 ZPŮSOBI- LOSTI	
Obraty/postupy		OTD	FTD	FFS	PL	Parafy instruktora po splnění výcviku	Přezku- šuje se v FFS PL	Parafy exami- nátoru 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 vyrovnaním po obnovení výkonu motoru k přistání na přistávací ploše pouze v modu vrtulníku (pro tento úkol se nepoužije letadlo)	P*	——>*	——>*			M* pouze FFS	
5.8	Vyrovnaní z nezvyklých letových poloh (tato úloha závisí 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	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*	

KATEGORIE LETADLA S POHONEM VZTLAKU		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI	
Obraty/postupy		OTD	FTD	FFS	PL	Parafy instruktora po splnění výcviku	Přezkúšuje se v FFS PL	Parafy examinátorů po ukončení zkoušky
6.3	Průlet: po přiblížení uvedených v 6.2 při dosažení relativní výšky rozhodnutí. Tento výcvik musí rovněž zahrnovat průlet kvůli (simulované) nedostatečné dráhové dohlednosti, střihu 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 prokáží 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 vzducholodě.

a) **Letová omezení IFR:**

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

b) **Letová omezení VFR:**

Výška	
všeobecná	$\pm 30 \text{ m } (\pm 100 \text{ stop})$
Kurz	
normální provoz	$\pm 5^\circ$
mimořádné činnosti/nouzové situace	$\pm 10^\circ$

OBSAH VÝCVIKU/ZKOUŠKY DOVEDNOSTI/PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

4. Význam následujících symbolů:

P = Výcvik na funkci 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.
 As = vzducholodě

- a) Žadatelé o zkoušku dovednosti pro vydání typové kvalifikace pro vzducholodě absolvují pouze oddíly 1 až 5 a případně oddíl 6, je-li to vhodné.
- b) Žadatelé o prodloužení platnosti nebo obnovu přezkoušení odborné způsobilosti pro typové kvalifikace pro vzducholodě absolvují pouze oddíly 1 až 4 a případně oddíl 6.
- c) Úlohy označené (*) se 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 ZPŮSOBI- LOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruk- tora po splnění výcviku	Přezku- šuje se v	Parafy exami- nátor 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 radio- vého a navigačního vybavení, výběr a na- stavení 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 kon- troly	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 tla- kové 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 způso- bilý):						M	Závazně musí být vybrány nejméně 3 úlohy z tohoto oddílu

KATEGORIE VZDUCHOLODĚ		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBI- LOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruk- tora po splnění výcviku	Přezku- šuje se v	Parafy exami- nátora po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	As		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	
Obraty/postupy						Parafy instruk- tora po splnění výcviku	Přezku- šuje se v	Parafy exami- nátor po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
4.4	Ztráta pracovní schopnosti člena posádky	P	—>	—>	—>			
4.5	Poruchy převodovky	P	—>	—>	—>		pouze FFS	
4.6	Jiné nouzové postupy, jak jsou popsány v příslušné letové příručce	P	—>	—>	—>			
ODDÍL 5 – Postupy letu podle přístrojů (k provedení v IMC nebo v simulovaných IMC)								
5.1	Vzlet podle přístrojů: přechod na let podle přístrojů je požadován co nejdříve 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 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*	—>*	—>*	—>*			
5.6.1	Další postupy nezdařeného přiblížení	P*	—>*	—>*	—>*			

KATEGORIE VZDUCHOLODĚ		PRAKTICKÝ VÝCVIK					ZKOUŠKA DOVEDNOSTI NEBO PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBI- LOSTI	
Obraty/postupy						Parafy instruk- tora po splnění výcviku	Přezku- šuje se v	Parafy exami- nátora po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
5.6.2	Průlet se simulací jednoho nepracujícího motoru po dosažení DA/H nebo MDA/MDH	P*					M*	
5.7	Vyrovnění 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 vzducholoď 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	
Obraty/postupy						Parafy instruk- tora po splnění výcviku	Přezku- šuje se v	Parafy exami- nátora po ukončení zkoušky
		OTD	FTD	FFS	As		FFS As	
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	—>“				

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2018/1975**ze dne 14. prosince 2018,****kterým se mění nařízení (EU) č. 965/2012, pokud jde o požadavky letového provozu pro kluzáky a elektronické letové aktovky**

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 31 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ⁽²⁾ stanoví podmínky bezpečnosti několika druhů leteckého provozu různých kategorií letadel, včetně provozu kluzáků.
- (2) Provozovatelé zabývající se provozem letadla uvedeného v čl. 2 odst. 1 písm. b) bodech i) a ii) nařízení (EU) 2018/1139 musí splňovat příslušné základní požadavky stanovené v příloze V uvedeného nařízení.
- (3) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1976 ⁽³⁾ stanoví specifická pravidla pro provoz kluzáků. Od data použitelnosti uvedeného nařízení by takový provoz nadále neměl být předmětem obecných pravidel pro letecký provoz, jak je stanoví nařízení (EU) č. 965/2012. Nicméně pravidla, která se týkají dozoru nad leteckým provozem, který provádí příslušné orgány členských států, stanovená v článku 3 nařízení (EU) č. 965/2012 a v příloze II uvedeného nařízení, by se měla na letecký provoz s kluzáky nadále uplatňovat, jelikož se tyto požadavky nevztahují na žádnou konkrétní činnost leteckého provozu, ale uplatňují se vůči takovým činnostem horizontálně.
- (4) Nařízení (EU) č. 965/2012 by tedy mělo být odpovídajícím způsobem změněno, aby byla zohledněna nová pravidla, která platí pro provoz kluzáků, a aby bylo vyjasněno, která ustanovení uvedeného nařízení se použijí na provoz kluzáků.
- (5) Zvážíme-li úzkou vazbu mezi ustanoveními prováděcího nařízení (EU) 2018/1976 a ustanoveními tohoto nařízení, měla by být sladěna jejich data použitelnosti.
- (6) V roce 2014 zavedla organizace ICAO do přílohy 6 části I a části III oddílu II ustanovení týkající se použití elektronických letových aktovek v obchodní letecké dopravě. Mezi tato ustanovení patří obecné požadavky na používání elektronických letových aktovek a rovněž požadavek na schválení provozu při použití aplikací elektronické letové aktovky používaných v zájmu bezpečného provozu letadla. Je tudíž nutné sladit nařízení (EU) č. 965/2012 s ustanoveními ICAO zavedením nového pravidla zahrnujícího obecné požadavky na používání elektronických letových aktovek v obchodní letecké dopravě a novými ustanoveními, jež podporují schválení provozu při použití aplikací elektronické letové aktovky, u nichž došlo k nezávažnému poruchovému stavu.
- (7) V roce 2014 zavedla organizace ICAO do přílohy 6 části II a části III oddílu III ustanovení týkající se použití elektronických letových aktovek ve všeobecném letectví. Mezi tato ustanovení patří obecné požadavky na používání elektronických letových aktovek a rovněž požadavek, aby smluvní státy stanovily kritéria použití aplikací elektronické letové aktovky používaných v zájmu bezpečného provozu letadla. Je tudíž nutné sladit nařízení (EU) č. 965/2012 s ustanoveními ICAO zavedením nových pravidel zahrnujících obecné požadavky na

⁽¹⁾ Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1976 ze dne 14. prosince 2018, kterým se stanoví podrobná pravidla provozu kluzáků podle nařízení (EU) 2018/1139 (viz strana 64 v tomto čísle Úředního věstníku).

používání elektronických letových aktovek a požadavků na použití aplikací elektronické letové aktovky, u nichž došlo k nezávažnému poruchovému stavu, v neobchodním provozu složitých motorových letadel a při zvláštním provozu složitých motorových letadel. Kromě toho se tímto nařízením mění nařízení (EU) č. 965/2012 tak, že se sřadují požadavky na přenosná elektronická zařízení v neobchodním provozu jiných než složitých motorových letadel s obecnými ustanoveními ICAO ohledně vybavení elektronickými letovými aktovkami.

- (8) Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví připravila návrh prováděcích pravidel týkajících se specifických pravidel pro provoz kluzáků a předložila jej ve formě stanoviska ⁽¹⁾ Komisi v souladu s čl. 75 odst. 2 písm. b) a c) a čl. 76 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139.
- (9) Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví připravila návrh prováděcích pravidel týkajících se používání elektronických letových aktovek a předložila jej ve formě stanoviska ⁽²⁾ Komisi v souladu s čl. 75 odst. 2 písm. b) a c) a čl. 76 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139.
- (10) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle článku 127 nařízení (EU) 2018/1139,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Změny nařízení (EU) č. 965/2012

Nařízení (EU) č. 965/2012 se mění takto:

1) Článek 1 se mění takto:

a) odstavce 1, 2 a 3 se nahrazují tímto:

„1. Toto nařízení stanoví podrobná pravidla pro letový provoz letounů a vrtulníků, včetně prohlídek letadel provozovatelů na odbavovací ploše pod bezpečnostním dozorem jiného státu, když přistávají na letištích nacházejících se na území, na něž se vztahují ustanovení Smluv.

2. Toto nařízení rovněž stanoví podrobná pravidla týkající se podmínek pro vydávání, zachování, změnu, omezení, pozastavení nebo zrušení osvědčení provozovatelů letadel uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b) bodech i) a ii) nařízení (EU) 2018/1139, vyjma balonů a kluzáků, kteří jsou zapojeni do provozu v obchodní letecké dopravě, práv a povinností držitelů osvědčení, jakož i podmínek, za nichž je provoz v zájmu bezpečnosti zakázán, omezen nebo podřízen určitým podmínkám.

