

Euroopa Liidu

L 311

Teataja



Eestikeelne väljaanne

Õigusaktid

54. aastakäik

25. november 2011

Sisukord

II Muud kui seadusandlikud aktid

MÄÄRUSED

- ★ Komisjoni määrus (EL) nr 1178/2011, 3. november 2011, millega kehtestatakse tsiviillennunduses kasutatavate õhusõidukite meeskonnaga seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 ⁽¹⁾ 1

Hind: 8 EUR

(¹) EMPs kohaldatav tekst

ET

Aktid, mille pealkiri on trükitud harilikus trükikirjas, käsitlevad põllumajandusküsimuste igapäevast korraldust ning nende kehtivusaeg on üldjuhul piiratud.

Kõigi ülejäänud aktide pealkirjad on trükitud poolpaksus kirjas ja nende ette on märgitud tärn.

II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

MÄÄRUSED

KOMISJONI MÄÄRUS (EL) nr 1178/2011,

3. november 2011,

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

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

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

ning arvestades järgmist:

- (1) Määruse (EÜ) nr 216/2008 eesmärk on tagada ja säilitada Euroopa tsiviilennunduse ohutuse ühtne kõrge tase. Kõnealuse määruses on sätestatud vahendid nii eespool nimetatud eesmärgi kui ka muude eesmärkide saavutamiseks tsiviilennunduse ohutuse valdkonnas.
- (2) Teatavaid õhusõidukeid ja lennutreeningseadmeid käitavad piloodid ning kõnealuste pilootide koolitamine, testimine ja kontrollimisega seotud isikud ja organisatsioonid peavad vastama määruse (EÜ) nr 216/2008 III lisas esitatud asjakohastele olulistele nõuetele. Kõnealuse määruse kohaselt tuleks piloodid ning nende koolitamisega seotud isikud ja organisatsioonid sertifitseerida juhul, kui on tuvastatud, et nad vastavad olulistele nõuetele.
- (3) Samuti tuleks pilootidele tervisetõend välja anda ning pilootide nõuetekohase tervisliku seisundi hindamise

eest vastutavad lennundusarstid tuleks sertifitseerida juhul, kui kõnealused piloodid ja lennundusarstid vastavad asjakohastele olulistele nõuetele. Samas nähakse määrusega (EÜ) nr 216/2008 ette võimalus, et teatavatel tingimustel võivad lennundusarstina tegutseda ka üldarstid, kui siseriiklik õigus seda lubab.

- (4) Teatava õhusõiduki käitamisega seotud salongipersonal peab vastama määruse (EÜ) nr 216/2008 IV lisas esitatud asjakohastele olulistele nõuetele. Vastavalt kõnealusele määrusele tuleb korrapäraselt hinnata salongipersonali tervislikku seisundit, et nad oleksid võimelised ohutult täitma neile määratud ohutuslaseid kohustusi. Nõuetele vastavust tuleb tõendada lennundusmeditsiini parimal taval põhineva asjakohase hindamise teel.
- (5) Määruse (EÜ) nr 216/2008 kohaselt peab komisjon võtma vastu vajalikud rakenduseeskirjad, millega kehtestatakse pilootide sertifitseerimise ning nende koolitamise, testimise ja kontrollimisega seotud isikute sertifitseerimise, salongipersonali atesteerimise ning salongipersonali tervisliku seisundi hindamise tingimused.
- (6) Selleks et pilootidel ja pardamehaanikutel oleks võimalik täita oma ülesandeid ühtlustatud tingimustel, tuleks sätestada riiklike piloodilubade ja riiklike pardainsenerilubade muutmise nõuded ja menetlused. Käesoleva määruse kohaselt tuleks muuta ka katselennuinstruktoriga seotud tingimused.
- (7) Liikmesriikidele peaks jääma võimalus heaks kiita sellistes kolmandates riikides väljaantud load, mis on võimelised tagama määruses (EÜ) nr 216/2008 kindlaksmääratud ohutustaseme. Sätestada tuleks kolmandates riikides väljaantud lubade tunnustamise tingimused.

⁽¹⁾ ELT L 79, 19.3.2008, lk 1.

- (8) Selle tagamiseks, et enne käesoleva määruse kohaldamist alanud koolitust oleks võimalik piloodilubade saamisel arvesse võtta, tuleks sätestada juba läbitud koolituse tunnustamise tingimused. Samuti tuleks sätestada sõjaväeteenistuses omandatud lubade tunnustamise tingimused.
- (9) Lennundussektorile ja liikmesriikide haldusasutustele tuleb anda piisavalt aega uue õigusraamistikuga kohaneamiseks, et liikmesriikidel oleks enne käesoleva määruse kohaldamist aega välja anda piloodilubade ja tervisetõendite eriliike, mida ühtsed lennundusnõuded (edaspidi „JAR-nõuded”) ei hõlma, ning teatavatel tingimustel tunnustada juba väljaantud lube, tunnistusi/tõendeid ning tehtud lennundusmeditsiinilist hindamist.
- (10) Nõukogu 16. detsembri 1991. aasta direktiiv 91/670/EMÜ lennunduspersonali lennunduslubade vastastikuse tunnustamise kohta tsiviillennunduses⁽¹⁾ tunnistatakse kehtetuks kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 69 lõikega 2. Vastavate meetmetena käsitatakse käesoleva määrusega vastuvõetud meetmeid.
- (11) Selleks et tagada sujuv üleminek ja tsiviillennundusohutuse ühtlustatud kõrge tase ELis, peaksid rakendusmeetmed kajastama piloodikoolituse ja õhusõidukite meeskondade lennundustegevuseks vajaliku tervisliku seisundi hindamise kõige uuemaid arengusuundi, sh parimaid tavasid ning teaduse ja tehnika arengut. Sellest tulevalt tuleks arvesse võtta Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (edaspidi „ICAO”) ja Euroopa Ühinenud Lennuametite poolt 30. juunil 2009 heakskiidetud nõudeid ja haldusmenetlusi ning konkreetse liikmesriigi olukorda käsitlevaid kehtivaid õigusakte.
- (12) Euroopa Lennundusohutusamet on ette valmistanud rakenduseeskirjade eelnõu ja esitanud selle arvamusega komisjonile kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 19 lõikega 1.
- (13) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 65 alusel loodud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Sisu

Käesolevas määruses sätestatakse üksikasjalikud eeskirjad seoses järgmistega:

- 1) eri pädevusmärked piloodilubadel, lubade väljaandmise, pikendamise, muutmise, peatamise või tühistamise ning lubadele piirangute kehtestamise tingimused, loaomanike õigused ja kohustused, liikmesriikide kehtivate piloodi- ja

pardainsenerilubade piloodilubadeks muutmise tingimused ning kolmandates riikides väljaantud lubade tunnustamise tingimused;

- 2) lennukoolituse ja lennutreeningu korraldamise ning pilootide oskuste hindamise eest vastutavate isikute sertifitseerimine;
- 3) pilootide eri tervisetõendid, tervisetõendite väljaandmise, pikendamise, muutmise, peatamise või tühistamise ning tõendite piirangute kehtestamise tingimused, tervisetõendite omanike õigused ja kohustused ning liikmesriikide tervisetõendite üldtunnustatud tervisetõenditeks muutmise tingimused;
- 4) lennundusarstide sertifitseerimine ning tingimused, mille alusel võivad üldarstid tegutseda lennundusarstina;
- 5) salongipersonali liikmete korrapärane lennundusmeditsiiniline hindamine ja sellise hindamise eest vastutavate isikute kvalifikatsioon.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „FCL osa kohane luba” – I lisa esitatud nõuetele vastav lennumeeskonnaliikmete luba;
- 2) „JAR-nõuded” – Ühinenud Lennuametite vastuvõetud ühtsed lennundusnõuded, mida kohaldatakse alates 30. juunist 2009;
- 3) „kergõhusõidukipiloodi luba (LAPL)” – määruse (EÜ) nr 216/2008 artiklis 7 osutatud harrastuspiloodi luba;
- 4) „JAR-nõuetele vastav luba” – piloodiluba ja sellega seotud pädevusmärked, tõendid/tunnistused ning load ja/või kvalifikatsioon, mille JAR-nõudeid kajastavate siseriiklike õigusaktide ja menetluste kohaselt on välja andnud ja mida on tunnustanud asjakohaseid JAR-nõudeid juba rakendav liikmesriik, mis on soovitatud vastastikuseks tunnustamiseks Ühinenud Lennuametite süsteemis seoses kõnealuste JAR-nõuetega;
- 5) „JAR-nõuetele mittevastav luba” – piloodiluba, mille on välja andnud siseriiklike õigusaktide kohaselt liikmesriik, mida ei ole soovitatud vastastikuseks tunnustamiseks seoses asjakohaste JAR-nõuetega;

⁽¹⁾ EÜT L 373, 31.12.1991, lk 21.

- 6) „arvestamine” – varasema kogemuse või kvalifikatsiooni tunnustamine;
- 7) „arvestusaruanne” – aruanne, mille alusel võib tunnustada varasemaid kogemusi või kvalifikatsiooni;
- 8) „muutmisaruanne” – aruanne, mille alusel võib loa muuta FCL osa kohaseks loaks;
- 9) „JAR-nõuetele vastav piloodi tervisetõend ja JAR-nõuetele vastav lennundusarsti tunnistus” – tõend/tunnistus, mille JAR-nõudeid kajastavate siseriiklike õigusaktide ja menetluste kohaselt on välja andnud ja mida on tunnustanud asjakohaseid JAR-nõudeid juba rakendav liikmesriik, mis on soovitatud vastastikuseks tunnustamiseks Ühinenud Lennuametite süsteemis seoses kõnealuste JAR-nõuetega;
- 10) „JAR-nõuetele mittevastav piloodi tervisetõend ja JAR-nõuetele mittevastav lennundusarsti tunnistus” – tõend/tunnistus, mille on välja andnud siseriiklike õigusaktide kohaselt liikmesriik, mida ei ole soovitatud vastastikuseks tunnustamiseks seoses asjakohaste JAR-nõuetega.
4. Muutmisaruanne peab vastama järgmistele tingimustele:
- a) selle koostab piloodiloo väljaandnud liikmesriik, konsulteerides Euroopa Lennundusohutusametiga (edaspidi „amet”);
- b) selles kirjeldatakse siseriiklike nõudeid, mille alusel piloodiluba välja anti;
- c) kirjeldatakse pilootidele antud õiguste ulatust;
- d) sinna märgitakse, millised varasema kogemuse ja kvalifikatsiooni arvestamist käsitlevad I lisa nõuded loetakse täidetuks;
- e) sinna märgitakse mis tahes piirangud, mis tuleb lisada FCL osa kohastele lubadele, ja mis tahes nõuded, mida piloot peab kõnealuste piirangute tähistamiseks täitma.
5. Muutmisaruanne sisaldab kõikide selliste dokumentide koopiaid, mille abil tõendatakse lõike 4 punktides a–e sätestatud asjaolusid, sh asjakohaste siseriiklike nõuete ja menetluste koopiaid. Muutmisaruande koostamisel on liikmesriikide eesmärk võimaldada pilootidel jätkata oma senist tegevust võimalikult suures ulatuses.

Artikkel 3

Piloodiload ja piloodi tervisetõendid

Ilma et see piiraks artikli 7 kohaldamist, järgivad määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 4 lõike 1 punktides b ja c ning artikli 4 lõikes 5 osutatud õhusõidukite piloodid käesoleva määruse I ja IV lisas sätestatud tehnilisi nõudeid ja haldusmenetlusi.

Artikkel 4

Kehtivad riiklikud piloodiload

1. JAR-nõuetele vastavad load, mille liikmesriik on välja andnud või mida ta on tunnustanud enne 8. aprilli 2012. aastat, loetakse käesoleva määruse kohaselt väljaantuks. Liikmesriigid asendavad kõnealused load ARA osas sätestatud vormile vastavate lubadega hiljemalt 8. aprillil 2017.

2. JAR-nõuetele mittevastavad load, sh mis tahes seotud pädevusmärged, tõendid/tunnistused ning load ja/või kvalifikatsioon, mille liikmesriik on välja andnud või mida ta on tunnustanud enne käesoleva määruse kohaldamist, muudab loa väljaandnud liikmesriik FCL osa kohasteks lubadeks.

3. JAR-nõuetele mittevastavad load muudetakse FCL osa kohasteks lubadeks ning seonduvad pädevusmärged või tõendid/tunnistused kooskõlas:

a) II lisa sätetega või

b) muutmisaruandes esitatuga.

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

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

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

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

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

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

Artikkel 5

Kehtivad riiklikud piloodi tervisetõendid ja lennundusarsti tunnistused

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

Artikkel 6

Katselendurikvalifikatsiooni muutmine

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

Artikkel 7

Kehtivad riiklikud pardainseneriload

1. Selleks et muuta Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja antud pardainseneriload FCL osa kohasteks lubadeks, esitavad loaomanikud taotluse loa väljaandnud liikmesriigile.
2. Pardainseneriload muudetakse FCL osa kohasteks lubadeks kooskõlas artikli 4 lõigetes 4 ja 5 sätestatud nõuetele vastava muutmisaruanandega.

⁽¹⁾ ELT L 243, 27.9.2003, lk 6.

3. Liinipiloodiload taotlemise korral järgitakse I lisa punkti FCL.510.A alapunkti c alapunkti 2 sätteid varasema kogemuse ja kvalifikatsiooni arvestamise kohta.

Artikkel 8

Kolmandate riikide lubade tunnustamise tingimused

1. Ilma et see piiraks määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 12 kohaldamist ning juhul, kui ELi ja kolmanda riigi vahel ei ole piloodilubade väljaandmist käsitlevaid lepinguid sõlmitud, võivad liikmesriigid tunnustada kolmandate riikide poolt või nende nimel välja antud lube ja nendega seotud tervisetõendeid vastavalt käesoleva määruse III lisa sätetele.
2. FCL osa kohaste lubade taotlejad, kellel on juba vähemalt samaväärne lube, pädevusmärke või tunnistus, mille kolmas riik on välja andnud vastavalt Chicago konventsiooni 1. lisale, vastavad kõikidele käesoleva määruse I lisa nõuetele, v.a kursuse kestus, mida võib lühendada, ning õppetundide arv ja eriväljaõppe tundide arv, mida võib vähendada.
3. Liikmesriik, kellele piloot esitab taotluse, otsustab sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni soovitusel, kui suures ulatuses arvestatakse varasemat kogemust ja kvalifikatsiooni.
4. Kolmanda riigi poolt või nimel Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja antud liinipiloodiload omanikel, kes täidavad vastava õhusõidukikategooria liinipiloodiload väljaandmiseks käesoleva määruse I lisa F alajaos ettenähtud kogemusalaalised nõuded, võib enne teooriaeksami ja lennueksami lugeda koolituse läbimise nõude täielikult täidetuks, kui kolmanda riigi lube sisaldab liinipiloodiload oskuste eksamil kasutatava õhusõiduki kohta kehtivat tüübipädevusmärget.

5. Lennuki ja kopteri puhul võib tüübipädevusmärke anda nendele FCL osa kohaste lubade omanikele, kes vastavad kolmandas riigis kõnealustele pädevusmärgete suhtes kehtestatud nõuetele. Sellised pädevusmärked kehtivad üksnes kõnealuses kolmandas riigis registreeritud õhusõidukite puhul. Piirangu võib tühistada, kui piloot täidab III lisa punkti C.1 nõuded.

Artikkel 9

Enne käesoleva määruse kohaldamist alanud koolituse arvestamine

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

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

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

Artikkel 10

Sõjaväeteenistuse ajal saadud piloodilubade arvestamine

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

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

3. Arvestusaruandes

- a) kirjeldatakse sõjaväeteenistuses lubade, pädevusmärgete, tunnistuste/tõendite, lubade ja/või kvalifikatsiooni andmise aluseks olnud siseriiklike nõudeid;
- b) kirjeldatakse pilootidele antud õiguste ulatust;
- c) märgitakse, millised varasema kogemuse ja kvalifikatsiooni arvestamist käsitlevad I lisa nõuded loetakse täidetuks;
- d) märgitakse mis tahes piirangud, mis tuleb lisada FCL osa kohastele lubadele, ja mis tahes nõuded, mida piloot peab kõnealuste piirangute tühistamiseks täitma;
- e) aruandele lisatakse kõigi eespool nimetatud tõendamiseks vajalike dokumentide, sealhulgas asjaomaste siseriiklike nõuete ja menetluste koopiaid.

Artikkel 11

Salongipersonali tervises seisund

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

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

- a) sellise kehtivusaja lõpuni, mille on kindlaks määranud pädev asutus määruse (EMÜ) nr 3922/91 alusel, või
- b) sellise kehtivusaja lõpuni, mis on ette nähtud IV lisa punktis MED.C.005.

Kehtivusaega arvestatakse alates viimase tervisekontrolli või -hindamise kuupäevast.

Kehtivusaja lõpuks tehakse järgmine lennundusmeditsiiniline kordushindamine vastavalt IV lisale.

Artikkel 12

Jõustumine ja kohaldamine

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

Seda kohaldatakse alates 8. aprillist 2012.

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

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

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

⁽¹⁾ EÜT L 373, 31.12.1991, lk 4.

4. Erandina lõikest 1 võivad liikmesriigid otsustada mitte kohaldada kuni 8. aprillini 2014 käesoleva määruse sätteid nende pilootide suhtes, kellele on loa ja sellega seotud tervisetõendi välja andnud kolmas riik, mis on seotud määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 4 lõike 1 punktis b või c täpsustatud õhusõiduki mitteärilise lennutegevusega.

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

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

7. Kui liikmesriik kohaldab lõikeid 2–6, teatab ta sellest komisjonile ja ametile. Teates põhjendatakse erandit ning esitatakse rakenduskava, mis sisaldab kavandatud meetmeid ja nendega seotud ajakava.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 3. november 2011

Komisjoni nimel
president
José Manuel BARROSO

I LISA

FCL OSA

A ALAJAGU

ÜLDNÕUDED

FCL.001 Pädev asutus

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

FCL.005 Reguleerimisala

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

FCL.010 Mõisted

Käesolevas osas kasutatakse järgmisi mõisteid:

„vigurlend” – etteavatsetud manööver, millega kaasneb õhusõiduki lennuasendi äkkmuutus, lendamine ebatavalises asendis või kiiruse ebatavaline muutus, mida ei ole vaja tavalennuks ega lennuinstruktorile muuks kui vigurlennuloa või vigurlennupädevusega seotud tööks;

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

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

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

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

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

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

„instrumentaallennu esmaimitaator (BITD)” – maapealne treeningseade, mis kujutab teatava lennukiklassi piloodiõpilase töökohta. Võidakse kasutada ekraanile projitseeritud instrumendipaneele ja vedruga juhtimisseadmeid, mis annavad ettekujutuse vähemalt instrumentaallennu protseduurilistest aspektidest;

„õhusõiduki liik” – kindlaksmääratud põhiomadustega õhusõidukite liigitus, näiteks lennuk, vertikaalstartiga õhusõiduk, kopter, õhulaev, purilennuk, vabalennuõhupall;

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

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

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

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

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

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

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

„marsruutlend” – lend lähtepunkti sihtpunkti eelnevalt kindlaksmääratud marsruudil ja standardseid navigatsiooniprotseduure kasutades;

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

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

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

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

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

„lennuaeg” –

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

„instrumentaalaeg” – instrumentaallennuaeg või maapealne instrumentaalaeg;

„mitmepiloodilend” –

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

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

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

„mitmepiloodiõhusõiduk” –

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

FCL.015 Lubade, pädevusmärgete ja tunnistuste taotlemine ja väljaandmine

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

FCL.020 Piloodiõpilane

Piloodiõpilane tohib üksi lennata üksnes lennuinstruktoriga loal ja järelevalve all.

Esimese soololennu ajaks peab piloodiõpilane olema:

lennukite, kopterite ja õhulaevade puhul: vähemalt 16-aastane;

purilennukite ja õhupallide puhul: vähemalt 14-aastane.

FCL.025 Lubade väljaandmiseks nõutavad teooriaeksamid

a) Taotleja kohustused

- (1) Taotlejad sooritavad kõik konkreetse loa või pädevusmärke saamiseks vajalikud eksamid ühe liikmesriigi vastutusel.
- (2) Taotlejad sooritavad eksami pärast seda, kui nad on saanud nende koolituse eest vastutava sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni soovitusel, mis antakse pärast teoreetilise õppe kursusel nõutavate elementide rahuldaval tasemel omandamist.
- (3) Sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni soovitus kehtib 12 kuud. Kui taotleja ei ole selle tähtaja jooksul püüdnud sooritada vähemalt üht teooriaeksamit, määrab sertifitseeritud koolitusorganisatsioon talle vajadusel lisakoolituse, lähtudes taotleja vajadustest.

b) *Eduka soorituse standardid*

- (1) Eksam loetakse soorituks, kui taotleja on konkreetseks eksamidokumendis kogunud vähemalt 75 % kõigist võimalikest punktidest. Karistuspunkte ei kasutata.
- (2) Kui käesolevas osas ei ole sätestatud teisiti, loetakse taotleja vastava piloodiloo või pädevuse saamiseks nõutava teooriaeksami edukalt sooritanuks juhul, kui ta on kõik nõutavad eksamidokumendid edukalt täitnud 18 kuu jooksul alates taotleja esimesel eksamil osalemise kalendrikuu lõpust.
- (3) Kui taotleja ei ole suutnud üht eksamidokumenti neljal katsel edukalt täita või ei ole kõiki eksamidokumente edukalt täitnud kuue korraga või alapunktis 2 nimetatud tähtaja jooksul, peab ta kõik eksamidokumendid uuesti täitma.

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

c) *Kehtivusaeg*

- (1) Edukalt sooritatud teooriaeksamite tulemused kehtivad:
 - i) kerglennuki piloodiloo, erapiloodiloo, purilennuki piloodiloo ja õhupalli piloodiloo väljaandmisel 24 kuud;
 - ii) ametipiloodi loa või instrumentaallennupädevusmärke (IR) väljaandmisel 36 kuud;
 - iii) alapunktides i ja ii nimetatud tähtaegu arvestatakse päevast, mil piloot on edukalt sooritanud alapunkti b alapunkti 2 kohase teooriaeksami.
- (2) Liinipiloodi loa (ATPL) teooriaeksamite tulemused kehtivad liinipiloodi loa väljaandmisel seitse aastat:
 - i) alates kuupäevast, mil lõpeb loal oleva instrumentaallennupädevusmärke kehtivus või
 - ii) kopterite puhul alates kuupäevast, mil lõpeb loal oleva tüübipädevusmärke kehtivus.

FCL.030 Praktiline lennuksam

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

Igal juhul peab olema enne lennuksamite sooritamist alati läbitud teoriakursus.

- b) Lennuksamit sooritada soovival isikul peab olema koolituse eest vastutava organisatsiooni/isiku poolt pärast koolituse lõpetamist antud soovitus, välja arvatud liinipiloodiloo väljaandmise puhul. Koolitusdokumendid tehakse eksamineerijale kättesaadavaks.

FCL.035 Lennuaja ja teoreetiliste teadmiste arvestaminea) *Lennuaja arvestamine*

- (1) Kui käesolevas osas ei ole sätestatud teisiti, peab loa, pädevusmärke või tunnistuse väljaandmisel arvestatav lennuae olema kogutud lennates samal õhusõidukiliigil, mille juhtimiseks luba või pädevusmärget taotletakse.
- (2) Lennuag õhusõiduki kaptenina või koos instruktoriga:
 - i) loa, pädevusmärke või tunnistuse taotleja puhul arvestatakse loa, pädevusmärke või tunnistuse omandamiseks nõutava lennuajana täismahus nii soololennuaga, instruktoriga lennuõppeaga kui ka lennuaga õhusõiduki kaptenina;
 - ii) liinipiloodi (ATP) integreeritud koolituskursuse lõpetanute puhul arvestatakse liinipiloodiloo, ametipiloodiloo ja mitme mootoriga tüübipädevus- või klassipädevusmärke väljaandmiseks nõutava lennuaja hulka kaptenina kuni 50 tundi piloodiõpilase instrumentaalaega õhusõiduki kaptenina;
 - iii) ametipiloodi instrumentaallennu integreeritud koolituskursuse (CPL/IR) lõpetanute puhul arvestatakse ametipiloodi loa ja mitme mootoriga tüübipädevus- või klassipädevusmärke väljaandmiseks nõutava lennuaja hulka õhusõiduki kaptenina kuni 50 tundi piloodiõpilase instrumentaalaega õhusõiduki kaptenina.

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

b) *Teoreetiliste teadmiste arvestamine*

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

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

FCL.040 Loaga antud õiguste kasutamine

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

FCL.045 Dokumentide kaasaskandmise ja esitamise kohustus

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

FCL.050 Lennuaja registreerimine

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

FCL.055 Keeleoskus

- a) Üldist. Lennukipiloodid, kopteripiloodid, vertikaalstardiga õhusõiduki piloodid ja õhulaevapiloodid, kellelt nõutakse raadioside kasutamist, tohivad oma lubadest ja pädevusmärgetest tulenevaid õigusi kasutada üksnes juhul, kui nende lubadel on märges inglise keele või konkreetsel lennul raadiosides kasutatava keele oskuse kohta. Märges peab sisaldama keele nimetust, keeleoskuse taset ja kehtivusaega.
- b) Keeleoskusmärke taotleja peab käesoleva osa 2. liite kohaselt tõendama nii fraseoloogia kui ka tavakeele kasutamise oskust vähemalt kutsetasemel. Selleks peab taotleja tõendama, et ta on võimeline:
- (1) tulemuslikult suhtlema ainult hääle abil ja vahetult vestledes;
- (2) suhtlema täpselt ja selgelt üldistel ja tööga seotud teemadel;
- (3) kasutama üldistes või tööga seotud olukordades teadete vahetamiseks ning arusaamatuste vältimiseks ja lahendamiseks asjakohaseid suhtlusstrateegiaid;

- (4) tulema edukalt toime keeleprobleemidega, mis tekivad keerulises olukorras või rutiinse tegevuse või muul moel varem tuttava suhtlusülesande puhul tekkinud ootamatute sündmuste käigus ning
- (5) kasutama lennunduse valdkonnas arusaadavat dialekti või aktsenti.
- c) Välja arvatud nende pilootide puhul, kes vastavalt käesoleva osa 2. liitele on tõendanud keeleoskust eksperditasemel, toimub keeleoskumärke kontrollhindamine järgmiselt:
- (1) iga nelja aasta järel, kui on tõendatud keeleoskus kutsetasemel või
- (2) iga kuue aasta järel, kui on tõendatud keeleoskus kõrgtasemel.
- d) Erinõuded instrumentaallennupädevusmärget (IR) omavatele isikutele. Ilma et see piiraks eelmiste alapunktide kohaldamist, peavad instrumentaallennupädevusmärget omavad isikud tõendama inglise keele oskust tasemel, mis võimaldab neil:
- (1) aru saada kogu teabest, mis on seotud kõikide lennuetappidega, sealhulgas lennuks ettevalmistumisega;
- (2) kasutada raadiosidet kõikidel lennuetappidel, sealhulgas hädaolukordades;
- (3) suhelda teiste meeskonnaliikmetega kõikidel lennuetappidel, sealhulgas lennuks ettevalmistumisel.
- e) Instrumentaallennupädevusmärget omavate isikute inglise keele oskuse tõendamiseks kasutatakse pädeva asutuse kehtestatud hindamismetoodikat.

FCL.060 Hiljutine kogemus

- a) Õhupallid. Piloodil on lubatud äriliseks lennutranspordiks või reisijateveoks kasutatavat õhupalli juhtida üksnes juhul, kui ta on eelnenud 180 päeva jooksul teinud järgmist:
- (1) sooritanud vähemalt kolm lendu õhupallipiloodina, sealhulgas vähemalt ühe lennu vastava klassi ja kategooria õhupallil, või
- (2) sooritanud vähemalt ühe lennu vastava klassi ja kategooria õhupallil J alajao kohaselt kvalifitseeritud instruktoriga järelevalve all.
- b) Lennukid, kopterid, vertikaalstardiga õhusõidukid, õhulaevad ja purilennukid. Piloodil on lubatud äriliseks lennutranspordiks või reisijateveoks kasutatavat õhusõidukit juhtida vastavalt järgmistele tingimustele:
- (1) kapteni või teise piloodina üksnes juhul, kui ta on eelnenud 90 päeva jooksul teinud sama tüüpi või sama klassi õhusõidukil või selle tüüpi või klassi lennu täisimitaatoril (FFS) vähemalt kolm starti, lähenemist ja maandumist. Need kolm starti ja maandumist peavad olema tehtud mitme- või ühepiloodilendudel, olenevalt piloodi õigustest; ning
- (2) kaptenina öösel üksnes juhul, kui ta:
- i) on eelnenud 90 päeva jooksul sooritanud piloodina vähemalt ühe öise stardi, lähenemise ja maandumise sama tüüpi või sama klassi õhusõidukil või seda tüüpi või klassi kujutaval lennu täisimitaatoril (FFS) või
- ii) omab instrumentaallennupädevusmärget;
- (3) teise piloodi vahetuspiloodina üksnes juhul, kui ta:
- i) vastab alapunkti b alapunkti 1 nõuetele või
- ii) on eelnenud 90 päeva jooksul osalenud vähemalt kolmel sama tüüpi või sama klassi õhusõiduki marsruutlennul teise piloodi vahetuspiloodina või
- iii) on viimase 90 päeva jooksul läbinud lennuoskuse värskendus- ja täiendusõppe lennu täisimitaatoril (FFS). Täiendusõppe võib ühendada OR.OPS osas ette nähtud käitaja täiendusõppega.

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

c) Ärilise lennutranspordi erinõuded:

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

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

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

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

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

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

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

B ALAJAGU

KERGÕHUSÕIDUKIPILOODI LUBA – LAPL

1. JAGU

Üldnõuded

FCL.100 Kergõhusõidukipiloodi luba – vanuse alammäär

Kergõhusõiduki piloodiloo taotleja peab olema:

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

FCL.105 Kergõhusõidukipiloodi luba – õigused ja tingimused

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

FCL.110 Kergõhusõidukipiloodi luba – sama õhusõidukiliigi loa arvestamine

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

FCL.115 Kergõhusõidukipiloodi luba – koolituskursus

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

FCL.120 Kergõhusõidukipiloodi luba – teooriaeksam

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

- a) üldteemad:
- lennundusõigus,
 - inimvõimed,
 - meteoroloogia ja
 - side;
- b) eri õhusõidukiliikidega seotud konkreetsed teemad:
- aerodünaamika alused,
 - käitamisprotseduurid,
 - õhusõiduki tehnilised võimalused ja lennu planeerimine,
 - üldteadmised õhusõidukitest ja
 - navigeerimine.

FCL.125 Kergõhusõidukipiloodi luba – lennueksam

- a) Kergõhusõiduki piloodiloo taotleja peab sooritama lennueksami, et tõendada oskust sooritada vastavat liiki õhusõiduki kaptenina protseduure ja manöövreid talle antavatele õigustele vastava kompetentsusega.
- b) Lennueksami sooritamiseks peab taotleja olema läbinud lennuõppe lennuksamil kasutatava õhusõidukiklassi või -tüübi kohta. Taotlejale antavad õigused kehtivad üksnes lennuksamil kasutatava klassi või tüübi kohta, kuni loa kehtivusala laiendamiseni kooskõlas käesoleva alajaoga.
- c) *Soorituse nõuded*
- (1) Lennuksam jagatakse eri osadeks, mis esindavad lendamiseks kasutatava õhusõidukiliigi kõiki lennuetappe.
 - (2) Osa mis tahes punkti ebarahuldava soorituse korral loetakse kogu osa ebarahuldavalt sooritatuks. Kui taotleja sooritab ebarahuldavalt üksnes ühe osa, tuleb uuesti sooritada ainult ebarahuldavalt sooritatud osa. Mitme osa ebarahuldav sooritus tähendab kogu eksami ebarahuldavat tulemust.
 - (3) Kui alapunkti 2 kohase korduseksami mis tahes osa, sealhulgas eelmisel eksamil edukalt sooritatud osa tulemus on ebarahuldav, loetakse kogu eksam ebarahuldavalt sooritatuks.
 - (4) Kui kahe katsega ei õnnestu eksami kõiki osi edukalt sooritada, tuleb jätkata praktilist õpet.

2. JAGU

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

- a) Kerglennuki piloodiloo omanikul on õigus kaptenina juhtida ühe kolbmootoriga maismaastardiga lennukeid ja fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukeid lubatud suurima stardimassiga kuni 2 000 kg ning võtta pardale kuni kolm reisijat, mis tähendab, et õhusõiduki pardal ei tohi kunagi olla üle nelja inimese.
- b) Kerglennuki piloodiloo omanikud võivad reisijaid vedada üksnes juhul, kui nad pärast loa väljaandmist on lennanud kümme lennutundi lennuki või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennuki kaptenina.

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

- a) Kerglennuki piloodiloo taotlejad peavad olema läbinud vähemalt 30 tundi lennuõpet lennukitel või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel, sealhulgas:
- (1) vähemalt 15 tundi instruktoriga lennuõpet lennuksamil kasutatavas lennukiklassis;
 - (2) vähemalt kuus tundi soololennuaga instruktoriga järelevalve all, sealhulgas vähemalt kolm tundi soololennuna toimuvaid marsruutlende ning vähemalt üks marsruutlend vähemalt 150 km (80 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse üks täieliku peatumisega maandumine muul lennuväljal kui lähtelennuväljal.
- b) Erinõuded purilennuki piloodiloo ja fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennuki lisaloo omanikele. Kerglennuki piloodiloo taotlejad, kellel on purilennukipiloodi luba koos fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennuki lisalooaga, peavad olema alates fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennuki lisaloo saamisest lennanud vähemalt 21 tundi fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukil ning vastama punkti FCL.135.A alapunkti a lennukite suhtes kehtestatud nõuetele.
- c) Kogemuste arvestamine. Taotlejate eelnevat õhusõiduki kaptenina juhtimise kogemust võib arvestada alapunkti a nõuete täitmisena.

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

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

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

- a) Kerglennuki piloodiloo õigused kehtivad üksnes selle lennuki või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennuki klassi ja variandi kohta, mida kasutati lennuksamil Selle piirangu võib tühistada, kui piloot on mõne muu teinud järgmist:
- (1) läbinud kolm tundi lennuõpet, sealhulgas:
 - i) kümme starti ja maandumist koos instruktoriga ja
 - ii) kümme soolostarti ja -maandumist instruktoriga järelevalve all;
 - (2) sooritanud lennuksami, et tõendada uue klassiga seotud piisavate praktiliste oskuste olemasolu. Lennuksami käigus peab taotleja eksamineerijale tõendama ka muu klassiga seotud piisavate teoreetiliste teadmiste olemasolu järgmistes valdkondades:
 - i) käitamisprotseduurid,
 - ii) õhusõiduki tehnilised võimalused ja lennu planeerimine,
 - iii) üldteadmised õhusõidukite kohta;
- b) enne kui kergõhusõiduki piloodiloo omanik tohib kasutada loast tulenevaid õigusi lennuksamil kasutatust erineval lennukivariandil, peab ta läbima erinevus- või tutvumiskoolituse. Erinevuskoolituse kohta tehakse instruktoriga allkirjaga märges piloodi päevikusse või samaväärsesse dokumenti.

FCL.140.A Kerglennukipiloodi luba – hiljutise lennukogemuse nõuded

a) Kerglennuki piloodiloo omanikud võivad loast tulenevaid õigusi kasutada üksnes tingimusel, et nad on eelnenud 24 kuu jooksul lennuki või fikseeritud jõuallikaga purilennuki piloodina teinud järgmist:

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

(2) läbinud täiendusõppe, mis hõlmab vähemalt üht lennutundi koos instruktoriga.

b) Kerglennuki piloodiloo omanikud, kes ei vasta alapunkti a nõuetele, peavad tegema järgmist:

(1) enne loast tulenevate õiguste kasutamise jätkamist sooritama lennuoskuse tasemekontrolli eksamineerija osavõtul või

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

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

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

FCL.110.H Kergkopterpiloodi luba – nõutav kogemus ja selle arvestamine

a) Kergkopteri piloodiloo taotlejad peavad olema läbinud 40 tundi lennuõpet kopterial. Sellest vähemalt 35 tundi peab olema lennatud lennuksamil kasutataval kopteritüübil. Lennuõpe peab sisaldama vähemalt järgmist:

(1) 20 tundi instruktoriga lennuõpet ning

(2) kümme tundi soololennuaega instruktoriga järelevalve all, sealhulgas vähemalt viis tundi soololennuna toimuvaid marsruutlende ning vähemalt üks marsruutlend vähemalt 150 km (80 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse üks täieliku peatumisega maandumine muul lennuväljal kui lähtelennuväljal.

b) Kogemuste arvestamine. Taotlejate eelnevat õhusõiduki kaptenina juhtimise kogemust võib arvestada alapunkti a nõuete täitmisenä.

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

(1) olla pikem kui kogu lennuaeag õhusõiduki kaptenina,

(2) ületada 50 % alapunktis a sätestatud lennutundidest,

(3) hõlmata alapunkti a alapunkti 2 nõudeid.

FCL.135.H Kergkopterpiloodi luba – õiguste laiendamine muule kopteriklassile või -variandile

a) Kergkopteri piloodiloo õigused kehtivad ainult lennuksamil kasutatud kopteritüübi ja -variandi kohta. Selle piirangu võib tühistada, kui piloot on teinud järgmist:

(1) läbinud viis tundi lennuõpet, mis muu hulgas hõlmab:

i) 15 starti, lähenemist ja maandumist koos instruktoriga,

ii) 15 starti, lähenemist ja maandumist soololennul instruktoriga järelevalve all;

(2) lennuksamit, et tõendada uue tüübiga seotud piisavate praktiliste oskuste olemasolu. Lennuksamit käigus peab taotleja eksamineerijale tõendama ka muu tüübiga seotud piisavate teoreetiliste teadmiste olemasolu järgmistes valdkondades:

- käitamisprotseduurid,
- õhusõiduki tehnilised võimalused ja lennu planeerimine,
- üldteadmised õhusõidukitest;

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

FCL.140.H Kergkopteripiloodi luba – hiljutise lennukogemuse nõuded

a) Kergkopteri piloodiloo omanikud kasutavad loa õigusi konkreetset kopteritüübil üksnes tingimusel, et nad on eelnenu 12 kuu jooksul teinud sama tüüpi kopteritel järgmist:

- (1) lennanud vähemalt kuus lennutundi kaptenina, mis muu hulgas hõlmab kuut starti, lähenemist ja maandumist ning
- (2) läbinud täiendusõppe, mis hõlmab vähemalt üht lennutundi koos instruktoriga.

b) Kergkopteri piloodiloo omanikud, kes ei vasta alapunkti a nõuetele, peavad tegema järgmist:

- (1) enne loaõiguste kasutamise jätkamist sooritama konkreetset kopteritüübil lennuoskuse tasemekontrolli eksamineerija osavõtul või
- (2) sooritama alapunkti a nõuete täitmiseks koos instruktoriga või soololennul instruktoriga järelevalve all täiendavaid lennutunde või starte ja maandumisi.

4. JAGU

Purilennuki piloodiloo erinõuded – LAPL(S)

FCL.105.S Purilennukipiloodi luba – õigused ja tingimused

- a) Purilennuki piloodiloo omanikul on õigus kaptenina juhtida purilennukeid ja mootorpurilennukeid. Nende õiguste kasutamiseks fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel peab loaomanik vastama punkti FCL.135.S nõuetele.
- b) Purilennuki piloodiloo omanikud võivad reisijaid vedada üksnes juhul, kui nad on pärast loa väljaandmist lennanud kümme lennutundi või sooritanud 30 starti purilennuki või mootorpurilennuki kaptenina.