3. Toto nařízení rovněž stanoví podrobná pravidla týkající se podmínek a postupů pro prohlášení provozovatelů zapojených do zvláštního obchodního provozu letounů a vrtulníků nebo do neobchodního provozu složitých motorových letadel, včetně zvláštního neobchodního provozu složitých motorových letadel, o jejich způsobilosti a dostupnosti prostředků k plnění povinností spojených s provozem letadla, a pro dozor nad těmito provozovateli.“;

b) odstavec 7 se nahrazuje tímto:

„7. Ustanovení tohoto nařízení se nepoužijí na letový provoz balonů a kluzáků. Nicméně na letecký provoz jiných než upoutaných plynových balonů a kluzáků se použijí požadavky týkající se dozoru uvedené v článku 3.“

2) Článek 2 se mění takto:

a) body 1, 1a a 1b se nahrazují tímto:

„1) „letounem“ motorové letadlo s pevnými křídly, těžší než vzduch, které je podporováno v letu dynamickými reakcemi vzduchu působícími na jeho křídla;

1a) „vrtulníkem“ letadlo těžší než vzduch schopné letu převážně působením aerodynamických sil vznikajících na jednom nebo více poháněných rotorech, jejichž osy jsou v podstatě svislé;

1b) „balonem“ letadlo s posádkou, které je lehčí než vzduch, není poháněné motorem a udržuje se v letu buď pomocí plynu lehčího než vzduch, nebo pomocí palubního hořáku, včetně plynových balonů, horkovzdušných balonů, kombinovaných balonů a, přestože jsou poháněné motorem, horkovzdušných vzducholodí“;

⁽¹⁾ Stanovisko Evropské agentury pro bezpečnost letectví č. 07/2017 ze dne 23. srpna 2017 k návrhu nařízení Komise o revizi provozních pravidel pro kluzáky.

⁽²⁾ Stanovisko Evropské agentury pro bezpečnost letectví č. 10/2017 ze dne 18. prosince 2017 k návrhu nařízení Komise, kterým se mění nařízení Komise (EU) č. 965/2012.

b) vkládají se nové body 1c, 1d a 1e, které znějí:

- „1c) „kluzákem“ letadlo těžší než vzduch, které je schopno letu působením aerodynamických sil na jeho nepohyblivé nosné plochy a jehož volný let není závislý na motoru;
- 1d) „obchodním provozem“ jakýkoliv provoz letounu za úplaty nebo jinou protihodnotu, jenž je přístupný veřejnosti, nebo pokud není přístupný veřejnosti, jenž je prováděn na základě smlouvy mezi provozovatelem a zákazníkem, přičemž zákazník nemá nad provozovatelem kontrolu;
- 1e) „upoutaným plynovým balonem“ plynový balon s upoutávacím systémem, který balon poutá k pevnému bodu po celou dobu provozu;“;

c) bod 9 se nahrazuje tímto:

„9) „seznamovacím letem“ jakýkoli krátký let provozovaný za úplaty či jinou protihodnotu provozovaný organizací pro výcvik uvedenou v článku 10a nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 (*) nebo organizací vytvořenou za účelem propagace sportovního či rekreačního létání s cílem získat nové členy či zájemce o výcvik;

(*) Nařízení 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) Článek 5 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Provozovatelé provozují letoun nebo vrtulník pouze pro účely provozu v obchodní letecké dopravě (dále jen „CAT“), jak je uvedeno v přílohách III a IV.“;

b) v odstavci 2 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) letounů a vrtulníků používaných k dopravě nebezpečného zboží (DG);“;

c) odstavce 4, 5 a 6 se nahrazují tímto:

„4. Provozovatelé jiných než složitých motorových letounů a vrtulníků zabývající se neobchodním provozem, včetně zvláštního neobchodního provozu, provozují letadla v souladu s ustanoveními uvedenými v příloze VII.

5. Organizace pro výcvik uvedené v článku 10a nařízení (EU) č. 1178/2011, jejichž hlavní místo obchodní činnosti se nachází v některém členském státě, provozují při provádění letového výcviku ve směru na území, v rámci území nebo ve směru z území Unie:

a) složité motorové letouny a vrtulníky v souladu s ustanoveními uvedenými v příloze VI;

b) jiné letouny a vrtulníky v souladu s ustanoveními uvedenými v příloze VII.

6. Provozovatelé provozují letoun nebo vrtulník pouze pro účely zvláštního provozu v obchodní letecké dopravě v souladu s požadavky uvedenými v přílohách III a VIII.“

4) Článek 6 se mění takto:

a) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Odchylně od článku 5 tohoto nařízení, aniž je dotčen čl. 18 odst. 2 písm. b) nařízení (EU) 2018/1139 a hlava P přílohy I nařízení Komise (EU) č. 748/2012 (*) týkající se povolení k letu, jsou následující lety provozovány podle požadavků uvedených ve vnitrostátních právních předpisech členského státu, ve kterém má provozovatel hlavní místo obchodní činnosti, nebo, v případě, že provozovatel žádné hlavní místo obchodní činnosti nemá, podle vnitrostátních právních předpisů místa, kde má provozovatel sídlo nebo kde je usazen:

a) lety související se zavedením nebo změnou typu letounu nebo vrtulníku prováděné konstrukční nebo výrobní organizací v oblasti působnosti jejich práv;

b) lety, při nichž nejsou přepravováni cestující ani náklad a kdy je letoun nebo vrtulník přelétáván za účelem renovace, opravy, kontrol údržby, kontrol, dodání, vývozu nebo pro podobné účely.

(*) Nařízení Komise (EU) č. 748/2012 ze dne 3. srpna 2012, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací (Úř. věst. L 224, 21.8.2012, s. 1).“;

b) odstavec 4a se mění takto:

i) návětí se nahrazuje tímto:

„4a. Odchylně od čl. 5 odst. 1 a 6 lze v souladu s přílohou VII s jinými než složitými motorovými letouny a vrtulníky provádět tyto lety:“;

ii) písmeno c) se nahrazuje tímto:

„c) seznamovací lety, výsadkové lety, vlečení kluzáků nebo akrobatické lety prováděné buď organizací pro výcvik, jejíž hlavní místo obchodní činnosti se nachází v některém členském státě a jež je uvedena v článku 10a nařízení (EU) č. 1178/2011, nebo organizací vytvořenou za účelem propagace sportovního či rekreačního létání, za podmínky, že organizace letadlo provozuje na základě vlastnictví nebo nájmu/pronájmu bez posádky, že let nevytváří zisk vyplácený mimo organizaci a že lety, kterých se účastní osoby, jež nejsou členy organizace, představují pouze okrajovou činnost organizace.“

5) Článek 10 se mění takto:

a) v odstavci 1 se zrušuje číslování a druhý pododstavec se nahrazuje tímto:

„Použije se ode dne 28. října 2012.“;

b) odstavce 2 až 6 se zrušují.

6) Přílohy I, II, III, IV, V, VI, VII a VIII se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

Článek 2

Vstup v platnost a použitelnost

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

Použije se od 9. července 2019.

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

V Bruselu dne 14. prosince 2018.

Za Komisi

předseda

Jean-Claude JUNCKER

PŘÍLOHA

Přílohy I, II, III, IV, V, VI, VII a VIII nařízení (EU) č. 965/2012 se mění takto:

1) Příloha I se mění takto:

a) bod 6 se zrušuje;

b) bod 11a se zrušuje;

c) vkládají se nové body 42a, 42b a 42c, které znějí:

„42a. „Aplikací EFB“ se rozumí softwarová aplikace, která je nainstalována na hostingové platformě EFB, jež zastává jednu nebo více specifických provozních funkcí, jež podporují letový provoz.

42b. „Hostingovou platformou EFB“ se rozumí hardwarové vybavení, v němž je uložena výpočetní kapacita a základní software, včetně operačního systému a input/output softwaru.

42c. „Systémem EFB“ se rozumí hardwarové vybavení (včetně baterií, propojovacích zařízení, vstupních/výstupních součástí) a software (včetně databází a operačního systému) potřebné k podpoře zamýšlené aplikace (zamýšlených aplikací) EFB.“;

d) vkládá se nový bod 44a, který zní:

„44 a. „Elektronickou letovou aktovkou (electronic flight bag, EFB)“ se rozumí elektronický informační systém sestávající z vybavení a aplikací pro letovou posádku, jenž umožňuje uchovávat, aktualizovat, zobrazovat a zpracovávat funkce EFB na podporu letového provozu či letové služby.“;

e) bod 57 se zrušuje;

f) vkládá se nový bod 69a, který zní:

„69 a. „Rozhraním člověk/stroj“ se rozumí prvek určitých zařízení, který umožňuje zpracovávat interakce mezi člověkem a strojem. Rozhraní sestává z hardwaru a softwaru umožňujícího, aby vstupy uživatele byly interpretovány a zpracovány stroji nebo systémy, které uživateli poskytnou požadované výsledky.“;

g) bod 78a se nahrazuje tímto:

„78a. „Nezávažným poruchovým stavem“ se rozumí poruchový stav, který by výrazně nesnížil bezpečnost letadla a který od letové posádky vyžaduje výkon činností, které dokonale odpovídají jejím schopnostem.“;

h) vkládá se nový bod 78b, který zní:

„78b. „Zneužíváním látek“ se rozumí užívání jedné nebo více psychoaktivních látek členy letové posádky, palubními průvodčími a dalšími osobami ovlivňujícími bezpečnost letu způsobem, který:

a) představuje přímé nebezpečí pro daného uživatele nebo ohrožuje životy, zdraví či pohodu ostatních a/nebo

b) způsobuje či zhoršuje profesní, společenské, duševní nebo fyzické problémy či potíže.“;

i) vkládají se nové body 96a a 96b, které znějí:

„96a. „Mobilní EFB“ se rozumí mobilní hostingová platforma EFB používaná v palubním prostoru, jež není součástí konfigurace certifikovaného letadla.

96b. „Přenosným elektronickým zařízením (PED)“ se rozumí jakýkoli druh elektronického zařízení, většinou (avšak nejen) spotřební elektronika, kterou na palubu letadla dopraví člen posádky, cestující nebo je součástí nákladu a jež není součástí konfigurace certifikovaného letadla. Zahrnuje veškeré vybavení, jež může spotřebovávat elektrickou energii. Elektrickou energii lze poskytovat z interních zdrojů, jako jsou baterie (dobíjecí či nikoli), nebo může být zařízení napojeno na zvláštní zdroje energie letadla.“;

j) vkládají se nové body 120a a 120b, které znějí:

„120 a. „Aplikací EFB typu A“ se rozumí aplikace EFB, jejíž nesprávná činnost či nesprávné použití nemají žádné dopady na bezpečnost.

120b. „Aplikací EFB typu B“ se rozumí aplikace EFB:

a) jejíž nesprávná činnost či nesprávné použití se klasifikují jako nezávažný poruchový stav a

b) která nenahrazuje ani neduplikuje žádný systém ani funkci požadované předpisy o letové způsobilosti, požadavky na vzdušný prostor ani provozními pravidly.“

2) Příloha II se mění takto:

a) v článku ARO.GEN.120 se písmeno d) nahrazuje tímto:

„d) Hodnocení všech alternativních způsobů průkazu, které organizace navrhla v souladu s:

- 1) čl. ORO.GEN.120 písm. b) přílohy III (části ORO) tohoto nařízení;
- 2) článkem BOP.ADD.010 přílohy II (části BOP) nařízení Komise (EU) 2018/395 (*), pokud jde o balony, nebo
- 3) čl. SAO.DEC.100 písm. c) přílohy II (části SAO) prováděcího nařízení Komise (EU) 2018/1976 (**), pokud jde o kluzáky,

provádí příslušný úřad formou analýzy předložené dokumentace, a pokud to považuje za nutné, na základě kontroly v příslušné organizaci.

Shledá-li příslušný úřad, že navržené alternativní způsoby průkazu jsou v souladu s prováděcími pravidly, neprodleně:

- 1) žadateli oznámí, že může začít tyto alternativní způsoby průkazu uplatňovat, a případně též odpovídajícím způsobem upraví oprávnění, povolení ke zvláštnímu provozu či osvědčení žadatele a
- 2) sdělí agentuře jejich obsah a předá jí rovněž kopii veškeré příslušné dokumentace;
- 3) informuje ostatní členské státy o alternativních způsobech průkazu, které byly přijaty.

(*) Nařízení Komise (EU) 2018/395 ze dne 13. března 2018, kterým se stanoví podrobná pravidla pro provoz balonů podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 71, 14.3.2018, s. 10).

(**) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1976 ze dne 14. prosince 2018, kterým se stanoví podrobná pravidla provozu kluzáků podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 (Úř. věst. L 326, 20.12.2018, s. 64).“;

b) v článku ARO.GEN.345 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Obdrží-li příslušný úřad prohlášení od organizace, která provádí nebo má v úmyslu provádět činnosti, pro které se vyžaduje prohlášení, ověří, zda prohlášení obsahuje veškeré informace stanovené:

- 1) podle článku ORO.DEC.100 přílohy III (části ORO) tohoto nařízení;
- 2) podle článku BOP.ADD.100 přílohy II (části BOP) nařízení (EU) 2018/395, pokud jde o provozovatele balonů, nebo
- 3) podle článku SAO.DEC.100 přílohy II (části SAO) prováděcího nařízení (EU) 2018/1976, pokud jde o provozovatele kluzáků.

Poté co ověří požadované informace, potvrdí příslušný úřad organizaci přijetí prohlášení.“;

c) v příloze II se tabulka (formulář EASA 139) nahrazuje tímto:

„PROVOZNÍ SPECIFIKACE (podléhající schváleným podmínkám v provozní příručce)				
Kontaktní údaje vydávajícího úřadu Telefon ⁽¹⁾ : _____; Fax: _____; E-mail: _____				
AOC č. ⁽²⁾ :		Název provozovatele ⁽³⁾ :		Datum ⁽⁴⁾ :
		Dbá Obchodní název:		Podpis:
Provozní specifikace č.:				
Model letadla ⁽⁵⁾ :				
Poznávací značka ⁽⁶⁾ :				
Druhy provozu: Obchodní letecká doprava ☐ Osobní ☐ Nákladní ☐ Jiná ⁽⁷⁾ : _____				
Oblast provozu ⁽⁸⁾ :				
Zvláštní omezení ⁽⁹⁾ :				
Zvláštní oprávnění:	Ano	Ne	Specifikace ⁽¹⁰⁾	Poznámky
Nebezpečné zboží	☐	☐		
Provoz za podmínek nízké dohlednosti Vzlet Přiblížení a přistání	☐	☐	CAT ⁽¹¹⁾ RVR ⁽¹²⁾ : m DH: ft RVR: m	
RVSM ⁽¹³⁾ ☐ Nepoužije se	☐	☐		
ETOPS ⁽¹⁴⁾ ☐ Nepoužije se	☐	☐	Maximální doba letu na náhradní letiště ⁽¹⁵⁾ : min.	
Navigační specifikace pro provoz s PBN ⁽¹⁶⁾	☐	☐		⁽¹⁷⁾
Specifikace minimální navigační výkonnosti	☐	☐		
Provoz jednomotorových turbínových letounů v noci nebo za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (SET-IMC)	☐	☐	⁽¹⁸⁾	
Provoz vrtulníků s pomocí systémů snímání nočního vidění	☐	☐		
Provoz s vrtulníkovým jeřábem	☐	☐		
Provoz vrtulníkové letecké záchranné služby	☐	☐		
Provoz vrtulníků v pobřežních vodách	☐	☐		
Výcvik palubních průvodčích ⁽¹⁹⁾	☐	☐		
Vydání osvědčení palubních průvodčích ⁽²⁰⁾	☐	☐		
Použití aplikací EFB typu B	☐	☐	⁽²¹⁾	
Zachování letové způsobilosti	☐	☐	⁽²²⁾	
Různé ⁽²³⁾				

- (1) Telefonní a faxová čísla příslušného úřadu, včetně mezinárodního předčísli země. E-mailová adresa, je-li k dispozici.
- (2) Vyplňte číslo odpovídajícího osvědčení leteckého provozovatele (AOC).
- (3) Vyplňte registrovaný název provozovatele a obchodní název provozovatele, pokud se liší. Před obchodním názvem uveďte „Dbá“ (Doing business as).
- (4) Datum vydání provozních specifikací (dd-mm-rrrr) a podpis zástupce příslušného úřadu.
- (5) Vyplňte označení ICAO pro výrobce letadla, typ a sérii nebo základní sérii, pokud byly série označeny (např. Boeing-737-3K2 nebo Boeing-777-232).
- (6) Poznávací značka je uvedena buď v provozních specifikacích, nebo v provozní příručce. V případě provozní příručky musí související provozní specifikace obsahovat odkaz na příslušnou stranu provozní příručky. Pokud se na příslušný typ letadla nevztahují všechna zvláštní oprávnění, poznávací značka letadla může být uvedena ve sloupci poznámky u příslušného zvláštního oprávnění.
- (7) Specifikujte jiné druhy dopravy (např. letecká záchranná služba).
- (8) Uveďte zeměpisnou oblast či oblasti schváleného provozu (prostřednictvím zeměpisných souřadnic, konkrétních tratí, hranic letové informační oblasti nebo vnitrostátních či regionálních hranic).
- (9) Uveďte seznam použitelných zvláštních omezení (např. pouze lety podle pravidel VFR, pouze denní lety atd.).
- (10) V tomto sloupci uveďte mezní kritéria pro každé oprávnění nebo druh oprávnění (s příslušnými kritérii).
- (11) Vyplňte použitelnou kategorii přesného přístrojového přiblížení: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB nebo CAT IIIC. Vyplňte minimální dráhovou dohlednost (RVR) v metrech a výšku rozhodnutí (DH) ve stopách (ft). Každé kategorii přiblížení odpovídá samostatný řádek.
- (12) Vyplňte schválenou minimální RVR pro vzlet v metrech. Jestliže jsou udělena různá oprávnění, lze pro každé oprávnění použít samostatný řádek.
- (13) Políčko „Nepoužije se“ může být zaškrtnuto pouze tehdy, pokud je maximální dostup letadla pod letovou hladinou FL290.
- (14) Provoz se zvětšenou vzdáleností od přiměřeného letiště (ETOPS) se nyní používá pouze pro dvoumotorová letadla. Z tohoto důvodu může být políčko „Nepoužije se“ zaškrtnuto, pokud má příslušný typ letadla více nebo méně než dva motory.
- (15) Může být také vyplněna vzdálenost k prahu dráhy (v námořních mílech), jakož i typ motoru.
- (16) Navigace založená na výkonnosti (PBN): každému zvláštnímu oprávnění komplexní PBN (např. RNP AR APCH) odpovídá samostatný řádek s příslušnými omezeními uvedenými ve sloupcích „Specifikace“ a/nebo „Poznámky“. Jednotlivá oprávnění zvláštních postupů RNP AR APCH mohou být uvedena v provozních specifikacích nebo v provozní příručce. V případě provozní příručky musí související provozní specifikace obsahovat odkaz na příslušnou stranu provozní příručky.
- (17) Uveďte, zda je zvláštní oprávnění omezeno na určité okraje dráhy a/nebo letiště.
- (18) Vložení konkrétní kombinace draku/motoru.
- (19) Oprávnění k provádění výcvikových kurzů a zkoušek, které mají absolvovat žadatelé o osvědčení palubních průvodčích podle přílohy V (část CC) nařízení (EU) č. 1178/2011.
- (20) Oprávnění k vydávání osvědčení palubních průvodčích podle přílohy V (část CC) nařízení (EU) č. 1178/2011.
- (21) Vložení seznamu aplikací EFB typu B společně s odkazem na hardware EFB (u mobilních EFB). Tento seznam je uveden buď v provozních specifikacích, nebo v provozní příručce. V případě provozní příručky musí související provozní specifikace obsahovat odkaz na příslušnou stranu provozní příručky.
- (22) Vyplňte jméno osoby/název organizace odpovědné za zajištění zachování letové způsobilosti letadla a odkaz na nařízení, které vyžaduje provedení prací, tj. příloha I (část M) hlava G nařízení (EU) č. 1321/2014.
- (23) Zde mohou být zapsána další oprávnění nebo údaje s použitím jednoho řádku (nebo bloku o více řádcích) pro každé oprávnění (např. lety s krátkým přistáním, lety se strmým přiblížením, lety vrtulníků na místo a z místa veřejného zájmu, lety vrtulníků nad nehostinným prostředím mimo hustě osídlený prostor, lety vrtulníků bez bezpečného vynuceného přistání, lety s větším úhlem naklonění, maximální vzdálenost od přiměřeného letiště pro dvoumotorové letouny bez oprávnění ETOPS, letadla používaná pro neobchodní provoz).