FCL.110.S Purilennukipiloodi luba – nõutav kogemus ja selle arvestamine

a) Purilennuki piloodiloo taotlejad peavad olema läbinud vähemalt 15 tundi lennuõpet purilennukitel või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel, mis muu hulgas hõlmab vähemalt järgmist:

- (1) kümme tundi instruktoriga lennuõpet,
- (2) kaht tundi soololendu instruktoriga järelevalve all,
- (3) 45 starti ja maandumist,
- (4) üht soololennuna toimuvat marsruutlendu vähemalt 50 km (27 meremiili) kaugusele või üht instruktoriga marsruutlendu vähemalt 100 km (55 meremiili) kaugusele.

b) Alapunktis a ettenähtud 15-tunnist kuni seitse tundi võib olla läbitud fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukil.

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

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

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

FCL.130.S Purilennukipiloodi luba – stardimeetodid

- a) Purilennuki piloodiloo õigused kehtivad ainult lennueksamil kasutatud stardimeetodi kohta. Selle piirangu võib tühistada, kui piloot on teinud järgmist:

- (1) vintsi või autoga õhkuvadamise puhul sooritanud vähemalt kümme starti koos instruktoriga ja viis soolostarti instruktoriga järelevalve all;
- (2) õhkupukseerimise või isestardi puhul sooritanud vähemalt viis starti koos instruktoriga ja viis soolostarti instruktoriga järelevalve all. Isestardi puhul võib instruktoriga lennuõpe olla läbitud fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukil;
- (3) kõiega stardi puhul sooritanud vähemalt kolm starti koos instruktoriga või soololennul instruktoriga järelevalve all.

- b) Täiendavate õppetartide kohta tehakse päevikusse instruktoriga allkirjaga märge.

- c) Eri stardimeetoditega seotud õiguste säilitamiseks peavad piloodid olema viimase 24 kuu jooksul sooritanud vähemalt viis starti, välja arvatud kõiega start, mille puhul pilootidelt nõutakse kaht starti.

- d) Kui piloot ei vasta alapunkti c nõuetele, peab ta õiguste taastamiseks sooritama instruktoriga või instruktoriga järelevalve all puuduva arvu starte.

FCL.135.S Purilennukipiloodi luba – õiguste laiendamine fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukile

Purilennuki piloodiloo õigusi laiendatakse fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukile, kui piloot on sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis teinud vähemalt järgmist:

- a) läbinud kuus tundi lennuõpet fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukil, sealhulgas:

- (1) neli tundi instruktoriga lennuõpet,
- (2) üks marsruutlend vähemalt 150 km (80 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse üks täieliku peatumisega maandumine muul lennuväljal kui lähtelennuväljal;

- b) sooritanud lennueksami, et tõendada fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukiga seotud piisavate praktiliste oskuste olemasolu. Lennueksami käigus peab taotleja eksamineerijale tõendama ka fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukiga seotud piisavate teoreetiliste teadmiste olemasolu järgmistes valdkondades:

- aerodünaamika alused,
- käitamisprotseduurid,
- õhusõiduki tehnilised võimalused ja lennu planeerimine,
- üldteadmised õhusõidukitest,
- navigeerimine.

FCL.140.S Purilennukipiloodi luba – hiljutise lennukogemuse nõuded

- a) Purilennukid ja mootorpurilennukid. Purilennuki piloodiloo omanikud võivad loast tulenevaid õigusi purilennukitel või mootorpurilennukitel kasutada üksnes tingimusel, et nad on eelnenud 24 kuu jooksul purilennukitel või mootorpurilennukitel (v.a fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel) teinud vähemalt järgmist:

- (1) lennanud kaptenina vähemalt viis lennutundi, mis muu hulgas hõlmab 15 starti,
- (2) sooritanud kaks instruktoriga õppelendu.

- b) Fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukid. Purilennuki piloodiloo omanikud võivad loast tulenevaid õigusi kasutada fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel üksnes tingimusel, et nad on teinud järgmist:
- (1) eelnenud 24 kuu jooksul fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukil:
 - i) lennanud kaptenina vähemalt 12 lennutundi, mis muu hulgas hõlmab 12 starti ja maandumist, ning
 - ii) läbinud täiendusõppe, mis hõlmab vähemalt üht lennutundi koos instruktoriga;
 - (2) kui purilennuki piloodiloo omanikul on ka lennukijuhtimise õigus, võib alapunkti 1 nõudeid täita lennukil.
- c) Purilennuki piloodiloo omanikud, kes ei vasta alapunktide a või b nõuetele, peavad enne õiguste kasutamise jätkamist tegema järgmist:
- (1) sooritama vastavalt vajadusele kas purilennukil või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukil lennuoskuse tase-mekontrolli eksamineerija osavõtul või
 - (2) sooritama alapunktide a või b nõuete täitmiseks koos instruktoriga või soololennul instruktoriga järelevalve all täiendavaid lennutunde või starte ja maandumisi.

5. JAGU

Õhupalli piloodiloo erinõuded – LAPL(B)

FCL.105.B Õhupallipiloodi luba – õigused

Õhupalli piloodiloo omanikul on õigus kaptenina juhtida kuumaõhupalle või kuumaõhulaevu kesta mahuga kuni 3 400 m³ ja gaasiõhupalle kesta mahuga kuni 1 200 m³ ning võtta pardale kuni kolm reisijat, mis tähendab, et õhusõiduki pardal ei tohi kunagi olla üle nelja inimese.

FCL.110.B Õhupallipiloodi luba – nõutav kogemus

- a) Õhupalli piloodiloo taotlejad peavad olema läbinud vähemalt 16 tundi lennuõpet vastava klassi õhupallidel, mis muu hulgas hõlmab vähemalt järgmist:
- (1) 12 tundi instruktoriga lennuõpet,
 - (2) kümme täitmist ning 20 starti ja maandumist ning
 - (3) üht vähemalt 30-minutilist soololendu instruktoriga järelevalve all.
- b) Kogemuste arvestamine. Taotlejate eelnevat õhupalli kaptenina juhtimise kogemust võib arvestada alapunkti a nõuete täitmisenä.
- Arvestamise ulatuse üle otsustab sertifitseeritud koolitusorganisatsioon, mille korraldatud koolituskursustel piloot osaleb, lähtudes sisseastumisel sooritatud lennukatsest, kuid see ei või:
- (1) olla pikem kui kogu lennuaeg kaptenina õhupallidel,
 - (2) ületada 50 % alapunktis a sätestatud lennutundidest,
 - (3) hõlmata alapunkti a alapunkti 2 ja alapunkti a alapunkti 3 nõudeid.

FCL.130.B Õhupallipiloodi luba – õiguste laiendamine trossiga kinnitatud lendudele

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

FCL.135.B Õhupallipiloodi luba – õiguste laiendamine muule õhupalliklassile

Õhupalli piloodiloo õigused kehtivad ainult lennuksamil kasutatud õhupalliklassi kohta. Selle piirangu võib tühistada, kui piloot on sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis teinud muusse klassi kuuluval õhupallil vähemalt järgmist:

- a) viis instruktoriga õppelendu või
- b) kuumaõhupalli piloodiloo puhul, mille õigusi soovitakse laiendada kuumaõhulaevadele, viis instruktoriga lennuõppetundi ja
- c) lennuksami, mille käigus nad tõendavad eksamineerijale ka muu klassiga seotud piisavate teoreetiliste teadmiste olemasolu järgmistes valdkondades:
 - aerodünaamika alused,
 - käitamisprotseduurid,
 - õhusõiduki tehnilised võimalused ja lennu planeerimine,
 - üldteadmised õhusõidukitest.

FCL.140.B Õhupallipiloodi luba – hiljutise lennukogemuse nõuded

- a) Õhupalli piloodiloo omanikud võivad loast tulenevaid õigusi kasutada üksnes tingimusel, et nad on eelnenud 24 kuu jooksul teinud ühes õhupalliklassis järgmist:
 - (1) lennanud vähemalt kuus lennutundi kaptenina, mis muu hulgas hõlmab kümme starti ja maandumist, ning
 - (2) ühe instruktoriga õppeleenu;
 - (3) kui piloodi kvalifikatsioon võimaldab lennata mitmes õhupalliklassis, peab ta lisaks olema eelnenud 24 kuu jooksul lennanud asjaomases klassis vähemalt kolm lennutundi, mis muu hulgas hõlmab kolme starti ja maandumist.
- b) Õhupalli piloodiloo omanikud, kes ei vasta alapunktis a esitatud nõuetele, peavad enne oma õiguste kasutamise jätkamist tegema järgmist:
 - (1) sooritama vastavas klassis lennuoskuse tasemekontrolli eksamineerija osavõtul või
 - (2) sooritama alapunkti a nõuete täitmiseks koos instruktoriga või soololennul instruktoriga järelevalve all täiendavaid lennutunde või starte ja maandumisi.

C ALAJAGU

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

1. JAGU

Üldnõuded**FCL.200 Vanuse alammäär**

- a) Erapiloodiloo taotleja peab olema vähemalt 17-aastane.
- b) Õhupalli erapiloodiloo või purilennuki erapiloodiloo taotleja peab olema vähemalt 16-aastane.

FCL.205 Tingimused

Erapiloodiloo taotlejad peavad olema täitnud lennuksamil kasutatava õhusõiduki klassi- või tüübibädevuse nõuded vastavalt H alajaole.

FCL.210 Koolituskursus

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

FCL.215 Teooriaeksam

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

a) üldteemad:

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

b) eri õhusõidukiliikidega seotud konkreetsed teemad:

- aerodünaamika alused,
- käitamisprotseduurid,
- õhusõiduki tehnilised võimalused ja lennu planeerimine,
- üldteadmised õhusõidukitest ja
- navigeerimine.

FCL.235 Lennueksam

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

b) Lennueksami sooritamiseks peab taotleja olema läbinud lennuõppe sama õhusõidukiklassi või -tüübi või õhupallikategooria kohta, mida kasutatakse lennueksamil.

c) Soorituse nõuded

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

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

a) Lennuki erapiloodi loa omanikul on õigus selle eest tasu saamata tegutseda vastava kategooria lennukite või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukite kapteni või teise piloodina mitteäriarilistel lendudel.

b) Ilma et see piiraks eelmise alapunkti kohaldamist, võib instruktori või eksamineerija õigusi omav lennuki erapiloodi loa omanik saada tasu järgmistel juhtudel:

- (1) kerglennuki piloodiloo või lennuki erapiloodi loa taotlejate lennuõpetajana,
- (2) nimetatud lubade taotlejate lennueksamite ja lennuoskuse tasemekontrolli läbiviijana,
- (3) nimetatud lubadele lisatavate pädevusmärgete ja tunnistuste eest.

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

- a) Lennuki erapiloodi loa taotlejad peavad olema läbinud vähemalt 45 tundi lennuõpet lennukitel, millest viis tundi võib olla läbitud lennutreeningseadmel, sealhulgas vähemalt:
- (1) 25 tundi instruktoriga lennuõpet ning
 - (2) kümme tundi soololennuga instruktoriga järelevalve all, sealhulgas vähemalt viis tundi soololennuna toimuvaid marsruutlende ning vähemalt üks marsruutlend vähemalt 270 km (150 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse täieliku peatumisega maandumised kahel muul lennuväljal kui lähtelennuväljal.
- b) Erinõuded kerglennukipiloodi luba omavatele taotlejatele. Lennuki erapiloodi loa taotlejad, kellel on kerglennukipiloodi luba, peavad olema alates kerglennuki piloodiloo väljaandmisest lennanud vähemalt 15 lennutundi lennukitel, mis muu hulgas hõlmab vähemalt kümme tundi lennuõpet sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis läbitud koolituskursusel. Koolituskursus peab sisaldama vähemalt neli tundi soololennuga instruktoriga järelevalve all, sealhulgas vähemalt kaks tundi soololennuna toimuvaid marsruutlende ning vähemalt ühe marsruutlennu vähemalt 270 km (150 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse täieliku peatumisega maandumised kahel muul lennuväljal kui lähtelennuväljal.
- c) Erinõuded purilennuki piloodiloo ja fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennuki lisaloo omanikele. Need lennuki erapiloodi loa taotlejad, kellel on purilennukipiloodi luba koos fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennuki lisalooaga, peavad olema lennanud:
- (1) pärast fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennuki lisaloo kinnitamist vähemalt 24 lennutundi fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukil ning
 - (2) 15 tundi lennukitel lennuõpet sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni koolituskursuse raames, kusjuures täidetud peavad olema vähemalt alapunkti a alapunkti 2 nõuded.
- d) Kogemuste arvestamine. Mõne muu õhusõidukiliigi (välja arvatud õhupallid) piloodi luba omavate taotlejate puhul võetakse arvesse kuni 10 % kogu lennuajast (kuid mitte üle kümne tunni) nimetatud õhusõidukite kaptenina. Kogemuste arvestamine ei tohi mingil juhul hõlmata alapunkti a alapunkti 2 nõudeid.

3. JAGU

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

- a) Kopteri erapiloodi loa omanikul on õigus selle eest tasu saamata tegutseda vastava kategooria kopteri kapteni või teise piloodina mitteäriüritustel lendudel.
- b) Ilma et see piiraks eelmise alapunkti kohaldamist, võib instruktoriga või eksamineerijaga õigusi omav kopteri erapiloodi loa omanik saada tasu järgmistel juhtudel:
- (1) kergkopteri piloodiloo või kopteri erapiloodi loa taotlejate lennuõpetajana,
 - (2) nimetatud lubade taotlejate lennuksamite ja lennuoskuse tasemekontrolli läbiviijana,
 - (3) nimetatud lubadele lisatavate pädevusmärgete ja tunnustuste eest.

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

- a) Kopteri erapiloodi loa taotlejad peavad olema läbinud vähemalt 45 tundi lennuõpet kopteritel, millest viis tundi võib olla läbitud lennuimitaatoril (FNPT) või lennu täisimitaatoril (FFS), sealhulgas vähemalt:
- (1) 25 tundi instruktoriga lennuõpet ning
 - (2) kümme tundi soololennuga instruktoriga järelevalve all, sealhulgas vähemalt viis tundi soololennuna toimuvaid marsruutlende ning vähemalt üks marsruutlend vähemalt 185 km (100 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse täieliku peatumisega maandumised kahel muul lennuväljal kui lähtelennuväljal;
 - (3) 45 lennuõppetunnist 35 peab olema kogutud lennuksamil kasutatavat tüüpi kopteril.

- b) Erinõuded kergkopteripiloodi luba omavatele taotlejatele. Kergkopteripiloodi luba omavad kopteri erapiloodi loa taotlejad peavad läbima koolituskursuse sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis. Koolituskursus peab sisaldama vähemalt viis tundi instruktoriga lennuõpet ning vähemalt ühe marsruutlennu vähemalt 185 km (100 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse täieliku peatumisega maandumised kahel muul lennuväljal kui lähtelennuväljal.
- c) Mõne muu õhusõidukiliigi (välja arvatud õhupallid) piloodiluba omavate taotlejate puhul võetakse arvesse kuni 10 % kogu lennuajast (kuid mitte üle kuue tunni) nimetatud õhusõidukite kaptenina. Kogemuse arvestamine ei tohi mingil juhul hõlmata alapunkti a alapunkti 2 nõudeid.

4. JAGU

Õhulaeva erapiloodi loa erinõuded – PPL(Sa)

FCL.205.As Õhulaeva erapiloodi luba – õigused

- a) Õhulaeva erapiloodi loa omanikul on õigus selle eest tasu saamata tegutseda vastava kategooria õhulaevade kapteni või teise piloodina mitteäriatelendudel.
- b) Ilma et see piiraks eelmise alapunkti kohaldamist, võib instruktori või eksamineerija õigusi omav õhulaeva erapiloodi loa omanik saada tasu järgmistel juhtudel:
- (1) õhulaeva erapiloodi loa taotlejate lennuõpetajana;
 - (2) nimetatud loa taotlejate lennuksamite ja lennuoskuse tasemekontrolli läbiviijana;
 - (3) nimetatud loale lisatavate pädevusmärgete ja tunnistuste eest.

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

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

5. JAGU

Purilennuki erapiloodi loa erinõuded (SPL)

FCL.205.S Purilennuki erapiloodi luba – õigused ja tingimused

- a) Purilennuki erapiloodi loa omanikul on õigus kaptenina piloteerida purilennukeid ja mootorpurilennukeid. Nende õiguste kasutamiseks fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel peab loo omanik vastama punkti FCL.135.S nõuetele.
- b) Purilennuki erapiloodi loa omanikud:
- (1) võivad reisijaid vedada üksnes juhul, kui nad pärast loa väljaandmist on lennanud vähemalt kümme lennutundi või teinud 30 starti purilennuki või mootorpurilennuki kaptenina;
 - (2) tohivad harrastada üksnes tasuta mitteäriatelendust, kuni nad:
 - i) on saanud 18-aastaseks,
 - ii) on pärast loa väljaandmist lennanud vähemalt 75 lennutundi või teinud 200 starti purilennuki või mootorpurilennuki kaptenina,
 - iii) on sooritanud lennuoskuse tasemekontrolli eksamineerija osavõtul.

- c) Ilma et see piiraks alapunkti b alapunkti 2 kohaldamist, võib instruktori või eksamineerija õigusi omav purilennuki erapiloodi loa omanik saada tasu järgmistel juhtudel:

purilennuki piloodiloo või purilennuki erapiloodi loa taotlejate lennuõpetajana,

nimetatud lubade taotlejate lennuksamite ja lennuoskuse tasemekontrolli läbiviijana,

nimetatud lubadele lisatavate pädevusmärgete ja tunnistuste eest.

FCL.210.S Purilennuki erapiloodi luba – nõutav kogemus ja selle arvestamine

- a) Purilennuki erapiloodi loa taotlejad peavad olema läbinud vähemalt 15 tundi lennuõpet purilennukitel või mootorpurilennukitel ning täitnud seejuures vähemalt punkti FCL.110.S nõuded.
- b) Nende purilennuki erapiloodi loa taotlejate puhul, kellel on purilennukipiloodi luba, loetakse purilennuki erapiloodi loa nõuded täies ulatuses täidetuks.

Nende purilennuki erapiloodi loa taotlejate puhul, kellel on purilennukipiloodi luba on kehtivuse kaotanud varem kui kaks aastat enne taotluse esitamist, loetakse täidetuks kõik purilennuki erapiloodi loa teoreetiliste teadmiste nõuded.

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

FCL.220.S Purilennuki erapiloodi luba – stardimeetodid

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

FCL.230.S Purilennuki erapiloodi luba – hiljutise lennukogemuse nõuded

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

6. JAGU

Õhupalli erapiloodi loa erinõuded (BPL)

FCL.205.B Õhupalli erapiloodi luba – õigused ja tingimused

- a) Õhupalli erapiloodi loa omanikul on õigus kaptenina juhtida õhupalle ja kuumaõhulaevu.
- b) Õhupalli erapiloodi loa omanikud tohivad harrastada üksnes tasuta mitteärilist lennutegevust, kuni nad:
- (1) on saanud 18-aastaseks,
 - (2) on lennanud õhupallikaptenina 50 lennutundi, sealhulgas 50 starti ja maandumist,
 - (3) on sooritanud vastavas õhupalliklassis lennuoskuse tasemekontrolli eksamineerija osavõtul.
- c) Ilma et see piiraks alapunkti b kohaldamist, võib instruktori või eksamineerija õigusi omav õhupalli erapiloodi loa omanik saada tasu järgmistel juhtudel:
- (1) õhupalli piloodiloo või õhupalli erapiloodi loa taotlejate lennuõpetajana,
 - (2) nimetatud lubade taotlejate lennuksamite ja lennuoskuse tasemekontrolli läbiviijana,
 - (3) nimetatud lubadele lisatavate pädevusmärgete ja tunnistuste eest.

FCL.210.B Õhupalli erapiloodi luba – nõutav kogemus ja selle arvestamine

- a) Õhupalli erapiloodi loa taotlejad peavad olema läbinud vähemalt 16 tundi lennuõpet vastava klassi ja kategooria õhupallidel, sealhulgas vähemalt:
- (1) 12 tundi instruktoriga lennuõpet,
 - (2) kümme täitmist ning 20 starti ja maandumist ning
 - (3) üks vähemalt 30-minutiline soololend instruktori järelevalve all.

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

Nende õhupalli erapiloodi loa taotlejate puhul, kelle õhupallipiloodi luba on kehtivuse kaotanud varem kui kaks aastat enne taotluse esitamist, loetakse täidetuks kõik õhupalli erapiloodi loa teoreetiliste teadmiste ja lennuõppe nõuded.

FCL.220.B Õhupalli erapiloodi luba – õiguste laiendamine trossiga kinnitatud lendudele

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

FCL.225.B Õhupalli erapiloodi luba – õiguste laiendamine muule õhupalliklassile või -kategoriale

Õhupalli erapiloodi loa õigused kehtivad ainult lennueksamil kasutatud õhupalliklassi ja -kategoriale kohta. Selle piirangu võib tühistada, kui piloot:

- a) vastab punkti FCL.135.B nõuetele, kui tegu on muule klassile laiendamisega sama kategooria piires;

- b) kui tegu on muule kategooriale laiendamisega sama õhupalliklassi piires, teinud vähemalt:

(1) kaks instruktoriga lendu vastava kategooria õhupallil ja ning

(2) kogunud õhupallikaptenina lennutunde järgmiselt:

i) õhupallidel kesta mahuga 3 401 m³ kuni 6 000 m³ vähemalt 100 tundi,

ii) õhupallidel kesta mahuga 6 001 m³ kuni 10 500 m³ vähemalt 200 tundi,

iii) õhupallidel kesta mahuga üle 10 500 m³ vähemalt 300 tundi,

iv) gaasiõhupallidel kesta mahuga üle 1 260 m³ vähemalt 50 tundi.

FCL.230.B Õhupalli erapiloodi luba – hiljutise lennukogemuse nõuded

- a) Õhupalli erapiloodi loa omanikud võivad loast tulenevaid õigusi kasutada üksnes tingimusel, et nad on eelnenud 24 kuu jooksul ühes õhupalliklassis:

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

(2) teinud ühe instruktoriga õppelennu vastava klassi õhupallil, mille maht võrdub neile lubatud maksimumiga;

(3) kui pilootide kvalifikatsioon võimaldab lennata mitmes õhupalliklassis, peavad nad lisaks olema eelnenud 24 kuu jooksul lennanud asjaomases klassis vähemalt kolm lennutundi, sealhulgas kolm starti ja maandumist.

- b) Õhupalli erapiloodi loa omanikud, kes ei vasta alapunkti a nõuetele, peavad enne oma õiguste kasutamise jätkamist tegema järgmist:

(1) sooritama eksamineerija osavõtul lennuoskuse tasemekontrolli vastava klassi õhupallil, mille maht võrdub nende loale märgitud maksimummahuga, või

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

D ALAJAGU

AMETIPILOODI LUBA – CPL

1. JAGU

Üldnõuded**FCL.300 Ametipiloodi luba – vanuse alammäär**

Ametipiloodi loa taotleja peab olema vähemalt 18-aastane.

FCL.305 Ametipiloodi luba – õigused ja tingimused

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

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

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

FCL.310 Ametipiloodi luba – teooriaeksam

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

- lennundusõigus,
- üldteadmised õhusõidukitest – tarindid/süsteemid/jõuseade,
- üldteadmised õhusõidukitest – lennuinstrumendid,
- mass ja tsentreering,
- lennutehnilised näitajad,
- lennu planeerimine ja lennu kulgemise jälgimine,
- inimvõimed,
- meteoroloogia,
- üldnavigatsioon,
- raadionavigatsioon,
- käitamisprotseduurid,
- aerodünaamika alused,
- visuaallennureeglite kohane (VFR) side.

FCL.315 Ametipiloodi luba – koolituskursus

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

FCL.320 Ametipiloodi luba – lennueksam

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

2. JAGU

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

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

a) 70 lennutundi:

(1) kaptenina või

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

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

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

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

E ALAJAGU

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

Teise piloodi loa taotleja peab olema vähemalt 18-aastane.

FCL.405.A Teise piloodi luba – õigused

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

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

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

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

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

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

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

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

FCL.415.A Teise piloodi luba – praktilised oskused

a) Teise piloodi loa taotleja peab pideva hindamise käigus tõendama käesoleva osa 5. liites sätestatud kompetentsi hindamise moodulite täitmiseks vajalike oskuste olemasolu nii piloteeriva kui ka jälgiva piloodina mitme piloodiga mitme turbiinmootoriga lennukil visuaallennureeglite ja instrumentaallennureeglite kohaselt lennates.

b) Pärast koolituskursuse läbimist peab taotleja sooritama käesoleva osa 9. liite kohase lenuksami, et tõendada oskust sooritada vajalikke protseduure ja manöövreid antavatele õigustele vastava kompetentsusega. Lenuksam tuleb teha sama tüüpi lennukil, mida kasutati teise piloodi loa integreeritud koolituskursuse edasijõudnute faasis, või seda tüüpi kujutaval lennu täisimiteatoril (FFS).

F ALAJAGU

LIINIPILOODI LUBA – ATPL

1. JAGU

Üldnõuded**FCL.500 Liinipiloodi luba – vanuse alammäär**

Liinipiloodi loa taotleja peab olema vähemalt 21-aastane.

FCL.505 Liinipiloodi luba – õigused

a) Liinipiloodi loa omanikul on õigus teha vastavas õhusõidukiliigis järgmist:

(1) kasutada kõiki kergõhusõiduki piloodiloo, erapiloodi loa ja ametipiloodiloo õigusi,

(2) tegutseda õhusõiduki kaptenina ärilises lennutranspordis.

b) Liinipiloodi loa taotleja peab olema täitnud lennueksamil kasutatava õhusõiduki tüübipädevuse nõuded.

FCL.515 Liinipiloodi luba – koolituskursus ja teooriaeksam

a) Kursus. Liinipiloodi loa taotlejad peavad olema läbinud koolituskursuse sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis. Kursus peab olema käesoleva osa 3. liite kohane integreeritud koolituskursus või moodulkursus.

b) Eksam. Liinipiloodi loa taotlejad peavad tõendama antavatele õigustele vastavat teadmiste taset järgmistes valdkondades:

— lennundusõigus,

— üldteadmised õhusõidukitest – tarindid/süsteemid/jõuseade,

— üldteadmised õhusõidukitest – lennuinstrumendid,

— mass ja tsentreering,

— lennutehnilised näitajad,

— lennu planeerimine ja lennu kulgemise jälgimine,

— inimvõimed,

— meteoroloogia,

— üldnavigatsioon,

— raadionavigatsioon,

— käitamisprotseduurid,

— aerodünaamika alused,

— visuaallennureeglite kohane (VFR) side,

— instrumentaallennureeglite kohane (IFR) side.

2. JAGU

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

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

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

a) Eeltingimused. Liinilennuki piloodiloo taotlejal peab olema:

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

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

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

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

c) Kogemuste arvestamine

- (1) Muude õhusõidukiliikide piloodilubade omanike puhul arvestatakse lennuaega järgmiselt:
 - i) fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukite või purilennukite puhul kuni 30 lennutundi kaptenina,
 - ii) kopterite puhul kuni 50 % kogu alapunktis b sätestatud lennuajast.
- (2) Kehtivate riiklike normide kohaselt välja antud pardainseneri loa omanikel arvestatakse juurde kuni 50 % pardainseneri ajast, kuid mitte üle 250 tunni. Need 250 tundi võib arvestada alapunktis a sätestatud 1 500 tunni nõudena ja alapunkti b alapunktis 1 sätestatud 500 tunni nõudena, tingimusel et kogu arvestatav aeg ei ületaks kummagi alapunkti puhul 250 tundi.

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

FCL.520.A Liinilennukipiloodi luba – lennueksam

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

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

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

Liinikopteripiloodiloo taotleja peab vastama järgmistele nõuetele:

- a) tal peab olema kopteripiloodiloo luba ja mitmepiloodikopteritüübi pädevusmärke ning ta peab olema läbinud lennumeeskonna koostöökoolituse;

b) ta peab olema lennanud kopteripiloodina vähemalt 1 000 lennutundi, mis muu hulgas hõlmab vähemalt järgmist:

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

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

c) Lennuaega lennukitega võib arvestada kuni 50 % ulatuses alapunktis b sätestatud lennuaja nõuetest.

d) Alapunktis b nõutav kogemus peab olema omandatud enne liinikopteripiloodi eksami sooritamist.

FCL.520.H Liinikopteripiloodi luba – lennuksam

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

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

G ALAJAGU

INSTRUMENTAALLENNU PÄDEVUSMÄRGE – IR

1. JAGU

Üldnõuded

FCL.600 Instrumentaallennu pädevusmärke – üldist

Instrumentaallennureeglite kohane lennutegevus lennuki, kopteri, õhulaeva või vertikaalstardiga õhusõidukil on lubatud üksnes erapiloodiloo, ametipiloodi loa, teise piloodi loa ja liinipiloodi loa omanikele, kellel on vastava õhusõidukiliigi instrumentaallennu pädevusmärke või kes sooritavad lennuksamit või saavad lennuõpet koos instruktoriga.

FCL.605 Instrumentaallennu pädevusmärke – õigused

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

FCL.610 Instrumentaallennu pädevusmärke – eeltingimused ja kogemuste arvestamine

Instrumentaallennu pädevusmärke taotleja peab vastama järgmistele nõuetele.

a) Ta peab omama:

(1) vähemalt vastava õhusõidukiliigi erapiloodi luba;

i) punkti FCL.810 kohast õlennuõigust või

ii) mõne muu õhusõidukiliigi liinipiloodi luba või

(2) vastava õhusõidukiliigi ametipiloodi luba.

b) olema kogunud kaptenina vähemalt 50 tundi marsruutlennuaega lennukitel, kopteritel või õhulaevadel, sealhulgas vähemalt kümme, kuid õhulaevade puhul vähemalt 20 tundi vastavat liiki õhusõidukitel.

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

FCL.615 Instrumentaallennu pädevusmärke – teoreetilised teadmised ja lennuõpe

a) Kursus. Instrumentaallennu pädevusmärke taotlejad peavad olema läbinud teoreetiliste teadmiste ja lennuõppe kursuse sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis. See kursus peab olema üks alljärgnevatest kursustest:

(1) käesoleva osa 3. liite kohane integreeritud koolituskursus, mis sisaldab instrumentaallennuõpet, või

(2) käesoleva osa 6. liite kohane moodulkursus.

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

— lennundusõigus,

— üldteadmised õhusõidukitest – lennuinstrumendid,

— õhusõiduki tehnilised võimalused ja lennu kulgemise jälgimine,

— inimvõimed,

— meteoroloogia,

— raadionavigatsioon,

— instrumentaallennureeglite kohane (IFR) side.

FCL.620 Instrumentaallennu pädevusmärke – lennueksam

a) Instrumentaallennu pädevusmärke taotleja peab sooritama käesoleva osa 7. liite kohase lennueksami, et tõendada oskust sooritada vajalikke protseduure ja manöövreid talle antavatele õigustele vastava kompetentsusega.

b) Mitme mootoriga õhusõiduki instrumentaallennupädevusmärke saamiseks tehakse eksam mitme mootoriga õhusõidukil. Ühe mootoriga õhusõiduki instrumentaallennupädevusmärke saamiseks tehakse eksam ühe mootoriga õhusõidukil. Kere keskjoonel olev mitme mootoriga lennukit käsitatakse käesoleva alapunkti kohaldamisel ühe mootoriga lennukina.

FCL.625 Instrumentaallennu pädevusmärke – kehtivus, pikendamine ja taastamine

a) Kehtivus. Instrumentaallennu pädevusmärke kehtib üks aasta.

b) Pikendamine

(1) Instrumentaallennu pädevusmärke kehtivust pikendatakse pädevusmärke kehtivuse lõppemisele vahetult eelneva kolme kuu jooksul.

(2) Taotlejad, kes ei ole enne instrumentaallennu pädevusmärke kehtivuse lõppkuupäeva instrumentaallennuoskuse tasemekontrolli edukalt sooritanud, ei tohi kuni instrumentaallennuoskuse tasemekontrolli eduka sooritamiseni instrumentaallennuõigust kasutada.

- c) Taastamine. Taotlejad, kelle instrumentaallennu pädevusmärke kehtivus on lõppenud, peavad oma õiguste taastamiseks tegema järgmist:
- (1) läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis täienduskoolituse, et saavutada käesoleva osa 9. liite kohase lennuksami instrumentaallennuelemendi edukaks sooritamiseks vajalik oskuste tase, ning
 - (2) sooritama käesoleva osa 9. liite kohase lennuoskuse tasemekontrolli vastavat liiki õhusõidukil.
- d) Kui instrumentaallennu pädevusmärget ei ole eelnenud seitsme aasta jooksul pikendatud või taastatud, peab selle omanik sooritama uuesti instrumentaallennupädevuse teooria- ja lennuksami.

2. JAGU

Lennukite erinõuded

FCL.625.A Lennuki instrumentaallennupädevusmärke – pikendamine

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

3. JAGU

Kopterite erinõuded

FCL.625.H Kopteri instrumentaallennupädevusmärke – pikendamine

- a) Kopteri instrumentaallennupädevusmärke pikendamise taotlejad peavad vastama järgmistele nõuetele:
- (1) nad peavad olema sooritanud käesoleva osa 9. liite kohase lennuoskuse tasemekontrolli vastavat tüüpi kopteri jaoks, kui taotlus on ühendatud tüübipädevusmärke pikendamisega;
 - (2) kui taotlus ei ole ühendatud tüübipädevusmärke pikendamisega, peavad taotlejad sooritama ainult käesoleva osa 9. liite kohase lennuoskuse tasemekontrolli 5. osas nimetatud manöövrid ja protseduurid ning need tasemekontrolli 1. osas nimetatud manöövrid ja protseduurid, mis on seotud asjaomase kopteritüübiga. Alapunkti 2 puhul võib kasutada vastavat kopteritüüpi esindavat 2./3. taseme lennuelementide imitaatorit (FTD II/III) või lennu täisimitaatorit (FFS), kuid sel juhul tuleb vähemalt iga teine lennuki instrumentaallennupädevusmärke pikendamiseks nõutav lennuoskuse tasemekontroll sooritada kopteril.
- b) Ristarvestamine toimub käesoleva osa 8. liite kohaselt.

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

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

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

4. JAGU

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

Õhulaeva instrumentaallennupädevusmärke pikendamise taotlejad peavad vastama järgmistele nõuetele:

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

H ALAJAGU

KLASSI- JA TÜÜBIPÄDEVUSMÄRKED

1. JAGU

Üldnõuded**FCL.700 Klassi- või tüübipädevusmärgete nõude kohaldamise tingimused**

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

FCL.705 Klassi- või tüübipädevusmärke omaniku õigused

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

FCL.710 Klassi- ja tüübipädevusmärged – variandid

- a) Oma õiguste laiendamiseks sama klassi- või tüübipädevusmärke alla kuuluvale teisele õhusõidukivariandile peab piloot läbima erinevus- või tutvumiskoolituse. Sama tüübipädevusmärke alla kuuluvate variantide korral hõlmab erinevus- või tutvumiskoolitus osa 21 kohaselt sätestatud kasutamissobivuse andmetes määratletud vajalikke elemente.
- b) Kui variandil ei ole lennatud kahe aasta jooksul pärast erinevuskoolituse läbimist, tuleb asjaomase variandi juhtimisõiguste säilitamiseks sooritada täiendav erinevuskoolitus või lennuoskuse tasemekontroll, välja arvatud ühe kolbmootoriga õhusõidukite ja fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukite tüüpide või variantidega seotud pädevusmärke puhul.
- c) Erinevuskoolituse kohta tehakse vastavalt vajadusele instruktoriga allkirjaga märke piloodi päevikusse või samaväärsesse dokumenti.

FCL.725 Klassi- ja tüübipädevusmärke väljaandmise nõuded

- a) Koolituskursus. Klassi- või tüübipädevusmärke taotleja peab läbima koolituskursuse sertifitseeritud koolitusorganisatsioon. Tüübipädevuse koolituskursus peab hõlmama vastava tüübi kohustuslikke koolituselemente, mis on määratletud osa 21 kohaselt kindlaksmääratud kasutamissobivuse andmetes.
- b) Teooriaksam. Klassi- või tüübipädevusmärke taotleja peab sooritama sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni korraldatud teooriaeksami, et tõendada vastava õhusõidukiklassi või -tüübi ohutuks käitamiseks vajalikku teoreetiliste teadmiste taset.

- (1) Mitmepiloodiõhusõidukite teooriaksam on kirjalik ja koosneb vähemalt 100 valikvastustega küsimusest, mis jagunevad vastavalt vajadusele õppekava põhiteemade vahel.

- (2) Mitme mootoriga ühepiloodiõhusõidukite teooriaksam on kirjalik ja valikvastustega küsimuste arv oleneb õhusõiduki keerukusest.
- (3) Ühe mootoriga õhusõidukite teooriaeksami korraldab eksamineerija suuliselt lennuksami käigus, et kindlaks teha, kas piisav teadmiste tase on saavutatud või mitte.
- (4) Kõrgtehnilistena klassifitseeritud ühepiloodilennukite teooriaksam on kirjalik ja koosneb vähemalt 60 valikvastustega küsimusest, mis jagunevad vastavalt vajadusele õppekava põhiteemade vahel.
- c) Lennuksam. Klassi- või tüübipädevusmärke taotleja peab sooritama käesoleva osa 9. liite kohase lennuksami, et tõendada vastava õhusõidukiklassi või -tüübi ohutuks käitamiseks vajalike oskuste olemasolu.
- Taotleja peab lennuksami sooritama kuue kuu jooksul alates klassi- või tüübipädevuse koolituskursuse algusest ning kuuekuulise ajavahemiku jooksul enne klassi- või tüübipädevusmärke taotluse esitamist.
- d) Taotlejal, kellel juba on mõne õhusõidukitüübi tüübipädevusmärke koos ühe- või mitmepiloodilennu õigusega, loetakse sama õhusõidukitüübi muu kasutusviisi õiguste taotlemisel teoreetiliste teadmiste nõue täidetuks.
- e) Ilma et see piiraks eelmiste alapunktide kohaldamist, on punkti FCL.820 kohase katselennupädevusmärke omavatel pilootidel, kes osalesid õhusõidukitüübi arendamise, sertifitseerimise või tootmisega seotud katselendudel ja on nimeetatud tüübi katselendudega lennanud kokku 50 lennutundi või kümme lennutundi kaptenina, õigus taotleda vastava tüübipädevusmärke väljaandmist, kui ta omab käesolevas alajaos kõnealuse õhusõidukiliigi tüübipädevusmärke saamiseks nõutavat kogemust ja vastab asjaomastele eeltingimustele.