Formulář EASA 139 – 4. vydání “

3) Příloha III se mění takto:

a) v článku ORO.GEN.110 se písmeno k) nahrazuje tímto:

„k) Bez ohledu na ustanovení písmene j) provozovatelé vykonávající obchodní provoz s jedním z následujících letadel zajistí, aby letové posádky absolvovaly odpovídající výcvik nebo instruktáž, které jim umožní rozpoznat neuvedené nebezpečné zboží dopravené na palubu cestujícími nebo jako součást nákladu:

- 1) jednomotorový vrtulový letoun s maximální schválenou vzletovou hmotností 5 700 kg nebo menší a maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5 nebo nižší létající se vzletem a přistáním na stejném letišti nebo provozním místě podle pravidel VFR ve dne;
- 2) jiný než složitý jednomotorový vrtulník s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5 nebo nižší létající se vzletem a přistáním na stejném letišti nebo provozním místě podle pravidel VFR ve dne.“;

b) v článku ORO.MLR.101 se návětí nahrazuje tímto:

„S výjimkou letů jednomotorových vrtulových letounů s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5 nebo nižší nebo jednomotorových nesložitých vrtulníků s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5 nebo nižší se vzletem a přistáním na stejném letišti nebo provozním místě podle pravidel VFR ve dne vypadá hlavní členění provozní příručky takto:“;

- c) v článku ORO.FC.005 se písmeno b) nahrazuje tímto:
- „b) ODDÍL 2 stanovující další požadavky, které se vztahují na provoz v obchodní letecké dopravě s výjimkou provozu s cestujícími v obchodní letecké dopravě prováděného podle pravidel VFR ve dne, který začíná a končí na stejném letišti nebo provozním místě nebo v místním prostoru stanoveném příslušným úřadem a který používá:
- 1) jednomotorové vrtulové letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností 5 700 kg nebo menší a maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5 nebo nižší nebo
 - 2) jiné než složité jednomotorové vrtulníky s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 5 nebo nižší.“;
- d) v článku ORO.FTL.105 se bod 13 nahrazuje tímto:
- „13) „dobou letu“ se pro letouny rozumí doba od okamžiku, kdy se dá letadlo poprvé do pohybu z parkovacího stání s cílem vzletět, do okamžiku, kdy zastaví na stanoveném parkovacím stání a kdy jsou vypnuty všechny motory nebo vrtule;“.
- 4) Příloha IV se mění takto:
- a) článek CAT.GEN.105 se zrušuje;
- b) doplňuje se nový článek CAT.GEN.MPA.141, který zní:
- „CAT.GEN.MPA.141 Používání elektronických letových aktovek (EFB)“**
- a) Pokud se na palubě letadla používá EFB, zajistí provozovatel, aby nepříznivě neovlivňovala výkonnost palubních systémů a vybavení nebo schopnost členů letové posádky řídit letadlo.
- b) Provozovatel nepoužívá aplikaci EFB typu B, pokud není schválena v souladu s hlavou M přílohy V (část SPA).“;
- c) v hlavě A se zrušuje oddíl 2;
- d) v hlavě B se zrušuje oddíl 2;
- e) v článku CAT.POL.MAB.105 se písmeno b) nahrazuje tímto:
- „b) Jsou-li údaje a dokumentace o hmotnosti a vyvážení vytvářeny počítačovým systémem hmotnosti a vyvážení, provozovatel:
- 1) ověří úplnost výstupních údajů, aby zajistil, že splňují omezení podle AFM, a
 - 2) stanoví pokyny a postupy jeho použití v provozní příručce.“;
- f) v bodě CAT.POL.MAB.105 se písmeno e) zrušuje;
- g) v hlavě C se zrušuje oddíl 4;
- h) v hlavě D se zrušuje oddíl 3.
- 5) V příloze V se vkládá nová hlava M, která zní:

„HLAVA M

ELEKTRONICKÉ LETOVÉ AKTOVKY (EFB)

SPA.EFB.100 Používání elektronických letových aktovek (EFB) – schválení provozu

- a) Provozovatel obchodní letecké dopravy používá aplikaci EFB typu B, pouze pokud provozovateli příslušný úřad udělil schválení k jejímu používání.
- b) Aby příslušný úřad udělil provozovateli schválení provozu, pokud jde o používání aplikace EFB typu B, musí tento provozovatel doložit, že:
- 1) bylo provedeno posouzení rizik souvisejících s používáním zařízení EFB, které hostuje aplikaci, aplikace EFB a jejich souvisejících funkcí, které zjistilo, jaká jsou související rizika, a zajistí jejich patřičné řízení a zmírnění;
 - 2) rozhraní člověk/stroj zařízení EFB a aplikace EFB bylo posouzeno podle zásad lidských činitelů;
 - 3) byl zřízen administrativní systém EFB a byly zavedeny a provádějí se postupy a požadavky na vzdělávání pro správu a používání zařízení EFB a aplikace EFB; ty zahrnují postupy pro:
- i) provoz EFB,

ii) řízení změn EFB,

iii) řízení dat EFB,

iv) údržbu EFB a

v) zabezpečení EFB;

4) hostingová platforma EFB je vhodná pro zamýšlené využití aplikace EFB.

Toto prokazování se provádí specificky pro aplikaci EFB a hostingovou platformu EFB, na níž je aplikace nainstalována.“.

6) Příloha VI se mění takto:

a) doplňuje se nový článek NCC.GEN.131, který zní:

„NCC.GEN.131 Používání elektronických letových aktovek (EFB)

a) Pokud se na palubě letadla používá EFB, zajistí provozovatel, aby nepříznivě neovlivňovala výkonnost palubních systémů a vybavení nebo schopnost členů letové posádky řídit letadlo.

b) Před použitím aplikace EFB typu B provozovatel:

1) provede posouzení rizik souvisejících s používáním zařízení EFB, které hostuje aplikaci, dotčené aplikace EFB a jejich souvisejících funkcí, které zjistí, jaká jsou související rizika, a zajistí jejich patřičné řízení a zmírnění; posouzení rizik se týká rizik souvisejících s rozhraním člověk/stroj zařízení EFB a dotčených aplikací EFB, a

2) zřídí administrativní systém EFB, včetně postupů a požadavků na vzdělávání pro správu a používání zařízení a aplikace EFB.“;

b) v článku NCC.OP.200 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene a), pokud jsou schválenou organizací pro výcvik, jež je uvedena v článku 10a nařízení Komise (EU) č. 1178/2011, prováděny výcvikové lety, mohou být takové situace simulovány s piloty-žáky na palubě.“.

7) Příloha VII se mění takto:

a) článek NCO.GEN.102 se zrušuje;

b) v článku NCO.GEN.103 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) začínat a končit na stejném letišti nebo provozním místě;“;

c) v článku NCO.GEN.105 se v písmeni a) bodě 4) odrážka iii) nahrazuje tímto:

„iii) přístroje a vybavení požadované pro provedení tohoto letu jsou zastaveny v letadle a jsou v provozu, pokud seznamem minimálního vybavení (MEL), popřípadě rovnocenným dokumentem není povolen provoz s nefunkčním vybavením v souladu s požadavky stanovenými v článcích NCO.IDE.A.105 nebo NCO.IDE.H.105,“;

d) článek NCO.GEN.125 se nahrazuje tímto:

„NCO.GEN.125 Přenosná elektronická zařízení

Velící pilot nepovolí nikomu používat na palubě letadla přenosné elektronické zařízení (PED), včetně elektronické letové aktovky (EFB), které by mohlo nepříznivě ovlivnit výkonnost palubních systémů a vybavení nebo schopnost členů letové posádky řídit letadlo.“;

e) v bodě NCO.GEN.135 se písmeno c) zrušuje;

f) v bodě NCO.OP.120 se název nahrazuje tímto:

„NCO.OP.120 Postupy omezování hluku – letouny a vrtulníky“;

g) článek NCO.OP.156 se zrušuje;

h) v článku NCO.OP.180 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene a), pokud jsou schválenou organizací pro výcvik, jež je uvedena v článku 10a nařízení Komise (EU) č. 1178/2011, prováděny výcvikové lety, mohou být takové situace simulovány s piloty-žáky na palubě.“;

i) v článku NCO.POL.105 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) Vážení provede výrobce letadla nebo organizace oprávněná k údržbě.“;

j) v článku NCO.IDE.A.160 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Letouny, vyjma letounů ELA1, jsou vybaveny alespoň jedním ručním hasicím přístrojem:

1) v pilotním prostoru a

2) v každém prostoru pro cestující, který je oddělen od pilotního prostoru, vyjma případů, kdy je tento prostor snadno přístupný pro letovou posádku.“;

k) v hlavě D se zrušuje oddíl 3.

8) Příloha VIII se mění takto:

a) v článku SPO.GEN.005 písmeni c) se bod 2 nahrazuje tímto:

„2) výsadkové lety, vlečení kluzáků nebo akrobatické lety prováděné buď organizací pro výcvik, jejíž hlavní místo obchodní činnosti se nachází v některém členském státě a jež je uvedena v článku 10a nařízení (EU) č. 1178/2011, nebo organizací vytvořenou za účelem propagace sportovního či rekreačního létání, za podmínky, že organizace letadlo provozuje na základě vlastnictví nebo nájmu/pronájmu bez posádky, že let nevytváří zisk vyplácený mimo organizaci a že lety, kterých se účastní osoby, jež nejsou členy organizace, představují pouze okrajovou činnost organizace.“;

b) článek SPO.GEN.102 se zrušuje;

c) v článku SPO.GEN.107 se v písmeni a) bodě 4) odrážka iii) nahrazuje tímto:

„iii) přístroje a vybavení požadované pro provedení tohoto letu jsou zastavěny v letadle a jsou funkční v souladu s požadavky stanovenými v člancích SPO.IDE.A.105 nebo SPO.IDE.H.105, pokud seznamem minimálního vybavení (MEL), případně jiným rovnocenným dokumentem, není povolen provoz s nefunkčním vybavením“;

d) doplňuje se nový článek SPO.GEN.131, který zní:

„SPO.GEN.131 Používání elektronických letových aktovek (EFB)“

a) Pokud se na palubě letadla používá EFB, zajistí provozovatel, aby nepříznivě neovlivňovala výkonnost palubních systémů a vybavení nebo schopnost členů letové posádky řídit letadlo.

b) Před použitím aplikace EFB typu B provozovatel:

1) provede posouzení rizik souvisejících s používáním zařízení EFB, které hostuje aplikaci, dotčené aplikace EFB a jejich souvisejících funkcí, které zjistí, jaká jsou související rizika, a zajistí jejich patřičné zmírnění; posouzení rizik se týká rizik souvisejících s rozhraním člověk/stroj zařízení EFB a dotčených aplikací EFB, a

2) zřídí administrativní systém EFB, včetně postupů a požadavků na vzdělávání pro správu a používání zařízení EFB a aplikace EFB.“;

e) v bodě SPO.GEN.140 se písmeno c) zrušuje;

f) v článku SPO.POL.105 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) Vážení provede výrobce letadla nebo organizace oprávněná k údržbě.“;

g) v článku SPO.IDE.A.180 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Letouny, vyjma letounů ELA1, jsou vybaveny alespoň jedním ručním hasicím přístrojem:

1) v pilotním prostoru a

2) v každém prostoru pro cestující, který je oddělen od pilotního prostoru, vyjma případů, kdy je tento prostor snadno přístupný pro letovou posádku.“;

h) v hlavě D se zrušuje oddíl 3.

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2018/1976**ze dne 14. prosince 2018,****kterým se stanoví podrobná pravidla pro provoz kluzáků podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139**

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 31 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) V souladu s nařízením (EU) 2018/1139 Komise přijme nezbytná prováděcí pravidla, jimiž se stanoví podmínky bezpečného provozu kluzáků, pokud takové letadlo splňuje podmínky upřesněné v čl. 2 odst. 1 písm. b) bodech i) a ii) daného nařízení.
- (2) S ohledem na specifickou povahu provozu kluzáků jsou zapotřebí vlastní provozní pravidla, stanovená v samostatném nařízení. Tato pravidla by se měla opírat o obecná pravidla letového provozu stanovená v nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ⁽²⁾, ale měla by být přepracována a zjednodušena, aby bylo zajištěno, že budou přiměřená a budou vycházet z přístupu založeného na posouzení rizik, a aby byl současně zajištěn bezpečný provoz kluzáků.
- (3) Pokud jde o dozor nad osobami a organizacemi, měly by se požadavky stanovené v článku 3 nařízení (EU) č. 965/2012 a v příloze II uvedeného nařízení uplatňovat nadále v souvislosti s letovým provozem kluzáků.
- (4) V zájmu bezpečnosti a s cílem zajistit soulad se základními požadavky stanovenými v příloze V nařízení (EU) 2018/1139 by se na všechny provozovatele kluzáků, na které se toto nařízení vztahuje, s výjimkou projekčních nebo výrobních organizací vykonávajících určité provozní činnosti, měl vztahovat soubor základních požadavků.
- (5) S ohledem na méně složitou povahu a menší měřítko obchodního provozu kluzáků v porovnání s jinými formami obchodního letectví a podle přístupu založeného na posouzení rizik je vhodné požadovat pro obchodní provoz kluzáků pouze předložení předběžného prohlášení příslušnému úřadu, jak stanoví čl. 30 odst. 1 písm. a) nařízení (EU) 2018/1139. Toto nařízení stanoví podrobná pravidla pro předkládání takových prohlášení.
- (6) S ohledem na specifickou povahu určitých provozních činností a podle přístupu založeného na posouzení rizik je vhodné osvobodit určité provozní činnosti kluzáků z požadavku na předložení předběžného prohlášení.
- (7) Aby byl zajištěn hladký přechod a všechny dotčené strany získaly dostatek času na přípravu na uplatňování tohoto nového režimu, mělo by se toto nařízení používat až šest měsíců po jeho vstupu v platnost.
- (8) Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví připravila návrh prováděcích pravidel a předložila jej ve formě stanoviska ⁽³⁾ Komisi v souladu s čl. 75 odst. 2 písm. b) a c) a čl. 76 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139.
- (9) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle článku 127 nařízení (EU) 2018/1139,

⁽¹⁾ Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Stanovisko Evropské agentury pro bezpečnost letectví č. 07/2017 ze dne 23. srpna 2017 k návrhu nařízení Komise o revizi provozních pravidel pro kluzáky.

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

Toto nařízení stanoví podrobná pravidla letového provozu kluzáků, pokud takové letadlo splňuje podmínky stanovené v čl. 2 odst. 1 písm. b) bodech i) a ii) nařízení (EU) 2018/1139.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí definice uvedené v příloze I a tyto definice:

- 1) „kluzákem“ se rozumí letadlo těžší než vzduch, které je schopno letu působením aerodynamických sil na jeho nepohyblivé nosné plochy a jehož volný let není závislý na motoru;
- 2) „motorem“ se rozumí zařízení používané či určené k použití pro pohon motorových kluzáků;
- 3) „motorovým kluzákem“ se rozumí kluzák vybavený jedním nebo více motory, který má s nepracujícím(i) motorem (motory) charakteristiky kluzáku;
- 4) „obchodním provozem“ se rozumí jakýkoliv provoz kluzáku za úplaty nebo jinou protihodnotu, jenž je přístupný veřejnosti, nebo pokud není přístupný veřejnosti, jenž je prováděn na základě smlouvy mezi provozovatelem a zákazníkem, přičemž zákazník nemá nad provozovatelem kontrolu;
- 5) „soutěžním letem“ se rozumí jakýkoli letový provoz kluzáku prováděný pro účely účasti v leteckých závodech či soutěžích, včetně použití kluzáku pro přípravu na takový provoz a k letu na místo konání leteckých závodů či soutěže a zpět;
- 6) „leteckým veřejným vystoupením“ se rozumí jakýkoli letový provoz kluzáku prováděný jako letová ukázka nebo jako součást zábavního programu v rámci oznámené akce pro veřejnost, včetně použití kluzáku pro přípravu na provoz a k letu na místo konání oznámené akce a zpět;
- 7) „seznamovacím letem“ se rozumí jakýkoli krátký let s kluzákem provozovaný za úplatu či jiné protiplnění provozovaný organizací pro výcvik, na niž odkazuje článek 10a nařízení Komise (EU) č. 1178/2011⁽¹⁾, nebo organizací vytvořenou za účelem propagace sportovního či rekreačního létání s cílem získat nové členy či zájemce o výcvik;
- 8) „akrobatickým letem“ se rozumí úmyslný manévř zahrnující náhlou změnu polohy kluzáku, 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;
- 9) „hlavním místem obchodní činnosti“ se rozumí ústředí nebo sídlo provozovatele kluzáku, ve kterém tato organizace vykonává hlavní finanční funkce a provozní řízení činností uvedených v tomto nařízení;
- 10) „dohodou o nájmu/pronájmu bez posádky“ se rozumí dohoda mezi podniky, podle níž je kluzák provozován na odpovědnost nájemce.

Článek 3

Letový provoz

1. Provozovatelé kluzáků provozují kluzáky v souladu s požadavky stanovenými v příloze II.

První pododstavec se nevztahuje na projekční nebo výrobní organizace, které splňují články 8 a 9 nařízení Komise (EU) č. 748/2012⁽²⁾ a které v oblasti působnosti svých práv provozují kluzák pro účely zavedení nebo změny typu kluzáku.

⁽¹⁾ Nařízení 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).

⁽²⁾ Nařízení (EU) č. 748/2012 ze dne 3. srpna 2012, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací (Úř. věst. L 224, 21.8.2012, s. 1).

2. V souladu s čl. 30 odst. 1 písm. a) nařízení (EU) 2018/1139 mohou provozovatelé kluzáků zahájit obchodní provoz pouze poté, co příslušnému úřadu předložili prohlášení o své způsobilosti a dostupnosti prostředků pro plnění povinností spojených s provozem.

První pododstavec se nevztahuje na následující provozní činnosti kluzáků:

- a) provoz se sdílenými náklady za předpokladu, že přímé náklady na let kluzáku a poměrnou část příspěvku na úhradu ročních nákladů na uskladnění, pojištění a údržbu kluzáku sdílejí osoby na palubě;
- b) soutěžní lety nebo letecká veřejná vystoupení za předpokladu, že úplata či jiné protiplnění za takové lety jsou omezeny na výši náhrady přímých nákladů na let kluzáku a přiměřeného příspěvku na úhradu poměrné části ročních nákladů na uskladnění, pojištění a údržbu kluzáku a že získané ceny nepřevyšují hodnotu stanovenou příslušným úřadem;
- c) seznamovací lety, výsadkové lety, vlečení kluzáků nebo akrobatické lety prováděné buď organizací pro výcvik, jejíž hlavní místo obchodní činnosti se nachází v některém členském státě a na niž odkazuje článek 10a nařízení (EU) č. 1178/2011, nebo organizací vytvořenou za účelem propagace sportovního či rekreačního létání za předpokladu, že organizace kluzák provozuje na základě vlastnictví nebo dohody o nájmu/pronájmu bez posádky, let nevytváří zisk vyplácený mimo organizaci a že takové lety představují pouze okrajovou činnost organizace;
- d) výukové lety prováděné organizací pro výcvik, jejíž hlavní místo obchodní činnosti se nachází v některém členském státě a na niž odkazuje článek 10a nařízení (EU) č. 1178/2011.