FCL.740 Klassi- ja tüübipädevusmärke kehtivus ja taastamine

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

2. JAGU

Lennukite erinõuded

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

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

- a) Mitme mootoriga ühepiloodilennukid. Mitme mootoriga ühepiloodilennukite esmase klassi- või tüübipädevusmärke taotleja peab olema lennanud lennukitel kaptenina vähemalt 70 lennutundi.
- b) Kõrgtehnilised mittekeerukad ühepiloodilennukid. Enne lennukoolituse alustamist peab kõrgtehnilise ühepiloodilennuki esmase klassi- või tüübipädevusmärke taotleja vastama järgmistele nõuetele:
- (1) ta peab omama kokku vähemalt 200 tundi lennukogemust, sealhulgas 70 tundi kaptenina lennukitel, ning
- (2) i) omama tõendit sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni korraldatud täiendava teooriakursuse eduka läbimise kohta või
- ii) olema edukalt sooritanud käesoleva osa kohased liinilennuki piloodiõhusõiduki teooriaksamid või
- iii) omama lisaks käesoleva osa kohaselt välja antud loale Chicago konventsiooni 1. lisa kohast liinilennukipiloodi luba või lennuki ametipiloodi luba koos instrumentaallennupädevusega ning liinilennukipiloodi loa teoreetiliste teadmiste taset;

- (3) lisaks sellele peavad piloodid, kes taotlevad õigust käitada lennukit mitmepiloodilennul, vastama alapunkti d alapunkti 4 nõuetele.
- c) Kõrgtehnilised keerukad ühepiloodilennukid. Kõrgtehnilise keeruka ühepiloodilennuki esmase tüübipädevusmärke taotlejal peavad lisaks alapunkti b nõuete täitmisele omama mitme mootoriga lennuki instrumentaallennupädevust vastavalt G alajao sätetele.
- d) Mitmepiloodilennukid. Mitmepiloodilennuki esimese tüübipädevuse kursuse taotleja peab olema teise piloodi loa koolituskursusel osalev piloodiõpilane või vastama järgmistele nõuetele:
- (1) omama vähemalt 70 tundi lennukogemust kaptenina lennukitel;
 - (2) omama mitme mootoriga lennuki instrumentaallennupädevusmärke;
 - (3) olema edukalt sooritanud käesoleva osa kohased liinilennuki piloodiloo teooriaeksamid ning
 - (4) juhul, kui tüübipädevuse kursus ei ole ühendatud lennumeeskonna koostöökursusega:
 - (i) omama tunnistust lennukite lennumeeskonna koostöökursuse eduka läbimise kohta või
 - (ii) omama tunnistust kopteri lennumeeskonna koostöökursuse eduka läbimise kohta ja vähemalt 100 tundi lennukogemust piloodina mitmepiloodikopteritel või
 - (iii) lennanud vähemalt 500 lennutundi piloodina mitmepiloodikopteritel või
 - (iv) lennanud vähemalt 500 piloodilennutundi mitmepiloodilennul ühe piloodiga mitme mootoriga lennukitel ärilises lennutranspordis vastavalt kehtivatele lennundustegevuse nõuetele.
- e) Ilma et see piiraks alapunkti d kohaldamist, võib liikmesriik välja anda mitmepiloodilennukite piiratud õigustega tüübipädevusmärke, mis lubab selle omanikul tegutseda teise piloodi vahetuspiloodina ülalpool lennutasandit 200, tingimusel et kaks ülejäänud meeskonnaliiget omavad alapunkti d kohast tüübipädevusmärke.
- f) Kõrgtehniliste keerukate mitmepiloodi- ja ühepiloodilennukite täiendavad tüübipädevusmärke. Kõrgtehniliste keerukate mitmepiloodi- ja ühepiloodilennukite täiendavate tüübipädevusmärgete taotlejal peab olema mitme mootoriga lennuki instrumentaallennupädevusmärke.
- g) Kui osa 21 kohaselt kindlaks määratud kasutamissobivuse andmetes on nii ette nähtud, võivad tüübipädevusmärke õigused algul piirduda instruktori järelevalve all lendamisega. Järelevalve all lennatud lennutundide kohta tehakse instruktori allkirjaga märke piloodi päevikusse või samaväärsesse dokumenti. Piirang tühistatakse, kui piloot tõendab, et ta on kogunud kasutamissobivuse andmetega ettenähtud arvu järelevalve all lennatud lennutunde.

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

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

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

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

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

FCL.735.A Lennumeeskonna koostöö koolituskursus – lennukid

- a) Lennumeeskonna koostöö koolituskursus peab hõlmama vähemalt järgmist:
- (1) 25 tundi teooriaõpet ja harjutusi ning
 - (2) 20 tundi lennumeeskonna koostöö praktilist koolitust, või liinpiloodi integreeritud kursusel osalevate piloodiõpilaste puhul 15 tundi.
- Kasutada tuleb lennumeeskonna koostöö II taseme lennuimitaatorit (FNPT II MCC) või lennu täisimitaatorit (FFS). Kui lennumeeskonna koostöökoolitus on ühendatud algse tüübipädevuse koolitusega, võib lennumeeskonna koostöökoolitust vähendada minimaalselt kümne tunnini, kui nii lennumeeskonna koostöö kui ka tüübipädevuse koolituseks kasutatakse sama lennu täisimitaatorit (FFS).
- b) Lennumeeskonna koostöökursus tuleb sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis läbida kuue kuu jooksul.
- c) Kui lennumeeskonna koostöökursus ei ole ühendatud tüübipädevuse kursusega, tuleb taotlejale pärast lennumeeskonna koostöökursuse lõpetamist anda tunnistus kursuse läbimise kohta.
- d) Taotleja, kes on läbinud mõne mis tahes muu õhusõidukiliigi lennumeeskonna koostöökursuse, vabastatakse alapunkti a alapunktis 1 esitatud nõuete täitmisest.

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

- a) Mitme mootoriga lennukite klassi- ja tüübipädevusmärgete pikendamine. Mitme mootoriga lennukite klassi- ja tüübipädevusmärgete pikendamiseks peab taotleja tegema järgmist:
- (1) sooritama pädevusmärke kehtivuse lõppemisele vahetult eelneva kolme kuu jooksul käesoleva osa 9. liite kohase lennuoskuse tasemekontrolli vastavat klassi või tüüpi lennukil või seda klassi või tüüpi esindaval lennutreeningseadmel ning
 - (2) sooritama pädevuse kehtivusajal vähemalt:
 - i) kümme arvestuslikku marsruutlendu vastavat klassi või tüüpi lennuki piloodina või
 - ii) ühe arvestusliku marsruutlennu vastavat klassi või tüüpi lennuki piloodina või lennu täisimitaatoril (FFS) eksamineerija osavõtul. Nimetatud arvestusliku marsruutlennu võib sooritada lennuoskuse tasemekontrolli käigus;
 - (3) kehtivate lennutegevusnõuete kohase tegevusloaga ärilise lennutranspordi ettevõtja juures töötav piloot, kes on sooritanud käitaja lennuoskuse tasemekontrolli koos klassi- või tüübipädevusmärke pikendamiseks nõutava lennuoskuse tasemekontrolliga, vabastatakse alapunktis 2 esitatud nõuete täitmisest;
 - (4) kui taotlejal on lennuki instrumentaallennupädevusmärke, võib selle pikendamise ühendada klassi- või tüübipädevusmärke pikendamiseks nõutava lennuoskuse tasemekontrolliga.

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

3. JAGU

Kopterite erinõuded

FCL.720.H Nõutav kogemus ja eeltingimused tüübipädevusmärgete väljaandmiseks – kopterid

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

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

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

(1) enne lennuõppe alustamist:

- i) olema sooritanud kopteri liinipiloodiloa teooriaeksami või
- ii) omama tunnistust sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis ettevalmistuskursuse läbimise kohta. Kursus peab hõlmama järgmisi kopteri liinipiloodiloa teooriakursuse teemasid:
 - üldteadmised õhusõidukitest: tarindid/süsteemid/jõuseade ja lennuinstrumendid/elektronika,
 - õhusõiduki tehnilised võimalused ja lennu planeerimine: mass ja tsentreering, lennutehnilised parameetrid;

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

FCL.735.H Lennumeeskonna koostöö koolituskursus – kopterid

a) Lennumeeskonna koostöö koolituskursus peab hõlmama vähemalt järgmist:

(1) lennumeeskonna koostöö instrumentaallennupädevuse kohta:

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

(2) lennumeeskonna visuaallennureeglitega koostöö kohta:

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

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

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

c) Kui lennumeeskonna koostöökursus ei ole ühendatud mitmepiloodi tüübipädevuskursusega, tuleb taotlejale lennumeeskonna koostöökursuse lõppedes anda tunnistus kursuse läbimise kohta.

d) Taotleja, kes on läbinud mõne teise õhusõidukiliigi lennumeeskonna koostöökursuse, vabastatakse vastavalt vajadusele alapunkti a alapunkti 1 alapunkti i või alapunkti a alapunkti 2 alapunktis i esitatud nõude täitmisest.

e) Taotleja, kes on läbinud mõne muu õhusõidukiliigi lennumeeskonna instrumentaallennureeglitega või visuaallennureeglitega koostöökursuse, vabastatakse alapunkti a alapunkti 1 alapunktis i esitatud nõude täitmisest ning ta peab läbima viis tundi lennumeeskonna instrumentaallennureeglitega koostöö praktilist koolitust.

FCL.740.H Tüübipädevusmärgete pikendamine – kopterid

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

(1) sooritama pädevuse kehtivuse lõppemisele vahetult eelneva kolme kuu jooksul käesoleva osa 9. liite kohase lennuoskuse tasemekontrolli vastaval kopteritüübil või seda tüüpi esindaval lennutreeningseadmel ning

(2) lendama pädevusmärke kehtivusajal vastava kopteritüübi piloodina vähemalt kaks lennutundi. Nimetatud kahe tunni hulka võib arvestada lennuoskuse tasemekontrolli kestuse.

- (3) Selliste taotlejate puhul, kellel on mitu ühe kolbmootoriga kopterite tüübipädevusmärget, võib kõiki vastavaid tüübipädevusmärke pikendada, kui nad sooritavad lennuoskuse tasemekontrolli üksnes ühe vastava tüübi kohta, kui nad on märke kehtivusaja jooksul lennanud muud tüüpi kopteritel kaptenina vähemalt kaks lennutundi.
- Lennuoskuse tasemekontroll tuleb iga kord sooritada erineval tüübil.
- (4) Taotlejatel, kellel on mitu ühe turbiinmootori ja kuni 3 715 kg suurima sertifitseeritud stardimassiga kopteri tüübipädevusmärget, võib kõiki vastavaid märke pikendada, kui nad sooritavad vaid ühe vastava tüübi lennuoskuse tasemekontrolli, tingimusel et nad on lennanud:
- kaptenina kopteritel 300 lennutundi,
 - 15 tundi igale tüübipädevusmärkele vastaval tüübil ja ning
 - asjaomaste pädevusmärgete kehtivusaja jooksul igal muul tüübil vähemalt kaks lennutundi kaptenina.
- Lennuoskuse tasemekontroll tuleb iga kord sooritada erineval tüübil.
- (5) Täiendava tüübipädevusmärke saamiseks edukalt lennueksami sooritanud piloodil pikendatakse vastavaid tüübipädevusmärke kategooriate kaupa vastavalt alapunktidele 3 ja 4.
- (6) Kui taotlejal on kopteri instrumentaallennupädevusmärke, võib selle pikendamise ühendada tüübipädevusmärke pikendamiseks nõutava lennuoskuse tasemekontrolliga.
- b) Taotleja, kes ei ole enne tüübipädevusmärke kehtivuse lõppkuupäeva lennuoskuse tasemekontrolli kõiki osi edukalt sooritanud, ei tohi kuni lennuoskuse tasemekontrolli eduka sooritamiseni sellest pädevusmärgest tulenevaid õigusi kasutada. Alapunkti a alapunktide 3 ja 4 kohaldamisel ei tohi taotleja kasutada õigusi ühelgi nimetatud tüübil.

4. JAGU

Vertikaalstardiga õhusõidukite erinõuded

FCL.720.PL Nõutav kogemus ja eeltingimused tüübipädevusmärgete väljaandmiseks – vertikaalstardiga õhusõidukid

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

a) Lennukipiloodid peavad:

- omama lennuki ametipiloodi instrumentaallennupädevusmärkega luba ja liinipiloodi teoreetilisi teadmisi või lennuki liinipiloodi luba;
- omama tunnistust lennumeeskonna koostöökursuse läbimise kohta;
- olema lennanud vähemalt 100 lennutundi piloodina mitmepiloodilennukitel;
- olema läbinud 40 tundi lennuõpet kopteritel.

b) Kopteripiloodid peavad:

- omama kopteri ametipiloodi instrumentaallennupädevusmärkega luba ja liinipiloodi teoreetilisi teadmisi või kopteri liinipiloodi instrumentaallennupädevusmärkega luba;
- omama tunnistust lennumeeskonna koostöökursuse läbimise kohta;
- olema lennanud vähemalt 100 lennutundi piloodina mitmepiloodikopteritel;
- olema läbinud 40 tundi lennuõpet lennukitel.

c) Nii lennukite kui ka kopterite piloteerimise kvalifikatsiooniga piloodid peavad:

- omama vähemalt kopteri ametipiloodi luba;
- omama instrumentaallennupädevusmärget ja liinipiloodi teoreetilisi teadmisi või lennuki või kopteri liinipiloodi luba;
- omama tunnistust kopteri või lennuki lennumeeskonna koostöökursuse eduka läbimise kohta;
- olema lennanud vähemalt 100 lennutundi piloodina mitmepiloodikopteritel või -lennukitel;

- (5) olema läbinud 40 tundi lennuõpet vastavalt vajadusele kas lennukitel või kopteritel, kui piloodil puudub liinipiloodi või mitmepiloodiõhusõiduki kogemus.

FCL.725.PL Lennuõpe tüübipädevusmärgete väljaandmisel – vertikaalstandardiga õhusõidukid

Vertikaalstandardiga õhusõidukite tüübipädevuse koolituskursuse lennuõppe osa võib läbida nii õhusõidukil kui ka õhusõidukit kujutaval nõuetekohase kvalifikatsiooniga lennutreeningseadmel.

FCL.740.PL Tüübipädevusmärgete pikendamine – vertikaalstandardiga õhusõidukid

a) Pikendamine. Vertikaalstandardiga õhusõidukite tüübipädevusmärke pikendamiseks peab taotleja tegema järgmist:

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

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

5. JAGU

Õhulaevade erinõuded

FCL.720.As Eeltingimused tüübipädevusmärgete väljaandmiseks – õhulaevad

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

a) mitmepiloodiõhulaevade puhul:

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

FCL.735.As Lennumeeskonna koostöö koolituskursus – õhulaevad

a) Lennumeeskonna koostöö koolituskursus peab hõlmama vähemalt järgmist:

- (1) 12 tundi teooriaõpet ja harjutusi ning
- (2) viis tundi lennumeeskonna koostöö praktilist koolitust;
- (3) kasutada tuleb lennumeeskonna koostööks ette nähtud II või III taseme lennutreeningseadet (FNPT II või III MCC), 2./3. taseme lennuelementide imitaatorit (FTD 2/3) või lennu täisimitaatorit (FFS).

b) Lennumeeskonna koostöökursus tuleb sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis läbida kuue kuu jooksul.

c) Kui lennumeeskonna koostöökursus ei ole ühendatud mitmepiloodi tüübipädevuskursusega, tuleb taotlejale lennumeeskonna koostöökursuse lõppedes anda tunnistus kursuse läbimise kohta.

d) Taotleja, kes on läbinud mõne mis tahes muu õhusõidukiliigi lennumeeskonna koostöökursuse, vabastatakse alapunkti a nõuete täitmisest.

FCL.740.As Tüübipädevusmärgete pikendamine – õhulaevad

- a) Pikendamine. Õhulaevade tüübipädevusmärgete pikendamiseks peab taotleja:
- (1) sooritama pädevusmärke kehtivuse lõppemisele vahetult eelneva kolme kuu jooksul käesoleva osa 9. liite kohase lennuoskuse tasemekontrolli vastaval õhulaevatüübil ning
 - (2) lendama pädevusmärke kehtivusajal vastava õhulaevatüübi piloodina vähemalt kaks lennutundi. Nimetatud kahe tunni hulka võib arvestada lennuoskuse tasemekontrolli kestuse;
 - (3) kui taotlejal on õhulaeva instrumentaallennupädevusmärke, võib selle pikendamise ühendada klassi- või tüübipädevusmärke pikendamiseks nõutava lennuoskuse tasemekontrolliga.
- b) Taotleja, kes ei ole enne tüübipädevusmärke kehtivuse lõppkuupäeva lennuoskuse tasemekontrolli kõiki osi edukalt sooritanud, ei tohi kuni lennuoskuse tasemekontrolli eduka sooritamiseni sellest pädevusmärkest tulenevaid õigusi kasutada.

I ALAJAGU

LISAPÄDEVUSMÄRKED**FCL.800 Vigurlennu pädevusmärke**

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

FCL.805 Purilennuki ja plakati pukseerimise pädevuse märked

- a) Lennukipiloodi või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennuki piloodiloomanikud võivad purilennukit või plakati pukseerida üksnes vastava purilennuki või plakati pukseerimise pädevuse märke olemasolul.
- b) Purilennukite pukseerimise pädevuse märke taotlejad peavad vastama järgmisele nõuetele:
- (1) nad peavad pärast loa väljaandmist olema lennanud kaptenina vähemalt 30 lennutundi ja 60 starti ja maandumist lennukitel, kui tegevust kavandatakse lennukitega, või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel, kui tegevust kavandatakse fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel;
 - (2) nad peavad olema läbinud sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis koolituskursuse, mis sisaldab järgmist:
 - i) pukseerimistoimingute ja -protseduuride teooriaõpet,
 - ii) vähemalt kümme õppelendu purilennuki pukseerimisega, sealhulgas vähemalt viis instruktoriga õppelendu,
 - iii) viis tutvumislendu lennukiga õhku pukseeritaval purilennukil (välja arvatud purilennuki piloodilooma või purilennuki erapiloodi loa omanikud).

- c) Plakati pukseerimise pädevuse märke taotlejad peavad vastama järgmistele nõuetele:
- (1) nad peavad olema lennanud pärast loa väljaandmist kaptenina lennukitel või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel vähemalt 100 lennutundi ning 200 starti ja maandumist, sellest vähemalt 30 tundi peab olema läbitud lennukitel, kui tegevust kavandatakse lennukitega, või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel, kui tegevust kavandatakse fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitega;
 - (2) nad peavad olema läbinud sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis koolituskursuse, mis sisaldab järgmist:
 - i) pukseerimistoimingute ja -protseduuride teooriaõpet,
 - ii) vähemalt kümme õppelendu plakati pukseerimisega, sealhulgas vähemalt viis instruktoriga lendu.
- d) Purilennuki ja plakati pukseerimise pädevuse märgete õigused kehtivad ainult selle õhusõidukiliigi kohta, millel lennuõpe läbiti. Õigusi võib laiendada, kui piloodil on lennuki või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukipiloodi luba ja ta on vastavatel õhusõidukitel teinud vähemalt kolm instruktoriga õppelendu ning nende käigus läbinud pukseerimiskoolituse kogu kava.
- e) Purilennuki või plakati pukseerimise pädevuse märgetest tulenevate õiguste kasutamiseks peab pädevusmärke omanik olema eelnend 24 kuu jooksul sooritanud vähemalt viis pukseerimist.
- f) Kui piloot ei vasta alapunkti e nõuetele, peab ta enne õiguste kasutamise jätkamist tegema instruktoriga või instruktoriga järelevalve all puuduva arvu pukseerimisi.

FCL.810 Õlennu pädevusmärke

- a) Lennukid, fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukid, õhulaevad.
- (1) Kui lennuki, fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennuki või õhulaeva kergõhusõiduki piloodilooast või erapiloodilooast tulenevaid õigusi soovitakse kasutada visuaallennureeglite tingimustes öösel, peavad taotlejad olema läbinud koolituskursuse sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis. Kursus peab sisaldama järgmist:
 - i) teooriaõpet;
 - ii) vähemalt viis tundi õist lennuaega vastavas õhusõidukiliigis, sealhulgas vähemalt kolm tundi instruktoriga lennuõpet, milles peab sisalduma vähemalt üks tund marsruutlennul navigeerimist ning vähemalt üks instruktoriga marsruutlend vähemalt 50 km kaugusele ning viis soolostarti ja viis täieliku peatumisega soolomaandumist.
 - (2) Enne öökoolituse läbimist peavad kergõhusõiduki piloodiloo omanikud olema läbinud erapiloodiloo väljaandmiseks nõutava instrumentaalõlennu algkoolituse.
 - (3) Taotlejad, kellel on nii ühe kolbmootoriga lennukite klassi maismaapädevus kui ka fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukite pädevus, võivad alapunkti 1 nõuded täita ühes või mõlemas nimetatud klassis.
- b) Kopterid. Kui kopteri erapiloodi loa õigusi soovitakse kasutada visuaallennureeglite tingimustes öösel, peab taotleja vastama järgmisele nõuetele:
- (1) ta peab olema lennanud pärast loa väljaandmist vähemalt 100 lennutundi kopteripiloodina, sealhulgas kaptenina kopteritel vähemalt 60 tundi ning marsruutlendudel 20 tundi;
 - (2) ta peab olema läbinud sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis koolituskursuse. Kursus tuleb läbida kuue kuu jooksul ning see peab sisaldama järgmist:
 - i) viis tundi teooriaõpet,
 - ii) kümme tundi instruktoriga instrumentaalõlennuõpet kopteritel ning
 - iii) viis tundi õlennuaega, sealhulgas vähemalt kolm tundi instruktoriga lennuaega, mis sisaldab vähemalt ühe tunni navigeerimist marsruutlennul, ja viis õist arvestuslendu soololennuna. Iga arvestuslend peab hõlmama starti ja maandumist;

- (3) taotlejal, kellel on või on olnud lennuki või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennuki instrumentaallennupädevusmärke, arvestatakse alapunkti 2 alapunkti ii nõuded viie tunni ulatuses täidetuks.
- c) Õhupallid. Kui õhupallipiloodiloast või õhupalli erapiloodi loast tulenevaid õigusi soovitakse kasutada visuaallennureeglite tingimustes öösel, peavad taotlejad olema sooritanud vähemalt kaks vähemalt ühetunnise kestusega õppelendu.

FCL.815 Mäelennu pädevusmärke

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

Esmase mäelennupädevusmärke võib omandada:

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

FCL.820 Katselennupädevusmärke

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

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

J ALAJAGU

INSTRUKTORID

1. JAGU

Üldnõuded

FCL.900 Instruktoritunnistused

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

b) Eritingimused

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

c) Instruktoritegevus väljaspool liikmesriikide territooriumi

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

FCL.915 Üldised eelingimused ja üldnõuded instruktoritele

- a) Üldist. Instruktoritunnistuse taotleja peab olema vähemalt 18-aastane.
- b) Lisanõuded instruktoritele, kes annavad lennuõpet õhusõidukitel. Õhusõidukitel lennuõppe andmise õigusega instruktoritunnistuse omanik või taotleja peab vastama järgmistele nõuetele:
 - (1) ta peab omama vähemalt piloodiluba ja vajaduse korral pädevusmärget, mille omandamiseks lennuõpet antakse;
 - (2) kui tegu ei ole katselennuinstruktoriga, peab taotleja olema teinud järgmist:
 - i) lennanud sellesse klassi või tüüpi kuuluval õhusõidukil, millega lennuõpet anda kavatsetakse, vähemalt 15 lennutundi, sealhulgas vajaduse korral kuni seitse tundi vastavat õhusõidukiklassi või -tüüpi esindaval lennutreeningseadmel või
 - ii) sooritanud asjaomasesse klassi või tüüpi kuuluva õhusõiduki puhul asjakohase instruktorikategooria atesteerimise;
 - (3) omama lennuõppeks kasutatava õhusõiduki kaptenina piloteerimise õigust.
- c) Kogemuse arvestamine täiendavate pädevusmärgete väljaandmise ja pädevusmärke pikendamise korral
 - (1) Instruktori lisatunnistuste taotlejate puhul võib arvestada õpetamis- ja õppimisoskusi, mida on olemasoleva instruktoritunnistuse omandamiseks juba tõendatud.
 - (2) Eksamineerijana lennueksamitel või lennuoskuse tasemekontrollides kogutud lennuaeag võetakse kõikide instruktoritunnistuste pikendamisnõuetes täies ulatuses arvesse.

FCL.920 Instruktori oskused ja nende hindamine

Kõik instruktorid peavad läbima koolituse järgmiste valdkondade oskuste omandamiseks:

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

FCL.925 Lisanõuded teise piloodi loa instruktoritele

a) Teise piloodi loa koolitusinstruktorid peavad vastama järgmistele nõuetele:

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

b) Teise piloodi loa instruktorite koolituskursus

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

Koolituskursuse lõppemisel peab taotleja hindama instruktoriga oskusi ja kompetentsusepõhise õppemeetodi tundmist.

- (2) Hindamine koosneb koolituskursuse vastava etapi lennuõppe praktilisest katsest. Hindamise viib läbi K alajao kohase kvalifikatsiooniga eksamineerija.
- (3) Teise piloodi loa koolituskursuse edukal lõpetamisel annab sertifitseeritud koolitusorganisatsioon taotlejale teise piloodi loa koolituse kvalifikatsioonitunnistuse.

c) Õiguste säilitamiseks peab instruktor eelnenud 12 kuu jooksul olema teise piloodi loa koolituskursuse raames sooritanud:

- (1) ühe vähemalt kolmetunnise imitaatoriseansi või
- (2) ühe vähemalt ühetunnise lennuharjutuse, mis muu hulgas hõlmab vähemalt kaht starti ja maandumist.

d) Kui instruktor ei ole alapunkti c nõudeid täitnud, peab ta enne teise piloodi loa lennuõppe õiguse kasutamist tegema järgmist:

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

FCL.930 Koolituskursus

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

FCL.935 Atesteerimine

- a) Instruktoritunnistuse taotleja, välja arvatud lennumeeskonna koostööinstruktori, lennutreeningseadme instruktori, mäelennupädevuse instruktori ja katselennuinstruktori tunnistuse taotleja, peab vastavas õhusõidukiliigis läbima atesteerimise, et tõendada K alajao kohase kvalifikatsiooniga eksamineerijale oma suutlikkust anda piloodiõpilasele vastava loa, pädevusmärke või tunnistuse väljaandmiseks nõutaval tasemel õpet.
- b) Nimetatud atesteerimine hõlmab:
- (1) lennuelse ja lennuaege õppe ning teooriaõppe punktis FCL.920 nimetatud oskuste tõendamist;
 - (2) maapealset suulist teooriaeksamit, briifingut ja lennuanalüüsi ning lennuoskuse tõendamist vastavas õhusõidukiklassis, -tüübil või lennutreeningseadmel;
 - (3) instruktori oskuste hindamiseks sobivaid harjutusi.
- c) Atesteerimine tehakse lennuõppes kasutatavas õhusõidukiklassis või -tüübil või lennutreeningseadmel.
- d) Kui instruktoritunnistuse kehtivuse pikendamiseks on nõutav atesteerimine, ei tohi taotleja, kes instruktoritunnistuse kehtivuse lõppkuupäevaks ei ole atesteerimist edukalt läbinud, kasutada tunnistusest tulenevaid õigusi kuni atesteerimise eduka läbimiseni.

FCL.940 Instruktoritunnistuste kehtivus

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

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

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

- a) vastava õhusõidukiliigi erapiloodi luba, purilennuki erapiloodi luba, õhupalli erapiloodi luba ja kergõhusõidukipiloodi luba;
- b) ühe mootoriga ühepiloodiõhusõidukite klassi- ja tüübipädevusmärke, välja arvatud kõrgtehniliste keerukate ühepiloodilennukitega seotud pädevusmärke; õhupallide klassi- ja kateoorialaiendused ja purilennukite klassilaiendused;
- c) ühe- või mitmepiloodiõhulaevade tüübipädevusmärke;
- d) vastava õhusõidukiliigi ametipiloodi luba, kui lennuinstruktor on lennanud õhusõidukiliigi piloodina vähemalt 500 lennutundi, mis muu hulgas hõlmab 200 tundi lennuõpet;
- e) öölennupädevusmärke, kui lennuinstruktor:
 - (1) omab vastava õhusõidukiliigi öölennukvalifikatsiooni;
 - (2) on alapunkti i kohase kvalifikatsiooniga lennuinstruktorile tõendanud suutlikkust anda ööõpet ning
 - (3) vastab punkti FCL.060 alapunkti b alapunkti 2 öökogemuse nõuetele;
- f) pukseerimis- või vigurlennupädevusmärke, kui lennuinstruktoril on vastavad õigused ning ta on alapunkti i kohase kvalifikatsiooniga lennuinstruktorile tõendanud suutlikkust anda selle pädevuse jaoks nõutavat õpet;

- g) vastava õhusõidukiliigi instrumentaallennupädevus, kui lennuinstruktor on:
- (1) lennanud vähemalt 200 instrumentaallennureeglite kohast lennutundi, millest kuni 50 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg lennu täisimitaatoril (FFS), 2./3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2/3) või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II);
 - (2) läbinud piloodiõpilasena instrumentaallennupädevuse instruktoriga koolituskursuse ning läbinud instrumentaallennupädevuse instruktoriga tunnistuse omandamiseks nõutava pädevuse hindamise ning
 - (3) lisaks sellele:
 - i) täitnud mitme mootoriga lennukite puhul klassipädevuse instruktoriga tunnistuse saamise nõuded,
 - ii) mitme mootoriga kopterite puhul täitnud tüübipädevuse instruktoriga tunnistuse saamise nõuded;
- h) mitme mootoriga ühepiloodiõhusõidukite klassi- ja tüübipädevusmärked, välja arvatud kõrgtehniliste keerukate ühepiloodilennukitega seotud pädevusmärked, kui lennuinstruktor täidab järgmised tingimused:
- (1) lennukite puhul punkti FCL.915.CRI alapunkti a ning punktides FCL.930.CRI ja FCL.935 esitatud klassipädevuse instruktoriga koolituskursuse eeltingimused;
 - (2) kopterite puhul punkti FCL.910.TRI alapunkti c alapunkti 1 sätestatud eeltingimused ning punkti FCL.915.TRI alapunkti b alapunkti 2 sätestatud kopterite tüübipädevuse instruktoriga koolituskursuse eeltingimused;
- i) lennuinstruktoriga, instrumentaallennupädevuse instruktoriga, klassipädevuse instruktoriga, lennutreeningseadme algõppe instruktoriga või mäelennuinstruktoriga tunnistus, kui lennuinstruktor vastab järgmisele nõuetele:
- (1) ta on lennanud:
 - i) purilennukite lennuinstruktoriga puhul vähemalt 50 lennutundi või teinud 150 starti purilennukite lennuinstruktoriga,
 - ii) õhupallide lennuinstruktoriga puhul vähemalt 50 lennutundi või teinud 50 starti õhupallide lennuinstruktoriga,
 - iii) kõikidel muudel juhtudel 500 tundi vastava õhusõidukiliigi lennuinstruktoriga;
 - (2) ta on lennuinstruktoriga kontrollpiloodile punkti FCL.935 kohasel atesteerimisel vastavas õhusõidukiliigis tõendanud oskust anda lennuinstruktoriga tunnistuse omandamiseks vajalikku õpet;
- j) teise piloodi luba, kui lennuinstruktor:
- (1) on koolituse põhilennuetapi jaoks lennanud piloodina lennukitel vähemalt 500 lennutundi, sealhulgas 200 tundi lennuinstruktoriga;
 - (2) koolituse algtaseme jaoks:
 - i) omab mitme mootoriga lennuki instrumentaallennupädevust ja instrumentaallennupädevuse instruktoriga õigusi ning
 - ii) on lennanud vähemalt 1 500 lennutundi meeskonnalendudel;
 - (3) lennuinstruktoriga, kellel juba on lennuki liinipilootide või lennuki instrumentaallennupädevusega ametipilootide integreeritud koolituskursustel õpetamise kvalifikatsioon, võib alapunkti 2 alapunkti ii nõuded asendada sellise struktuurse koolituskursuse läbimisega, mis sisaldab järgmist:
 - i) lennumeeskonna koostöö kvalifikatsiooni,
 - ii) teise piloodi loa kursuse 3. etapi lennuõppe viie seansi vaatlust,
 - iii) teise piloodi loa kursuse 4. etapi lennuõppe viie seansi vaatlust,
 - iv) käitaja liinilennu jätkukoolituse viie seansi vaatlust,
 - v) lennumeeskonna koostööinstruktoriga kursuse sisu.

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

FCL.910.FI Lennuinstruktor – piiratud õigused

- a) Lennuinstruktori õigused kehtivad ainult lennuõppe andmise kohta sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni määratud sama õhusõidukiliigi kergõhusõiduki lennuinstruktori järelevalve all, kui õpet antakse:
- (1) erapiloodi loa, purilennuki erapiloodi loa, õhupalli erapiloodi loa ja kergõhusõidukipiloodi loa saamiseks;
 - (2) lennukite ja kopterite puhul kõikide erapiloodi taseme integreeritud kursuste raames;
 - (3) ühe piloodiga ühe mootoriga õhusõidukite klassi- ja tüübipädevuste puhul õhupallide klassi- ja kategoorialaienduste ning purilennukite klassilaienduste saamiseks;
 - (4) öölennu-, pukseerimis- või vigurlennupädevusmärke saamiseks.
- b) Alapunkti a kohaselt järelevalve all õpetades ei ole lennuinstruktoril õigust anda piloodiõpilastele esimese soololennu ja esimese soololennuna toimuva marsruutlennu luba.
- c) Alapunktide a ja b piirangud kustutatakse lennuinstruktori tunnistuselt pärast seda, kui ta on:
- (1) lennukite lennuinstruktori puhul lennanud vähemalt 100 tundi lennuinstruktorina lennukitel või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel ning ta on olnud vähemalt 25 õpilassoololennu järelevalvajaks;
 - (2) kopterite lennuinstruktori puhul lennanud vähemalt 100 tundi lennuinstruktorina kopteritel ning olnud vähemalt 25 õpilassoololennuharjutuse järelevalvajaks;
 - (3) õhulaevade, purilennukite ja õhupallide lennuinstruktori puhul lennanud 15 tundi või sooritanud 50 starti lennuinstruktorina, kelle instruktoritöö hõlmab kogu vastava õhusõidukiliigi õhulaeva erapiloodi loa, purilennuki erapiloodi loa või õhupalli erapiloodi loa väljaandmiseks nõutavat õppekava.

FCL.915.FI Lennuinstruktor – eeltingimused

Lennuinstruktori tunnistuse taotleja peab:

- a) lennukite ja kopterite lennuinstruktori tunnistuse taotlemisel vastama järgmistele nõuetele:
- (1) ta peab olema saanud vähemalt kümme tundi instrumentaallennuõpet vastavas õhusõidukiliigis, millest kuni viis tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg lennutreeningseadmega;
 - (2) olema lennanud vastavas õhusõidukiliigis kaptenina marsruutlendudel vähemalt 20 lennutundi ning
- b) lennukite lennuinstruktori tunnistuse taotlemisel lisaks:
- (1) omama vähemalt kopteri ametipiloodi luba või
 - (2) omama vähemalt lennuki erapiloodi luba ning:
 - i) vastama ametipiloodi teorianõuetele, v.a need lennukite lennuinstruktorid, kes annavad lennuõpet vaid kerglennuki piloodi loa taotlejatele;
 - ii) lennanud vähemalt 200 lennutundi lennukitel või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel, sealhulgas 150 tundi kaptenina;
 - (3) olema lennanud vähemalt 30 lennutundi ühe kolbmootoriga lennukitel, sealhulgas vähemalt viis tundi punkti FCL.930.FI alapunktis a sätestatud sisseastumiseelse lennuksamile eelnenud kuue kuu jooksul;
 - (4) olema lennanud kaptenina visuaallennureeglite kohase marsruutlennu vähemalt 540 km (300 meremiili) kaugusele, mille käigus tehti täieliku peatumisega maandumine kahel eri lennuväljal;
- c) kopterite lennuinstruktoreid peab olema lisaks lennanud 250 lennutundi kopteripiloodina, sealhulgas:
- (1) vähemalt 100 tundi kaptenina, kui taotlejal on vähemalt kopteri ametipiloodi luba või
 - (2) vähemalt 200 tundi kaptenina, kui taotlejal on vähemalt kopteri erapiloodi luba ja ta on täitnud ametipiloodi teorianõuded;

- d) õhulaevade lennuinstruktorite puhul olema lennanud kaptenina õhulaevadel vähemalt 500 lennutundi, sealhulgas 400 tundi kaptenina pärast õhulaeva ametipiloodi loa saamist;
- e) purilennukite lennuinstruktorite puhul olema lennanud kaptenina purilennukitel 100 lennutundi ja teinud 200 starti. Kui taotleja soovib anda lennuõpet fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukite kohta, peab ta lisaks lendama kaptenina 30 lennutundi fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel ning sooritama punkti FCL.905.LAFI alapunkti j kohase kvalifikatsiooniga lennuinstruktorile punkti FCL.935 kohase täiendava atesteerimise fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukil;
- f) õhupallide lennuinstruktorite puhul olema lennanud kaptenina vähemalt 75 lennutundi õhupallidel, sealhulgas vähemalt 15 tundi selles klassis, mille kohta kavatsetakse lennuõpet anda.

FCL.930.FI Lennuinstruktor – koolituskursus

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

Muu õhusõidukiliigi lennuinstruktori tunnistuse taotlemisel loetakse pilootidel, kellel on või on olnud:

- (1) lennukite, kopterite või õhulaevade lennuinstruktori tunnistus, alapunkti b alapunkti 2 alapunkti i nõue täidetuks 55 tunni ulatuses või alapunkti b alapunkti 2 alapunkti ii nõuded 18 tunni ulatuses.

FCL.940.FI Lennuinstruktor – tunnistuse pikendamine ja taastamine

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

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

4. JAGU

Erinõuded tüübipädevuse instruktorile – TRI

FCL.905.TRI Tüübipädevuse instruktor – õigused ja tingimused

Tüübipädevuse instruktoril on õigus anda õpet:

- a) instrumentaallennupädevusmärgete pikendamiseks ja taastamiseks, kui tüübipädevuse instruktoril on kehtiv instrumentaallennupädevusmärke;
- b) tüübipädevuse instruktori või lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori tunnistuse väljaandmiseks, kui tal on vähemalt kolmeaastane tüübipädevuse instruktori kogemus, ning
- c) ühepiloodilennukite tüübipädevuse instruktorite puhul:
 - (1) kõrgtehniliste keerukate ühepiloodilennukite tüübipädevusmärgete väljaandmiseks, pikendamiseks ja taastamiseks, kui taotleja soovib ühepiloodilennu õigusi.

Ühepiloodilennukite tüübipädevuse instruktori (TRI(SPA)) õigusi võib laiendada kõrgtehniliste keerukate ühepiloodilennukite tüübipädevustele mitmepiloodilennu puhul, kui tüübipädevusinstruktor vastab järgmistele nõuetele:
 - i) tal on lennumeeskonna koostöoinstruktori tunnistus või
 - ii) tal on või on olnud mitmepiloodilennukite tüübipädevuse instruktori tunnistus;
 - (2) teise piloodi loa koolituseks algtasemel, kui tema õigusi on laiendatud mitmepiloodilennule ning tal on või on olnud lennukite lennuinstruktori või lennuki instrumentaallennupädevuse instruktori tunnistus;
- d) mitmepiloodilennukite tüübipädevusinstruktorite puhul:
 - (1) klassi- ja tüübipädevusmärgete väljaandmiseks, pikendamiseks ja taastamiseks:
 - i) mitmepiloodilennukite puhul;
 - ii) kõrgtehniliste keerukate ühepiloodilennukite puhul, kui taotleja soovib mitmepiloodilennu õigusi; lennumeeskonna koostöökoolitusel;
 - (2) lennumeeskonna koostöökoolitusel;
 - (3) teise piloodi loa kursuse alg-, kesk- ja kõrgtaseme puhul, kui tal on või on olnud algtaseme jaoks lennukite lennuinstruktori või lennuki instrumentaallennupädevuse instruktori tunnistus;

e) kopterite tüübipädevuse instruktorite puhul:

- (1) kopterite tüübipädevusmärgete väljaandmiseks, pikendamiseks ja taastamiseks;
- (2) lennumeeskonna koostöökoolitusel, kui tal on mitmepiloodikopteri tüübipädevus;
- (3) ühe mootoriga kopteri instrumentaallennupädevuse laiendamiseks mitme mootoriga kopteri instrumentaallennupädevusele;

f) vertikaalstartiga õhusõidukite tüübipädevuse instruktorite puhul:

- (1) vertikaalstartiga õhusõidukite tüübipädevusmärgete väljaandmiseks, pikendamiseks ja taastamiseks;
- (2) lennumeeskonna koostöökoolitusel.

FCL.910.TRI Tüübipädevuse instruktor – piiratud õigused

a) Üldist. Kui tüübipädevuskoolitus toimub üksnes lennu täisimitaatoril (FFS), kehtivad tüübipädevuse instruktori õigused ainult koolitamise kohta lennu täisimitaatoril.

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

b) Lennukite ja vertikaalstartiga õhusõidukite tüübipädevuse instruktor – TRI(A) ja TRI(PL). Tüübipädevuse instruktori õigused kehtivad ainult selle lennukitüübi või vertikaalstartiga õhusõidukitüübi kohta, mida kasutati koolitusel ja millega sooritati lennuksam. Tüübipädevuse instruktori õigusi laiendatakse muudele tüüpidele, kui tüübipädevuse instruktor vastab järgmistele nõuetele:

- (1) ta on taotlusele eelnenud 12 kuu jooksul sooritanud vastaval õhusõidukitüübil vähemalt 15 stardi ja maandumisega arvestuslikku marsruutlendu, millest seitse võib olla sooritatud lennu täisimitaatoril (FFS);
- (2) läbinud vastava tüübipädevuse instruktori kursuse tehnilise koolituse ja lennuõppe osad;
- (3) ta on sooritanud punkti FCL.935 kohase atesteerimise vastavad osad, et tõendada K alajao kohase kvalifikatsiooniga lennuinstruktoriga kontrollpiloodile või tüübipädevuse kontrollpiloodile suutlikkust anda piloodile vastava tüübipädevuse väljaandmiseks nõutaval tasemel õpet, sealhulgas lennuelset ja lennujärgset õpet ning teooriaõpet.

c) Kopterite tüübipädevuse instruktor – TRI(H)

(1) Kopterite tüübipädevuse instruktori loa õigused kehtivad ainult selle kopteritüübi kohta, mida kasutati tüübipädevuse instruktori tunnistuse omandamiseks tehtud lennuksamil. Tüübipädevuse instruktori õigusi laiendatakse muudele tüüpidele, kui tüübipädevuse instruktor vastab järgmistele nõuetele:

- i) ta on läbinud tüübipädevuse instruktori kursuse vastava tüübi tehnilise osa asjakohasel kopteritüübil või seda tüüpi esindaval lennutreeningseadmel,
- ii) andnud asjakohasel kopteritüübil vähemalt kaks tundi lennuõpet nõuetekohase kvalifikatsiooniga kopterite tüübipädevuse instruktori järelevalve all ning
- iii) sooritanud punkti FCL.935 kohase atesteerimise vastavad osad, et tõendada K alajao kohase kvalifikatsiooniga lennuinstruktoriga kontrollpiloodile või tüübipädevuse kontrollpiloodile suutlikkust anda piloodile vastava tüübipädevuse väljaandmiseks nõutaval tasemel õpet, sealhulgas lennuelset ja lennujärgset õpet ning teooriaõpet.

(2) Enne kopterite tüübipädevuse instruktori ühepiloodilennu õiguste laiendamist sama kopteritüübi mitmepiloodilennu õigustele peab tunnistuse omanik olema kogunud vastava tüübi mitmepiloodilennul vähemalt 100 lennutundi.

d) Ilma et see piiraks eelmiste alapunktide kohaldamist, võib nende tüübipädevuse instruktori tunnistuse omanike puhul, kellele on välja antud tüübipädevuse punkti FCL.725 alapunkti e alusel, laiendada tüübipädevuse instruktori õigusi kõnealusele uuele õhusõidukitüübile.

FCL.915.TRI Tüübipädevuse instruktor – eeltingimused

Tüübipädevuse instruktori tunnistuse taotleja peab vastama järgmistele nõuetele:

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

- b) ühepiloodilennukite tüübipädevuse instruktori (TRI(MPA)) tunnistuse puhul:
- (1) olema lennanud vähemalt 1 500 lennutundi piloodina mitmepiloodilennukitel ning
 - (2) olema taotlusele eelnenud 12 kuu jooksul teinud vastaval lennukitüübil kapteni või teise piloodina vähemalt 30 stardi ja maandumisega arvestuslikku marsruutlendu, millest 15 võib olla sooritatud seda tüüpi esindava lennu täisimitaatoril (FFS);
- c) ühepiloodilennukite tüübipädevuse instruktori (TRI(SPA)) tunnistuse puhul:
- (1) olema taotlusele eelnenud 12 kuu jooksul teinud vastaval lennukitüübil kapteni või teise piloodina vähemalt 30 stardi ja maandumisega arvestuslikku marsruutlendu, millest 15 võib olla sooritatud seda tüüpi esindava lennu täisimitaatoril (FFS), ning
 - (2) i) olema teinud lennukitel piloodina 500 lennutundi, sealhulgas 30 tundi vastava lennukitüübi kaptenina, või
ii) omama või olema omanud mitme mootoriga lennuki instrumentaallennupädevusega lennuinstruktori õigusi;
- d) kopterite tüübipädevuse instruktore (TRI(H)) puhul:
- (1) ühe mootoriga ühepiloodikopterite tüübipädevuse instruktori tunnistuse saamiseks olema lennanud piloodina kopteritel 250 lennutundi;
 - (2) mitme mootoriga ühepiloodikopterite tüübipädevuse instruktori tunnistuse saamiseks olema lennanud piloodina kopteritel 500 lennutundi, sealhulgas 100 lennutundi kaptenina mitme mootoriga mitmepiloodikopteritel;
 - (3) mitmepiloodikopterite tüübipädevuse instruktori tunnistuse saamiseks olema lennanud piloodina kopteritel 1 000 lennutundi, sealhulgas:
 - i) vähemalt 350 lennutundi piloodina mitmepiloodikopteritel või
 - ii) olema lennanud piloodina vastava tüübi kopteritel mitmepiloodilendudel 100 lennutundi, kui taotlejal juba on ühe mootoriga ühepiloodikopterite tüübipädevuse instruktori tunnistus;
 - (4) kopterite lennuinstruktori tunnistuse omanikel loetakse punkides 1 ja 2 esitatud nõuded asjaomasel ühepiloodikopteril lennatud lennutundide kohta täies ulatuses täidetuks;
- e) vertikaalstardiga õhusõidukite tüübipädevuse instruktore (TRI(PL)) puhul:
- (1) olema lennanud vähemalt 1 500 lennutundi piloodina mitmepiloodilennukitel, vertikaalstardiga õhusõidukitel või mitmepiloodikopteritel ning
 - (2) olema taotlusele eelnenud 12 kuu jooksul teinud vastava vertikaalstardiga õhusõiduki tüübil kapteni või teise piloodina vähemalt 30 stardi ja maandumisega arvestuslikku marsruutlendu, millest 15 võib olla sooritatud seda tüüpi esindava lennu täisimitaatoril (FFS).

FCL.930.TRI Tüübipädevuse instruktor – koolituskursus

- a) Tüübipädevuse instruktori koolituskursus peab sisaldama vähemalt järgmist:
- (1) 25 tundi õpetamist ja õppimist;
 - (2) kümme tundi tehnilist koolitust, sealhulgas tehniliste teadmiste kordamist, tunnikavade koostamist ning klassiruumiõppe oskuste arendamist;
 - (3) ühe mootoriga õhusõidukite puhul viis tundi lennuõpet vastaval õhusõidukil või seda esindaval imitaatoril ning mitmepiloodiõhusõiduki puhul kümme tundi õhusõidukil või seda esindaval imitaatoril.
- b) Nende taotlejate puhul, kel on või on olnud instruktoritunnistus, loetakse alapunkti a alapunkti 1 nõuded täies ulatuses täidetuks.
- c) Nende tüübipädevuse instruktori tunnistuse taotlejate puhul, kellel on vastava tüübi lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori tunnistus, loetakse täies ulatuses täidetuks käesoleva alapunkti nõuded sellise tüübipädevuse instruktori tunnistuse väljaandmiseks, mis kehtib ainult imitaatorites toimuva lennuõppe kohta.

FCL.935.TRI Tüübipädevuse instruktor – atesteerimine

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

Piirang tühistatakse, kui tüübipädevuse instruktor on läbinud atesteerimise õhusõidukil.

FCL.940.TRI Tüübipädevuse instruktor – tunnistuse pikendamine ja taastamine**a) Pikendamine**

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

- i) läbima ühe järgmistest täismahus tüübipädevuskursuse osadest: üks vähemalt kolmetunnine simulaatoriseanss või üks vähemalt ühetunnine lennuharjutus, mis muu hulgas hõlmab vähemalt kaht starti ja maandumist,
- ii) läbima tüübipädevuse instruktorina sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis instruktori täienduskoolituse,
- iii) läbima punkti FCL.935 kohase atesteerimise.

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

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

Vertikaalstardiga õhusõidukite tüübipädevuse instruktor peab nimetatud lennuõppetunnid sooritama tüübipädevuse instruktori või tüübipädevuse kontrollpiloodina (TRE) või lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori või lennuimitaatori kontrollpiloodina (SFE). Kopterite tüübipädevuse instruktoritel arvestatakse selle hulka ka lennuinstruktorina, instrumentaallennupädevuse instruktorina (IRI), lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktorina (STI) või mis tahes valdkonna eksamineerijana lennatud lennuaeg;

- ii) läbima tüübipädevuse instruktorina sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis instruktori täienduskoolituse;
- iii) läbima punkti FCL.935 kohase atesteerimise.

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

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

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

b) Taastamine

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

- i) Olema taotlusele eelnenud 12 kuu jooksul sooritanud vastaval lennukitüübil vähemalt 30 stardi ja maandumisega arvestuslikku marsruutlendu, millest kuni viisteist võib olla sooritatud lennuimitaatoril;
- ii) läbinud sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni korraldatud tüübipädevuse instruktori kursuse asjakohased osad;
- iii) andnud täismahus tüübipädevuskursusel lennukite tüübipädevuse inspektori järelevalve all vastavat tüüpi lennukil vähemalt kolm tundi lennuõpet.

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

- i) läbima tüübipädevuse instruktorina sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis instruktori täienduskoolituse, mis peab hõlmama asjakohaseid tüübipädevuse instruktori koolituskursuse elemente ning
- ii) läbima punkti FCL.935 kohase atesteerimise kõikidel õhusõidukitüüpidel, mille kohta instruktori õiguste uuendamist taotletakse.

5. JAGU

Erinõuded klassipädevuse instruktorile – CRI**FCL.905.CRI Klassipädevuse instruktor – õigused ja tingimused**

- a) Klassipädevuse instruktoril on õigus anda õpet:
- (1) mittekõrgtehniliste mittekeerukate ühepiloodilennukite klassipädevuste väljaandmiseks, pikendamiseks ja taastamiseks, kui taotleja soovib ühepiloodilennu õigusi;
 - (2) lennukite pukseerimis- või vigurlennupädevuses, kui klassipädevuse instruktoril on vastav pädevus ja ta on punkti FCL.905.FI alapunkti i kohase kvalifikatsiooniga lennuinstruktorile tõendanud suutlikkust anda selle pädevuse jaoks nõutavat õpet.
- b) Klassipädevuse instruktori õigused kehtivad ainult selle lennukiklassi või -tüübi suhtes, mille kohta instruktor läbis atesteerimise. Klassipädevuse instruktori õigusi laiendatakse muudele klassidele või tüüpidele, kui klassipädevuse instruktor on eelnenud 12 kuu jooksul täitnud järgmised tingimused:
- (1) lennanud 15 lennutundi asjaomase klassi või tüübi lennukite kaptenina;
 - (2) sooritanud ühe õppelennu parempoolsel istmel, kus teisel piloodiistmel teeb järelevalvet vastava klassi või tüübi kvalifikatsiooniga klassipädevuse instruktor või lennuinstruktor.

FCL.915.CRI Klassipädevuse instruktor – eeltingimused

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

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

FCL.930.CRI Klassipädevuse instruktor – koolituskursus

- a) Klassipädevuse instruktori koolituskursus peab sisaldama vähemalt järgmist:
- (1) 25 tundi õpetamis- ja õppimisteemalist õpet;
 - (2) kümme tundi tehnilist koolitust, sealhulgas tehniliste teadmiste kordamist, tunnikavade koostamist ning klassiruumiõppeoskuste arendamist;
 - (3) viis tundi lennuõpet mitme mootoriga lennukitel või kolm tundi lennuõpet ühe mootoriga lennukitel punkti FCL.905.FI alapunkti i kohase kvalifikatsiooniga lennukite lennuinstruktoriga.
- b) Nende taotlejate puhul, kel on või on olnud instruktoritunnistus, loetakse alapunkti a alapunkti 1 nõuded täies ulatuses täidetuks.

FCL.940.CRI Lennuinstruktor – tunnistuse pikendamine ja taastamine

- a) Klassipädevuse instruktori tunnistuse pikendamiseks peab taotleja tunnistuse kehtivuse lõppkuupäevale eelneva 12 kuu jooksul tegema järgmist:
- (1) lendama klassipädevuse instruktorina vähemalt kümme lennutundi meeskonnalendudel. Kui taotlejal on nii ühe kui mitme mootoriga lennukite klassipädevuse instruktori õigused, jagatakse kümme tundi lennuõpet võrdselt ühe ja mitme mootoriga lennukite vahel, või
 - (2) läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis klassipädevuse instruktori täienduskoolituse, või
 - (3) läbima vastavalt vajadusele kas mitme või ühe mootoriga lennukite kohta punkti FCL.935 kohase atesteerimise.

- b) Vähemalt igal teisel klassipädevuse instruktori tunnistuse pikendamisel peab tunnistuse omanik täitma alapunkti a alapunkti 3 nõuded.
- c) Taastamine. Klassipädevuse instruktori tunnistuse aegumise korral peab taotleja taastamisele eelneva 12 kuu jooksul:
 - (1) läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis klassipädevuse instruktori täienduskoolituse;
 - (2) läbima punkti FCL.935 kohase atesteerimise.

6. JAGU

Erinõuded instrumentaallennupädevuse instruktorile – IRI

FCL.905.IRI Instrumentaallennupädevuse instruktor – õigused ja tingimused

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

FCL.915.IRI Instrumentaallennupädevuse instruktor – eeltingimused

Instrumentaallennupädevuse instruktori tunnistuse taotleja peab vastama järgmistele nõuetele:

- a) lennuki instrumentaallennupädevuse instruktorite puhul:
 - (1) olema lennanud vähemalt 800 lennutundi instrumentaallennureeglite kohastel lendudel, sealhulgas vähemalt 400 tundi lennukitel ning
 - (2) mitme mootoriga lennuki instrumentaallennupädevuse instruktori tunnistuse taotlemisel täitma punkti FCL.915.CRI alapunkti a nõuded;
- b) kopterite instrumentaallennupädevuse instruktorite puhul:
 - (1) olema lennanud vähemalt 500 lennutundi instrumentaallennureeglite kohastel lendudel, sealhulgas vähemalt 250 tundi instrumentaalaega kopteritel, ning
 - (2) mitme mootoriga kopterite instrumentaallennupädevuse instruktori tunnistuse taotlemisel täitma punkti FCL.905.FI alapunkti g alapunkti 3 alapunkti ii nõuded;
- c) õhulaeva instrumentaallennupädevuse instruktorite puhul olema lennanud vähemalt 300 lennutundi instrumentaallennureeglite kohastel lendudel, millest vähemalt 100 tundi on instrumentaallennuaeg õhulaevadel.

FCL.930.IRI Instrumentaallennupädevuse instruktor – koolituskursus

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

- b) Lennuinstruktoriks peab olema punkti FCL.905.FI alapunkti i kohase kvalifikatsiooniga lennuinstruktor.
- c) Nende taotlejate puhul, kel on või on olnud instruktoritunnistus, loetakse alapunkti a alapunkti 1 nõuded täies ulatuses täidetuks.

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

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

7. JAGU

Erinõuded lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktorile – SFI

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

Lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktoril on õigus anda vastavas õhusõidukiliigis jälgendatud lennuõpet:

- a) instrumentaallennupädevusmärgete väljaandmiseks, pikendamiseks ja taastamiseks, kui tal on või on olnud vastava õhusõidukiliigi instrumentaallennupädevusmärke ja ta on läbinud instrumentaallennupädevuse instruktoriga koolituskursuse, ning
- b) ühepiloodilennukite lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktorite puhul:

- (1) kõrgtehniliste keerukate ühepiloodilennukite tüübipädevusmärgete väljaandmiseks, pikendamiseks ja taastamiseks, kui taotleja soovib ühepiloodilennu õigusi.

Ühepiloodilennukite lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktoriga (SFI(SPA)) õigusi võib laiendada kõrgtehniliste keerukate ühepiloodilennukite mitmepiloodilennu tüübipädevustele, kui lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktor vastab järgmistele nõuetele:

- i) tal on lennumeeskonna koostööinstruktoriga tunnistus või
- ii) tal on või on olnud mitmepiloodilennukite tüübipädevuse instruktoriga tunnistus ning

- (2) kui ühepiloodilennukite lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktoriga õigusi on alapunkti 1 kohaselt laiendatud mitmepiloodilennule:

- i) lennumeeskonna koostöökoolitusel,
- ii) teise piloodi loa kursuse algetapil,

- c) mitmepiloodilennukite lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktorite puhul:

- (1) klassi- ja tüübipädevusmärgete väljaandmiseks, pikendamiseks ja taastamiseks:

- i) mitmepiloodilennukite puhul;
- ii) kõrgtehniliste keerukate ühepiloodilennukite puhul, kui taotleja soovib mitmepiloodilennu õigusi;

- (2) lennumeeskonna koostöökoolitusel;

- (3) teise piloodi loa kursuse alg-, kesk- ja kõrgtasemel, kui tal on või on olnud lennukite lennuinstruktoriga või lennuki instrumentaallennupädevuse instruktoriga tunnistus algtasemel õpetamiseks;

- d) kopterite lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktorite puhul:

- (1) kopterite tüübipädevusmärgete väljaandmiseks, pikendamiseks ja taastamiseks;
- (2) lennumeeskonna koostöökoolitusel, kui lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktoril on õigus anda mitmepiloodikopterite õpet.

FCL.910.SFI Lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktor – piiratud õigused

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

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

- a) ta on edukalt sooritanud vastava tüübipädevuskursuse imitaatoriosad ning

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

FCL.915.SFI Lennutreeningseadme tüübipädevuse inspektor – eeltingimused

Lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori tunnistuse taotleja peab vastama järgmistele nõuetele:

- a) ta peab omama või olema omanud vähemalt vastava õhusõidukiliigi ametipiloodi, teise piloodi või liinipiloodi luba;
- b) olema 12 kuu jooksul enne taotluse esitamist sooritanud õhusõiduki tüübipädevuse väljaandmiseks nõutava lennukuse tasemekontrolli asjakohast tüüpi esindaval lennu täisimitaatoril (FFS) ning
- c) mitmepiloodilennukite lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktorite või vertikaalstardiga õhusõidukite lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktorite puhul olema lisaks:
- (1) lennanud vähemalt 1 500 lennutundi piloodina vastavalt kas mitmepiloodilennukitel või vertikaalstardiga õhusõidukitel;
 - (2) sooritanud taotlusele eelnenud 12 kuu jooksul piloodi või vaatejana vähemalt:
 - i) kolm arvestuslikku marsruutlendu asjakohase õhusõidukitüübi piloodikabiinis või
 - ii) kaks liinilennu imitaatorkoolituse seansi asjakohase tüübi piloodikabiinis koos kvalifitseeritud lennumeeskonnaga. Imitaatoriseansid peavad sisaldama vähemalt kaht vähemalt kahetunnist lendu kahe eri lennuvälja vahel koos asjaomase lennueelse planeerimise ja lennuanalüüsiga;
- d) kõrgtehniliste keerukate ühepiloodilennukite lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktorite puhul lisaks:
- (1) olema lennanud vähemalt 500 lennutundi ühepiloodilennukite kaptenina;
 - (2) omama või olema omanud mitme mootoriga lennuki instrumentaallennupädevust ning
 - (3) olema täitnud alapunkti c alapunkti 2 nõuded;
- e) kopterite lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori puhul lisaks:
- (1) olema taotlusele eelnenud 12 kuu jooksul vaatejana lennanud vähemalt ühe lennutunni asjakohase tüübi piloodikabiinis ning
 - (2) mitmepiloodikopterite puhul omama vähemalt 1 000 tundi lennukogemust kopteripiloodina, sealhulgas vähemalt 350 tundi mitmepiloodikopteri piloodina;
 - (3) mitme mootoriga ühepiloodikopterite puhul olema lennanud piloodina kopteritel 500 lennutundi, sealhulgas 100 lennutundi kaptenina mitme mootoriga ühepiloodikopteritel;
 - (4) ühe mootoriga ühepiloodikopterite puhul olema lennanud piloodina kopteritel 250 lennutundi.

FCL.930.SFI Lennutreeningseadme tüübipädevuse inspektor – koolituskursus

- a) Lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori koolituskursus peab sisaldama vähemalt järgmist:
- (1) vastava tüübipädevuskursuse lennu täisimitaatoriga (FSTD) seotud osad;
 - (2) tüübipädevuse instruktori koolituskursuse sisu.

- b) Lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori tunnistuse taotlejal, kellel on vastava tüübi tüübipädevuse instruktori tunnistus, arvestatakse käesoleva alapunkti nõuded täies ulatuses täidetuks.

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

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

8. JAGU

Erinõuded lennumeeskonna koostöoinstruktorile – MCCI

FCL.905.MCCI Lennumeeskonna koostöoinstruktor – õigused ja tingimused

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

FCL.910.MCCI Lennumeeskonna koostöoinstruktor – piiratud õigused

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

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

FCL.915.MCCI Lennumeeskonna koostöoinstruktor – eeltingimused

Lennumeeskonna koostöoinstruktori tunnistuse taotleja peab vastama järgmistele nõuetele:

- a) ta peab omama või olema omanud vähemalt vastava õhusõidukiliigi ametipiloodi, teise piloodi või liinipiloodi luba;
- b) omama vähemalt:
- (1) lennukite, õhulaevade ja vertikaalstardiga õhusõidukite puhul 1 500 tundi lennukogemust piloodina mitmepiloodilendudel;
 - (2) kopterite puhul 1 000 tundi lennukogemust piloodina meeskonnalendudel, sealhulgas vähemalt 350 tundi mitmepiloodikopteritel.

FCL.930.MCCI Lennumeeskonna koostöoinstruktor – koolituskursus

- a) Lennumeeskonna koostöoinstruktori koolituskursus peab sisaldama vähemalt järgmist:
- (1) 25 tundi õpetamis- ja õppimisteemalist õpet;
 - (2) tehnilist koolitust sellel lennutreeningseadme tüübil, millel taotleja soovib õpet anda;
 - (3) kolm tundi praktilist koolitust, mis võib olla lennuõpe või lennumeeskonna koostöö õpe vastavas lennumeeskonna koostöö II/III taseme lennuimitaatoril (FNPT II/III MCC), 2./3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2/3) või lennu täisimitaatoril (FFS) sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni poolt selleks määratud tüübipädevuse instruktoriga, lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktoriga või lennumeeskonna koostöoinstruktori järelevalve all. Järelevalve aluse lennuõppeaja hulka arvestatakse ka taotleja atesteerimine punkti FCL.920 kohaselt.
- b) Nende taotlejate puhul, kellel on või on olnud lennuinstruktoriga, tüübipädevuse instruktoriga, klassipädevuse instruktoriga, instrumentaallennupädevuse instruktoriga või lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktoriga tunnistus, loetakse alapunkti a alapunkti 1 nõuded täies ulatuses täidetuks.

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

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

9. JAGU

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

- a) Lennutreeningseadme algõppe instruktoril on õigus anda vastavas õhusõidukiliigis lennutreeninguõpet:
- (1) loa väljaandmiseks;
 - (2) ühepiloodiõhusõidukite instrumentaallennupädevuse ning klassi- ja tüübipädevuste väljaandmiseks, pikendamiseks või taastamiseks, välja arvatud kõrgtehnilised keerukad ühepiloodilennukid.
- b) Lennukite lennutreeningseadme algõppe instruktoriga lisaõigused Lennukite lennutreeningseadme algõppe instruktoriga õigused hõlmavad lennutreeninguõpet teise piloodi loa integreeritud koolituskursuse algtaseme lennuõppe raames.

FCL.910.STI Lennutreeningseadme algõppe instruktor – piiratud õigused

Lennutreeningseadme algõppe instruktoriga õigused kehtivad ainult selle II/III taseme lennuimitaatoril (FNPT II/III), 2./3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2/3) või lennu täisimitaatoril (FFS) kohta, millel lennutreeningseadme algõppe instruktoriga kursus läbiti.

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

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

FCL.915.STI Lennutreeningseadme algõppe instruktor – eeltingimused

Lennutreeningseadme algõppe instruktoriga tunnistuse taotleja peab vastama järgmistele nõuetele:

- a) ta peab omama või olema taotlusele eelnenud kolme aasta jooksul omanud piloodiluba ja neile kursustele vastavaid instruktoriga õigusi, kus ta õpetada soovib;

- b) olema taotlusele eelneva 12 kuu jooksul sooritanud lennuimitaatoril vastava klassi- või tüübipädevuse lennuoskuse tasemekontrolli.

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

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

FCL.930.STI Lennutreeningseadme algõppe instruktor – koolituskursus

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

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

- b) Helikopterite lennutreeningseadme algõppe instruktore tunnistuse taotlejate puhul peab asjakohane tüübipädevuse inspektore koolituskursus hõlmama ka lennu täisimitaatoriga (FFS) seotud osi.

FCL.940.STI Lennutreeningseadme algõppe instruktore tunnistuse pikendamine ja taastamine

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

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

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

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

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

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

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

10. JAGU

Mäelennuinstruktor – MI

FCL.905.MI Mäelennuinstruktor – õigused ja tingimused

Mäelennuinstruktorel on õigus anda mäelennupädevuse väljaandmiseks vajalikku lennuõpet.

FCL.915.MI Mäelennuinstruktor – eeltingimused

Mäelennuinstruktore tunnistuse taotleja peab vastama järgmisele nõuetele:

- a) ta peab omama lennuinstruktore, klassipädevuse instruktore või tüübipädevuse instruktore tunnistust ühepiloodilennukite kohta;
- b) omama mäelennupädevusmärke.

FCL.930.MI Mäelennuinstruktor – koolituskursus

- a) Mäelennuinstruktori koolituskursus peab hõlmama ka taotleja atesteerimist punkti FCL.920 kohaselt.
- b) Enne kursusele minekut peavad taotlejad olema sooritanud lennuinstruktori tunnistusega mäelennuinstruktorile sisseastumiseelse lennueksami, millega hinnatakse nende kogemusi ja koolituskursuse läbimise suutlikkust.

FCL.940.MI Mäelennuinstruktori tunnistuse kehtivus

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

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

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

FCL.915.FTI Katselennuinstruktor – eeltingimused

Katselennuinstruktori tunnistuse taotleja peab vastama järgmisele nõuetele:

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

FCL.930.FTI Katselennuinstruktor – koolituskursus

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

FCL.940.FTI Katselennuinstruktor – tunnistuse pikendamine ja taastamine

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

- (2) läbima katselennuinstruktorina täienduskoolituse sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis. Täienduskoolituse aluseks on punkti FCL.930.FTI alapunkti a alapunkti 3 kohase katselennuinstruktori koolituskursuse praktilise lennuõppe element ja see peab sisaldama vähemalt üht õppelendu punkti FCL.905.FTI alapunkti b kohase kvalifikatsiooniga katselennuinstruktori järelevalve all.
- b) Taastamine. Katselennuinstruktori tunnistuse aegumise korral peab taotleja läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis katselennuinstruktorina täienduskoolituse. Täienduskoolitus peab vastama vähemalt punkti FCL.930.FTI alapunkti a alapunkti 3 nõuetele.

K ALAJAGU

EKSAMINEERIJAD

1. JAGU

Üldnõuded

FCL.1000 Eksamineerija tunnistus

- a) Üldist. Eksamineerija tunnistuse omanikel peab olema:
- (1) samaväärne luba, pädevusmärge või tunnistus, mille taotlejatele neil on õigus korraldada lennueksameid, lennuoskuse tasemekontrolli või atesteerimisi ning anda vastavat õpet;
 - (2) õhusõidukil tehtava lennueksami, lennuoskuse tasemekontrolli või atesteerimise käigus õhusõiduki kaptenina tegutsemiseks vajalik kvalifikatsioon.
- b) Eritingimused
- (1) Kui liikmesriigis võetakse kasutusele või lennuettevõtja õhusõidukiparki lisandub uusi õhusõidukeid, mille puhul käesoleva alajao nõuete täitmine ei ole võimalik, võib pädev asutus lennueksamite ja lennuoskuse tasemekontrollide korraldamise õiguste andmiseks anda välja eritunnistuse. See tunnistus kehtib ainult uue õhusõidukitüübi kasutuselevõtuks vajalike lennueksamite ja lennuoskuse tasemekontrollide kohta ning selle kehtivus ei tohi ühelgi juhul ületada üht aastat.
 - (2) Alapunkti b alapunkti 1 kohaselt välja antud eritunnistuse omanikud, kes soovivad taotleda eksamineerija tunnistust, peavad vastama asjaomase kategooria eksamineerija puhul ette nähtud eeltingimustele ja pikendamisega seotud nõuetele.
- c) Eksamineerimine väljaspool liikmesriikide territooriumi
- (1) Ilma et see piiraks alapunkti a kohaldamist, võib liikmesriigi pädev asutus anda ICAO 1. lisa kohast kolmanda riigi piloodiluba omavale taotlejale väljaspool liikmesriikide territooriumi asuvas sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis lennueksamite ja lennuoskuse tasemekontrollide korraldamiseks eksamineerija tunnistuse, tingimusel et taotleja vastab järgmistele nõuetele:
 - i) ta omab vähemalt samaväärset luba, pädevusmärke või tunnistust, mille taotlejatele tal on õigus korraldada lennueksameid, lennuoskuse tasemekontrolli või atesteerimisi, ning igal juhul vähemalt ametipiloodi luba;
 - ii) vastab käesolevas alajaos asjaomase eksamineerijatunnistuse väljaandmiseks kehtestatud nõuetele ning
 - iii) tõendab pädevale asutusele, et ta tunneb Euroopa tsiviillennunduse ohutuseeskirju käesoleva osa kohaselt eksamineerija õigustes tegutsemiseks piisaval tasemel.
 - (2) Alapunktis 1 osutatud tunnistus kehtib lennuõppe ja lennuoskuse tasemekontrollide/eksamite korraldamisel vastavalt järgmistele tingimustele:
 - i) lennuoskuse tasemekontroll/eksam toimub väljaspool liikmesriikide territooriumi ning
 - ii) asjaomane eksamineerija oskab piisavalt keelt, milles lennuoskuse tasemekontroll/eksam korraldatakse.

FCL.1005 Õiguste piiramine isikliku huvi korral

Eksamineerijad ei tohi teha järgmist:

- a) korraldada lennueksameid ja atesteerimisi järgmistele lubade, pädevusmärgete või tunnistuste taotlejatele:
- (1) kellele nad on andnud sellise loa, pädevusmärke või tunnistuse omandamiseks vajalikkude lennuõpet, millega seoses lennuksam või atesteerimine korraldatakse, või

(2) kellele nad on punkti FCL.030 alapunkti b kohaselt andnud lennueksami tegemise soovitusi;

b) korraldada lennueksameid, lennuoskuse tasemekontrolli ega atesteerimisi muudel juhtudel, kui nad näevad ohtu oma objektiivsusele.

FCL.1010 Eksamineerijate suhtes kohaldatavad eeltingimused

Eksamineerija tunnistuse taotlejad peavad tõendama järgmist:

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

FCL.1015 Eksamineerijate standardimine

a) Eksamineerija tunnistuse taotlejad peavad läbima pädevas asutuses või sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis pädeva asutuse heakskiidetud standardimiskursuse.

b) Standardimiskursus koosneb teoreetilisest ja praktilisest õppesistemi ning peab sisaldama vähemalt järgmist:

- (1) kaks lennueksami, lennuoskuse tasemekontrolli või atesteerimist seoses lubade, pädevusmärgete või tunnistustega, mille kohta taotleja eksamineerimise ja kontrollimise õigust taotleb;
 - (2) käesoleva osa kohaldatavate nõuete ja kehtivate lennundusnõuete ning lennueksamite, lennuoskuse tasemekontrollide ja atesteerimiste korraldamise, dokumenteerimise ja aruandluse tutvustamine;
 - (3) ülevaade riiklikest haldusmenetlustest, isikuandmete kaitse nõuetest, vastutusest, õnnetusjuhtumikindlustusest ja lõivudest.
- c) Eksamineerija tunnistuse omanikud ei tohi korraldada lennueksameid, lennuoskuse tasemekontrolli ega atesteerimisi taotlejatele, kelle puhul pädev asutus ei ole sama, mis neile eksamineerija tunnistuse väljaandnud asutus, välja arvatud juhul, kui:
- (1) nad on taotleja pädevat asutust teavitanud lennueksami, lennuoskuse tasemekontrolli või atesteerimise korraldamise kavatsusest ning oma eksamineerijaõiguste ulatusest;
 - (2) nad on taotleja pädevalt asutuselt saanud ülevaate alapunkti b alapunktis 3 nimetatud elementidest.

FCL.1020 Eksamineerijate atesteerimine

Eksamineerija tunnistuse taotlejad peavad pädeva asutuse inspektorile või eksamineerija tunnistuse eest vastutava pädeva asutuse poolt spetsiaalselt selleks volitatud vanemeksamineerijale tõendama oma kompetentsust, läbides lennueksami, lennuoskuse tasemekontrolli või atesteerimise selles eksamineerija rollis, mille õigusi taotleatakse, sealhulgas eksamineeritava, kontrollitava või atesteeritava isiku lennuelne ettevalmistus, lennuksam, lennuoskuse tasemekontroll või atesteerimine, lennu analüüs ja salvestuste dokumentatsioon.

FCL.1025 Eksamineerija tunnistuse kehtivus, pikendamine ja taastamine

a) Kehtivus. Eksamineerija tunnistus kehtib kolm aastat.

b) Pikendamine. Eksamineerija tunnistuse kehtivust pikendatakse, kui selle omanik on tunnistuse kehtivusaajal teinud järgmist:

- (1) korraldanud igal aastal vähemalt kaks lennueksami, lennuoskuse tasemekontrolli või atesteerimist;
- (2) osalenud viimase kehtivusaasta jooksul pädevas asutuses või sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis pädeva asutuse heakskiidul toimunud eksamineerijate täiendusseminaril.

- (3) Ühte viimasel kehtivusaastal alapunkti 1 kohaselt korraldatud lennuksamit või lennuoskuse tasemekontrolli peab olema hinnanud pädeva asutuse inspektor või eksamineerija tunnistuse eest vastutava pädeva asutuse poolt spetsiaalselt selleks volitatud vanemeksamineerija.
 - (4) Kui eksamineerija tunnistuse pikendamist taotleval isikul on mitme eksamineerijakategooria õigused, võidakse pikendada kõiki õigusi korraga, kui taotleja täidab kokkuleppel pädeva asutusega alapunkti b alapunkti 1 ja alapunkti b alapunkti 2 ning punkti FCL.1020 nõuded ühes eksamineerija tunnistuse kategooriatest.
- c) Taastamine. Tunnistuse aegumise korral peavad taotlejad enne õiguste kasutamise jätkamist täitma alapunkti b alapunkti 2 ja punkti FCL.1020 nõuded.
- d) Eksamineerija tunnistust pikendatakse või uuendatakse üksnes juhul, kui taotleja tõendab jätkuvat vastavust punktide FCL.1010 ja FCL.1030 nõuetele.

FCL.1030 Lennuksamite, lennuoskuse tasemekontrollide ja atesteerimiste korraldamine

- a) Lennuksamite, lennuoskuse tasemekontrollide ja atesteerimiste korraldamisel peavad eksamineerijad tegema järgmist:

- (1) veenduma, et taotlejaga on võimalik keelebarjäärita suhelda;
- (2) kontrollima, kas taotleja vastab kõikidele kvalifikatsiooni, väljaõppe ja kogemustega seotud nõuetele, mis on käesolevas osas lennuksami, lennuoskuse tasemekontrolli või atesteerimise esemeks oleva loa, pädevusmärke või tunnistuse väljaandmiseks, pikendamiseks või taastamiseks ette nähtud;
- (3) teavitama taotlejat väljaõppe ja lennukogemuse kohta ebatäielike, ebatäpsete või valede andmete esitamise tagajärgedest.

- b) Pärast lennuksami või lennuoskuse tasemekontrolli lõppu peab eksamineerija tegema järgmist:

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

- iii) eksami, kontrolli või atesteerimise tulemust.

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

2. JAGU

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

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

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

b) Kopterite kontrollpiloot (FE(H)). Kopterite kontrollpiloodil on õigus korraldada:

- (1) lennuksameid kopteri erapiloodi loa väljaandmiseks ning lennuksameid ja lennuoskuse tasemekontrolle sellele loale lisatavale ühepiloodikopterite tüübipädevusmärgete väljaandmiseks, kui kontrollpiloot on lennanud piloodina kopteritel vähemalt 1 000 lennutundi, sealhulgas vähemalt 250 tundi lennuinstruktorina;
- (2) lennuksameid kopteri ametipiloodi loa väljaandmiseks ning lennuksameid ja lennuoskuse tasemekontrolle sellele loale lisatavale ühepiloodikopterite tüübipädevusmärgete väljaandmiseks, kui kontrollpiloot on lennanud piloodina kopteritel vähemalt 2 000 lennutundi, sealhulgas vähemalt 250 tundi lennuinstruktorina;
- (3) lennuksameid ja lennuoskuse tasemekontrolle kopterite era- või ametipiloodi lubadele lisatavate mitme mootoriga ühepiloodikopterite tüübipädevusmärgete väljaandmiseks, kui kontrollpiloot on täitnud vastavalt vajadusele kas alapunkti 1 või alapunkti 2 nõuded ning tal on kopteri ametipiloodi luba või kopteri liinipiloodi luba ning vajaduse korral kopteri instrumentaallennupädevusmärke;
- (4) lennuksameid ja lennuoskuse tasemekontrolle kergkopteri piloodi loa väljaandmiseks, kui kontrollpiloot on lennanud piloodina kopteritel vähemalt 500 lennutundi, sealhulgas 150 tundi lennuinstruktorina.

c) Õhulaevade kontrollpiloot (FE(As)). Õhulaevade kontrollpiloodil on õigus korraldada lennuksameid õhulaeva erapiloodi loa ja õhulaevade ametipiloodi loa väljaandmiseks ning lennuksameid ja lennuoskuse tasemekontrolle asjaomaste õhulaevade tüübipädevusmärgete väljaandmiseks, kui kontrollpiloot on lennanud piloodina õhulaevadel vähemalt 500 lennutundi, sealhulgas vähemalt 100 tundi lennuinstruktorina.

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

- (1) lennuksameid ja lennuoskuse tasemekontrolle purilennuki erapiloodi loa või purilennukipiloodi loa väljaandmiseks, kui kontrollpiloot on lennanud piloodina purilennukitel või mootorpurilennukitel vähemalt 300 lennutundi, mis muu hulgas hõlmab 150 tundi või 300 starti lennuinstruktorina;
- (2) lennuoskuse tasemekontrolle purilennuki erapiloodi loa õiguste laiendamiseks ärilisele lennutegevusele, kui kontrollpiloot on lennanud piloodina purilennukitel või mootorpurilennukitel vähemalt 300 lennutundi, sealhulgas 90 tundi lennuinstruktorina;
- (3) lennuksameid purilennuki erapiloodi loa või purilennuki piloodi loa õiguste laiendamiseks fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitele, kui kontrollpiloot on lennanud piloodina purilennukitel või mootorpurilennukitel vähemalt 300 lennutundi, sealhulgas 50 tundi lennuinstruktorina fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel.