Článek 4

Vstup v platnost a použitelnost

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

Použije se od 9. července 2019.

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

V Bruselu dne 14. prosince 2018.

Za Komisi

předseda

Jean-Claude JUNCKER

PŘÍLOHA I

DEFINICE

[ČÁST DEF]

Pro účely přílohy II se použijí tyto definice:

1. „přijatelnými způsoby průkazu (AMC)“ se rozumí agenturou přijaté nezávazné standardy, které ukazují, jakým způsobem má být prokazována shoda s nařízením (EU) 2018/1139 a jeho akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty;
2. „alternativními způsoby průkazu“ se rozumí způsoby, které nabízejí alternativní možnost ke stávajícím přijatelným způsobům průkazu, nebo nové způsoby průkazu shody s nařízením (EU) 2018/1139 a jeho akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty, pro něž agentura dosud nepřijala související přijatelné způsoby průkazu;
3. „velitelem letadla (PIC)“ se rozumí pilot určený k velení a pověřený provedením bezpečného letu;
4. „letovou příručbou letadla (AFM)“ se rozumí dokument obsahující platná a schválená provozní omezení a informace týkající se kluzáku;
5. „psychoaktivními látkami“ se rozumí alkohol, opioidy, kanabinoidy, sedativa a hypnotika, kokain, další psychostimulanty, halucinogeny a těkavá rozpouštědla, vyjma kofeinu a tabáku;
6. „kritickými fázemi letu“ se rozumí rozjezd, dráha letu při vzletu, konečné přiblížení, nezdařené přiblížení, přistání, včetně dojezdu a všechny ostatní fáze letu, které velící pilot označí za kritické pro bezpečný provoz kluzáku;
7. „provozním místem“ se rozumí místo, jiné než letiště, vybrané velícím pilotem nebo provozovatelem pro přistání nebo vzlet;
8. „členem posádky“ se rozumí osoba, jíž provozovatel přidělil povinnosti na palubě kluzáku, pokud je nezastává sám velící pilot, a to pod vedením velícího pilota;
9. „elektronickou letovou aktovkou (electronic flight bag, EFB)“ se rozumí elektronický informační systém sestávající z vybavení a aplikací pro letovou posádku, jenž umožňuje uchovávat, aktualizovat, zobrazovat a zpracovávat funkce EFB na podporu letového provozu či letové služby;
10. „nebezpečným zbožím (DG)“ se rozumí předměty nebo látky, které mohou ohrožovat zdraví, bezpečnost, majetek nebo životní prostředí a které jsou uvedeny v seznamu nebezpečného zboží v technických instrukcích nebo které jsou takto podle těchto instrukcí klasifikovány;
11. „technickými instrukcemi“ se rozumí poslední platné vydání technických instrukcí pro bezpečnou leteckou dopravu nebezpečného zboží, včetně doplňků a dodatků vydaných organizací ICAO v dokumentu 9284-AN/905;
12. „zvláštním provozem kluzáku“ se rozumí každý obchodní i neobchodní provoz kluzáku, jehož hlavním účelem není typický sportovní či rekreační provoz, nýbrž seskoky s padákem, lety pro zpravodajská média, lety pro televizní či filmové natáčení, letecká veřejná vystoupení nebo podobné zvláštní činnosti;
13. „nocí“ se rozumí doba mezi koncem občanského soumraku a začátkem občanského svítání. Občanský soumrak končí večer v okamžiku, kdy se střed slunečního disku dostane 6° pod horizont, a občanské svítání začíná ráno okamžikem, kdy je střed slunečního disku 6° pod horizontem.

PŘÍLOHA II

LETOVÝ PROVOZ KLUZÁKU

[ČÁST SAO]

HLAVA GEN

OBECNÉ POŽADAVKY**SAO.GEN.100 Oblast působnosti**

V souladu s článkem 3 stanoví tato hlava požadavky, které musí splnit každý provozovatel kluzáků, který není projekční nebo výrobní organizací podle čl. 3 odst. 1 druhého pododstavce.

SAO.GEN.105 Příslušný úřad

Příslušným úřadem je úřad určený členským státem, v němž má provozovatel hlavní místo obchodní činnosti, nebo místo, v němž má provozovatel sídlo nebo kde je usazený, nemá-li žádné hlavní místo obchodní činnosti. Na tento úřad se vztahují požadavky stanovené v článku 3 nařízení (EU) č. 965/2012 v souladu s čl. 1 odst. 7 uvedeného nařízení.

SAO.GEN.110 Způsoby průkazu

- a) Požaduje-li to příslušný úřad, který ověřuje průběžný soulad provozovatele podle čl. ARO.GEN.300 písm. a) bodu 2 přílohy II nařízení (EU) č. 965/2012, prokáže provozovatel soulad se základními požadavky stanovenými v příloze V nařízení (EU) 2018/1139 a s požadavky tohoto nařízení.
- b) Provozovatel může k prokázání tohoto souladu použít některý z následujících způsobů:
 - 1) přijatelné způsoby průkazu;
 - 2) alternativní způsoby průkazu.

SAO.GEN.115 Seznamovací lety

Seznamovací lety jsou:

- a) provozovány podle pravidel letu za viditelnosti (VFR) ve dne a
- b) kontrolovány z hlediska bezpečnosti osobou, kterou jmenovala organizace odpovědná za takové lety.

SAO.GEN.120 Okamžitá reakce na problém související s bezpečností

Provozovatel zavede:

- a) opatření související s bezpečností z pověření příslušného úřadu v souladu s čl. ARO.GEN.135 písm. c) přílohy II nařízení (EU) č. 965/2012 a
- b) příkazy k zachování letové způsobilosti a další povinné informace vydané agenturou v souladu s čl. 77 odst. 1 písm. h) nařízení (EU) 2018/1139.

SAO.GEN.125 Jmenování velícího pilota

Provozovatel ustanoví velícího pilota, který má kvalifikaci pro funkci velícího pilota v souladu s přílohou I nařízení (EU) č. 1178/2011.

SAO.GEN.130 Povinnosti velícího pilota

Velící pilot:

- a) nese odpovědnost za bezpečnost kluzáku a všech osob na palubě během provozu kluzáku;
- b) nese odpovědnost za zahájení, pokračování nebo ukončení letu v zájmu bezpečnosti;
- c) zajišťuje, aby byly dodrženy všechny použitelné provozní postupy a kontrolní seznamy;

- d) zahájí let pouze tehdy, jestliže je přesvědčen, že byly dodrženy veškeré provozní požadavky, takže:
- 1) kluzák je způsobilý k letu;
 - 2) kluzák je řádně zapsaný v rejstříku;
 - 3) přístroje a vybavení požadované pro provedení letu jsou na palubě kluzáku a jsou funkční;
 - 4) hmotnost kluzáku a umístění těžiště jsou takové, že je let možno provést v rámci mezních hodnot definovaných v letové příručce;
 - 5) veškeré vybavení a zavazadla jsou řádně naložena a zajištěna a je nadále zajištěna možnost nouzové evakuace a
 - 6) během letu nebudou překročena provozní omezení kluzáku upřesněná v letové příručce;
- e) zajistí, aby byla provedena předletová prohlídka, jak stanoví letová příručka;
- f) neplní povinnosti v kluzáku v jedné z následujících situací:
- 1) když je nezpůsobilý k výkonu služby z důvodů, jako jsou zranění, nemoc, užívání léků, únava nebo účinky jakékoli psychoaktivní látky, nebo se cítí z jiného důvodu nezpůsobile;
 - 2) pokud nejsou splněny příslušné zdravotní požadavky;
- g) odmítne nástup nebo přepravu kterékoli osoby či zavazadla, které podle jeho názoru mohou představovat potenciální ohrožení bezpečnosti kluzáku či kterékoli osoby na palubě;
- h) nedovolí v kluzáku přepravu osoby, která se jeví natolik pod vlivem psychoaktivních látek, že by pravděpodobně ohrozila bezpečnost kluzáku nebo osob na jeho palubě;
- i) zajistí, aby během kritických fází letu nebo vždy, když to pokládá za nezbytné v zájmu bezpečnosti, všechny osoby na palubě seděly a byly upoutány bezpečnostními pásy;
- j) během letu:
- (1) je upoután bezpečnostním pásem a
 - (2) je v každém okamžiku u řízení kluzáku vyjma případů, kdy převezme řízení jiný pilot;
- k) přijme v nouzové situaci, která vyžaduje okamžité rozhodnutí a činnost, všechna opatření, která považuje za daných okolností za nezbytná. V takových případech se může v zájmu bezpečnosti odchýlit v nezbytné míře od platných pravidel, provozních postupů a metod;
- l) nepokračuje v letu dál než k nejbližšímu letišti nebo provoznímu místu s přípustným počasím, pokud jeho způsobilost k výkonu služby je výrazně snížena z důvodů, jako jsou nemoc, únava, nedostatek kyslíku nebo jakákoli jiná příčina;
- m) po skončení letu nebo série letů zapíše do technického deníku nebo do palubního deníku kluzáku údaje o využití kluzáku a všechny známé nebo domnělé závady;
- n) neprodleně nejrychlejšími dostupnými prostředky uvědomí bezpečnostní vyšetřovací orgán státu, na jehož území došlo k události, a záchranné služby tohoto státu o jakékoli nehodě či vážném incidentu, jehož účastníkem byl kluzák;
- o) příslušnému orgánu předloží neprodleně hlášení o protiprávním činu a informuje místní úřad určený státem, na jehož území k protiprávnímu činu došlo, a
- p) neprodleně oznámí příslušnému stanovišti letových provozních služeb (ATS) jakékoli nebezpečné meteorologické nebo letové podmínky, s nimiž se setkal a které by pravděpodobně ovlivnily bezpečnost jiných letadel.