- e) Õhupallide kontrollpiloot (FE(B)). Õhupallide kontrollpiloodil on õigus korraldada:
- (1) lennuksameid õhupalli erapiloodi loa ja õhupallipiloodi loa väljaandmiseks ning lennuksameid ja lennuoskuse tasemekontrolle õiguste laiendamiseks muudele õhupalliklassidele või -tüüpidele, kui kontrollpiloot on lennanud piloodina õhupallidel vähemalt 250 lennutundi, sealhulgas vähemalt 50 tundi lennuinstruktorina;
 - (2) lennuoskuse tasemekontrolle õhupalli erapiloodi loa õiguste laiendamiseks ärilisele lennutegevusele, kui kontrollpiloot on lennanud piloodina õhupallidel vähemalt 300 lennutundi, sealhulgas 50 tundi selle kategooria õhupallidega, mille jaoks õigusi taotletakse. Nimetatud 300 lennutundi peavad hõlmama vähemalt 50 tundi instruktorina.

FCL.1010.FE Kontrollpiloot – eeltingimused

Kontrollpiloodi tunnistuse taotlejal peab olema:

vastava õhusõidukiliigi lennuinstruktori tunnistus.

3. JAGU

Erinõuded tüübipädevuse kontrollpiloodile – TRE

FCL.1005.TRE Tüübipädevuse kontrollpiloot – õigused ja tingimused

- a) Lennukite kontrollpiloot (TRE(A)) ja vertikaalstardiga õhusõidukite tüübipädevuse kontrollpiloot (TRE(PL)). Lennukite või vertikaalstardiga õhusõidukite tüübipädevuse kontrollpiloodil on õigus korraldada:
- (1) lennuksameid vastavalt vajadusele kas lennukite või vertikaalstardiga õhusõidukite tüübipädevusmärgete esmaseks väljaandmiseks;
 - (2) lennuoskuse tasemekontrolle tüübi- ja instrumentaallennupädevusmärgete pikendamiseks või taastamiseks;
 - (3) lennuksameid lennuki piloodiloo väljaandmiseks;
 - (4) lennuksameid teise piloodi loa väljaandmiseks, kui kontrollpiloot vastab punkti FCL.925 nõuetele;
 - (5) atesteerimisi vastava õhusõidukiliigi tüübipädevuse instruktoriga või lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktoriga tunnistuse väljaandmiseks, pikendamiseks või taastamiseks, kui kontrollpiloot on tegutsenud vähemalt kolm aastat tüübipädevuse kontrollpiloodina.
- b) Kopterite tüübipädevuse kontrollpiloot (TRE(H)). Kopterite tüübipädevuse kontrollpiloodil on õigus korraldada:
- (1) lennuksameid ja lennuoskuse tasemekontrolle kopterite tüübipädevusmärgete väljaandmiseks, pikendamiseks ja taastamiseks;
 - (2) lennuoskuse tasemekontrolle instrumentaallennupädevuste pikendamiseks või taastamiseks või kopteri instrumentaallennupädevuse laiendamiseks ühe mootoriga kopteritelt mitme mootoriga kopteritele, kui kopterite tüübipädevuse kontrollpiloodil on kehtiv kopteri instrumentaallennupädevusmärke;
 - (3) lennuksameid kopteri liinipiloodi loa väljaandmiseks;
 - (4) atesteerimisi kopterite tüübipädevuse instruktoriga või lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktoriga tunnistuse väljaandmiseks, pikendamiseks või taastamiseks, kui kontrollpiloot on tegutsenud vähemalt kolm aastat tüübipädevuse kontrollpiloodina.

FCL.1010.TRE Tüübipädevuse kontrollpiloot – eeltingimused

- a) Lennukite ja vertikaalstardiga õhusõidukite tüübipädevuse kontrollpiloot (TRE(A) ja TRE(PL)). Lennukite ja vertikaalstardiga õhusõidukite tüübipädevuse kontrollpiloodi tunnistuse taotlejad peavad vastama järgmistele nõuetele:
- (1) mitmepiloodilennukite või vertikaalstardiga õhusõidukite puhul peab ta olema lennanud 1 500 lennutundi vastavalt mitmepiloodilennukite või vertikaalstardiga õhusõidukite piloodina, sealhulgas vähemalt 500 tundi kaptenina;
 - (2) ühe piloodiga kõrgtehniliste keerukate lennukite puhul olema lennanud 500 lennutundi ühepiloodilennukite piloodina, sealhulgas vähemalt 200 tundi kaptenina;
 - (3) omama asjakohase tüübi ametipiloodi või liinipiloodi luba koos tüübipädevuse instruktoriga tunnistusega;
 - (4) tüübipädevuse kontrollpiloodi tunnistuse esmase väljaandmise puhul olema lennanud vähemalt 50 lennutundi tüübipädevuse instruktoriga, lennuinstruktorina või lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktorina vastaval tüübil või seda esindaval lennutreeningseadmel.

- b) Kopterite tüübipädevuse kontrollpiloot (TRE(H)). Kopterite tüübipädevuse kontrollpiloodi tunnistuse taotlejad peavad vastama järgmisele nõuetele:
- (1) nad peavad omama kopterite tüübipädevuse instruktori tunnistust või ühe mootoriga ühepiloodikopterite puhul kehtivat asjakohase tüübi kopterite lennuinstruktori tunnistust;
 - (2) tüübipädevuse kontrollpiloodi tunnistuse esmaseks väljaandmiseks olema lennanud 50 lennutundi tüübipädevuse instruktori, lennuinstruktori või lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktoriga asjakohasel tüübil või seda esindaval lennutreeningseadmel;
 - (3) mitmepiloodikopterite puhul omama kopteri ametipiloodi või kopteri liinipiloodi luba ning olema lennanud 1 500 lennutundi piloodina mitmepiloodikopteritel, sealhulgas 500 tundi kaptenina;
 - (4) mitme mootoriga ühepiloodikopterite puhul:
 - i) olema lennanud piloodina kopteritel vähemalt 1 000 lennutundi, sealhulgas 500 tundi kaptenina;
 - ii) omama kopteri ametipiloodi- või kopteri liinipiloodi luba ja vajaduse korral kehtivat kopteri instrumentaallennupädevusmärke;
 - (5) ühe mootoriga mitmepiloodikopterite puhul:
 - i) olema lennanud piloodina kopteritel vähemalt 750 lennutundi, sealhulgas vähemalt 500 tundi kaptenina;
 - ii) omama kutselise kopteripiloodi luba.
 - (6) Enne kopterite tüübipädevuse kontrollpiloodi õiguste laiendamist mitme mootoriga kopteri ühepiloodilennult sama tüüpi mitme mootoriga kopteri mitmepiloodilennule peab tunnistuse omanik olema lennanud vastaval tüübil mitmepiloodilennul vähemalt 100 lennutundi.
 - (7) Mitme mootoriga mitmepiloodikopterite tüübipädevuse kontrollpiloodi esmase tunnistuse taotlejatel võib alapunkti b alapunktis 3 sätestatud 1 500 lennutunni nõuded lugeda täidetuks, kui nad on lennanud 500 lennutundi kaptenina sama tüüpi mitmepiloodikopteritel.

4. JAGU

Erinõuded klassipädevuse kontrollpiloodile – CRE

FCL.1005.CRE Klassipädevuse kontrollpiloot – õigused

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

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

FCL.1010.CRE Klassipädevuse kontrollpiloot – eeltingimused

Klassipädevuse kontrollpiloodi tunnistuse taotlejad peavad vastama järgmistele nõuetele:

- a) nad peavad olema või olema olnud ühepiloodilennuki ametipiloodi luba, teise piloodi luba või liinipiloodi luba, või olema või olema olnud lennuki erapiloodi luba;
- b) neil peab olema asjakohase klassi või tüübi klassipädevusinstruktori tunnistus;
- c) nad peavad olema lennukipiloodina lennanud 500 lennutundi.

5. JAGU

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

Instrumentaallennupädevuse kontrollpiloodil on õigus korraldada lennuksameid instrumentaallennupädevusmärgete väljaandmiseks ning lennuoskuse tasemekontrolle instrumentaallennupädevusmärgete pikendamiseks või taastamiseks.

FCL.1010.IRE Instrumentaallennupädevuse kontrollpiloot – eeltingimused

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

- (1) 2 000 lennutundi lennukipiloodina ja ning
- (2) 450 lennutundi instrumentaallennureglite järgi, sealhulgas 250 tundi instruktorina.

b) Kopteri instrumentaallennupädevuse kontrollpiloot (IRE(H)). Kopterite instrumentaallennupädevuse kontrollpiloodi tunnistuse taotlejatel peab olema kopterite instrumentaallennupädevuse instruktori pädevus ning nad peavad vastama järgmistele nõuetele:

- (1) olema lennanud 2 000 lennutundi kopteripiloodina ning
- (2) olema sooritanud kopteritel vähemalt 300 tundi instrumentaallende, sealhulgas 200 tundi instruktorina.

c) Õhulaeva instrumentaallennupädevuse kontrollpiloot (IRE(As)). Õhulaeva instrumentaallennupädevuse kontrollpiloodi tunnistuse taotlejatel peab olema õhulaeva instrumentaallennupädevuse instruktori pädevusmärke ning nad peavad vastama järgmistele nõuetele:

- (1) olema lennanud 500 lennutundi õhulaeva piloodina ning
- (2) olema sooritanud õhulaevadel vähemalt 100 tundi instrumentaallende, sealhulgas 50 tundi instruktorina.

6. JAGU

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

a) Lennukite ja vertikaalstartiga õhusõidukite lennuimitaatori kontrollpiloot (SFE(A) ja SFE(PL)). Lennukite või vertikaalstartiga õhusõidukite lennuimitaatori kontrollpiloodil on õigus lennu täisimitaatoril (FFS) korraldada:

- (1) lennuksameid ja lennuoskuse tasemekontrolle vastavalt vajadusele kas mitmepiloodilennukite või vertikaalstartiga õhusõidukite tüübipädevusmärgete väljaandmiseks, pikendamiseks või taastamiseks;
- (2) lennuoskuse tasemekontrolle instrumentaallennupädevusmärgete pikendamiseks ja taastamiseks, kui lennuimitaatori kontrollpiloot vastab asjaomase õhusõidukiliigi puhul punkti FCL.1010.IRE nõuetele;
- (3) lennuksameid lennuki liinipiloodilõa väljaandmiseks;
- (4) lennuksameid teise piloodi loa väljaandmiseks, kui kontrollpiloot vastab punkti FCL.925 nõuetele;
- (5) atesteerimisi vastava õhusõidukiliigi imitatsioonlennu instruktori tunnistuse väljaandmiseks, pikendamiseks või taastamiseks, kui kontrollpiloot on tegutsenud vähemalt kolm aastat lennuimitaatori kontrollpiloodina.

b) Kopterite lennuimitaatori kontrollpiloot (SFE(H)). Kopterite lennuimitaatori kontrollpiloodil on õigus lennu täisimitaatoril (FFS) korraldada:

- (1) lennuksameid ja lennuoskuse tasemekontrolle tüübipädevusmärgete väljaandmiseks, pikendamiseks ja taastamiseks ning
- (2) lennuoskuse tasemekontrolle instrumentaallennupädevuste pikendamiseks ja taastamiseks, kui lennuimitaatori kontrollpiloot vastab punkti FCL.1010.IRE alapunkti b nõuetele;
- (3) lennuksameid kopteri liinipiloodilõa väljaandmiseks;
- (4) lennuksameid ja lennuoskuse tasemekontrolle kopterite lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori tunnistuse väljaandmiseks, pikendamiseks või taastamiseks, kui kontrollpiloot on tegutsenud vähemalt kolm aastat lennuimitaatori kontrollpiloodina.

FCL.1010.SFE Lennuimataatori kontrollpiloot – eeltingimused

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

7. JAGU

Erinõuded lennuinstruktorigi kontrollpiloodile – FIE**FCL.1005.FIE Lennuinstruktorigi kontrollpiloot – õigused ja tingimused**

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

FCL.1010.FIE Lennuinstruktorigi kontrollpiloot – eeltingimused

- a) Lennukite lennuinstruktorigi kontrollpiloot (FIE(A)). Lennukite lennuinstruktorigi kontrollpiloodi tunnistuse taotlejad peavad vastama järgmistele nõuetele:
- kui taotlejad soovivad läbida atesteerimist:
- (1) omama selleks ette nähtud instruktorigitunnistust;
 - (2) olema lennanud lennukitel või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel piloodina 2 000 lennutundi ning
 - (3) olema lennanud vähemalt 100 lennutundi instruktorigitunnistuse taotlejate instruktorigi.
- b) Kopterite lennuinstruktorigi kontrollpiloot (FIE(H)). Kopterite lennuinstruktorigi kontrollpiloodi tunnistuse taotlejad peavad vastama järgmisele nõuetele:
- (1) neil peab olema selleks ette nähtud instruktorigitunnistust;
 - (2) nad peavad olema lennanud 2 000 lennutundi kopteripiloodina;
 - (3) olema lennanud vähemalt 100 lennutundi instruktorigitunnistuse taotlejate instruktorigi.

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

1. liide

Teoreetiliste teadmiste arvestamine**A. TEOREETILISTE TEADMISTE ARVESTAMINE MUU ÕHUSÕIDUKILIIGI PILOODILOA VÄLJAANDMISEL – SIDUSÕPE JA EKSAMINÕUDED****1. Kergõhusõidukipiloodi luba, erapiloodiluba, õhupalli erapiloodi luba ja purilennuki erapiloodi luba**

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

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

— aerodünaamika alused;

— käitamisprotseduurid;

— õhusõiduki tehnilised võimalused ja lennu planeerimine;

— üldteadmised õhusõidukitest, navigeerimine.

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

2. Ametipiloodi luba

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

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

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

022 – üldteadmised õhusõidukitest: lennuinstrumendid;

032/034 – kõrgtehnilised lennukid või kopterid, vastavalt vajadusele;

070 – käitamisprotseduurid ja

080 – aerodünaamika alused.

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

— inimvõimed;

— meteoroloogia.

3. Liinipiloodi luba

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

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

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

022 – üldteadmised õhusõidukitest: lennuinstrumendid;

032 – lennutehnilised näitajad;

070 – käitamisprotseduurid ja

080 – aerodünaamika alused.

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

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

— lennundusõigus;

— visuaallennureeglite kohane (VFR) side;

— instrumentaallennureeglite kohane (VFR) side.

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

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

— kopterite aerodünaamika alused;

— instrumentaallennureeglite kohane (VFR) side.

4. Instrumentaallennupädevus

4.1. Instrumentaallennupädevusmärke taotlejal, kes on samas õhusõidukiliigis sooritanud ametipiloodi loa jaoks nõutavad teooriaeksamid, loetakse täidetuks teoreetiliste teadmiste nõuded järgmistes valdkondades:

— inimvõimed;

— meteoroloogia.

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

— lennundusõigus;

— lennu planeerimine ja lennu kulgemise jälgimine;

— raadionavigatsioon;

— instrumentaallennureeglite kohane (IFR) side.

Keeleoskuse tasemete hindamiskaala – eksperttase, edasijõudnu tase ja kutsetase

Tase	Hääldus	Lauseehitus	Sõnavara	Ladusus	Arusaamine	Suhtlemine
Eksperttase (6. tase)	Hääldus, rõhk, rütm ja intonatsioon võivad olla mõjutatud emakeelest või keele piirkondlikust variantist, aga see ei takista peaaegu kunagi arusaamist.	Valdab võrdselt hästi nii grammatilisi põhistruktuure kui ka keerukamaid konstruktsioone ja lauseehitust.	Sõnavara ulatus ja täpsus on piisavad tõhusaks suhtlemiseks nii tuntuks kui ka tundmatutel teemadel. Sõnavara on idiomaatiline, nüansirikas ja registritundlik.	Võimeline rääkima pikka aega loomulikult ning pingutuseta. Varieerib kõnevoolu stilistilise mõju saavutamiseks, nt mõne mõtte rõhutamiseks. Kasutab spontaanselt sobivaid abi-, määr- ja sidesõnu.	Mõistab kõnet ühtviisi hästi paljudes erinevates olukordades ning märkab keelelisi ja kultuurilisi peensusi.	Suudab pingutuseta suhelda peaaegu kõikides olukordades. Mõistab verbaalseid ja mitteverbaalseid märguandeid ja vastab nendele asjakohaselt.
Edasijõudnu tase (5. tase)	Hääldus, rõhk, rütm ja intonatsioon võivad olla mõjutatud emakeelest või keele piirkondlikust variantist, aga see ei takista peaaegu kunagi arusaamist.	Valdab hästi grammatilisi põhistruktuure ning lauseehitust. Püüab moodustada keerukamaid struktuure, kuid mõnikord võib sellega seoses esineda arusaamist takistavaid vigu.	Sõnavara ulatus ja täpsus on piisavad tõhusaks suhtlemiseks üldistel, konkreetsetel ja tööga seotud teemadel. Oskab lauseid pidevalt ja edukalt ümber sõnastada. Mõnikord kasutab idiomaatilisi väljendeid.	Võimeline rääkima pikka aega ja erilise pingutuseta tuntuks teemadel, samas ei tarvitse kasutada kõnevoolu varieerimist stilistilise vahendina. Oskab kasutada sobivaid abi-, määr- ja sidesõnu.	Mõistab hästi kõnet üldistel, konkreetsetel ja tööga seotud teemadel ning reageerib üldjuhul õigesti keelest, keerulisest olukorrast või ootamatutest sündmustest põhjustatud probleemidele. Suudab mõista kõne eri variante (nt dialekte ja/või aktsente) või stiile.	Vastused on kiired, asjakohased ja informatiivsed. Suudab rääkija/kuulaja rolle hästi täita.
Kutsetase (4. tase)	Hääldus, rõhk, rütm ja intonatsioon on mõjutatud emakeelest või keele piirkondlikust variantist, mis mõnikord takistab arusaamist.	Kasutab põhilisi grammatilisi struktuure ja lausekonstruktsioone loominguks ja üldiselt õigesti. Võib teha vigu eelkõige ebaharilikes või ootamatutes olukordades, kuid enamasti ei takista need arusaamist.	Sõnavara ulatus ja täpsus on üldjuhul piisavad tõhusaks suhtlemiseks üldistel, konkreetsetel ja tööga seotud teemadel. Oskab lauseid sageli edukalt ümber sõnastada, kui sõnavara peaks ebaharilike või ootamatute olukordade puhul ebapiisavaks osutama.	Kasutab rääkides sobivat tempot. Kohati võib esineda kõne takerdumist, kui sisseharjunud või kinnistunud fraasidest koosnevalt kõnelt minnakse üle spontaansetele vestlusele, aga see ei takista tõhusat suhtlemist. Oskab kasutada piiratud hulgal abi-, määr- ja sidesõnu. Täitesõnade kasutamine ei ole häiriv.	Mõistab enamasti õigesti kõnet üldistel, konkreetsetel ja tööga seotud teemadel, kui vestluskaaslase aktsent või dialekt on rahvusvahelise kogukonna jaoks piisavalt hästi mõistetav. Keelest, keerulisest olukorrast või ootamatutest sündmustest põhjustatud probleemide puhul võib kõnest arusaamine olla aeglasem või nõuda selgitava strateegia kasutamist.	Vastused on üldiselt kiired, asjakohased, ja informatiivsed. Algatab ja hoiab ülal vestlust ka ootamatutes olukordades. Tuleb piisavalt hästi toime ilmsete vääritimõistmiste lahendamiseks kontrollküsimuste esitamise ning kinnituste või selgituste abil.

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

3. liide

Ametipiloodiloo ja liinipiloodiloo väljaandmise koolituskursused

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

A. Liinipiloodi integreeritud kursus – lennukid

ÜLDIST

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

TEOREETILISED TEADMISED

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

TEOORIAEKSAM

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

LENNUÕPE

9. Lennuõppe (see ei hõlma tüübipädevusõpet) ja kõikide vahetustide kogumaht peab olema vähemalt 195 tundi, millest kuni 55 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg. Kõnealuse 195 tunni hulgas peavad taotlejad tegema vähemalt järgmist:
 - a) läbima 95 tundi instruktoriga lennuõpet, millest kuni 55 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg;
 - b) lendama 70 lennutundi kaptenina, mis muu hulgas hõlmab visuaallennureeglite järgi toimuvat lennuaga ja instrumentaallennuaeg kaptenistazöörina. Instrumentaallennuaega kaptenistazöörina loetakse lennuajaks kaptenina kuni 20 tunni ulatuses;
 - c) lendama 50 tundi kaptenina marsruutlendudel, mis muu hulgas hõlmab üht visuaallennureeglite kohast marsruutlendu vähemalt 540 km (300 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse täieliku peatumisega maandumised kahel muul lennuväljal kui lähtelennuväljal;
 - d) sooritama viis tundi öölende, sealhulgas kolm tundi instruktoriga lennuõpet, mis sisaldab vähemalt ühe tunni marsruutlennul navigeerimist, ning viis soolostarti ja viis täieliku peatumisega soolomaandumist ning

e) koguma 115 tundi instrumentaalaega, mis hõlmab vähemalt järgmist:

- (1) 20 tundi lendamist kaptenistaažöörina;
- (2) 15 tundi lennumeeskonna koostööd, milleks võib kasutada lennu täisimitaatorit (FFS) või II taseme lennuimitaatorit (FNPT II);
- (3) 50 tundi instrumentaallennuõpet, sealhulgas kuni:
 - i) 25 tundi maapealset instrumentaalaega I taseme lennuimitaatoril või
 - ii) 40 tundi maapealset instrumentaalaega II taseme lennuimitaatoril (FNPT II), 2. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2) või lennu täisimitaatoril (FFS), sealhulgas kuni kümme tundi I taseme lennuimitaatoril (FNPT I).

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

f) viis tundi lennuaega lennukil, millel on sertifikaadi järgi vähemalt neli reisijakohta ning muudetava sammuga propeller ja sissetõmmatav telik.

LENNUEKSAM

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

B. Liinipiloodi moodulkursus – lennukid

1. Liinilennuki piloodiloo taotlejad, kes läbivad teooriaõppe moodulkursuse raames, peavad tegema järgmist:

a) omama vähemalt Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja antud lennuki erapiloodi luba ning

läbima vähemalt järgmises mahus teooriaõpet:

- (1) lennuki erapiloodi loa omanikest taotlejad: 650 tundi;
- (2) lennuki ametipiloodi loa omanikest taotlejad: 400 tundi;
- (3) lennuki instrumentaallennupädevuse omanikest taotlejad: 500 tundi;
- (4) lennuki ametipiloodi loa ja instrumentaallennupädevuse omanikest taotlejad: 250 tundi.

Teooriaõpe peab olema läbitud enne lennuki liinipiloodi eksami sooritamist.

C. Instrumentaallennupädevusega ametipiloodiloo integreeritud kursus – lennukid

ÜLDIST

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

5. Taotleja, kes ei suuda või ei saa lennuki ametipiloodi loa ja instrumentaallennupädevuse kursust tervikuna läbida, võib pädevalt asutuselt taotleda pääsu madalama taseme loa ning instrumentaallennupädevuse teooria- ja lennuksamile, kui ta täidab vastavad nõuded.

TEOREETILISED TEADMISED

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

TEORIAEKSAM

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

LENNUÕPE

8. Lennuõppe (see ei hõlma tüübipädevusõpet) ja kõikide vahetustide kogumaht peab olema vähemalt 180 tundi, millest kuni 40 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg. Kõnealuse 180 tunni hulgas peavad taotlejad tegema vähemalt järgmist:

- a) läbima 80 tundi instruktoriga lennuõpet, millest kuni 40 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg;
- b) lendama 70 lennutundi kaptenina, mis muu hulgas hõlmab visuaallennureeglite ja instrumentaallennureeglite kohast lennuaega, sealhulgas lennuaega kaptenistažöörina. Instrumentaallennuaega kaptenistažöörina loetakse lennuajaks kaptenina kuni 20 tunni ulatuses;
- c) lendama 50 tundi kaptenina marsruutlendudel, mis muu hulgas hõlmab üht visuaallennureeglite kohast marsruutlendu vähemalt 540 km (300 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse täieliku peatumisega maandumised kahel muul lennuväljal kui lähtelennuväljal;
- d) sooritama viis tundi öölende, sealhulgas kolm tundi instruktoriga lennuõpet, mis sisaldab vähemalt ühe tunni marsruutlennul navigeerimist, ning viis soolostarti ja viis täieliku peatumisega soolomaandumist ning
- e) koguma 100 tundi instrumentaalaega, sealhulgas vähemalt:
- (1) 20 tundi kaptenistažöörina ning
 - (2) 50 tundi instrumentaallennuõpet, sealhulgas kuni:
 - i) 25 tundi maapealset instrumentaalaega I taseme lennuimitaatoril või
 - ii) 40 tundi maapealset instrumentaalaega II taseme lennuimitaatoril (FNPT II), 2. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2) või lennu täisimitaatoril (FFS), sealhulgas kuni kümme tundi I taseme lennuimitaatoril.
- Taotlejal, kellel on tunnistus instrumentaallennu põhimooduli läbimise kohta, arvestatakse nõutava instrumentaallennuõppena kuni kümme tundi. Instrumentaallennu esmailimitaatoril kogutud tunde ei arvestata;
- f) viis tundi lennuaega lennukil, millel on sertifikaadi järgi vähemalt neli reisijakohta ning muudetava sammuga propeller ja sissetõmmatav telik.

LENNUEKSAMID

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

D. Ametipiloodiloo integreeritud kursus – lennukid

ÜLDIST

1. Lennuki ametipiloodi loa integreeritud kursuse eesmärk on õpetada pilootidele oskusi, mis on vajalikud neile lennuki ametipiloodiloo (CPL(A)) väljaandmiseks.
2. Lennuki ametipiloodi loa integreeritud koolituskursust läbida sooviv taotleja peab kõik koolitusetapid läbima sertifitseeritud koolitusorganisaatsiooni korraldatava ühe pideva koolituskursuse raames.
3. Taotleja võib koolitusele vastu võtta *ab initio* sisseastujana või Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja antud lennuki erapiloodi loa või kopteri erapiloodi loa omanikuna. Lennuki erapiloodi loa või kopteri erapiloodi loa omanikust sisseastujal arvestatakse lennukogemusena 50 % enne kursust lennatud lennutundidest, kokku kuni 40 tundi või lennukite õlennupädevuse olemasolu korral kuni 45 tundi, millest kuni 20 tundi võib arvestada instruktoriga lennuõppeajana.

4. Kursus peab sisaldama järgmist:

- a) teooriaõpet lennuki ametipiloodi loa jaoks nõutaval tasemel ning
- b) visuaal- ja instrumentaallennuõpet.

5. Taotleja, kes ei suuda või ei saa lennuki ametipiloodi loa kursust tervikuna läbida, võib pädevalt asutuselt taotleda pääsu madalama taseme loa teooria- ja lennueksamile, kui ta täidab vastavad nõuded.

TEOREETILISED TEADMISED

6. Lennuki ametipiloodi loa teooriakursuse õppemaht peab olema vähemalt 350 tundi.

TEORIAEKSAM

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

LENNUÕPE

8. Lennuõppe (see ei hõlma tüübipädevusõpet) ja kõikide vahetustide kogumaht peab olema vähemalt 150 tundi, millest kuni viis tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg. Kõnealuse 150 tunni hulgas peavad taotlejad tegema vähemalt järgmist:

- a) läbima 80 tundi instruktoriga lennuõpet, millest kuni viis tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg;
- b) lendama 70 tundi kaptenistaažöörina;
- c) lendama 20 tundi kaptenina marsruutlendudel, mis muu hulgas hõlmab üht visuaallennureeglite kohast marsruutlendu vähemalt 540 km (300 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse täieliku peatumisega maandumised kahel muul lennuväljal kui lähtelennuväljal;
- d) sooritama viis tundi öölende, sealhulgas kolm tundi instruktoriga lennuõpet, mis sisaldab vähemalt ühe tunni marsruutlennul navigeerimist, ning viis soolostarti ja viis täieliku peatumisega soolomaandumist;
- e) kümme tundi instrumentaallennuõpet, millest kuni viis tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg I taseme lennuimitaatoril (FNPT I), 2. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2), II taseme lennuimitaatoril (FNPT II) või lennu täisimitaatoril (FFS). Taotlejal, kellel on tunnustus instrumentaallennu põhimooduli läbimise kohta, arvestatakse nõutava instrumentaallennuõppena kuni kümme tundi. Instrumentaallennu esmaimitaatoril (BITD) kogutud tunde ei arvestata;
- f) lendama viis tundi lennukil, millel on sertifikaadi järgi vähemalt neli reisijakohta ning muudetava sammuga propeller ja sissetõmmatav telik.

LENNUEKSAM

9. Pärast lennuõppe läbimist teeb taotleja lennuki ametipiloodi loa lennueksami ühe või mitme mootoriga lennukil.

E. Ametipiloodiloo moodulkursus – lennukid

ÜLDIST

1. Lennuki ametipiloodi loa moodulkursuse eesmärk on õpetada lennuki erapiloodi loa omanikele oskusi, mis on vajalikud neile lennuki ametipiloodiloo (CPL(A)) väljaandmiseks.
2. Lennuki ametipiloodi loa moodulkursusel osalemiseks peab taotlejal olema Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja antud lennuki erapiloodi luba.
3. Enne lennuõppe alustamist peab taotleja vastama järgmisele nõuetele:
 - a) ta peab olema lennanud 150 lennutundi;
 - b) olema täitnud H alajao kohased mitme mootoriga lennukite klassi- või tüübipädevusmärke väljaandmise eeltin- gimused, kui lennuksamil kasutatakse mitme mootoriga lennukit.
4. Lennuki ametipiloodi loa moodulkursust läbida sooviv taotleja peab kõik lennuõppe etapid läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni korraldatava ühe pideva koolituskursuse raames. Teooriaõppe võib läbida üksnes teooriaõpet pakkuvas sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis.

5. Kursus peab sisaldama järgmist:

- a) teooriaõpet lennuki ametipiloodi loa jaoks nõutaval tasemel ning
- b) visuaal- ja instrumentaallennuõpet.

TEOREETILISED TEADMISED

6. Lennuki ametipiloodi teoriakursuse kinnitatud õppemaht peab olema vähemalt 250 tundi.

TEORIAEKSAM

7. Taotleja peab tõendama lennuki ametipiloodi loaga antavatele õigustele vastavat teadmiste taset.

LENNUÕPE

8. Instrumentaallennupädevuseta taotlejatele tuleb anda vähemalt 25 tundi instruktoriga lennuõpet, mis sisaldab kümme tundi instrumentaallennuõpet, millest kuni viis tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg instrumentaallennu esmaimmitaatoril (BITD), I või II taseme lennuimmitaatoril (FNPT I või II), 2. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2) või lennu täisimmitaatoril (FFS).
9. Nende taotlejate puhul, kes omavad kehtivat lennuki instrumentaallennupädevusmärke, loetakse instruktoriga instrumentaallennuõpet täies ulatuses läbituks. Nende taotlejate puhul, kes omavad kehtivat kopteri instrumentaallennupädevusmärke, arvestatakse kuni viis tundi instruktoriga instrumentaallennuõpet, kusjuures vähemalt viis tundi instrumentaallennuõpet tuleb teha lennukil. Taotlejal, kellel on instrumentaallennu põhimooduli kursuse läbimise tunnistus, arvestatakse nõutava instrumentaallennuõppena kuni kümme tundi.
10. a) Kehtiva instrumentaallennupädevusmärkega taotlejatele tuleb anda vähemalt 15 tundi instruktoriga visuaallennuõpet.
b) Lennukite öölennumärgiseta taotlejatele tuleb lisaks anda vähemalt viis tundi öölennuõpet, sealhulgas kolm tundi instruktoriga lennuõpet, mis sisaldab vähemalt ühe tunni marsruutlennul navigeerimist, ning viis soolostarti ja viis täieliku peatumisega soolomaandumist.
11. Vähemalt viis tundi lennuõpet tuleb läbi viia lennukil, millel on sertifikaadi järgi vähemalt neli reisijakohta ning muudetava sammuga propeller ja sissetõmmatav telik.

KOGEMUSED

12. Lennuki ametipiloodi loa taotleja peab olema lennanud vähemalt 200 lennutundi, sealhulgas vähemalt:
 - a) 100 tundi kaptenina, mis muu hulgas hõlmab 20 tundi kaptenina marsruutlendudel, sealhulgas ühte visuaallennureeglite kohast marsruutlendu vähemalt 540 km (300 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse täieliku peatumisega maandumised kahel muul lennuväljal kui lähtelennuväljal;
 - b) sooritama viis tundi öölende, sealhulgas kolm tundi instruktoriga lennuõpet, mis sisaldab vähemalt ühe tunni marsruutlennul navigeerimist, ning viis soolostarti ja viis täieliku peatumisega soolomaandumist ning
 - c) kümme tundi instrumentaallennuõpet, millest kuni viis tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg I või II taseme lennuimmitaatoril (FNPT I, FNPT II) või lennu täisimmitaatoril (FFS). Taotlejal, kellel on tunnistus instrumentaallennu põhimooduli läbimise kohta, arvestatakse nõutava instrumentaallennuõppena kuni kümme tundi. Instrumentaallennu esmaimmitaatoril (BITD) kogutud tunde ei arvestata;
 - d) kuus lennutundi tuleb lennata mitme mootoriga lennukitel.
 - e) Muudes õhusõidukiliikides kaptenina lennatud lennutunde võib nimetatud 200 lennutunnina arvestada järgmiselt:
 - i) 30 tundi kopteritega, kui taotlejal on kopteri erapiloodi luba, või
 - ii) 100 tundi kopteritega, kui taotlejal on kopteri ametipiloodi luba, või
 - iii) 30 tundi purilennukitel või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel, või
 - iv) 30 tundi õhulaevadel, kui taotlejal on õhulaeva erapiloodi luba, või
 - v) 60 tundi õhulaevadel, kui taotlejal on õhulaeva ametipiloodi luba.

LENNUEKSAM

13. Pärast lennuõppe läbimist ja nõutavate kogemuste omandamist täitmist teeb taotleja lennuki ametipiloodiloo lennuksami ühe või mitme mootoriga lennukil.

F. Instrumentaallennupädevusega liinipiloodi integreeritud kursus – kopterid

ÜLDIST

- Instrumentaallennupädevusega liinikopteripiloodi (ATP(H)/IR) integreeritud kursuse eesmärk on õpetada pilootidele oskusi, mis võimaldavad neil tegutseda ärilises lennutranspordis mitme mootoriga mitmepiloodikopterite teise piloodina ning omandada kopteri ametipiloodi luba koos instrumentaallennupädevusmärkega (CPL(H)/IR).
- Instrumentaallennupädevusega liinikopteripiloodi integreeritud kursust läbida sooviv taotleja peab kõik koolitusetapid läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni korraldatava ühe pideva koolituskursuse raames.
- Taotleja võib koolitusele vastu võtta *ab initio* sisseastujana või Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja antud kopteri erapiloodi loa omanikuna. Kopteri erapiloodi loa omanikust sisseastuja puhul arvestatakse tema vastavaid kogemusi 50 % ulatuses, kuid mitte rohkem kui:
 - 40 tundi, millest kuni 20 tundi võib olla instruktoriga lennuõppeaeg, või
 - 50 tundi, millest kuni 25 tundi võib olla instruktoriga lennuõppeaeg, kui taotlejal on kopterite õlennupädevus.
- Kursus peab sisaldama järgmist:
 - teoriaõpet liinikopteri piloodiloo ja instrumentaallennupädevusmärke jaoks nõutaval tasemel;
 - visuaal- ja instrumentaallennuõpet ning
 - lennumeeskonna koostöökoolitust tööks mitmepiloodikopterites.
- Taotleja, kes ei suuda või ei saa instrumentaallennupädevusega liinikopteripiloodi kursust tervikuna läbida, võib pädevalt asutuselt taotleda pääsu madalama taseme loa ning instrumentaallennupädevuse teooria- ja lennuksamile, kui ta täidab vastavad nõuded.

TEOREETILISED TEADMISED

- Instrumentaallennupädevusega liinikopteripiloodi teooriakursuse õppemaht peab olema vähemalt 750 tundi.
- Lennumeeskonna koostöökursuse teooriaõppe ja harjutuste maht peab olema vähemalt 25 tundi.

TEORIAEKSAM

- Taotleja peab tõendama liinikopteri piloodiloo ja instrumentaallennupädevusmärkega antavatele õigustele vastavat teadmiste taset.

LENNUÕPE

- Lennuõppe ning kõikide vahetestide kogumaht peab olema vähemalt 195 tundi. Kõnealuse 195 tunni hulgas peavad taotlejad tegema vähemalt järgmist:
 - läbima 140 tundi instruktoriga lennuõpet, sealhulgas:
 - 75 tundi visuaallennuõpet, mis võib sisaldada:
 - 30 tundi kopterite C-/D-taseme lennu täisimitaatoril (FFS C/D) või
 - 25 tundi 2. või 3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2/3) või
 - 20 tundi kopterite II või III taseme lennuimitaatoril (FNPT II/III) või
 - 20 tundi lennukil või fikseeritud jõuallikaga purilennukil;
 - 50 tundi instrumentaallennuõpet, mis võib sisaldada:
 - kuni 20 tundi kopterilennu täisimitaatoril (FFS), 2. või 3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2/3) või II või III taseme lennuimitaatoril (FNPT II/III) või
 - kümme tundi vähemalt kopterite 1. taseme lennuimitaatoril (FNPT 1) või lennukil;

- (3) 15 tundi lennumeeskonna koostööd, milleks võib kasutada kopterilennu täisimitaatorit (FFS) või kopterite 2. või 3. taseme lennuelementide imitaatorit (FTD 2,3 MCC) või II/III taseme lennuimitaatorit (FNPT II/III MCC), millel on lennumeeskonna koostöö funktsioonid.

Kui lennuõppeks kasutatav kopter ei ole sama tüüpi kui visuaallennuõppeks kasutatav kopterilennu täisimitaator (FFS), kehtib sama arvestamise piirang, mis kopterite II/III taseme lennuimitaatorite puhul (FNPT II/III);

- b) 55 tundi kaptenina, sealhulgas kuni 40 tundi kaptenistažöörina. See peab sisaldama vähemalt 14 tundi päevast ja ühe tunni öist soololendu;
- c) 50 tundi marsruutlendudel, sealhulgas vähemalt kümme tundi kaptenistažöörina marsruutlendudel, mis peab sisaldama visuaallennueeglite kohast marsruutlendu vähemalt 185 km (100 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse maandumised kahel muul lennuväljal kui lähtelennuväljal;
- d) viis tundi öölennuaega kopteritel, sealhulgas vähemalt kolm tundi instruktoriga lennuaega, mis sisaldab vähemalt ühe tunni marsruutlennul navigeerimist, ning viis öist arvestuslendu soololennuna. Iga arvestuslend peab hõlmama starti ja maandumist;
- e) 50 tundi instruktoriga instrumentaalaega, sealhulgas:
- i) kümme tundi instrumentaallennu algõpet ja
 - ii) 40 tundi instrumentaallennuõpet, sealhulgas vähemalt kümme tundi mitme mootoriga instrumentaallennuser-tifikaadiga kopteritel.

LENNUEKSAMID

10. Pärast vastava lennuõppe läbimist teeb taotleja kopteri ametipiloodi loa lennueksami mitme mootoriga kopteril ja instrumentaallennupädevuse lennueksami instrumentaallennuser-tifikaadiga mitme mootoriga kopteril ning täidab lennumeeskonna koostöökoolituse nõuded.

G. Liinipiloodi integreeritud kursused – kopterid

ÜLDIST

1. Liinikopteripiloodi integreeritud kursuse eesmärk on õpetada pilootidele oskusi, mis võimaldavad neil tegutseda ärilises lennutranspordis mitme mootoriga mitmepiloodikopterite teise piloodina visuaallendudel ning omandada kopteri ametipiloodi luba CPL(H).
2. Liinikopteripiloodi integreeritud kursust läbida sooviv taotleja peab kõik koolitusetapid läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni korraldatava ühe pideva koolituskursuse raames.
3. Taotleja võib koolitusele vastu võtta *ab initio* sisseastujana või Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja antud kopteri erapiloodiloo omanikuna. Kopteri erapiloodi loa omanikust sisseastuja puhul arvestatakse tema vastavaid kogemusi 50 % ulatuses, kuid mitte rohkem kui:
 - a) 40 tundi, millest kuni 20 tundi võib olla instruktoriga lennuõppeaeg, või
 - b) 50 tundi, millest kuni 25 tundi võib olla instruktoriga lennuõppeaeg, kui taotlejal on kopterite öölennapädevus.
4. Kursus peab sisaldama järgmist:
 - a) teooriaõpet kopteri liinipiloodiloo jaoks nõutaval tasemel;
 - b) visuaal- ja instrumentaallennu algõpet ning
 - c) lennumeeskonna koostöökoolitust tööks mitmepiloodikopterites.
5. Taotleja, kes ei suuda või ei saa liinikopteripiloodi kursust tervikuna läbida, võib pädevalt asutuselt taotleda pääsu madalama taseme loa teooria- ja lennuksamile, kui ta täidab vastavad nõuded.

TEOREETILISED TEADMISED

6. Liinikopteripiloodi teooriakursuse õppemaht peab olema vähemalt 650 tundi.
7. Lennumeeskonna koostöökursuse teooriaõppe ja harjutuste maht peab olema vähemalt 20 tundi.

TEORIAEKSAM

8. Taotleja peab tõendama liinikopteripiloodile antavatele õigustele vastavat teadmiste taset.

LENNUÕPE

9. Lennuõppe ning kõikide vahetustide kogumaht peab olema vähemalt 150 tundi. Kõnealuse 150 tunni hulgas peavad taotlejad tegema vähemalt järgmist:

- a) läbima 95 tundi instruktoriga lennuõpet, sealhulgas:

- i) 75 tundi visuaallennuõpet, mis võib sisaldada:

- (1) 30 tundi kopterite C-/D-taseme lennu täisimitaatoril (FFS C/D) või
- (2) 25 tundi kopterite 2. või 3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2,3) või
- (3) 20 tundi kopterite II või III taseme lennuimitaatoril (FNPT II/III) või
- (4) 20 tundi lennuki või fikseeritud jõuallikaga purilennukil;

- ii) kümme tundi instrumentaallennu algõpet võib sisaldada viis tundi vähemalt kopterite I taseme lennuimitaatoril (FNPT I) või lennukil;

- iii) kümme tundi lennumeeskonna koostöökoolitust, milleks võib kasutada kopterilennu täisimitaatorit (FFS), kopterite 2. või 3. taseme lennuelementide imitaatorit (FTD 2,3 MCC) või kopterite II või III taseme lennuimitaatorit (FNPT II/III MCC), millel on lennumeeskonna koostöö funktsioonid.

Kui lennuõppeks kasutatav kopter ei ole sama tüüpi kui visuaallennuõppeks kasutatav kopterilennu täisimitaator (FFS), kehtib sama arvestamise piirang, mis kopterite II/III taseme lennuimitaatorite (FNPT II/III) puhul;

- b) 55 tundi kaptenina, sealhulgas kuni 40 tundi kaptenistažöörina. See peab sisaldama vähemalt 14 tundi päevast ja ühe tunni öist soololendu;
- c) 50 tundi marsruutlendudel, sealhulgas vähemalt kümme tundi kaptenistažöörina marsruutlendudel, mis peab sisaldama visuaallennureeglite kohast marsruutlendu vähemalt 185 km (100 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse maandumised kahel muul lennuväljal kui lähtelennuväljal;
- d) viis tundi öölennuaega kopteritel, sealhulgas vähemalt kolm tundi instruktoriga lennuaega, mis sisaldab vähemalt ühe tunni marsruutlennul navigeerimist, ning viis öist arvestuslendu soololennuna. Iga arvestuslend peab hõlmama starti ja maandumist.

LENNUEKSAMID

10. Pärast vastava lennuõppe läbimist teeb taotleja kopteri ametipiloodi loa lennueksami mitme mootoriga kopteril ning täidab lennumeeskonna koostöö nõuded.

H. Liinipiloodi moodulkursus – kopterid

1. Kopteri liinipiloodi loa taotlejatel, kes läbivad teooriaõppe moodulkursuse, peab olema vähemalt kopteri erapiloodi luba ning nad peavad läbima 18 kuu jooksul õppe vähemalt järgmises mahus:
- a) Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja antud lennuki erapiloodi loa omanikest taotlejad: 550 tundi;
 - b) kopteri ametipiloodiloo omanikest taotlejad: 300 tundi.
2. Nendel kopteri liinipiloodiloo ja instrumentaallennupädevusmärke taotlejatel, kes läbivad teooriaõppe moodulkursuse, peab olema vähemalt kopteri erapiloodi luba ning nad peavad läbima õppe vähemalt järgmises mahus:
- a) kopteri erapiloodi loa omanikest taotlejad: 650 tundi;
 - b) kopteri ametipiloodiloo omanikest taotlejad: 400 tundi;
 - c) kopteri instrumentaallennupädevuse omanikest taotlejad: 500 tundi;
 - d) kopteri ametipiloodi loa ja instrumentaallennupädevuse omanikest taotlejad: 250 tundi.

I. Instrumentaallennupädevusega ametipiloodiloo integreeritud kursus – kopterid

ÜLDIST

1. Kopteri ametipiloodi loa ja instrumentaallennupädevuse integreeritud kursuse eesmärk on õpetada pilootidele oskusi, mis võimaldavad piloteerida ühe piloodiga mitme mootoriga koptereid ning omandada ametipiloodiloo koos instrumentaallennupädevusega (CPL(H)/IR) mitme mootoriga kopterite jaoks.
2. Kopteri ametipiloodi loa ja instrumentaallennupädevuse integreeritud kursust läbida sooviv taotleja peab kõik koolitusetapid läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni korraldatava ühe pideva koolituskursuse raames.
3. Taotleja võib koolitusele vastu võtta *ab initio* sisseastujana või Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja antud kopteri erapiloodi loa omanikuna. Kopteri erapiloodi loa omanikust sisseastuja puhul arvestatakse tema vastavaid kogemusi 50 % ulatuses, kuid mitte rohkem kui:
 - a) 40 tundi, millest kuni 20 tundi võib olla instruktoriga lennuõppeaeg, või
 - b) 50 tundi, millest kuni 25 tundi võib olla instruktoriga lennuõppeaeg, kui taotlejal on kopterite õlennupädevus.
4. Kursus peab sisaldama järgmist:
 - a) teooriaõpet kopteri ametipiloodi loa ja instrumentaallennupädevusmärke ning mitme mootoriga kopterite esmase tüübipädevusmärke jaoks nõutaval tasemel ning
 - b) visuaal- ja instrumentaallennuõpet.
5. Taotleja, kes ei suuda või ei saa kopteri ametipiloodi loa ja instrumentaallennupädevuse kursust tervikuna läbida, võib pädevalt asutuselt taotleda pääsu madalama taseme loa ning instrumentaallennupädevuse teooria- ja lennueksamil, kui ta täidab vastavad nõuded.

TEOREETILISED TEADMISED

6. Kopteri ametipiloodi loa ja instrumentaallennupädevuse teoriakursuse õppemaht peab olema vähemalt 500 tundi.

TEORIAEKSAM

7. Taotleja peab tõendama kopteri ametipiloodiloo ja instrumentaallennupädevusmärkega antavatele õigustele vastavat teadmiste taset.

LENNUÕPE

8. Lennuõppe ning kõikide vahetestide kogumaht peab olema vähemalt 180 tundi. Kõnealuse 180 tunni hulgas peavad taotlejad tegema vähemalt järgmist:
 - a) läbima 125 tundi instruktoriga lennuõpet, sealhulgas:
 - i) 75 tundi visuaallennuõpet, mis võib sisaldada:
 - (1) 30 tundi kopterite C-/D-taseme lennu täisimitaatoril (FFS C/D) või
 - (2) 25 tundi kopterite 2. või 3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2,3) või
 - (3) 20 tundi kopterite II või III taseme lennuimitaatoril (FNPT II/III) või
 - (4) 20 tundi lennuki või fikseeritud jõuallikaga purilennukil;
 - ii) 50 tundi instrumentaallennuõpet, mis võib sisaldada:
 - (1) kuni 20 tundi kopterilennu täisimitaatoril (FFS), 2. või 3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2,3) või II või III taseme lennuimitaatoril (FNPT II, III) või
 - (2) kümme tundi vähemalt kopterite I taseme lennuimitaatoril (FNPT I) või lennukil.

Kui lennuõppeks kasutatav kopter ei ole sama tüüpi kui visuaallennuõppeks kasutatav lennu täisimitaator (FFS), kehtib sama arvestamise piirang, mis II/III taseme lennuimitaatorite (FNPT II/III) puhul;

 - b) 55 tundi kaptenina, sealhulgas kuni 40 tundi kaptenistažöörina. See peab sisaldama vähemalt 14 tundi päevast ja ühe tunni öist soololendu;

- c) kümme tundi instruktoriga marsruutlende;
- d) kümme tundi kaptenina marsruutlendudel, sealhulgas ühe visuaallennureeglite kohase marsruutlennu vähemalt 185 km (100 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse täieliku peatumisega maandumised kahel muul lennuväljal kui lähtelennuväljal;
- e) viis tundi öölennuaega kopteritel, sealhulgas vähemalt kolm tundi instruktoriga lennuaega, mis sisaldab vähemalt ühe tunni marsruutlennul navigeerimist, ning viis öist arvestuslendu soololennuna. Iga arvestuslend peab hõlmama starti ja maandumist;
- f) 50 tundi instruktoriga instrumentaalaega, sealhulgas:
 - i) kümme tundi instrumentaallennu algõpet ning
 - ii) 40 tundi instrumentaallennuõpet, sealhulgas vähemalt kümme tundi mitme mootoriga instrumentaallennuser-tifikaadiga kopteritel.

LENNUEKSAM

- 9. Pärast vastava lennuõppe läbimist teeb taotleja kopteri ametipiloodiloo lennueksami ühe või mitme mootoriga kopteril ning instrumentaallennupädevuse lennueksami mitme mootoriga instrumentaallennusertifikaadiga kopteril.

J. Ametipiloodiloo integreeritud kursus – kopterid

ÜLDIST

- 1. Kopteri ametipiloodiloo integreeritud kursuse eesmärk on õpetada pilootidele oskusi, mis on vajalikud neile kopteri ametipiloodiloo (CPL(H)) väljaandmiseks.
- 2. Kopteri ametipiloodiloo integreeritud koolituskursust läbida sooviv taotleja peab kõik koolitusetapid läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni korraldatava ühe pideva koolituskursuse raames.
- 3. Taotleja võib koolitusele vastu võtta *ab initio* sisseastujana või Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja antud kopteri erapiloodi loa omanikuna. Kopteri erapiloodi loa omanikust sisseastuja puhul arvestatakse tema vastavaid kogemusi 50 % ulatuses, kuid mitte rohkem kui:
 - a) 40 tundi, millest kuni 20 tundi võib olla instruktoriga lennuõppeaeg, või
 - b) 50 tundi, millest kuni 25 tundi võib olla instruktoriga lennuõppeaeg, kui taotlejal on kopterite öölennupädevus.
- 4. Kursus peab sisaldama järgmist:
 - a) teooriaõpet lennuki ametipiloodiloo jaoks nõutaval tasemel ning
 - b) visuaal- ja instrumentaallennuõpet.
- 5. Taotleja, kes ei suuda või ei saa kopteri ametipiloodiloo kursust tervikuna läbida, võib pädevalt asutuselt taotleda pääsu madalama taseme loa teooria- ja lennueksamile, kui ta täidab vastavad nõuded.

TEOREETILISED TEADMISED

- 6. Kopteri ametipiloodi teooriakursuse kinnitatud õppemaht peab olema vähemalt 350 tundi ning erapiloodi loa omanikest taotlejatele 200 tundi.

TEORIAEKSAM

- 7. Taotleja peab tõendama kopteri ametipiloodiloo antavatele õigustele vastavat teadmiste taset.

LENNUÕPE

- 8. Lennuõppe ja kõikide vahetustide kogumaht peab olema vähemalt 135 tundi, millest kuni viis tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg. Kõnealuse 135 tunni hulgas peavad taotlejad tegema vähemalt järgmist:
 - a) läbima 85 tundi instruktoriga lennuõpet, sealhulgas:
 - i) kuni 75 tundi visuaallennuõpet, mis võib sisaldada:
 - (1) 30 tundi kopterite C-/D-taseme lennu täisimitaatoril (FFS C/D) või

- (2) 25 tundi kopterite 2. või 3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2,3) või
 - (3) 20 tundi kopterite II või III taseme lennuimitaatoril (FNPT II/III) või
 - (4) 20 tundi lennukil või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukil;
- ii) kuni kümme tundi instrumentaallennu algõpet, mis võib sisaldada viis tundi vähemalt kopterite I taseme lennuimitaatoril või lennukil.
- Kui lennuõppeks kasutatav kopter ei ole sama tüüpi kui visuaallennuõppeks kasutatav lennu täisimitaator (FFS), kehtib sama arvestamise piirang, mis II/III taseme lennuimitaatorite (FNPT II/III) puhul;
- b) lendama 50 tundi kaptenina, sealhulgas kuni 35 tundi kaptenistažöörina. See peab sisaldama vähemalt 14 tundi päevast ja ühe tunni öist soololendu;
 - c) kümme tundi instruktoriga marsruutlende;
 - d) kümme tundi kaptenina marsruutlendudel, sealhulgas ühe visuaallennureeglite kohase marsruutlennu vähemalt 185 km (100 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse täieliku peatumisega maandumised kahel muul lennuväljal kui lähtelennuväljal;
 - e) viis tundi öolennuaega kopteritel, sealhulgas vähemalt kolm tundi instruktoriga lennuaega, mis sisaldab vähemalt ühe tunni marsruutlennul navigeerimist, ning viis öist arvestuslendu soololennuna. Iga arvestuslend peab hõlmama starti ja maandumist;
 - f) kümme tundi instruktoriga instrumentaalaega, sealhulgas vähemalt viis tundi kopteritel.

LENNUEKSAM

9. Pärast vastava lennuõppe läbimist teeb taotleja kopteri ametipiloodi loa lennueksami.

K. Ametipiloodi loa moodulkursus – kopterid

ÜLDIST

1. Kopteri ametipiloodi loa moodulkursuse eesmärk on õpetada kopteri erapiloodi loa omanikele oskusi, mis on vajalikud neile kopteri ametipiloodiloo (CPL(H)) väljaandmiseks.
2. Lennuki ametipiloodi loa moodulkursusel osalemiseks peab taotlejal olema Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja antud lennuki erapiloodi luba.
3. Enne lennuõppe alustamist peab taotleja:
 - a) olema lennanud piloodina kopteritel vähemalt 155 lennutundi, sealhulgas 50 tundi kaptenina, millest kümme tundi peab olema lennatud marsruutlendudel;
 - b) olema täitnud punktide FCL.725 ja FCL.720.H nõuded, kui lennueksamiks kasutatakse mitme mootoriga kopterit.
4. Kopteri ametipiloodiloo moodulkursust läbida sooviv taotleja peab kõik lennuõppe etapid läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni korraldatava ühe pideva koolituskursuse raames. Teooriaõppe võib läbida üksnes teooriaõpet pakkuvas sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis.
5. Kursus peab sisaldama järgmist:
 - a) teooriaõpet kopteri ametipiloodiloo jaoks nõutaval tasemel ning
 - b) visuaal- ja instrumentaallennuõpet.

TEOREETILISED TEADMISED

6. Kopteri ametipiloodi teooriakursuse kinnitatud õppemaht peab olema vähemalt 250 tundi.

TEOORIAEKSAM

7. Taotleja peab tõendama kopteri ametipiloodilooaga antavatele õigustele vastavat teadmiste taset.

LENNUÕPE

8. Instrumentaallennupädevuse taotlejatele tuleb anda vähemalt 30 tundi instruktoriga lennuõpet, sealhulgas:
- 20 tundi visuaallennuõpet, sealhulgas kuni viis tundi kopterilennu täisimitaatoril (FFS) või kopterite 2. või 3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2,3) või II/III taseme lennuimitaatoril (FNPT II, III) ning
 - kümme tundi instrumentaallennuõpet, sealhulgas kuni viis tundi vähemalt kopterite 1. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 1), I taseme lennuimitaatoril (FNPT I) või lennukil.
9. Kehtiva kopteri instrumentaallennupädevusega taotlejate puhul loetakse instruktoriga instrumentaallennuõpet täies ulatuses läbituks. Need taotlejad, kes omavad kehtivat lennuki instrumentaallennupädevusmärke, peavad läbima vähemalt viis tundi instruktoriga instrumentaallennuõpet kopteritel.
10. Kopterite öölen্নupädevusmärke mitte omavatele taotlejatele tuleb lisaks anda vähemalt viis tundi öölen্নuõpet, sealhulgas kolm tundi instruktoriga lennuõpet, mis sisaldab vähemalt ühe tunni marsruutlennul navigeerimist, ning viis öist arvestuslendu soololennuna. Iga arvestuslend peab hõlmama starti ja maandumist.

KOGEMUS

11. Kopteri ametipiloodi loa taotleja peab olema lennanud vähemalt 185 lennutundi, sealhulgas 50 tundi kaptenina, mis muu hulgas hõlmab kümme tundi kaptenina marsruutlendudel, sealhulgas visuaallennureeglite kohast marsruutlendu vähemalt 185 km (100 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse täieliku peatumisega maandumised kahel muul lennuväljal kui lähtelennuväljal.

Muudes õhusõidukiliikides kaptenina lennatud lennutunde võib nimetatud 185 lennutunnina arvestada järgmiselt:

- 20 tundi lennukitega, kui taotlejal on lennuki erapiloodi luba, või
- 50 tundi lennukitega, kui taotlejal on lennuki ametipiloodi luba, või
- kümme tundi purilennukitel või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel, või
- 20 tundi õhulaevadel, kui taotlejal on õhulaeva erapiloodi luba, või
- 50 tundi õhulaevadel, kui taotlejal on õhulaeva ametipiloodi luba.

LENNUEKSAM

12. Pärast vastava lennuõppe läbimist ja vajalike kogemuste omandamist teeb taotleja kopteri ametipiloodi loa lennuksami.

L. Instrumentaallennupädevusega ametipiloodi loa integreeritud kursus – õhulaevad

ÜLDIST

- Õhulaeva ametipiloodi loa ja instrumentaallennupädevuse integreeritud kursuse eesmärk on õpetada pilootidele oskusi, mis on vajalikud õhulaevade piloteerimiseks ning instrumentaallennupädevusega ametipiloodi loa (CPL(As)/IR) omandamiseks.
- Õhulaeva ametipiloodi loa ja instrumentaallennupädevuse integreeritud kursust läbida sooviv taotleja peab kõik koolitusetapid läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni korraldatava ühe pideva koolituskursuse raames.
- Taotleja võib koolitusele vastu võtta *ab initio* sisseastujana või Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja antud õhulaeva erapiloodi loa, lennuki erapiloodi loa või kopteri erapiloodi loa omanikuna. Õhulaeva, lennuki või kopteri erapiloodi loa omanikust sisseastujate puhul arvestatakse kogemusi kuni järgmises ulatuses:
 - kümme tundi, millest kuni viis tundi võib olla instruktoriga lennuõppeaeg, või
 - 15 tundi, millest kuni seitse tundi võib olla instruktoriga lennuõppeaeg, kui taotlejal on õhulaevade öölen্নupädevus.
- Kursus peab sisaldama järgmist:
 - teoriaõpet õhulaeva ametipiloodi loa ja instrumentaallennupädevusmärke ning õhulaevade esmase tüübipädevusmärke jaoks nõutaval tasemel ning
 - visuaal- ja instrumentaallennuõpet.

5. Taotleja, kes ei suuda või ei saa õhulaeva ametipiloodiloo ja instrumentaallennupädevuse kursust tervikuna läbida, võib pädevalt asutuselt taotleda pääsu madalama taseme loa ning instrumentaallennupädevuse teooria- ja lennueksamile, kui ta täidab vastavad nõuded.

TEOREETILISED TEADMISED

6. Õhulaeva ametipiloodi loa ja instrumentaallennupädevuse teoriakursuse õppemaht peab olema vähemalt 500 tundi.

TEORIAEKSAM

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

LENNUÕPE

8. Lennuõppe ning kõikide vahetestide kogumaht peab olema vähemalt 80 tundi. Kõnealuse 80 tunni hulgas peavad taotlejad tegema vähemalt järgmist:

- a) läbima 60 tundi instruktoriga lennuõpet, sealhulgas:

- i) 30 tundi visuaallennuõpet, mis võib sisaldada:

- (1) 12 tundi õhulaevalennu täisimitaatoril (FFS) või
- (2) kümme tundi õhulaevalennu lennuelementide imitaatoril (FTD) või
- (3) kaheksa tundi õhulaevade II või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II/III) või
- (4) kaheksa tundi lennukil, kopteril või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukil;

- ii) 30 tundi instrumentaallennuõpet, mis võib sisaldada:

- (1) kuni 12 tundi õhulaevalennu täisimitaatoril (FFS) või lennuelementide imitaatoril (FTD) või II või III taseme lennuimitaatoril (FNPT II/III) või
- (2) kuus tundi vähemalt õhulaevade 1. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 1) või I taseme lennuimitaatoril (FNPT I) või lennukil.

Kui lennuõppeks kasutatav õhulaev ei ole sama tüüpi kui visuaallennuõppeks kasutatav lennu täisimitaator (FFS), võib õpet sellel arvestada üksnes kaheksa tundi;

- b) lendama 20 tundi kaptenina, sealhulgas kuni viis tundi kaptenistäžžöörina. See peab sisaldama vähemalt 14 tundi päevast ja ühe tunni öist soololendu;
- c) viis tundi marsruutlende kaptenina, sealhulgas visuaallennureeglite kohase marsruutlennu vähemalt 90 km (50 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse täieliku peatumisega maandumised kahel muul lennuväljal kui lähtelennuväljal;
- d) viis tundi öölende õhulaevadel, sealhulgas vähemalt kolm tundi instruktoriga lende, mis sisaldab vähemalt ühe tunni marsruutlennul navigeerimist, ning viis öist arvestuslendu soololennuna. Iga arvestuslend peab hõlmama starti ja maandumist;
- e) 30 tundi instruktoriga instrumentaalaega, sealhulgas:
- i) kümme tundi instrumentaallennu algõpet ning
 - ii) 20 tundi instrumentaallennuõpet, sealhulgas vähemalt kümme tundi mitme mootoriga instrumentaallennusertifikaadiga õhulaeval.

LENNUEKSAM

9. Pärast vastava lennuõppe läbimist teeb taotleja õhulaeva ametipiloodiloo lennueksami ühe või mitme mootoriga õhulaeval ning instrumentaallennupädevuse lennueksami mitme mootoriga instrumentaallennusertifikaadiga õhulaeval.

M. Ametipiloodiloo integreeritud kursus – õhulaevad

ÜLDIST

1. Õhulaeva ametipiloodiloo integreeritud kursuse eesmärk on õpetada pilootidele oskusi, mis on vajalikud õhulaeva ametipiloodiloo (CPL(As)) väljaandmiseks.
2. Õhulaeva ametipiloodiloo integreeritud kursust läbida sooviv taotleja peab kõik koolitusetapid läbima sertifitseeritud koolitusorganisaatsiooni korraldatava ühe pideva koolituskursuse raames.

3. Taotleja võib koolitusele vastu võtta *ab initio* sisseastujana või Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja antud õhulaeva erapiloodi loa, lennuki erapiloodi loa või kopteri erapiloodi loa omanikuna. Õhulaeva, lennuki või kopteri erapiloodi loa omanikust sisseastujate puhul arvestatakse kogemusi kuni:

- a) kümme tundi, millest kuni viis tundi võib olla instruktoriga lennuõppeaeg, või
- b) 15 tundi, millest kuni seitse tundi võib olla instruktoriga lennuõppeaeg, kui taotlejal on õhulaevade öölennumärged.

4. Kursus peab sisaldama järgmist:

- a) teooriaõpet õhulaeva ametipiloodiloo jaoks nõutaval tasemel ning
- b) visuaal- ja instrumentaallennuõpet.

5. Taotleja, kes ei suuda või ei saa õhulaeva ametipiloodiloo kursust tervikuna läbida, võib pädevalt asutuselt taotleda pääsu madalama taseme loa teooria- ja lennuksamile, kui ta täidab vastavad nõuded.

TEOREETILISED TEADMISED

6. Õhulaeva ametipiloodi teoriakursuse kinnitatud õppemaht peab olema vähemalt 350 tundi ning erapiloodiloo omanikest taotlejatele 200 tundi.

TEORIAEKSAM

7. Taotleja peab tõendama õhulaeva ametipiloodiloo antavatele õigustele vastavat teadmiste taset.

LENNUÕPE

8. Lennuõppe ja kõikide vahetestide kogumaht peab olema vähemalt 50 tundi, millest kuni viis tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg. Kõnealuse 50 tunni hulgas peavad taotlejad tegema vähemalt järgmist:

- a) läbima 30 tundi instruktoriga lennuõpet, millest kuni viis tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg;
- b) lendama 20 tundi kaptenistazöörina;
- c) sooritama viis tundi instruktoriga marsruutlende;
- d) sooritama viis tundi marsruutlende kaptenina, sealhulgas visuaallennureglite kohase marsruutlennu vähemalt 90 km (50 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse täieliku peatumisega maandumised kahel muul lennuväljal kui lähtelennuväljal;
- e) sooritama viis tundi öölende õhulaevadel, sealhulgas vähemalt kolm tundi instruktoriga lende, mis sisaldab vähemalt ühe tunni marsruutlennul navigeerimist, ning viis öist arvestuslendu soololennuna. Iga arvestuslend peab hõlmama starti ja maandumist;
- f) kümme tundi instruktoriga instrumentaallennuõpet, sealhulgas vähemalt viis tundi õhulaeval.

LENNUEKSAM

9. Pärast vastava lennuõppe läbimist teeb taotleja õhulaeva ametipiloodiloo lennuksami.

N. Ametipiloodiloo moodulkursus – õhulaevad

ÜLDIST

1. Õhulaeva ametipiloodi loa moodulkursuse eesmärk on õpetada õhulaeva erapiloodi loa omanikele oskusi, mis on vajalikud neile õhulaeva ametipiloodiloo (CPL(As)) väljaandmiseks.
2. Õhulaeva ametipiloodi loa moodulkursusel osalemiseks peab taotleja vastama järgmistele nõuetele:
 - a) ta peab omama vähemalt Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja antud õhusõiduki erapiloodi luba ja
 - b) olema lennanud piloodina õhulaevadel vähemalt 200 lennutundi, sealhulgas 100 tundi kaptenina, millest 50 tundi peab olema kogutud marsruutlendudel.
3. Õhulaeva ametipiloodiloo moodulkursust läbida sooviv taotleja peab kõik lennuõppe etapid läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni korraldatava ühe pideva koolituskursuse raames. Teooriaõppe võib läbida üksnes teooriaõpet pakkuvas sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis.

4. Kursus peab sisaldama järgmist:

- a) teooriaõpet õhulaeva ametipiloodiloo väljaandmiseks nõutaval tasemel ning
- b) visuaal- ja instrumentaallennuõpet.

TEOREETILISED TEADMISED

5. Õhulaeva ametipiloodi teoriakursuse kinnitatud õppemaht peab olema vähemalt 250 tundi.

TEORIAEKSAM

6. Taotleja peab tõendama õhulaeva ametipiloodilooiga antavatele õigustele vastavat teadmiste taset.

LENNUÕPE

7. Instrumentaallennupädevuseta taotlejatele tuleb anda vähemalt 20 tundi instruktoriga lennuõpet, sealhulgas:

kümme tundi visuaallennuõpet, sealhulgas kuni viis tundi õhulaevalennu täisimitaatoril (FFS) või 2. või 3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2,3) või II/III taseme lennuimitaatoril (FNPT II, III), ning

kümme tundi instrumentaallennuõpet, sealhulgas kuni viis tundi vähemalt õhulaevade 1. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 1) või I taseme lennuimitaatoril (FNPT I) või lennukil.

8. Nende taotlejate puhul, kes omavad õhulaeva instrumentaallennupädevusmärke, loetakse instruktoriga instrumentaallennuõpete täies ulatuses läbituks. Muu õhusõidukiliigi instrumentaallennupädevusega taotlejad peavad läbima vähemalt viis tundi instruktoriga instrumentaallennuõpet õhulaevadel.

9. Õhulaevade öölen্নupädevuseta taotlejatele tuleb lisaks anda vähemalt viis tundi öölen্নuõpet, sealhulgas kolm tundi instruktoriga lennuõpet, mis sisaldab vähemalt ühe tunni marsruutlennul navigeerimist, ning viis öist arvestuslendu soololennuna. Iga arvestuslend peab hõlmama starti ja maandumist.

KOGEMUS

10. Õhulaeva ametipiloodiloo taotleja peab olema lennanud õhulaevadel vähemalt 250 lennutundi, sealhulgas 125 tundi kaptenina, mis muu hulgas sisaldab 50 tundi kaptenina marsruutlendudel, sealhulgas visuaallennureeglite kohase marsruutlennu vähemalt 90 km (50 meremiili) kaugusele, mille käigus tehakse täieliku peatumisega maandumine sihtlennuväljal.

Muudes õhusõidukiliikides kaptenina lennatud lennutunde võib nimetatud 185 lennutunnina arvestada järgmiselt:

- a) 30 tundi lennukil või kopteril, kui taotlejal on vastavalt kas lennukite või kopteri erapiloodi luba, või
- b) 60 tundi lennukil või kopteril, kui taotlejal on vastavalt kas lennukite või kopteri ametipiloodi luba, või
- c) kümme tundi purilennukitel või fikseeritud jõuallikaga mootorpurilennukitel või
- d) kümme tundi õhupallidel.

LENNUEKSAM

11. Pärast vastava lennuõppe läbimist ja vajalike kogemuste omandamist teeb taotleja õhulaeva ametipiloodiloo lennuksami.

4. liide

Ametipiloodiloo väljaandmiseks nõutav lennuksam**A. Üldist**

1. Ametipiloodi loa väljaandmiseks nõutava lennuksami sooritamiseks peab taotleja olema läbinud lennuõppe eksamil kasutatava õhusõidukiklassi või -tüübiga.
2. Taotleja peab läbima lennuksami asjakohased osad. Kui osa mis tahes punkti sooritus ebaõnnestub, loetakse kogu osa sooritus ebaõnnestunuks. Kui enam kui ühe osa sooritus ebaõnnestub, peab taotleja kogu eksami uuesti sooritama. Kui üksnes ühe osa sooritus ebaõnnestub, peab taotleja uuesti sooritama vaid selle osa. Kui korduseksamil mõne osa sooritus ebaõnnestub, sealhulgas nende osade sooritus, mis eelmisel katsel õnnestusid, peab taotleja kogu eksami uuesti sooritama. Lennuksami kõik asjakohased osad tuleb läbida kuue kuu jooksul. Kui kahe katsega ei õnnestu eksami kõiki asjakohaseid osi edukalt sooritada, tuleb õpet jätkata.
3. Lennuksamil läbikukkumise korral võidakse nõuda õppe jätkamist. Lennuksamil võib osaleda piiramatult arv kordi.

EKSAMI LÄBIVIIMINE

4. Kui taotleja otsustab lennuksami katkestada põhjustel, mida kontrollpiloot ei pea piisavateks, peab taotleja kogu lennuksami uuesti sooritama. Kui lennuksam katkestatakse põhjustel, mida kontrollpiloot peab piisavateks, tuleb edaspidi läbida üksnes eksami sooritamata jäänud osad.
5. Kontrollpiloot võib eksami käigus nõuda, et taotleja kordaks mis tahes manöövrit või toimingut. Kontrollpiloot võib eksami millal tahes lõpetada, kui ta leiab, et taotleja lennuoskusi arvestades tuleb tal kogu eksam sooritada uuesti.
6. Taotleja peab õhusõidukit piloteerima kohal, kus on võimalik täita kapteni ülesandeid, ning lähtuma eksami sooritamisel eeldusest, et meeskonnas teisi liikmeid ei ole. Vastutus lennu eest määratakse siseriiklike õigusaktide kohaselt.
7. Taotleja peab kontrollpiloodile näitama, mida ta parajasti kontrollib ja mis ülesandeid täidab, ning esitama raadioseadmete nimetused. Kontrollimine toimub vastavalt selle õhusõiduki kontroll-lehele, millega eksam sooritatakse. Lennuksami lennuelse ettevalmistuse käigus peab taotleja määrama mootori töörežiimi ja kiiruse seaded. Taotleja peab välja arvutama stardi, lähenemise ja maandumise lennutehnilised andmed vastavalt kasutatava õhusõiduki käsiraamatule või lennukäsiraamatule.
8. Kontrollpiloot ei tohi õhusõiduki piloteerimises osaleda, välja arvatud juhul, kui sekkumine on vajalik ohutuse tagamiseks või muu liikluse põhjendamatult takistamise vältimiseks.

B. Ametipiloodiloo väljaandmiseks nõutava lennuksami sisu – õhulaevad

1. Lennuksamil kasutatav lennuk peab vastama õppelennuki nõuetele ning sellel peab olema vastavalt sertifikaadile vähemalt neli reisijakohta ning muudetava sammuga propeller ja sissetõmmatav telik.
2. Lennumarsruudi valib kontrollpiloot ning sihtkohaks peab olema lennujuhtimisega lennuväli. Taotleja vastutab lennu planeerimise eest ning peab tagama lennuksami vajaliku varustuse ja dokumentide olemasolu pardal. Lend peab kestma vähemalt 90 minutit.
3. Taotleja peab tõendama oskust:
 - a) piloteerida lennukit selle võimaluste piires;
 - b) sooritada kõiki manöövreid sujuvalt ja täpselt;
 - c) rakendada head otsustusvõimet ja lennumeisterlikkust;
 - d) rakendada aeronautikateadmisi ning
 - e) säilitada kogu aeg lennuki selline juhitavus, et ei tekiks tõsist kahtlust ühegi protseduuri või manöövri edukas lõpuleviimises.

LENNUEKSAMIL LUBATUD HÄLBED

4. Kehtivad järgmised piirhalded, mida korrigeeritakse vastavalt turbulentsile ning kasutatava lennuki juhitavus- ja lennuomadustele.

Kõrgus

normaallennul	±100 jalga
imiteeritud mootoririkkega	±150 jalga

Teekonnajoonel püsimine raadio abil ±5°

Kursil püsimine

normaallennul	±10°
imiteeritud mootoririkkega	±15°

Kiirus

stardi ja lähenemise ajal	±5 sõlme
kõigil muudel lennurežiimidel	±10 sõlme

EKSAMI SISU

5. Jaotise 2 punktis c ja punkti e alapunktis iv ning jaotistes 5 ja 6 nimetatud tegevused võib olla sooritatud II taseme lennuimataatoril (FNPT II) või lennu täisimataatoril (FFS).

Lennuki kontroll-lehe kasutamist, lennumeisterlikkust, lennuki juhtimist visuaalsete orientiiride järgi, jäätumisvastaseid ja jääemaldusprotseduure ning ohu- ja veahalduse põhimõtteid kohaldatakse tabeli kõikide osade suhtes.

1. OSA — LENNUEELSESED TOIMINGUD JA VÄLJUMINE	
a	Lennueelne tegevus, sealhulgas: lennu planeerimine, dokumentatsioon, massi ja tsentreeringu määramine, ilmaga tutvumine, NOTAM-teated
b	Lennuki ülevaatus ja lennukorda seadmine
c	Ruleerimine ja start
d	Lennutehniliste parameetrite arvestamine ja trimmeerimine
e	Lennuväljal ja lennuväljaringil tegutsemine
f	Väljumisprotseduurid, kõrgusmõõtu seadmine, kokkupõrke vältimine (ringvaatlus)
g	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid
2. OSA — ÜLDTEGEVUS LENNUL	
a	Lennuki juhtimine visuaalsete orientiiride järgi, sealhulgas otse- ja horisontaallennul, tõusul ja laskumisel, ringvaatlus
b	Lend kriitiliselt väikese õhkkiirusega, sealhulgas algava ja täieliku varisemise äratundmine ja sellest väljatulek
c	Pöörangud, sealhulgas pöörangud maandumiskonfiguratsioonis. Sügavad 45° kallakuga pöörangud
d	Lend kriitiliselt suure õhkkiirusega, sealhulgas sügavate spiraalide äratundmine ja neist väljatulek
e	Lend üksnes mõõteriistade näitude järgi, sealhulgas: i) horisontaallend, reisikonfiguratsioon, kursi, kõrguse ja õhkkiiruse kontrollimine ii) 10°–30° kallakuga pöörangud tõusul ja laskumisel iii) ebaharilikest asenditest väljatulek iv) piloteerimine piiratud arvu mõõteriistade järgi
f	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid

3. OSA — PROTSEDUURID MARSRUUDIL	
a	Lennuki juhtimine visuaalsete orientiiride järgi, sealhulgas reisikonfiguratsioonis, lennukauguse/kütuse arvestamine
b	Orienteerimine, kaardi lugemine
c	Kõrguse, kiiruse, kursi hoidmine, ringvaatlus
d	Kõrgusmõõduri seadmine. Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid
e	Lennu monitooring, pardapäeviku täitmine, kütusekulu hindamine, teekonnajoonelt kõrvalekaldumise hindamine ja õige teekonnajoone taastamine
f	Ilmatingimuste jälgimine, suundumuste/muudatuste hindamine, ümberminekute/tagasipöördumiste planeerimine
g	Teekonnajoonel püsimine ja asukoha määramine (NDB või VOR), navigatsiooniseadmete tunnistamine (instrumentaallennul). Marsruudi valik varulennuväljale suundumiseks (visuaallennul)
4. OSA — LÄHENEMIS- JA MAANDUMISPROTSEDUURID	
a	Saabumisprotseduurid, kõrgusmõõduri seadmine, kontrollid, ringvaatlus
b	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid
c	Väikeselt kõrguselt kordusringile minek
d	Maandumine normaaltingimustes, külgtuulega maandumine (sobivate tingimuste korral)
e	Maandumine lühikesele rajale
f	Lähenemine ja maandumine mootori tühikäigul (üksnes ühe mootoriga lennukitel)
g	Maandumine tagatiibu kasutamata
h	Lennujärgsed toimingud
5. OSA — PROTSEDUURID EBATAVALISES JA HÄDAOLUKORRAS	
Selle osa võib ühendada osadega 1–4.	
a	Stardijärgse mootoririkke imiteerimine (ohutul kõrgusel), tegutsemine tulekahju korral
b	Seadmete rikked sealhulgas teliku väljalaskmine varusüsteemist, elektri- ja pidurisüsteemi rike
c	Sundmaandamine (imiteeritud)
d	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid
e	Suulised küsimused
6. OSA — LEND IMITEERITUD ASÜMMEETRILISE TÕMBEGA NING VASTAVA KLASSI JA TÜÜBIGA SEOTUD ASPEKTID	
Selle osa võib ühendada osadega 1–5.	
a	Stardiaegse mootoririkke imiteerimine (ohutul kõrgusel, kui seda ei sooritata lennu täisimitaatoril (FFS))
b	Lähenemine asümmeetrilise tõmbejõuga ja kordusringile minek
c	Lähenemine asümmeetrilise tõmbejõuga ja täieliku peatumisega maandumine

d	Mootori seiskamine ja taaskäivitamine
e	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid, lennumeisterlikkus
f	Kontrollpiloodi äranägemisel – klassi- või tüübipädevuse lennueksami asjakohased küsimused vastavalt vajadusele: i) lennuki süsteemid, sealhulgas autopiloodi kasutamine ii) hermetiseerimissüsteemi kasutamine iii) jääemaldus- ja jäätumisvastaste süsteemide kasutamine
g	Suulised küsimused

C. Ametipiloodi loa väljaandmiseks nõutava lennueksami sisu – kopterid

1. Lennuksamil kasutatav kopter peab vastama õppekopteri nõuetele.
2. Lennuala ja -marsruudi valib kontrollpiloot ning kõik madal- ja riplennu ülesanded tuleb korraldada sertifitseeritud lennuväljal/väljakul. 3. jaotises nimetatud marsruudid võivad lõppeda lähtelennuväljal või muul lennuväljal ning üks sihtkohtadest peab olema lennujuhtimisega lennuväli. Lennuksami võib läbi viia kahe lennuga. Lennu või lendude kogukestus peab olema vähemalt 90 minutit.
3. Taotleja peab tõendama oskust:
 - a) piloteerida kopterit selle võimaluste piires;
 - b) sooritada kõiki manöövreid sujuvalt ja täpselt;
 - c) rakendada head otsustusvõimet ja lennumeisterlikkust;
 - d) rakendada aeronautikateadmisi ning
 - e) säilitada kogu aeg kopteri selline juhitavus, et ei tekiks olulist kahtlust ühegi protseduuri või manöövri edukas lõpuleviimises.