SAO.GEN.135 Povinnosti členů posádky

- a) Každý člen posádky nese odpovědnost za řádné plnění svých povinností v souvislosti s provozem kluzáku.
- b) Členové posádky nevykonávají povinnosti v kluzáku, jsou-li nezpůsobilí z důvodů, jako jsou zranění, nemoc, užívání léků, únava nebo účinky jakékoli psychoaktivní látky, nebo se cítí z jiného důvodu nezpůsobilí.

- c) Členové posádky hlásí velícímu pilotovi obě z těchto skutečností:
- 1) každé selhání, poruchu, nesprávnou činnost nebo závadu, o níž jsou přesvědčeni, že může ovlivnit letovou způsobilost nebo bezpečný provoz kluzáku, včetně nouzových systémů;
 - 2) veškeré incidenty.

SAO.GEN.140 Dodržování právních a správních předpisů a postupů

- a) Velící pilot a všichni členové posádky dodržují právní a správní předpisy a postupy států, v nichž se provoz uskutečňuje.
- b) Velící pilot musí být obeznámen s právními a správními předpisy a postupy, které se týkají výkonu jeho povinností stanovených pro oblasti, přes které letí, letiště nebo provozní místa, která mají být využita, a související zařízení letecké navigace.

SAO.GEN.145 Přenosná elektronická zařízení

Velící pilot nepovolí žádné osobě používat na palubě kluzáku přenosné elektronické zařízení (PED), včetně elektronické letové aktovky (EFB), které by mohlo nepříznivě ovlivnit výkonnost palubních systémů a vybavení kluzáku nebo schopnost ho řídit.

SAO.GEN.150 Nebezpečné zboží

- a) Velící pilot nepovolí žádné osobě přepravovat na palubě nebezpečné zboží.
- b) Přiměřené množství předmětů a látek, které by jinak byly klasifikovány jako nebezpečné zboží a které se používají k usnadnění bezpečnosti letu, pokud se přeprava na palubě kluzáku doporučuje v zájmu zajištění jejich včasné dostupnosti pro provozní účely, je považováno za povolené.

SAO.GEN.155 Dokumenty, příručky a informace na palubě

- a) Při každém letu jsou na palubě přepravovány originály nebo kopie veškerých těchto dokumentů, příruček a informací:
- 1) letová příručka letadla (AFM) nebo rovnocenný dokument (dokumenty);
 - 2) podrobnosti z vyplněného letového plánu letových provozních služeb (ATS), je-li to vyžadováno v souladu s oddílem 4 přílohy prováděcího nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ⁽¹⁾;
 - 3) aktuální a vhodné letecké mapy pro oblast předpokládaného letu;
 - 4) veškeré další dokumenty týkající se letu nebo požadované dotčenými státy pro daný let;
 - 5) informace o postupech a vizuálních signálech používaných zakročujícím letadlem a letadlem, proti kterému je zakročováno.
- b) Kromě toho, pokud je v souladu s bodem SAO.DEC.100 požadováno prohlášení, při každém letu je na palubě přepravována jeho kopie.
- c) Nejsou-li přepravovány na palubě, jsou na letišti nebo provozním místě k dispozici originály nebo kopie veškerých těchto dokumentů, příruček a informací:
- 1) osvědčení o zápisu do leteckého rejstříku;
 - 2) osvědčení letové způsobilosti, včetně příloh;
 - 3) osvědčení kontroly letové způsobilosti;
 - 4) osvědčení hlukové způsobilosti, bylo-li vydáno pro motorový kluzák;
 - 5) povolení rádiové stanice, je-li kluzák vybaven rádiovým komunikačním vybavením v souladu s článkem SAO.IDE.130;

⁽¹⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012, kterým se stanoví společná pravidla létání a provozní předpisy týkající se služeb a postupů v oblasti letecké navigace a kterým se mění prováděcí nařízení (EU) č. 1035/2011 a nařízení (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EU) č. 255/2010 (Úř. věst. L 281, 13.10.2012, s. 1).

- 6) osvědčení o pojištění zákonné odpovědnosti;
 - 7) palubní deník nebo rovnocenný dokument.
- d) Odchylně od písmen a) a b) mohou být dokumenty, příručky a informace zde uvedené uchovávány na letišti nebo provozním místě u letů:
- 1) jež mají zůstat v dohledu letiště nebo provozního místa nebo
 - 2) při kterých se nepřekračuje vzdálenost nebo neopouští prostor, které určil příslušný úřad.
- e) Vyžaduje-li to příslušný úřad, zpřístupní velící pilot nebo provozovatel tomuto úřadu originální dokumentaci ve lhůtě stanovené úřadem, přičemž tato lhůta nesmí být kratší než 24 hodin.

SAO.GEN.160 Palubní deník

Podrobnosti o kluzáku, jeho posádce a každé trase pro každý let nebo sérii letů se uchovávají ve formě palubního deníku nebo rovnocenného dokumentu.

HLAVA OPS

PROVOZNÍ POSTUPY

SAO.OP.100 Používání letišť a provozních míst

Velící pilot používá pouze taková letiště a provozní místa, která jsou přiměřená pro daný typ kluzáku a daný druh provozu.

SAO.OP.105 Postupy omezování hluku – motorové kluzáky

Velící pilot vezme v úvahu provozní postupy omezování hluku tak, aby byl minimalizován dopad hluku motorového kluzáku, přičemž zajistí, že bezpečnost má přednost před omezováním hluku.

SAO.OP.110 Instruktaž cestujících

Velící pilot zajistí, že před letem, popřípadě během letu se cestujícím dostane instruktáže o běžných, mimořádných a nouzových postupech.

SAO.OP.115 Přeprava zvláštních kategorií cestujících

Velící pilot zajistí, aby osoby vyžadující zvláštní podmínky, pomoc nebo zařízení během letu kluzákem byly přepravovány za podmínek zajišťujících bezpečnost kluzáku a osob nebo majetku na palubě.

SAO.OP.120 Příprava letu

Před zahájením letu velící pilot zajistí veškeré následující skutečnosti:

- a) zařízení nutná pro bezpečný provoz kluzáku jsou dostačující pro druh provozu, podle kterého má být let proveden;
- b) meteorologické podmínky umožní bezpečné provedení letu;
- c) v případě motorového kluzáku, má-li se využívat motor, je množství paliva nebo jiné energie dostatečné k bezpečnému provedení letu.

SAO.OP.125 Plnění paliva a dobíjení či výměna baterií s cestujícími na palubě – motorové kluzáky

Jsou-li na palubě motorového kluzáku cestující:

- a) nedoplňuje se do kluzáku palivo a
- b) baterie používané k pohonu se nedobíjí ani nevyměňují.

SAO.OP.130 Kouření na palubě

Na palubě kluzáku během kterékoli fáze letu nesmí nikdo kouřit.

SAO.OP.135 Meteorologické podmínky

Velící pilot zahájí let nebo v něm pokračuje pouze tehdy, pokud nejnovější dostupné meteorologické informace naznačují, že je možné bezpečné přistání.

SAO.OP.140 Led a jiná znečištění – postupy na zemi

Velící pilot zahájí vzlet pouze tehdy, pokud jsou vnější povrchy kluzáku zbaveny všech nánosů přesahujících míru povolenou letovou příručkou kluzáku, které by mohly nepříznivě ovlivnit výkonnost nebo ovladatelnost letadla.

SAO.OP.145 Řízení palivového systému nebo jiného zdroje energie za letu – motorové kluzáky

Pokud jde o motorové kluzáky, velící pilot v pravidelných intervalech během letu kontroluje, aby množství použitelného zbývajících paliva nebo jiného dostupného zdroje energie nebylo menší než množství potřebné pro bezpečné přistání.

SAO.OP.150 Použití doplňkové dodávky kyslíku

Velící pilot zajistí, aby všechny osoby na palubě používaly doplňkovou dodávku kyslíku, kdykoli určí, že v nadmořské výšce zamýšleného letu by nedostatek kyslíku mohl zhoršit jejich schopnosti nebo by pro ně mohl mít škodlivý účinek.

SAO.OP.155 Zvláštní provoz kluzáku

- a) Před zahájením zvláštního provozu kluzáku nebo řady takového provozu provede velící pilot posouzení rizik, přičemž posoudí složitost dané činnosti s cílem stanovit možnosti ohrožení a s nimi spojená rizika zamýšleného provozu a v případě potřeby zavést opatření ke zmírnění dopadů.
- b) Zvláštní provoz kluzáku se provádí v souladu s kontrolním seznamem. Velící pilot sestaví takový kontrolní seznam a zajistí, aby odpovídal zvláštní činnosti a používanému kluzáku, a to na základě posouzení rizik a s přihlédnutím k veškerým požadavkům stanoveným v této příloze. Kontrolní seznam musí být při každém letu velícímu pilotovi a dalším členům posádky snadno dostupný, je-li to relevantní pro výkon jejich povinností.
- c) Velící pilot pravidelně provádí přezkum a aktualizaci kontrolního seznamu, je-li to nezbytné pro náležité zohlednění posouzení rizik.

HLAVA POL

VÝKONNOST A PROVOZNÍ OMEZENÍ**SAO.POL.100 Vážení**

- a) Vážení kluzáku provede jeho výrobce, případně se uskuteční v souladu s přílohou I nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 ⁽¹⁾.
- b) Provozovatel zajistí, aby hmotnost kluzáku byla stanovena skutečným zvážením před jeho prvním uvedením do provozu. Započítávají se a řádně dokumentují kumulativní účinky modifikací a oprav na hmotnost. Tyto informace jsou zpřístupněny velícímu pilotovi. Pokud vliv modifikací nebo oprav na hmotnost není znám, je kluzák zvážen znovu.

SAO.POL.105 Výkonnost – obecná ustanovení

Velící pilot provozuje kluzák jen tehdy, pokud je výkonnost kluzáku přiměřená pro dodržení požadavků stanovených v příloze prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012 a všech dalších omezení týkajících se letu, vzdušného prostoru, letiště nebo používaných provozních míst, přičemž zajistí, aby veškeré používané mapy byly v poslední dostupné verzi.

⁽¹⁾ Nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 ze dne 26. listopadu 2014 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů (Úř. věst. L 362, 17.12.2014, s. 1).

HLAVA IDE

PŘÍSTROJE, ÚDAJE A VYBAVENÍ**SAO.IDE.100 Přístroje a vybavení – obecná ustanovení**

- a) Přístroje a vybavení požadované v této hlavě jsou schvalovány v souladu s přílohou I nařízení (EU) č. 748/2012 nebo, jsou-li registrované ve třetí zemi, v souladu s požadavky na letovou způsobilost dotčeného státu registrace, za předpokladu, že je splněna jedna z následujících podmínek:
- 1) jsou používány letovou posádkou k řízení dráhy letu;
 - 2) používají se s cílem splnit články SAO.IDE.130 nebo SAO.IDE.135;
 - 3) jsou trvale nainstalovány v kluzáku.
- b) Odchylně od písmene a) nevyžadují všechny následující přístroje nebo vybavení, jsou-li požadovány v této hlavě, schválení:
- 1) samostatné přenosné kapesní svítilny;
 - 2) chronometr;
 - 3) vybavení pro přežití a signalizační vybavení.
- c) Přístroje a vybavení musí být snadno ovladatelné nebo přístupné z pracovního místa velícího pilota nebo kteréhokoli jiného člena posádky, kterým mají být používány.

SAO.IDE.105 Letové a navigační přístroje

- a) Kluzáky jsou vybaveny prostředky pro měření a zobrazování:
- 1) času v hodinách a minutách;
 - 2) tlakové nadmořské výšky;
 - 3) indikované rychlosti letu;
 - 4) v případě motorových kluzáků, magnetického kurzu.
- b) Při provozu za podmínek, kdy kluzák není možno udržet v požadované dráze letu, aniž by byl odkázán na jeden nebo více dodatečných přístrojů, při letu v oblačnosti nebo v noci jsou kluzáky kromě položek stanovených v písmeni a) navíc vybaveny prostředky pro měření a zobrazování:
- 1) vertikální rychlosti (variometr);
 - 2) letové polohy nebo zataček a skluzu;
 - 3) magnetického kurzu.

SAO.IDE.110 Provozní světla

Kluzáky provozované v noci musí být vybaveny všemi těmito prostředky:

- a) systémem protisrážkových světel;
- b) polohovými/navigačními světly;
- c) přistávacím reflektorem;
- d) osvětlením napájeným z elektrické sítě kluzáku, které zabezpečuje přiměřené osvětlení všech přístrojů a vybavení, které je nezbytné pro bezpečný provoz kluzáku;
- e) samostatnými přenosnými kapesními svítilnami pro každé pracovní místo velícího pilota a všech dalších členů posádky.

SAO.IDE.115 Doplnková dodávka kyslíku

Kluzáky, pro které je předepsána dodávka kyslíku v souladu s článkem SAO.OP.150, musí být vybaveny zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji, které zajistí požadované množství a dodávku kyslíku.

SAO.IDE.120 Záchranné a signalizační vybavení – lety nad vodou

Velící pilot kluzáku provozovaného nad vodou určí před zahájením letu rizika ohrožující životy osob na palubě kluzáku v případě nouzového přistání na vodě. S ohledem na tato rizika určí, zda je nutné použít záchranné a signalizační vybavení.

SAO.IDE.125 Záchranné a signalizační vybavení – potíže při pátrání a záchraně

Kluzáky provozované v oblastech, v nichž by pátrání a záchrana byly zvláště obtížné, musí být vybaveny takovým záchranným a signalizačním vybavením, které je vhodné pro přelétávanou oblast.

SAO.IDE.130 Rádiové komunikační vybavení

Kluzáky musí mít rádiové komunikační vybavení, které jim umožňuje spojení vyžadované v souladu s dodatkem 4 přílohy prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012 a právními předpisy třetí země, probíhá-li let ve vzdušném prostoru této třetí země.

SAO.IDE.135 Odpovídač

Kluzáky musí mít odpovídač sekundárního přehledového radaru (SSR) vyhovující všem předepsaným požadavkům v souladu s čl. SERA.6005 písm. b) přílohy prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012 a právními předpisy třetí země, probíhá-li let ve vzdušném prostoru této třetí země.

HLAVA DEC

PROHLÁŠENÍ**SAO.DEC.100 Prohlášení**

- a) V prohlášení podle čl. 3 odst. 2 potvrdí provozovatel, že splňuje a bude nadále splňovat základní požadavky stanovené v příloze V nařízení (EU) 2018/1139 a požadavky tohoto nařízení.
- b) Provozovatel zahrne do prohlášení všechny tyto informace:
 - 1) své jméno/název;
 - 2) místo, kde má své hlavní místo obchodní činnosti;
 - 3) své kontaktní údaje;
 - 4) datum zahájení provozu a případně datum, ke kterému nabude účinnosti změna stávajícího prohlášení;
 - 5) v souvislosti se všemi kluzáky používanými pro obchodní provoz, typ kluzáku, registraci, hlavní základnu, druh provozu a organizaci k řízení zachování letové způsobilosti.
- c) Při podávání prohlášení sdělí provozovatel příslušnému úřadu seznam alternativních způsobů průkazu k prokázání souladu na základě žádosti v souladu s článkem SAO.GEN.110. Tento seznam obsahuje odkazy na související způsoby průkazu.
- d) Při podávání prohlášení použije provozovatel formulář v dodatku k této příloze.

SAO.DEC.105 Změny prohlášení a ukončení obchodního provozu

- a) Provozovatel uvědomí příslušný úřad neprodleně o jakýchkoli změnách okolností ovlivňujících splnění základních požadavků stanovených v příloze V nařízení (EU) 2018/1139 a požadavků tohoto nařízení, jak je uvedeno v prohlášení předloženém příslušnému úřadu, a o jakýchkoli změnách týkajících se informací uvedených v čl. SAO.DEC.100 písm. b) a seznamu alternativních způsobů průkazu podle čl. SAO.DEC.100 písm. c) zahrnutého do prohlášení nebo k němu přiloženého.
- b) Provozovatel uvědomí příslušný úřad neprodleně, jakmile již nevykonává obchodní provoz kluzáků.

Dodatek

PROHLÁŠENÍ				
v souladu s prováděcím nařízením Komise (EU) 2018/1976				
Provozovatel				
Jméno/název:				
Místo, kde má provozovatel své hlavní místo obchodní činnosti:				
Kontaktní údaje:				
Provoz kluzáku				
Datum zahájení obchodního provozu a případně datum změny stávajícího obchodního provozu:				
Informace o používaném kluzáku (kluzácích), obchodním provozu a zachování letové způsobilosti: ⁽¹⁾				
Typ kluzáku	Registrace kluzáku	Hlavní základna	Druhy provozu ⁽²⁾	Organizace k řízení zachování letové způsobilosti ⁽³⁾
V případě potřeby seznam alternativních způsobů průkazu s odkazy na související přijatelné způsoby průkazu (příloha tohoto prohlášení):				
Prohlášení				
☐ Provozovatel splňuje a bude nadále splňovat základní požadavky stanovené v příloze V nařízení (EU) 2018/1139 a požadavky prováděcího nařízení (EU) 2018/1976 Provozovatel vykonává svůj obchodní provoz zejména v souladu s těmito požadavky přílohy II prováděcího nařízení (EU) 2018/1976:				
☐ Veškeré provozované kluzáky mají osvědčení letové způsobilosti ⁽⁴⁾ vydané v souladu s nařízením (EU) č. 748/2012.				
☐ Všichni piloti jsou držitelé průkazu způsobilosti a kvalifikací vydaných nebo uznaných v souladu s přílohou I nařízení (EU) č. 1178/2011, jak požaduje čl. SAO.GEN.125 přílohy II.				
☐ Provozovatel uvědomí příslušný úřad o jakýchkoli změnách okolností ovlivňujících splnění základních požadavků stanovených v příloze V nařízení (EU) 2018/1139 a požadavků prováděcího nařízení (EU) 2018/1976, jak bylo uvedeno v tomto prohlášení pro příslušný úřad, a o jakýchkoli změnách informací a seznamů alternativních způsobů průkazu zahrnutých do tohoto prohlášení nebo k němu přiložených, jak požaduje čl. SAO.DEC.100 písm. c) přílohy II.				
☐ Provozovatel potvrzuje, že veškeré informace obsažené v tomto prohlášení, včetně jeho příloh, jsou úplné a správné.				
Datum, jméno a podpis				

⁽¹⁾ Vyplňte tabulku. Pokud nemáte k uvedení informací dostatek místa, uveďte je v samostatné příloze. Příloha musí být opatřena datem a musí být podepsána.

⁽²⁾ „Druhy provozu“ se rozumí druhy obchodního provozu kluzáku.

⁽³⁾ Informace o organizaci odpovědné za řízení zachování letové způsobilosti zahrnují název organizace, adresu a číslo oprávnění.

⁽⁴⁾ Osvědčení o letové způsobilosti je normální osvědčení o letové způsobilosti, omezené osvědčení o letové způsobilosti nebo povolení k letu vydané v souladu s požadavky přílohy I nařízení (EU) č. 748/2012.

ISSN 1977-0626 (elektronické vydání)
ISSN 1725-5074 (papírové vydání)



Úřad pro publikace Evropské unie
2985 Lucemburk
LUCEMBURSKO

CS