LENNUEKSAMIL LUBATUD HÄLBED

4. Kehtivad järgmised piirhälbed, mida korrigeeritakse vastavalt turbulentsile ning kasutatava kopteri juhitavus- ja lennuomadustele.

Kõrgus

normaallennul	±100 jalga
suure rikke imiteerimisel	±150 jalga

Teekonnajoonel püsimine raadio abil ±10°

Kursil püsimine

normaallennul	±10°
suure rikke imiteerimisel	±15°

Kiirus

mitme mootoriga stardi ja lähenemise ajal	±5 sõlme
kõigil muudel lennurežiimidel	±10 sõlme

Pinnatriiv

pinnaefektiga rippumisel	±3 jalga
maandumisel külj- ja tahaliikumiseta	

EKSAMI SISU

5. 4. osa punkte võib korraldada kopterite lennuimitaatoril või lennu täisimitaatoril (FFS). Kopterite kontroll-lehtede kasutamise, lennumeisterlikkuse, kopteri juhtimine visuaalsete orientiiride järgi, jäätumistavastaste protseduuride ning ohu- ja veahalduse põhimõtetega seotud nõudeid kohaldatakse kõikides jaotistes.

1. OSA — LENNUEELSESED/LENNUJÄRGSED KONTROLLID JA PROTSEDUURID	
a	Teadmised kopterist (nt tehniline pardapäevik, kütus, mass ja tsentreering, kopteri tehnilised võimalused), lennu planeerimine, dokumenteerimine, NOTAM-teated, ilm
b	Lennueelne ülevaatus/tegevus, osade asukoht ja otstarve
c	Kabiini kontroll, käivitusprotseduur
d	Side- ja navigatsiooniseadmete kontroll, sageduste valimine ja seadmine
e	Stardieelsed protseduurid, raadiosideprotseduurid, side lennujuhtimisüksusega ja korralduste täitmine
f	Parkimine, väljalülitamine ja lennujärgsed protseduurid
2. OSA — RIPPUMISMANÖÖVRID, KEERUKAD JUHTIMISVÕTTED JA PIIRATUD ALAD	
a	Start ja maandumine (õhkutõus ja maandamine)
b	Ruleerimine, õhusruleerimine
c	Riplend vastu-, kül- ja taganttuulega
d	Pöörangud paigal rippudes, 360° vasakule ja paremale (kohtpöörangud)
e	Rippumismanöövrid edasi-, kül- ja tagasisuunas
f	Imiteeritud mootoririke rippumisel
g	Kiired peatumised vastu- ja allatuult
h	Maandumine ja startimine kallakule/kallakult ja ettevalmistamata väljakule/ettevalmistamata väljakult
i	Startimised (erinevad profiilid)
j	Startimine külgtuulega, allatuult (kui võimalik)
k	Startimine maksimaalse stardimassiga (tegelik või imiteeritud)
l	Lähenemised (erinevad profiilid)
m	Startimine ja maandumine piiratud võimsusega
n	Autorotatsioonid (kontrollpiloot valib kaks punkti põhialuste, tegevusraadiuse, väikese kiiruse ja 360° pöörangute osadest)
o	Autorotatsiooniga maandumine
p	Sundmaandumise harjutamine mootori sisselülitamise ja võimsuse taastamisega
q	Mootori kontrollimine, kontrollivõtted, lähenemise ja väljumise tehnikad
3. OSA — NAVIGEERIMINE — PROTSEDUURID MARSRUUDIL	
a	Navigeerimine ja orienteerimine erinevatel kõrgustel merepinnast/maapinnast, kaardi lugemine
b	Kõrguse (merepinnast/maapinnast), kiiruse, kursi hoidmine, õhuruumi vaatlemine, kõrgusemõõduri seadmine
c	Lennu monitooring, pardapäeviku täitmine, kütusekulu hindamine, saabumisaja arvutamine, teekonnajoonelt kõrvalekaldumise hindamine ja õige teekonnajoonet taastamine, mõõteriistade jälgimine
d	Ilmastikutingimuste jälgimine, ümberminekute/tagasipöördumise planeerimine

e	Teekonnajoonel püsimine ja asukohta määramine (NDB või VOR), navigatsiooniseadmete tunnistamine
f	Side lennujuhtimisüksusega, eeskirjade täitmine jne
4. OSA — PROTSEDUURID JA MANÖÖVRID ÜKSNES MÕÕTERIISTADE NÄITUDE JÄRGI LENDAMISEL	
a	Horisontaallend, kursi, kõrguse (merepinnast/maapinnast) ja kiiruse kontrollimine
b	1. astme pöörangud määratud kurssidele, 180°–360° vasakule ja paremale
c	Tõus ja laskumine, sealhulgas 1. astme pöörangud määratud kurssidele
d	Ebaharilikest asenditest väljatulek
e	30° kallakuga pöörangud kuni 90° vasakule ja paremale
5. OSA — PROTSEDUURID EBATAVALISES JA HÄDAOLUKORRAS (VAJADUSEL IMITEERITUD)	
<i>Märkus 1.</i> Kui eksam viiakse läbi mitme mootoriga kopteril, peab eksam muu hulgas sisaldama imiteeritud mootoririkke harjutust koos lähenemise ja maandumisega ühe töötava mootoriga.	
<i>Märkus 2.</i> Kontrollpiloot valib neli punkti alljärgnevalt:	
a	Häired mootori töös, sealhulgas kiirusregulaatori rike, karburaatori/mootori jäätumine, õlisüsteemi häired, kui on asjakohane
b	Kütusesüsteemi häired
c	Elektrisüsteemi häired
d	Hüdraulikasüsteemi häired, sealhulgas lähenemine ja maandumine hüdraulikata, kui on asjakohane
e	Peatiiviku ja/või pöörlemisvastase süsteemi häire (lennu täisimitaatoril või üksnes selleteemaline vestlus)
f	Tegutsemine tulekahju korral, sealhulgas suitsu tekke avastamine ja suitsu eemaldamine, kui on asjakohane
g	Muud ebahariliku või hädaolukorra protseduurid vastavalt lennukäsiraamatutele, ka mitme mootoriga kopteritel: Imiteeritud mootoririke startimisel: stardist loobumine otsusepunktis (TDP) või enne seda või ohutu sundmaandumine stardi kriitilises punktis (DPATO) või enne seda; vahetult pärast otsusepunkti või kriitilist punkti. Maandumine imiteeritud mootoririkkega: maandumine või kordusringile minek enne maandumise otsusepunkti (LDP) või maandumise kriitilist punkti (DPBL); pärast maandumise otsusepunkti (LDP) tekkinud mootoririkkega või ohutu sundmaandumine pärast maandumise kriitilist punkti (DPBL).

D. Ametipiloodiloo väljaandmiseks nõutava lennueksami sisu – õhulaevad

- Lennueksamil kasutatav õhulaev peab vastama õppeõhulaeva nõuetele.
- Lennuala ja -marsruudi valib kontrollpiloot. 3. jaotises nimetatud marsruudid võivad lõppeda lähtelennuväljal või muul lennuväljal ning üks sihtkohtadest peab olema lennujuhtimisega lennuväli. Lennueksami võib läbi viia kahe lennuga. Lennu või lendude kogukestus peab olema vähemalt 60 minutit.
- Taotleja peab tõendama oskust:
 - piloteerida õhulaeva selle võimaluste piires;
 - sooritada kõiki manöövreid sujuvalt ja täpselt;
 - rakendada head otsustusvõimet ja lennumeisterlikkust;
 - rakendada aeronautikateadmisi ning
 - säilitada kogu aeg õhulaeva selline juhitavus, et ei tekiks olulist kahtlust ühegi protseduuri või manöövri edukas lõpuleviimises.

LENNUEKSAMIL LUBATUD HÄLBED

4. Kehtivad järgmised piirhõlbed, mida korrigeeritakse vastavalt turbulentsile ning kasutatava õhulaeva juhitavus- ja lennuomadustele.

Kõrgus

normaallennul	±100 jalga
suure rikke imiteerimisel	±150 jalga

Teekonnajoonel püsimine raadio abil ±10°

Kursil püsimine

normaallennul	±10°
suure rikke imiteerimisel	±15°

EKSAMI SISU

5. 5. ja 6. osa punkte võib läbi viia õhulaevade lennuimataatoril (FNPT) või lennu täisimataatoril (FFS). Õhulaevade kontroll-lehe kasutamist, lennumeisterlikkust, õhulaeva juhtimist visuaalsete orientiiride järgi, jäätumisvastaseid protseduure ning ohu- ja veahalduse põhimõtteid kohaldatakse tabeli kõikide osade suhtes.

1. OSA — LENNUEELSESED TOIMINGUD JA VÄLJUMINE	
a	Lennueelne tegevus, sealhulgas: lennu planeerimine, dokumenteerimine, massi ja tsentreeringu määramine, ilmaga tutvumine, NOTAM-teated
b	Õhulaeva ülevaatus ja lennukorda seadmine
c	Mastist eraldumine, maapinnal manööverdamine ja startimine
d	Lennutehniliste parameetrite arvestamine ja trimmeerimine
e	Lennuväljal ja lennuväljaringil tegutsemine
f	Väljumisprotseduurid, kõrgusmõõduri seadmine, kokkupõrke vältimine (ringvaatlus)
g	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid
2. OSA — ÜLDTEGEVUS LENNUL	
a	Õhulaeva juhtimine visuaalsete orientiiride järgi, sealhulgas otse- ja horisontaallennul, tõusul, laskumisel, ringvaatlus
b	Lend rõhkkõrgusel
c	Pöörangud
d	Järsud tõusud ja laskumised
e	Lend üksnes mõõteriistade näitude järgi, sealhulgas: i) horisontaallend, kursi, kõrguse ja õhkkiiruse kontrollimine ii) pöörangud tõusul ja laskumisel iii) ebaharilikest asenditest väljatulek iv) piloteerimine piiratud arvu mõõteriistade järgi
f	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid
3. OSA — PROTSEDUURID MARSRUUDIL	
a	Õhulaeva juhtimine visuaalsete orientiiride järgi, lennukauguse/kütuse arvestamine
b	Orienteerimine, kaardi lugemine

c	Kõrguse, kiiruse, kursi hoidmine, ringvaatlus
d	Kõrgusmõõduri seadmine, side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid
e	Lennu monitooring, pardapäeviku täitmine, kütusekulu hindamine, teekonnajoonele kõrvalekaldumise hindamine ja õige teekonnajoone taastamine
f	Ilmatingimuste jälgimine, suundumuste/muudatuste hindamine, ümberminekute/tagasipöördumiste planeerimine
g	Teekonnajoonele püsimine ja asukoha määramine (NDB või VOR), navigatsiooniseadmete tunnistamine (instrumentaallennul), Marsruudi valik varulennuväljale suundumiseks (visuaallennul)

4. OSA — LÄHENEMIS- JA MAANDUMISPROTSEDUURID

a	Saabumisprotseduurid, kõrgusmõõduri seadmine, kontrollid, ringvaatlus
b	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid
c	Väikeselt kõrguselt kordusringile minek
d	Maandumine normaaltingimustes
e	Maandumine lühikesele rajale
f	Lähenemine ja maandumine mootori tühikäigul (üksnes ühe mootoriga lennukitel)
g	Maandumine tagatiibu kasutamata
h	Lennujärgsed toimingud

5. OSA — PROTSEDUURID EBATAVALISES JA HÄDAOLUKORRAS

Selle osa võib ühendada osadega 1–4.

a	Stardijärgse mootoririkke imiteerimine (ohutul kõrgusel), tegutsemine tulekahju korral
b	Seadmete rikked
c	Sundmaandamine (imiteeritud)
d	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid
e	Suulised küsimused

6. OSA — VASTAVA KLASSI JA TÜÜBIGA SEOTUD ASPEKTID

Selle osa võib ühendada osadega 1–5.

a	Stardiaegse mootoririkke imiteerimine (ohutul kõrgusel, kui seda ei sooritata lennu täisimitaatoril (FFS))
b	Lähenemine ja kordusringile minek rikkis mootori(te)ga
c	Lähenemine ja täieliku peatumisega maandumine rikkis mootori(te)ga
d	Rikked ballooni survesteemis
e	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid, lennumeisterlikkus
f	Kontrollpiloodi äranägemisel – klassi- või tüübipädevuse lennueksami asjakohased küsimused vastavalt vajadusele: i) õhulaeva süsteemid ii) ballooni survesteemi kasutamine
g	Suulised küsimused

5. liide

Teise piloodi loa integreeritud koolituskursus

ÜLDIST

1. Teise piloodi loa integreeritud koolituskursuse eesmärk on õpetada pilootidele oskusi, mis võimaldavad neil tegutseda lennutranspordi valdkonnas mitme piloodiga turbiinlennukite visuaal- ja instrumentaallennureeglite kohastel lendudel teise piloodina ning omandada teise piloodi luba.
2. Teise piloodi loa koolituse litsents antakse üksnes sertifitseeritud koolitusorganisatsioonile, mis kuulub MS osa ja kehtivate lennutegevusnõuete kohase tegevusloaga ärilise lennutranspordi ettevõtja koosseisu või on nimetatud ettevõtjatega sõlminud vastava erikokkuleppe. Litsents kehtib ainult konkreetse ettevõtja kohta kuni lennuettevõtja üleminekukursuse lõpuleviimiseni.
3. Teise piloodi loa integreeritud kursust läbida sooviv taotleja peab kõik koolitusetapid läbima sertifitseeritud koolitusorganisatsiooni ühe pideva koolituskursuse raames. Koolitus põhineb kompetentsusel ja viiakse läbi lennumeeskonna koostöö keskkonnas.
4. Kursusele võetakse vastu üksnes *ab initio* taotlejaid.
5. Kursus peab sisaldama järgmist:
 - a) teooriaõpet lennuki liinipiloodiloo jaoks nõutaval tasemel;
 - b) visuaal- ja instrumentaallennuõpet;
 - c) lennumeeskonna koostöökoolitust tööks mitmepiloodilennukites ning
 - d) tüübipädevuskoolitust.
6. Taotleja, kes ei suuda või ei saa teise piloodi loa kursust tervikuna läbida, võib pädevalt asutuselt taotleda pääsu madalama taseme loa ning instrumentaallennupädevuse teooria- ja lennuksamile, kui ta täidab vastavad nõuded.

TEOREETILISED TEADMISED

7. Teise piloodi loa teooriakursuse kinnitatud õppemaht peab olema vähemalt 750 tundi lennuki liinipiloodiloo tasemel, millele lisandub H alajao kohaselt vastava tüübipädevusmärke jaoks ette nähtud teooriaõppe tundide arv.

LENNUÕPE

8. Lennuõppe maht peab olema kokku vähemalt 240 tundi, mis sisaldab tunde piloteeriva ja jälgiva piloodina reaalsel ja simulatsioonlendudel ning hõlmab nelja koolitusetappi:
 - a) 1. etapp – põhilennuoskused
Spetsiifiline üksikpiloodi algtaseme lennuõpe lennukil.
 - b) 2. etapp – algtase
Ülevaade lennumeeskonna tegevusest ja instrumentaallendudest.
 - c) 3. etapp – kesktase
Lennumeeskonna töö osa 21 kohase kõrgtehnilise lennuki sertifikaadiga mitme mootoriga turbiinlennukis.
 - d) 4. etapp – kõrgtase
Tüübipädevuskoolitus lennuettevõtjale omases keskkonnas.

Reaalne lennukogemus peab hõlmama kõiki H alajao kohaselt nõutavaid kogemusi, häiringute kõrvaldamise koolitust, öölende, lende üksnes mõõteriistade näitude järgi ning vastava lennumeisterlikkuse saavutamiseks vajalikke kogemusi.

Lennumeeskonna koostöö nõudeid käsitletakse eespool nimetatud etappide raames.

Asümmeetrilise tõmbega lennu koolitus läbitakse lennukil või lennu täisimitaatoril (FFS).

9. Iga lennuõppekava koolitusetapp sisaldab nii alusteadmiste õpet kui ka praktilise koolituse elemente.
10. Koolituskursuse käigus tuleb koolituskava ja selles osalejaid pidevalt hinnata. Hindamisega tagatakse, et:
- a) kompetentsus ja selle hindamine vastab mitmepiloodilennuki teise piloodi ülesannetele ning
 - b) õpilased omandavad vajaliku kompetentsuse järk-järgult ja piisaval tasemel.
11. Kompetentsuse tagamiseks peab koolituskursus sisaldama vähemalt 12 starti ja maandumist. Stardid ja maandumised peavad toimuma instruktori järelevalve all ning samal lennukil, mille kohta tüübipädevus välja antakse.

HINDAMISTASAND

12. Teise piloodi loa taotleja peab iga käesoleva liite punktis 13 sätestatud üheksa kompetentsuse hindamise mooduli puhul tõendama mitme piloodiga turbiinlennuki visuaal- ja instrumentaallendudel teise piloodina tegutsemiseks ja suhtlemiseks nõutavat kõrget kompetentsuse taset. Hindamine peab kinnitama protseduuri või manöövri edukuse tagamiseks vajalikku pidevat kontrolli lennuki või manöövri üle. Taotleja peab järjekindlalt tõendama asjakohase lennukitüübi teise piloodi loa hindamiskriteeriumidele vastavaks ohutuks käitamiseks vajalikke teadmisi, oskusi ja hoiakuid.

KOMPETENTSUSE HINDAMISE MOODULID

13. Taotleja peab tõendama kompetentsust järgmises üheksas kompetentsuse hindamise moodulis:
- (1) inimvõimetele vastavate põhimõtete, sealhulgas ohu- ja veahalduse põhimõtete rakendamine;
 - (2) lennuki maapealsete toimingute sooritamine;
 - (3) stardi sooritamine;
 - (4) tõusu sooritamine;
 - (5) horisontaallennu sooritamine;
 - (6) laskumise sooritamine;
 - (7) lähenemise sooritamine;
 - (8) maandumise sooritamine ning
 - (9) maandumisjärgsete toimingute ja lennuki lennujärgsete toimingute sooritamine.

IMITATSIOONLEND

14. Lennutreeningseadmete (FSTD) miinimumnõuded:

- a) 1. etapp – põhilennuoskused

Pädeva asutuse tunnustatud e-koolituse ja osakoolituse seadmed, millel on järgmised tunnused:

- harilikult lauavarvutite juurde mittekuuluvate lisaseadmete, näiteks juhthoovastiku, külguhtkangi või piloteerimissüsteemi klahvistiku funktsionaalsete koopiade olemasolu ning
- psühhomotoorne funktsionaalsus, mis võimaldab varieerida reaktsiooni tugevust ja kiirust.

b) 2. etapp – algtase

Tüüpilist mitme mootoriga turbiinlennukit esindav lennumeeskonna koostöö funktsionaalsusega II taseme lennuimitaator (FNPT II MCC).

c) 3. etapp – kesktase

Teise piloodiga käitatavat mitme mootoriga turbiinlennukit esindav lennutreeningseade (FSTD), mis vastab B-tasemega samaväärsele standardile ja sisaldab lisaks:

— päeva/hämara/öölennu visuaalsüsteemiga katkestusteta kollimeeritud kabiinisisest vaateala, kus mõlemale piloodile avaneb 180° horisontaalvaade ja 40° vertikaalvaade ning

— lennujuhtimiskeskonna imitaatorit.

d) 4. etapp – kõrgtase

D- või C-tasemega samaväärsele standardile vastav lennu täisimitaator (FFS), millel on täiustatud päevalennu visuaalsüsteem koos lennujuhtimiskeskonna imitaatoriga.

6. liide

Instrumentaallennupädevuse moodulkoolituskursused**A. Lennuki instrumentaallennupädevus (IR(A)) – lennukoolituse moodulkursus**

ÜLDIST

1. Lennuki instrumentaallennupädevuse lennukoolituse moodulkursuse eesmärk on õpetada pilootidele oskusi, mis on vajalikud lennukite piloteerimiseks vastavalt instrumentaallennureeglitele ja instrumentaallennuilma tingimustes. Kursus koosneb kahest moodulist, mille võib läbida eraldi või koos:
 - a) Instrumentaallennukoolituse algmoodul

sisaldab kümme tundi instruktoriga instrumentaalaega, millest kuni viis tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg instrumentaallennu esmaimitaatoril (BITD), I või II taseme lennuimitaatoril (FNPT I või II), või lennu täisimitaatoril (FFS). Instrumentaallennu põhimooduli läbimisel antakse kandidaadile kursuse läbimise tunnistus.
 - b) Instrumentaallennuprotseduuride moodul

Sisaldab lennuki instrumentaallennupädevuse koolituskava ülejäänud osi, ühe mootori puhul 40 ja mitme mootori puhul 45 tundi instruktoriga instrumentaalaega ning lennuki instrumentaallennupädevuse teooriakursust.
2. Lennuki instrumentaallennupädevuse moodulkursusele soovival taotlejal peab olema lennuki erapiloodi luba või lennuki ametipiloodi luba ja öölennapädevus. Instrumentaallennuprotseduuride moodulisse kandideerijal, kellel ei ole lennuki ametipiloodi luba, peab olema instrumentaallennu põhimooduli kursuse läbimise tunnistus.

Sertifitseeritud koolitusorganisatsioon peab tagama, et mitme mootoriga lennuki instrumentaallennupädevuse kursusele sooviv taotleja, kellel ei ole olnud mitme mootoriga lennuki klassi- või tüübipädevusmärget, oleks enne lennuki instrumentaallennupädevuse kursusel lennuõppe alustamist läbinud H alajaos sätestatud mitme mootori koolituse.
3. Taotleja, kes soovib läbida lennuki instrumentaallennupädevuse moodulkursuse instrumentaallennuprotseduuride mooduli, peab kõik õppeetapid läbima ühe heakskiidetud pideva koolituskursuse raames. Enne instrumentaallennuprotseduuride mooduli alustamist peab sertifitseeritud koolitusorganisatsioon kontrollima taotleja kompetentsust instrumentaallennu põhioskustes. Vajadusel tuleb anda täienduskoolitust.
4. Teooriakursus tuleb läbida 18 kuu jooksul. Instrumentaallennuprotseduuride moodul tuleb läbida ning lennuksam sooritada teooriaeksami eduka soorituse kehtivusaja jooksul.
5. Kursus peab sisaldama järgmist:
 - a) teooriaõpet instrumentaallennupädevusmärke jaoks nõutaval tasemel;
 - b) instrumentaallennuõpet.

TEOREETILISED TEADMISED

6. Lennuki instrumentaallennupädevuse moodulkursuse teooriaõppe kinnitatud maht peab olema vähemalt 150 tundi.

LENNUÕPE

7. Ühe mootoriga lennuki instrumentaallennupädevuse kursus peab sisaldama vähemalt 50 tundi instrumentaalaega, millest kuni 20 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg I taseme lennuimitaatoril (FNPT I) või kuni 35 tundi lennu täisimitaatoril (FFS) või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II). Kuni kümme tundi maapealset instrumentaalaega II taseme lennuimitaatoril (FNPT II) või lennu täisimitaatoril võib läbida I taseme lennuimitaatoril.
8. Mitme mootoriga lennuki instrumentaallennupädevuse kursus peab sisaldama vähemalt 55 tundi instrumentaalaega, millest kuni 25 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg I taseme lennuimitaatoril (FNPT I) või kuni 40 tundi lennu täisimitaatoril (FFS) või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II). Kuni kümme tundi maapealset instrumentaalaega II taseme lennuimitaatoril (FNPT II) või lennu täisimitaatoril võib läbida I taseme lennuimitaatoril. Ülejäänud instrumentaallennuõppest vähemalt 15 tundi tuleb läbida mitme mootoriga lennukitel.
9. Ühe mootoriga lennuki instrumentaallennupädevusmärke omanik, kellel on ka mitme mootoriga klassi- või tüübipädevusmärge ning kes soovib omandada lennuki esmase instrumentaallennupädevusmärke, peab sertifitseeritud koolitusorganisatsioonis läbima kursuse, mis sisaldab vähemalt viis tundi mitme mootoriga lennuki instrumentaallennuõpet, millest kuni kolm tundi võib olla sooritatud lennu täisimitaatoril (FFS) või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II).

- 10.1. Lennuki ametipiloodiloo või instrumentaallennu põhimooduli kursuse läbimise omanikul võib punktidega 7 ja 8 ettenähtud õppe kogumahtu kümne tunni võrra vähendada.
- 10.2. Kopteri instrumentaallennupädevusmärke omanikul võib punktidega 7 ja 8 ettenähtud õppe kogumahtu kümne tunni võrra vähendada.
- 10.3. Lennukil toimuva instrumentaallennuõppe kogumaht peab vastama olenevalt asjaoludest kas punktile 7 või 8.
11. Lennuki instrumentaallennupädevuse lennuksamile eelnevad lennuharjutused peavad sisaldama järgmist:
- a) instrumentaallennukoolituse algmoodul: instrumentaallennu põhiprotseduurid ja manöövrid, sealhulgas vähemalt:
- visuaalse välisvaatluseta instrumentaallennu põhioskused:
- horisontaallend,
 - tõus,
 - laskumine,
 - pöörangud horisontaallennul, tõusul, laskumisel;
- lennuinstrumentide paigutus;
- sügavad pöörangud;
- raadionavigatsioon;
- ebaharilikest asenditest väljatulek;
- piloteerimine piiratud arvu mõõteriistade järgi;
- algava ja täieliku varisemise äratundmine ja sellest väljatulek;
- b) instrumentaallennuprotseduuride moodul:
- i) lennuüksed protseduurid instrumentaallennureeglite kohastel lendudel, sealhulgas lennukäsiraamatu ja asjakohaste lennujuhtimisteenuste dokumentide kasutamine instrumentaallennu plaani koostamiseks;
- ii) protseduurid ja manöövrid instrumentaallennureeglite kohaseks piloteerimiseks tavalistes, ebatavalistes ja hädaolukordades, sealhulgas vähemalt:
- visuaallennult instrumentaallennule üleminek õhku tõusul,
 - standardsed instrumentaalsaabumised ja -lahkumised,
 - instrumentaallennureeglite kohased protseduurid marsruudil,
 - protseduurid ootetsoonis,
 - instrumentaallähenedamine ettenähtud miinimumideni,
 - katkestatud lähenemise protseduurid,
 - instrumentaallähenedamisega maandumised, sealhulgas ringlähenedamine;
- iii) lennuüksed manöövrid ja erilised lennuomadused;
- iv) Vajaduse korral mitme mootoriga lennuki piloteerimine eespool nimetatud harjutustes, sealhulgas lennuki piloteerimine üksnes mõõteriistade näitude järgi ühe mootori imiteeritud rikke ning mootori seiskamise ja taaskäivitamisega (viimane harjutus viia läbi ohutul kõrgusel, kui selleks ei kasutata lennu täisimitaatorit (FFS) või II taseme lennuimitaatorit (FNPT II).

B. Kopteri instrumentaallennupädevus (IR(H)) – lennukoolituse moodulkursus

1. Kopteri instrumentaallennupädevuse lennukoolituse moodulkursuse eesmärk on õpetada pilootidele oskusi, mis on vajalikud kopterite piloteerimiseks vastavalt instrumentaallennureeglitele ja instrumentaallennuilm tingimustes.
2. Kopteri instrumentaallennupädevuse moodulkursusel osaleda soovival taotlejal peab olema kopteri erapiloodi luba koos öölennapädevusmärkega või kopteri ametipiloodi luba, või liinikopteripiloodi luba. Õhusõidukil toimuva õppeetapi alustamiseks kopteri instrumentaallennupädevuskursuse raames peab taotleja omama kopteri instrumentaallennupädevuse lennuksamil kasutatava kopteri tüübipädevusmärget või olema läbinud selle tüübi tunnustatud tüübipädevuskoolituse. Kui lennuksam viiakse läbi mitme piloodiga, peab taotlejal olema tunnistus lennumeeskonna koostöökursuse eduka läbimise kohta.
3. Kopteri instrumentaallennupädevuse moodulkursustel osaleda sooviv taotleja peab kõik õppeetapid läbima ühe kinnitatud pideva koolituskursuse raames.
4. Teoriakursus tuleb läbida 18 kuu jooksul. Lennuõpe tuleb läbida ning lennuksam sooritada teooriaeksami eduka soorituse kehtivusaja jooksul.
5. Kursus peab sisaldama järgmist:
 - a) teooriaõpet instrumentaallennupädevusmärke jaoks nõutaval tasemel;
 - b) instrumentaallennuõpet.

TEOREETILISED TEADMISED

6. Kopteri instrumentaallennupädevuse moodulkursuse kinnitatud õppemaht peab olema vähemalt 150 tundi.
LENNUÕPE
7. Ühe mootoriga kopteri instrumentaallennupädevuse kursus peab sisaldama vähemalt 50 tundi instruktoriga instrumentaalaega, millest:
 - a) kuni 20 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg kopterite või lennukite I taseme lennuimitaatoril (FNPT I (H) või (A)). Need 20 tundi kopterite või lennukite I taseme lennuimitaatoril (FNPT I (H) või (A)) võib asendada 20 tunni kopteri instrumentaallennupädevuse õppega kursuse jaoks sobivaks tunnistatud lennukil või
 - b) kuni 35 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg kopterite 2. või 3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2/3), II või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II/III) või lennu täisimitaatoril (FFS).

Instrumentaallennuõpe peab sisaldama vähemalt kümme tundi instrumentaallennusertifikaadiga kopteril.

8. Mitme mootoriga kopteri instrumentaallennupädevuse kursus peab sisaldama vähemalt 55 tundi instruktoriga instrumentaalaega, millest:
 - a) kuni 20 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg kopterite või lennukite I taseme lennuimitaatoril (FNPT I (H) või (A)). Need 20 tundi kopterite või lennukite I taseme lennuimitaatoril (FNPT I (H) või (A)) võib asendada 20 tunni kopteri instrumentaallennupädevusõppega asjaomase kursuse jaoks sobivaks tunnistatud lennukil;
 - b) kuni 40 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg kopterite 2. või 3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2/3), II või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II/III) või lennu täisimitaatoril (FFS).

Instrumentaallennuõpe peab sisaldama vähemalt kümme tundi instrumentaallennusertifikaadiga mitme mootoriga kopteril.

- 9.1. Kopteri liinipiloodiloa omanikel vähendatakse nõutavat teooriaõppe mahtu 50 tunni võrra.
- 9.2. Lennuki instrumentaallennupädevusmärke omanikul võib nõutavat õppemahtu vähendada kümne tunni võrra.
10. Kopteri instrumentaallennupädevuse lennuksamile eelnevad lennuharjutused peavad sisaldama järgmist:
 - a) lennueelsed protseduurid instrumentaallennureeglite kohastel lendudel, sealhulgas lennukäsiraamatu ja asjakohaste lennujuhtimisteenuste dokumentide kasutamine instrumentaallennu plaani koostamiseks;
 - b) protseduurid ja manöövrid instrumentaallennureeglite kohaseks piloteerimiseks normaaltingimustes, ebatavalistes ja hädaolukordades, sealhulgas vähemalt:
 - visuaallennult instrumentaallennule üleminek õhkutõusul,
 - standardsed instrumentaallahkumised ja -saabumised,
 - instrumentaallennureeglite kohased protseduurid marsruudil,

- protseduurid ootetsoonis,
- instrumentaallähenemine ettenähtud miinimumideni,
- katkestatud lähenemise protseduurid,
- instrumentaallähenemisega maandumised, sealhulgas ringlähenedamine;
- c) lennuaegsed manöövrid ja erilised lennuomadused;
- d) vajaduse korral mitme mootoriga kopteri piloteerimine eespool nimetatud harjutustes, sealhulgas kopteri piloteerimine üksnes mõõteriistade näitude järgi ühe mootori imiteeritud rikke ning mootori seiskamise ja taaskäivitamisega (viimane harjutus viia läbi lennu täisimitaatoril (FFS) või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II), või 2./3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2/3).

C. Õhulaeva instrumentaallennupädevus (IR(As)) – lennukoolituse moodulkursus

ÜLDIST

1. Õhulaeva instrumentaallennupädevuse lennukoolituse moodulkursuse eesmärk on õpetada pilootidele oskusi, mis on vajalikud õhulaevade piloteerimiseks vastavalt instrumentaallennureeglitele ja instrumentaallennuilma tingimustes. Kursus koosneb kahest moodulist, mille võib läbida eraldi või koos.
 - a) Instrumentaallennukoolituse algmoodul

Moodul sisaldab kümme tundi instruktoriga instrumentaalaega, millest kuni viis tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg instrumentaallennu esmaimitaatoril (BITD), I või II taseme lennuimitaatoril (FNPT I/II) või lennu täisimitaatoril (FFS). Instrumentaallennu põhimooduli läbimisel antakse kandidaadile kursuse läbimise tunnistus.
 - b) Instrumentaallennuprotseduuride moodul

Moodul sisaldab õhulaeva instrumentaallennupädevuse koolituskava ülejäänud osi, 25 tundi instrumentaallennuaega instruktoriga ning õhulaeva instrumentaallennupädevuse teooriakursust.
2. Õhulaeva instrumentaallennupädevuse moodulkursusele soovival taotlejal peab olema õhulaeva erapiloodi luba koos öölennapädevusmärgiga või õhulaeva ametipiloodi luba. Instrumentaallennuprotseduuride moodulisse kandideerijal, kellel ei ole õhulaeva ametipiloodi luba, peab olema instrumentaallennu põhimooduli kursuse läbimise tunnistus.
3. Taotleja, kes soovib läbida õhulaeva instrumentaallennupädevuse moodulkursuse instrumentaallennuprotseduuride mooduli, peab kõik õppeetapid läbima ühe kinnitatud pideva koolituskursuse raames. Enne instrumentaallennuprotseduuride mooduli alustamist peab sertifitseeritud koolitusorganisatsioon kontrollima taotleja kompetentsust instrumentaallennu põhioskustes. Vajadusel tuleb anda täienduskoolitust.
4. Teooriakursus tuleb läbida 18 kuu jooksul. Instrumentaallennuprotseduuride moodul tuleb läbida ning lennuksam sooritada teooriaeksami eduka soorituse kehtivusaja jooksul.
5. Kursus peab sisaldama järgmist:
 - a) teooriaõpet instrumentaallennupädevusmärke jaoks nõutaval tasemel;
 - b) instrumentaallennuõpet.

TEOREETILISED TEADMISED

6. Õhulaeva instrumentaallennupädevuse moodulkursuse teooriaõppe kinnitatud maht peab olema vähemalt 150 tundi.

LENNUÕPE

7. Ühe mootoriga lennuki instrumentaallennupädevuse kursus peab sisaldama vähemalt 35 tundi instrumentaalaega, millest kuni 15 tundi võib olla maapealne instrumentaalaeg I taseme lennuimitaatoril (FNPT I) või kuni 20 tundi lennu täisimitaatoril (FFS) või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II). Kuni viis tundi maapealset instrumentaalaega II taseme lennuimitaatoril (FNPT II) või lennu täisimitaatoril võib läbida I taseme lennuimitaatoril.
8. Õhulaeva ametipiloodiõla või instrumentaallennu põhimooduli kursuse läbimise tunnistuse omanikul võib punktis 7 ettenähtud õppe kogumahtu kümme tunni võrra vähendada. Instrumentaallennuõppe kogumaht õhulaeval peab vastama punktis 7 esitatud nõuetele.
9. Kui taotlejal on mõne muu õhusõidukiliigi instrumentaallennupädevusmärke, võib õhulaeval lennuõppe nõuetekohast mahtu vähendada kümme tunnini.

10. Õhulaeva instrumentaallennupädevuse lennueksamile eelnevad lennuharjutused peavad sisaldama järgmist:

a) instrumentaallennukoolituse algmoodul:

instrumentaallennu põhiprotseduurid ja manöövrid, sealhulgas vähemalt:

visuaalse välisvaatluseta instrumentaallennu põhioskused:

- horisontaallend,
- tõus,
- laskumine,
- pöörangud horisontaallennul, tõusul, laskumisel;

mõõteriistade paigutus;

raadionavigatsioon;

ebaharilikest asenditest väljatulek;

piloteerimine piiratud arvu mõõteriistade järgi;

b) instrumentaallennuprotseduuride moodul:

i) lennueelsed protseduurid instrumentaallennureeglite kohastel lendudel, sealhulgas lennukäsiraamatu ja asjakohaste lennujuhtimisteenuste dokumentide kasutamine instrumentaallennu plaani koostamiseks;

ii) protseduurid ja manöövrid instrumentaallennureeglite kohaseks piloteerimiseks normaaltingimustes, ebatavalistes ja hädaolukordades, sealhulgas vähemalt:

- visuaallennult instrumentaallennule üleminek õhukütõusul,
- standardsed instrumentaallahkumised ja -saabumised,
- instrumentaallennureeglite kohased protseduurid marsruudil,
- protseduurid ootetsoonis,
- instrumentaallähenedamine ettenähtud miinimumideni,
- katkestatud lähenemise protseduurid,
- instrumentaallähenedamisega maandumised, sealhulgas ringlähenedamine;

iii) lennuaegsed manöövrid ja erilised lennuomadused;

iv) õhulaeva piloteerimine eespool nimetatud harjutustes, sealhulgas õhulaeva piloteerimine üksnes mõõteriistade näitude järgi ühe mootori imiteeritud rikke ning mootori seiskamise ja taaskäivitamisega (viimane harjutus viia läbi ohutul kõrgusel, kui selleks ei kasutata lennu täisimitaatorit (FFS) või II taseme lennuimitaatorit (FNPT II)).

—

7. liide

Instrumentaallennupädevuse lennueksam

1. Instrumentaallennupädevuse taotleja peab olema läbinud lennuõppe eksamil kasutatava õhusõidukiklassil või -tüübil.
2. Taotleja peab läbima lennueksami asjakohased osad. Kui osa mis tahes punkti sooritus ebaõnnestub, loetakse kogu osa sooritus ebaõnnestunuks. Kui enam kui ühe osa sooritus ebaõnnestub, peab taotleja kogu eksami uuesti sooritama. Kui üksnes ühe osa sooritus ebaõnnestub, peab taotleja uuesti sooritama vaid selle osa. Kui korduseksamil mõne osa sooritus ebaõnnestub, sealhulgas nende osade sooritus, mis eelmisel katsel õnnestusid, peab taotleja kogu eksami uuesti sooritama. Lennueksami kõik asjakohased osad tuleb läbida kuue kuu jooksul. Kui kahe katsega ei õnnestu eksami kõiki asjakohaseid osi edukalt sooritada, tuleb õpet jätkata.
3. Lennueksamil läbikukkumise korral võidakse nõuda õppe jätkamist. Lennueksamil võib osaleda piiramatult arv kordi.

EKSAMI LÄBIVIIMINE

4. Eksami eesmärk on imiteerida praktilist lendu. Lennumarsruudi valib eksamineerija. Üks olulisi elemente on taotleja suutlikkus planeerida ja sooritada lende tavapäraste briifingumaterjalide põhjal. Taotleja vastutab lennu planeerimise eest ning peab tagama pardal lennuks vajaliku varustuse ja dokumentide olemasolu. Lennu kestus peab olema vähemalt üks tund.
5. Kui taotleja otsustab lennueksami katkestada põhjustel, mida eksamineerija ei pea piisavateks, peab taotleja kogu lennueksami uuesti sooritama. Kui lennueksam katkestatakse põhjustel, mida eksamineerija peab piisavateks, tuleb edaspidi läbida üksnes eksami sooritamata jäänud osad.
6. Eksamineerija võib eksami käigus nõuda, et taotleja kordaks mis tahes manöövrit või toimingut ühe korra. Eksamineerija võib eksami millal tahes lõpetada, kui ta leiab, et taotleja lennuoskusi arvestades tuleb tal kogu eksam sooritada uuesti.
7. Taotleja peab õhusõidukit piloteerima kohal, kus on võimalik täita kapteni ülesandeid, ning lähtuma eksami sooritamisel eeldusest, et meeskonnas teisi liikmeid ei ole. Eksamineerija ei tohi õhusõiduki piloteerimises osaleda, välja arvatud juhul, kui sekkumine on vajalik ohutuse tagamiseks või muu liikluse põhjendamatult takistamise vältimiseks. Vastutus lennu eest määratakse siseriiklike õigusaktide kohaselt.
8. Otsusekõrgused/kõrguse merepinnast, suhtelised laskumiskõrgused maapinnast/merepinnast ja lähenemise katkestamise punkti otsustab taotleja eksamineerija heakskiidul.
9. Instrumentaallennupädevuse taotleja peab eksamineerijale näitama, mida ta parajasti kontrollib ja mis ülesandeid täidab, ning esitada raadioseadmete nimetused. Kontrollid tehakse vastavalt selle õhusõiduki kinnitatud kontrolllehele, millega eksam sooritatakse. Lennueksami lennueelse ettevalmistuse käigus peab taotleja määrama mootori töörežiimi ja kiiruse seaded. Taotleja peab välja arvutama stardi, lähenemise ja maandumise lennutehnilised andmed vastavalt kasutatava õhusõiduki käsiraamatule või lennukäsiraamatule.

LENNUEKSAMIL LUBATUD HÄLBED

10. Taotleja peab tõendama oskust:

piloteerida õhusõidukit selle võimaluste piires;

sooritada kõiki manöövreid sujuvalt ja täpselt;

rakendada head otsustusvõimet ja lennumeisterlikkust;

rakendada aeronautikateadmisi ning

säilitada kogu aeg õhusõiduki selline juhitavus, et ei tekiks olulist kahtlust ühegi protseduuri või manöövri edukas lõpuleviimises.

11. Kehtivad järgmised piirhálbed, mida korrigeeritakse vastavalt turbulentsile ning kasutatava õhusõiduki juhitavus- ja lennuomadustele.

Kõrgus

Üldjuhul	±100 jalga
Otsusekõrgusel kordusringile minekul	+50 jalga / -0 jalga
Minimaalne suhteline laskumiskõrgus	+50 jalga / -0 jalga

Teekonnajoonel püsimine

raadio abil	±5°
Täppislähenemine	pool skaalat, asimuut ja glissaad

Kursil püsimine

kõikide mootorite töötades	±5°
imateeritud mootoririkkega	±10°

Kiirus

kõikide mootorite töötades	±5 sõlme
imateeritud mootoririkkega	+10 sõlme / -5 sõlme

EKSAMI SISU

Lennukid

1. OSA – LENNUEELSESED TOIMINGUD JA VÄLJUMINE	
Kontroll-lehe kasutamist, lennumeisterlikkust, jäätumisvastaseid ja jääemaldusprotseduure jmt kohaldatakse tabeli kõikide osade suhtes.	
a	Lennukäsiraamatu (või samaväärse dokumendi) kasutamine, eelkõige õhusõiduki suutlikkusarvude ning massi ja tsentreeringu määramisel
b	Lennuliiklusteenistuse dokumentide ja meteoroloogiliste dokumentide kasutamine
c	Lennujuhtimise nõuetele vastava lennuplaani koostamine, instrumentaallennuplaan/pardapäevik
d	Lennueelne ülevaatus
e	Ilmastikumiinimumid
f	Ruleerimine
g	Stardieelne briefing, start
h (°)	Üleminek instrumentaallennule
i (°)	Instrumentaalväljumise protseduurid, kõrgusmõõduri seadmine
j (°)	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid
2. OSA – ÜLDTEGEVUS ÕHUS (°)	
a	Lennuki juhtimine üksnes mõõteriistade näitude järgi, sealhulgas: horisontaallend erinevatel kiirustel, trimmeerimine
b	1. järgu pöörangud tõusul ja laskumisel
c	Ebaharilikest asenditest väljatulek, sealhulgas 45° kallakuga pöörangutest ja sügavatest pöörangutest laskumisel
d (*)	Väljatulek varisemisest olukorrast horisontaallennul, pöörangutes tõusul ja laskumisel ning maandumisel – kohaldatav üksnes lennukitele
e	Piloteerimine piiratud arvu mõõteriistade järgi: 1. järgu pöörangute sooritamine stabiilsel tõusul ja laskumisel ettenähtud kurssidele, ebaharilikest asenditest väljatulek – kohaldatav üksnes lennukitele

3. OSA – PROTSEDUURID MARSRUUDIL (°)	
a	Teekonnaajoonel püsimine, sealhulgas välisandmete jälgimine, nt NDB, VOR, RNAV
b	Raadiosidevahendite kasutamine
c	Horisontaallend, kursi, kõrguse ja õhkkiiruse hoidmine, võimsuse reguleerimine, trimmeerimistehnika
d	Kõrgusmõõtuuri seadmine
e	Aja arvestus ja arvestusliku saabumisaja (ETA) korrigeerimine (vajaduse korral marsruudil ootetsooni kasutamine)
f	Lennu monitooring, pardapäeviku täitmine, kütusekulu arvestus, süsteemide juhtimine
g	Jäätumisvastased protseduurid, vajadusel imiteeritud
h	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid
4. OSA – TÄPPISLÄHENEMISE PROTSEDUURID (°)	
a	Navigatsioonivahendite seadmine ja kontroll ning seadmete tunnistamine
b	Saabumisprotseduurid, kõrgusmõõturite kontroll
c	Lähenemis- ja maandumisbriefing, sealhulgas kontrollid laskumisel/lähenemisel/maandumisel
d (*)	Protseduurid ootetsoonis
e	Ettenähtud lähenemisprotseduuri järgimine
f	Lähenemise ajastamine
g	Kõrguse, kiiruse, kursi hoidmine (stabiliseeritud lähenemine)
h (*)	Tegevus kordusringile minekul
i (*)	Katkestatud lähenemise protseduurid/maandumine
j	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid
5. OSA – MITTETÄPPISLÄHENEMISE PROTSEDUURID (°)	
a	Navigatsioonivahendite seadmine ja kontroll ning seadmete tunnistamine
b	Saabumisprotseduurid, kõrgusmõõtuuri seadmine
c	Lähenemis- ja maandumisbriefing, sealhulgas kontrollid laskumisel/lähenemisel/maandumisel
d (*)	Protseduurid ootetsoonis
e	Ettenähtud lähenemisprotseduuri järgimine
f	Lähenemise ajastus
g	Kõrguse, kiiruse, kursi hoidmine (stabiliseeritud lähenemine)
h (*)	Tegevus kordusringile minekul
i (*)	Katkestatud lähenemise protseduurid/maandumine
j	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid

6. OSA – LEND ÜHE MITTETÖÖTAVA MOOTORIGA (üksnes mitme mootoriga lennukitel) (*)	
a	Imiteeritud mootoririke pärast starti või kordusringile minekul
b	Asümmeetriline lähenemine ja protseduurid kordusringile minekul
c	Asümmeetriline lähenemine ja maandumine
d	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid

(*) Võib olla sooritatud lennu täisimitaatoril (FFS), 2./3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2/3) või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II).

(*) Võib olla sooritatud 4. või 5. jaotise raames.

(*) Tuleb teha üksnes mõõteriistade näitude järgi.

Kopterid

1. OSA – VÄLJUMINE	
Kontroll-lehe kasutamist, lennumeisterlikkust, jäätumisvastaseid ja jääemaldusprotseduure jmt kohaldatakse tabeli kõikide osade suhtes.	
a	Lennukäsiraamatu (või samaväärse dokumendi) kasutamine, eelkõige õhusõiduki suutlikkusarvude ning massi ja tsentreeringu määramisel
b	Lennuliiklusteenistuse dokumentide ja meteoroloogiliste dokumentide kasutamine
c	Lennujuhtimise nõuetele vastava lennuplaani koostamine, instrumentaallennuplaan/pardapäevik
d	Lennueelne ülevaatus
e	Ilmastikumiinimumid
f	Ruleerimine / õhus ruleerimine vastavalt lennujuhtimisüksuse või instruktori juhistele
g	Stardieelne брифing, protseduurid ja kontrollid
h	Üleminek instrumentaallennule
i	Instrumentaalväljumise protseduurid
2. OSA – ÜLDEGEVUS ÕHUS	
a	Kopteri juhtimine üksnes mõõteriistade näitude järgi, sealhulgas:
b	1. järgu pöörangud tõusul ja laskumisel
c	Ebaharilikest asenditest väljatulek, sealhulgas 30° kallakuga pöörangutest ja sügavatest pöörangutest laskumisel
3. OSA – PROTSEDUURID MARSRUUDIL	
a	Teekonnajoonel püsimine, sealhulgas välisandmete jälgimine, nt NDB, VOR, RNAV
b	Raadiosidevahendite kasutamine
c	Horisontaallend, kursi, kõrguse ja õhkkiiruse hoidmine, võimsuse reguleerimine
d	Kõrgusmõõtu seadmine
e	Aja arvestus ja arvestusliku saabumisaja (ETA) korrigeerimine
f	Lennu monitooring, pardapäeviku täitmine, kütusekulu arvestus, süsteemide juhtimine
g	Jäätumisvastased protseduurid, kui on kohaldatavad, vajadusel imiteeritud
h	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid

4. OSA – TÄPPISLÄHENEMINE	
a	Navigatsioonivahendite seadmine ja kontroll ning seadmete tunnistamine
b	Saabumisprotseduurid, kõrgusmõõturite kontroll
c	Lähenemis- ja maandumisbriefing, sealhulgas kontrollid laskumisel/lähenemisel/maandumisel
d (*)	Protseduurid ootetsoonis
e	Ettenähtud lähenemisprotseduuri järgimine
f	Lähenemise ajastamine
g	Kõrguse, kiiruse, kursi hoidmine (stabiliseeritud lähenemine)
h (*)	Tegevus kordusringile minekul
i (*)	Katkestatud lähenemise protseduurid/maandumine
j	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid
5. OSA – MITTETÄPPISLÄHENEMINE	
a	Navigatsioonivahendite seadmine ja kontroll ning seadmete tunnistamine
b	Saabumisprotseduurid, kõrgusmõõtuuri seadmine
c	Lähenemis- ja maandumisbriefing, sealhulgas kontrollid laskumisel/lähenemisel/maandumisel
d (*)	Protseduurid ootetsoonis
e	Ettenähtud lähenemisprotseduuri järgimine
f	Lähenemise ajastus
g	Kõrguse, kiiruse, kursi hoidmine (stabiliseeritud lähenemine)
h (*)	Tegevus kordusringile minekul
i (*)	Katkestatud lähenemise protseduurid (*) ja maandumine
j	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid
6. OSA – PROTSEDUURID EBATAVALISES JA HÄDAOLUKORRAS	
Selle osa võib ühendada osadega 1–5. Eksamil tuleb arvestada kontrolli kopteri üle, mootoririkke tuvastamist, viivitamatuid meetmeid (tegutsemine avarii korral), jätkumeetmeid ning kontrolle ja lennutäpsust järgmistes olukordades:	
a	Imiteeritud mootoririke pärast starti ja lähenemisel (***) (ohutul kõrgusel, kui seda ei tehta lennu täisimitaatoril (FFS), II või III taseme lennuimitaatoril (FNPT II/III) või 2./3. taseme lennuelementide imitaatoril (FTD 2,3))
b	Stabiilsuse suurendamise seadmete / hüdraulikasüsteemi rike (vastavalt vajadusele)
c	Piloteerimine piiratud arvu mõõteriistade järgi
d	Autorotatsioon ja väljumine eelseatud kõrgusele
e	Täppislähenemine käsitsi, direktorsüsteemi abita (***) Täppislähenemine käsitsi, direktorsüsteemi abiga (***)

(*) Teha 4. või 5. osa raames.

(**) Üksnes mitme mootoriga kopteri puhul.

(***) Eksamil kasutada ühte neist.

Õhulaevad

1. OSA – LENNUEELSESED TOIMINGUD JA VÄLJUMINE	
Kontroll-lehe kasutamist, lennumeisterlikkust, sidepidamist lennujuhtimisüksusega ja korralduste täitmist, raadiosideprotseduure kohaldatakse tabeli kõikide osade suhtes.	
a	Lennukäsiraamatu (või samaväärse dokumendi) kasutamine, eelkõige õhusõiduki suutlikkusarvude ning massi ja tsentreeringu määramisel
b	Lennuliiklusteenistuse dokumentide ja meteoroloogiliste dokumentide kasutamine
c	Lennujuhtimise nõuetele vastava lennuplaani koostamine, instrumentaallennuplaan/pardapäevik
d	Lennueelne ülevaatus
e	Ilmastikumiinimumid
f	Stardieelne брифing, mastist eraldumine, maapinnal manööverdamine
g	Start
h	Üleminek instrumentaallennule
i	Instrumentaalväljumise protseduurid, kõrgusmõõturi seadmine
j	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid
2. OSA – ÜLDTEGEVUS ÕHUS	
a	Õhulaeva juhtimine üksnes mõõteriistade näitude järgi
b	Pöörangud tõusul ja laskumisel
c	Ebaharilikest asenditest väljatulek
d	Piloteerimine piiratud arvu mõõteriistade järgi
3. OSA – PROTSEDUURID MARSRUUDIL	
a	Teekonnajoonel püsimine, sealhulgas välisandmete jälgimine, nt NDB, VOR, RNAV
b	Raadiosidevahendite kasutamine
c	Horisontaallend, kursi, kõrguse ja õhkkiiruse hoidmine, võimsuse reguleerimine, trimmeerimistehnika
d	Kõrgusmõõturi seadmine
e	Aja arvestus ja arvestusliku saabumisaja korrigeerimine
f	Lennu monitooring, pardapäeviku täitmine, kütusekulu arvestus, süsteemide juhtimine
g	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid
4. OSA – TÄPPISLÄHENEMISE PROTSEDUURID	
a	Navigatsioonivahendite seadmine ja kontroll ning seadmete tunnistamine
b	Saabumisprotseduurid, kõrgusmõõturi seadmine
c	Lähenemis- ja maandumisbriefing, sealhulgas kontrollid laskumisel/lähenemisel/maandumisel
d (*)	Protseduurid ootetsoonis
e	Ettenähtud lähenemisprotseduuri järgimine
f	Lähenemise ajastus
g	Stabiliseeritud lähenemine (kõrguse, kiiruse, kursi hoidmine)

h (*)	Tegevus kordusringile minekul
i (*)	Katkestatud lähenemise protseduurid / maandumine
j	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid
5. OSA – MITTETÄPPISLÄHENEMISE PROTSEDUURID	
a	Navigatsioonivahendite seadmine ja kontroll ning seadmete tunnistamine
b	Saabumisprotseduurid, kõrgusmõõduri seadmine
c	Lähenemis- ja maandumisbriefing, sealhulgas kontrollid laskumisel/lähenemisel/maandumisel
d (*)	Protseduurid ootetsoonis
e	Ettenähtud lähenemisprotseduuri järgimine
f	Lähenemise ajastus
g	Stabiliseeritud lähenemine (kõrguse, kiiruse, kursi hoidmine)
h (*)	Tegevus kordusringile minekul
i (*)	Katkestatud lähenemise protseduurid / maandumine
j	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid
6. OSA – LEND ÜHE MITTETÖÖTAVA MOOTORIGA	
Selle osa võib ühendada 1.–5. osaga. Eksamil tuleb arvestada kontrolli õhulaeva üle, mootoririke tuvastamist, viivitamatuid meetmeid, jätkumeetmeid, kontrolle ja lennutäpsust järgimistes olukordades.	
a	Imiteeritud mootoririke pärast starti või kordusringile minekul
b	Asümmeetriline lähenemine ja protseduurid kordusringile minekul
c	Asümmeetriline lähenemine ja maandumine, katkestatud lähenemise protseduur
d	Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid

(*) Võib olla sooritatud 4. või 5. osa raames.

8. liide

Klassi- või tüübipädevuse lennuoskuse tasemekontrolli instrumentaallennupädevuse osa ristarvestamine**A. Lennukid**

Arvestamine toimub üksnes juhul, kui pikenduse taotleja soovib pikendada vastavalt kas ühe või mitme mootoriga ühepiloodi- või mitmepiloodilennuki instrumentaallennupädevuse õigusi.

Instrumentaallennupädevust sisaldava lennuoskuse tasemekontrolli läbiviimisel, kui: omanikul on kehtiv:	Lennuoskuste tasemekontrollis arvestatakse järgmisi instrumentaallennupädevuse osi:
mitmepiloodilennuki tüübipädevusmärke; kõrgtehnilise keeruka lennuki tüübipädevusmärke	ühe mootoriga lennuki klassi- (*) ja ühe mootoriga ühepiloodilennuki tüübipädevusmärke mitme mootoriga ühepiloodilennuki klassipädevusmärke ja mitme mootoriga mittekõrgtehnilise keeruka ühepiloodilennuki tüübipädevusmärke, 9. liite mittekõrgtehnilise keeruka ühepiloodilennuki puhul arvestatakse üksnes lennuksami osa 3B (*)
mitme mootoriga mittekõrgtehnilise keeruka ühepiloodilennuki tüübipädevusmärke, ühepiloodilennud	mitme mootoriga ühepiloodilennuki klassi- (*) ja mitme mootoriga mittekõrgtehnilise keeruka ühepiloodilennuki tüübipädevusmärke ja ühe mootoriga lennuki klassi- ja tüübipädevusmärke (*)
mitme mootoriga mittekõrgtehnilise keeruka ühepiloodilennuki tüübipädevusmärke, üksnes mitmepiloodilennud	a) mitme mootoriga ühepiloodilennuki klassi- (*) ja b) mitme mootoriga mittekõrgtehnilise keeruka ühepiloodilennuki (*) tüübipädevusmärke (*) ja c) ühe mootoriga lennuki klassi- ja tüübipädevusmärke (*)
mitme mootoriga ühepiloodilennuki klassipädevus, üksnes ühepiloodilennud	ühe mootoriga lennuki klassi- ja tüübipädevusmärke ja mitme mootoriga ühepiloodilennuki klassi- ja mitme mootoriga mittekõrgtehnilise keeruka ühepiloodilennuki tüübipädevusmärke
mitme mootoriga ühepiloodilennuki klassipädevus, üksnes mitmepiloodilennud	ühe mootoriga lennuki klassi- ja tüübipädevus (*) ja mitme mootoriga ühepiloodilennuki klassi- (*) ja mitme mootoriga mittekõrgtehnilise keeruka ühepiloodilennuki tüübipädevus (*)
ühe mootoriga ühepiloodilennuki klassipädevusmärke	ühe mootoriga lennuki klassi- ja tüübipädevusmärke
ühe mootoriga ühepiloodilennuki klassi- ja tüübipädevusmärke	ühe mootoriga lennuki klassi- ja tüübipädevusmärke

(*) Tingimusel, et taotleja on eelnenud 12 kuu jooksul teinud vähemalt kolm instrumentaallennureeglite kohast väljumist ja lähenemist ühepiloodi klassi või tüüpi lennukil ühepiloodilendudel; mitme mootoriga mittekõrgtehnilise mittekeeruka lennuki puhul peab taotleja olema sooritanud 6. jaotise lennuksami mittekõrgtehnilisel mittekeerukal ühepiloodilennukil ühepiloodilennuna üksnes mõõteriistade näitude järgi.

B. Kopterid

Arvestamist kohaldatakse üksnes vastavalt kas ühe mootoriga kopterite või mitme mootoriga ühepiloodikopterite instrumentaallennupädevuse õiguste pikendamise puhul.

Instrumentaallennupädevust sisaldava lennuoskuste tasemekontrolli läbiviimisel, kui omanikul on kehtiv:	Lennuoskuse tasemekontrollis arvestatakse järgmisi instrumentaallennupädevuse osi:
mitmepiloodikopteri tüübipädevusmärke	ühe mootoriga kopteri tüübipädevusmärke (*) ja mitme mootoriga ühepiloodikopteri tüübipädevusmärke (*)
mitme mootoriga ühepiloodikopteri tüübipädevus, üksnes ühepiloodilennud	ühe mootoriga kopteri tüübipädevusmärke (*) mitme mootoriga ühepiloodikopteri tüübipädevusmärke.
mitme mootoriga ühepiloodikopteri tüübipädevus, üksnes mitmepiloodilennud	ühe mootoriga kopteri tüübipädevusmärke mitme mootoriga ühepiloodikopteri tüübipädevusmärke (*)

(*) Tingimusel, et eelnenud 12 kuu jooksul on tehtud vähemalt kolm instrumentaallennureeglite kohast väljumist ja lähenemist ühepiloodi tüüpi kopteril ühepiloodilendudel.

9. liide

Teise piloodi loa, liinipiloodi loa, tüübi- ja klassipädevuste koolitus, lennueksam ja lennuoskuse tasemekontroll ning instrumentaallennupädevuse lennuoskuse tasemekontroll

A. Üldist

1. Lennueksamil osaleda soovija peab olema läbinud eksamil kasutatava õhusõidukiklassi või -tüübi kohta lennuõppe.
2. Kui kahe katsega ei õnnestu eksami kõiki osi edukalt sooritada, tuleb õpet jätkata.
3. Lennueksamil võib osaleda piiramatult arv kordi.

KOOLITUSE, LENNUEKSAMI/LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLI SISU

4. Kui osa 21 kohaselt kindlaks määratud kasutamissobivuse andmetega ei ole ette nähtud teisiti, peab lennuõppekava olema kooskõlas käesoleva liitega. Selleks et arvestada varasemat kogemust sarnastel õhusõidukitüüpidel, võib lennuõppekava mahtu vähendada vastavalt osa 21 kohaselt kindlaks määratud kasutamissobivuse andmetele.
5. Kui tegemist ei ole liinipiloodi loa väljaandmiseks nõutavate lennueksamitega, võib arvestada ühiseid osi muude tüüpide või variantide lennueksamitest, milles piloot on kvalifitseeritud, kui see on konkreetse tüübi puhul ette nähtud osa 21 kohaselt kindlaks määratud kasutamissobivuse andmetega.

EKSAMI/KONTROLI LÄBIVIIMINE

6. Eksamineerija võib valida pädeva asutuse poolt välja töötatud ja kinnitatud erinevate asjaomaste toimingute imitatsioone sisaldavate lennueksami ja lennuoskuse tasemekontrolli skeemide vahel. Lennu täisimitaatoreid ja muid tree-ningseadmeid kasutatakse käesoleva osaga ettenähtud viisil, kui need on olemas ning olenemata nende asukohast.
 7. Lennuoskuse tasemekontrolli käigus peab eksamineerija kontrollima, kas klassi- või tüübi pädevusmärke omanikul on säilinud nõuetekohane teoreetiliste teadmiste tase.
 8. Kui taotleja otsustab lennueksami katkestada põhjustel, mida eksamineerija ei pea piisavateks, peab taotleja kogu lennueksami uuesti sooritama. Kui lennueksam katkestatakse põhjustel, mida eksamineerija peab piisavateks, tuleb edaspidi läbida üksnes eksami sooritamata jäänud osad.
 9. Eksamineerija võib eksami käigus nõuda, et taotleja kordaks mis tahes manöövrit või toimingut ühe korra. Eksamineerija võib eksami millal tahes lõpetada, kui ta leiab, et taotleja lennuoskusi arvestades tuleb tal kogu eksam sooritada uuesti.
 10. Taotleja peab õhusõidukit piloteerima kohal, kus on võimalik täita vastavalt vajadusele kas kapteni või teise piloodi ülesandeid, ning ühepiloodilennu eksami/kontrolli puhul lähtuma eeldusest, et rohkem meeskonnaliikmeid ei ole. Vastutus lennu eest määratakse siseriiklike õigusaktide kohaselt.
 11. Lennueksami lennuelse ettevalmistuse käigus peab taotleja määrama mootori töörežiimi ja kiiruse seaded. Taotleja peab eksamineerijale näitama, mida ta parajasti kontrollib ja mis ülesandeid täidab, ning esitama raadioseadmete nimetused. Kontrollimised tehakse vastavalt selle õhusõiduki kinnitatud kontroll-lehele, millega eksam sooritatakse, ning vajaduse korral lennumeeskonna koostöö raames. Taotleja peab välja arvutama stardi, lähenemise ja maandumise lennutehnilised andmed vastavalt kasutatava õhusõiduki käsiraamatule või lennukäsiraamatule. Otsusekõrgused / kõrguse merepinnast, suhtelised laskumiskõrgused maapinnast/merepinnast ja lähenemise katkestamise punkt tuleb eksamineerijaga kokku leppida.
 12. Eksamineerija ei tohi õhusõiduki piloteerimises osaleda, välja arvatud juhul, kui sekkumine on vajalik ohutuse tagamiseks või muu liikluse põhjendamatu takistamise vältimiseks.
- MITMEPILOODIÕHUSÕIDUKITE TÜÜBIPÄDEVUSTE, MITMEPILOODILENNUL KASUTATAVATE ÜHEPILOODILENNUKITE TÜÜBIPÄDEVUSTE, TEISE PILOODI LOA JA LIINIPILOODILOA LENNUEKSAMI/LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLI ERINÕUDED
13. Mitmepiloodiõhusõidukite või mitmepiloodilennul kasutatavate ühepiloodilennukite puhul tuleb lennueksam korraldada lennumeeskonnaga. Teise piloodina võib tegutseda teine taotleja või teise tüübi pädevusega kvalifitseeritud piloot. Õhusõiduki kasutamisel on teine piloot eksamineerija või instruktor.

14. Taotleja peab kõikides lennueksami osades tegutsema piloteeriva piloodina, välja arvatud ebatavaliste ja hädaolukordade protseduuride puhul, kus ta võib lennumeeskonna koostöö raames tegutseda piloteeriva või jälgiva piloodina. Mitmepiloodiõhusõiduki esmase tüübipädevusmärke taotleja või liinipiloodiloo taotleja peab samuti tõendama piloteeriva piloodina tegutsemise oskust. Taotleja võib lennueksamiks valida vasaku või parema istme, kui valitud istmelt on võimalik sooritada kõiki eksami punkte.
15. Liinipiloodi loa või mitmepiloodiõhusõidukite tüübipädevusmärke või ühepiloodilennukite kapteni ülesandeid hõlmava mitmepiloodilennu tüübipädevusmärke taotlejate puhul peab eksamineerija eraldi kontrollima järgmisi aspekte, olenemata sellest, kas taotleja tegutseb piloteeriva või jälgiva piloodina:
 - a) meeskonna koostöö juhtimine;
 - b) õhusõiduki käitamisest üldise ülevaate säilitamine asjakohase järelevalve abil ning
 - c) prioriteetide seadmine ja otsuste vastuvõtmine kooskõlas olukorraga seonduvate ohutusaspektide ja asjaomaste eeskirjade ja normidega, muu hulgas ka hädaolukorras.
16. Instrumentaallennupädevust hõlmav eksam/kontroll tuleb läbi viia instrumentaallennureeglite kohaselt ja ärilise lennutranspordi keskkonda võimalikult täpselt imiteerides. Üks oluline kontrollitav element on taotleja suutlikkus planeerida ja sooritada lende tavapäraste briifingumaterjalide põhjal.
17. Kui tüübipädevuskursus sisaldas vähem kui kaks tundi lennuõpet õhusõidukil, võib lennueksami viia läbi lennu täisimitaatoril (FFS) ning enne lennuõpet õhusõidukil. Sel juhul saadetakse tüübipädevuskursuse ja õhusõidukil lennuõppe läbimise tunnistus enne taotleja loale uue pädevuse märkimist pädevale asutusele.

B. Lennukite erinõuded

SOORITUSE NÕUDED

1. Ühepiloodilennukite puhul (välja arvatud kõrgtehnilised keerukad ühepiloodilennukid) peab taotleja sooritama lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli kõik osad. Kui osa mis tahes punkti sooritus ebaõnnestub, loetakse kogu osa sooritus ebaõnnestunuks. Kui enam kui ühe osa sooritus ebaõnnestub, peab taotleja kogu eksami uuesti sooritama. Kui üksnes ühe osa sooritus ebaõnnestub, peab taotleja uuesti sooritama vaid selle osa. Kui korduseksamil mõne osa sooritus ebaõnnestub, sealhulgas need, mille sooritus eelmisel katsel õnnestus, peab taotleja kogu eksami uuesti sooritama. Mitme mootoriga ühepiloodilennukite puhul tuleb sooritada vastava eksami või kontrolli asümmeetrilise tõmbega lendu käsitlev 6. osa.
2. Ühepiloodilennukite puhul (välja arvatud kõrgtehnilised keerukad ühepiloodilennukid) peab taotleja sooritama lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli kõik osad. Kui sooritus ebaõnnestub rohkem kui viies punktis, peab taotleja kogu eksami või kontrolli uuesti sooritama. Kui taotleja sooritus ebaõnnestub kuni viies punktis, sooritab ta ebaõnnestunud punktid uuesti. Kui korduseksamil või korduskontrollis mõne osa sooritus ebaõnnestub, sealhulgas nende osade sooritus, mis eelmisel katsel õnnestusid, peab taotleja kogu eksami uuesti sooritama. Liinipiloodi või teise piloodi loa lennueksami koosseisu ei kuulu 6. osa. Kui taotleja sooritus ebaõnnestub üksnes 6. osas või kui ta seda osa ei soorita, antakse tüübipädevusmärke välja ilma CAT II ja CAT III õigusteta. Tüübipädevuse õigustele CAT II või CAT III lisamiseks peab taotleja vastaval õhusõidukitüübil sooritama 6. osa.

LENNUEKSAMIL LUBATUD HÄLBED

3. Taotleja peab tõendama oskust:
 - a) piloteerida lennukit selle võimaluste piires;
 - b) sooritada kõiki manöövreid sujuvalt ja täpselt;
 - c) rakendada head otsustusvõimet ja lennumeisterlikkust;
 - d) rakendada aeronautikateadmisi;
 - e) säilitada kogu aeg lennuki selline juhitavus, et kõikide protseduuride ja manöövrite edukas lõpuleviimine oleks alati tagatud;
 - f) mõista ja rakendada meeskonna koostöö ja tööviime kaotuse protseduure, kui need on kohaldatavad, ning
 - g) suhelda tõhusalt teiste meeskonnaliikmetega, kui see on kohaldatav.

4. Kehtivad järgmised piirhälbed, mida korrigeeritakse vastavalt turbulentsile ning kasutatava lennuki juhitavus- ja lennuomadustele:

Kõrgus

Üldjuhul	±100 jalga
Otsusekõrgusel kordusringile minekul	+50 jalga / -0 jalga
Minimaalne suhteline laskumiskõrgus	+50 jalga / -0 jalga

Teekonnajoonel püsimine

raadio abil	±5°
-------------	-----

Täppislähenemine pool skaalat, asimuut ja glissaad

Kursil püsimine

kõikide mootorite töötades	±5°
imiteeritud mootoririkkega	±10°

Kiirus

kõikide mootorite töötades	±5 sõlme
imiteeritud mootoririkkega	+10 sõlme / -5 sõlme

KOOLITUSE/LENNUEKSAMI/LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLI SISU

5. Ühepiloodilennukid, välja arvatud kõrgtehnilised keerukad lennukid.

a) Sümbolite tähendused:

P = läbitud kaptenikoolitus või teise piloodi ning piloteeriva ja jälgiva piloodi koolitus;

X = Selleks harjutuseks kasutatakse võimaluse korral lennuimitaatoreid, muul juhul aga lennukit, kui see vastava manöövri või protseduuri jaoks sobib;

P# = koolitusele lisandub lennuki ülevaatus järelevalve all.

b) Praktiline õpe tuleb läbi viia vähemalt treeningseadmetega (P) või mis tahes kõrgema taseme seadmetega, mida tähistab nool (—>)

Kasutatavate treeningseadmete puhul kasutatakse järgmisi lühendeid:

A = Lennuk

FFS = lennu täisimitaator

FTD = lennuelementide imitaator (sh mitme mootoriga klassipädevuse puhul II taseme lennuimitaator)

c) 3B osa ja mitme mootori puhul 6. osa tärniga (*) märgitud punktides tuleb lennata üksnes mõõteriistade näitude järgi, kui lennuksam või lennuoskuse tasemekontroll hõlmab instrumentaallennupädevusmärke pikendamist/taastamist. Kui lennuksami või lennuoskuse tasemekontrolli käigus ei lennata tärniga (*) märgitud punktides üksnes mõõteriistade näitude järgi ning instrumentaallennupädevuse õigusi ei arvestata, kehtib klassi- või tüübipädevusmärke ainult visuaallennureeglite järgi lendamise kohta.

d) Visuaallennureeglitega piiratud tüübipädevusmärke või mitme mootoriga klassipädevusmärke pikendamiseks tuleb läbida 3A osa, kui eelnenud 12 kuu jooksul ei ole sooritatud kogemusena nõutavat kümme arvestuslikku marsruutlendu. 3B osa sooritamise puhul ei ole 3A osa sooritamist ei nõuta.

e) Lennuksami või lennuoskuse tasemekontrolli veerus olev täht „M” osutab sellele, et harjutus on kohustuslik; mitme harjutusega valiku puhul on üks harjutustest kohustuslik.

- f) Tüübipädevuste või mitme mootoriga klassipädevuste praktiliseks õppeks kasutatakse lennu täisimitaatorit (FFS) või II taseme lennuimitaatorit (FNPT II), kui need on osa kinnitatud klassi- või tüübipädevuskursusest. Kursuse kinnitamisel arvestatakse järgmist:
- i) lennu täisimitaatori (FFS) või II taseme lennuimitaatori (FNPT II) kvalifikatsioon vastavalt OR osale;
 - ii) instruktorite kvalifikatsioon;
 - iii) kursusel lennu täisimitaatoril (FFS) või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II) antava õppe maht ning
 - iv) koolitusel osaleva piloodi kvalifikatsioon ja varasem kogemus sarnaste tüüpidega.
- g) Kui lennuksam või lennuoskuse tasemekontroll sooritatakse mitmepiloodilennul, kehtib tüübipädevusmärke ainult mitmepiloodilendude suhtes.

ÜHEPILOODILENNUKID, VÄLJA ARVATUD KÕRGTEHNILISED KEERUKAD LENNUKID	PRAKTIINE ÕPE				KLASSI- VÕI TÜÜBIPÄDEVUSE LENNUKSAM/ LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
	Manöövrid/protseduurid	FTD	FFS	A	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud FFS A
1. OSA						
1. Väljumine						
1.1. Lennueelne ettevalmistus, sealhulgas: Dokumentatsioon Mass ja tsentreering Ilmaga tutvumine NOTAM						
1.2. Käivituseelsed kontrollid						
1.2.1. Välised	P#		P			
1.2.2. Sisemised			P		M	
1.3. Mootori käivitamine: Normaalne Häiritud	P—>	—>	—>		M	
1.4. Ruleerimine		P—>	—>		M	
1.5. Väljumiseelsed kontrollid: Mootori töö kontroll täispööretel (vajaduse korral)	P—>	—>	—>		M	
1.6. Stardiprotseduurid: Normaalne, lennukäsiraamatus sätestatud tagatiibade asendiga Külgtuulega (kui tingimused võimaldavad)		P—>	—>			
1.7. Tõus: V _x /V _y Pöörangud kursile Üleminek horisontaallennule		P—>	—>		M	

ÜHEPILOODILENNUKID, VÄLJA ARVATUD KÕRGTEHNILISED KEERUKAD LENNUKID	PRAKTILINE ÕPE				KLASSI- VÕI TÜÜBIPÄDEVUSE LENNUEKSAM/ LENNUOSKUSE TASEME-KONTROLL	
				Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud	Eksamineeri initsiaalid eksami läbimise kohta
Manöövrid/protseduurid	FTD	FFS	A		FFS A	
1.8. Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid						
2. OSA						
2. Tegevus lennul (VMC)						
2.1. Otse- ja horisontaallend erinevatel õhkkiirustel, sealhulgas lend kriitiliselt väikesel õhkkiirusel tagatiibadega ja ilma (sealhulgas lähene mine minimaalsele juhitud kiirusele starditõusul (VMCA), kui võimalik)		P→	→			
2.2. Sügavad pöörangud (360° vasakule ja paremale 45° kallakuga)		P→	→		M	
2.3. Varisemised ja nendest väljatulek: i) varisemine sileda tiivaga ii) lähenemine varisemisele kallakuga pöördes laskumisel, lähenemiskonfiguratsioonis ja lähenemisvõimsusega iii) lähenemine varisemisele maandumiskonfiguratsioonis ja maandumisvõimsusega iv) lähenemine varisemisele tõusvas pöördes stardiasendis tagatiibadega ja tõusuvõimsusega (üksnes ühemootorilisel lennukil)		P→	→		M	
2.4. Autopiloodi ja direktorsüsteemi kasutamine (võib sooritada 3. osas), vastavalt vajadusele		P→	→		M	
2.5. Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid						
3A OSA						
3A. VFR-protseduurid marsruudil (vt B.5 punktid c ja d)						
3A.1. Lennuplaan, visuaalnavigeerimine ja kaardi lugemine						

ÜHEPILOODILENNUKID, VÄLJA ARVATUD KÕRGTEHNILISED KEERUKAD LENNUKID	PRAKTILINE ÕPE				KLASSI- VÕI TÜÜBIPÄDEVUSE LENNUEKSAM/ LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
	FTD	FFS	A	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud FFS A	Eksamineeri initsiaalid eksami läbimise kohta
Manöövrid/protseduurid						
3A.2. Kõrguse, suuna ja kiiruse hoidmine						
3A.3. Orienteerumine, aja arvestus ja arvestusliku saabumisaaja (ETA) korrigeerimine						
3A.4. Raadionavigatsioonivahendite kasutamine (vastavalt vajadusele)						
3A.5. Lennu jälgimine (pardapäeviku täitmine, tavakontrollid, sealhulgas kütuse, süsteemide ja jäätumise kontroll)						
3A.6. Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid						
3B OSA						
3B. Instrumentaallend						
3B.1.* IFR väljumine		P—>	—>		M	
3B.2.* IFR marsruutlend		P—>	—>		M	
3B.3.* Protseduurid ootetsoonis		P—>	—>		M	
3B.4.* ILS kuni otsusekõrguseni DH/A 200 jalga (60 m) või protseduuriiniimumini (autopilooti võib kasutada kuni glissaadi jõudmiseni)		P—>	—>		M	
3B.5.* Mittetäppslähenemine kuni otsusekõrguseni MDH/A ja MAP		P—>	—>		M	
3B.6.* Lennuharjutused, sh kompassi ja aviohorisondi imiteeritud rike: 1. järgu pöörangud, ebaharilikest asenditest väljatulek	P—>	—>	—>		M	
3B.7.* Kursi- või glissaadimajaka rike	P—>	—>	—>			
3B.8.* Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid						

ÜHEPILOODILENNUKID, VÄLJA ARVATUD KÕRGTEHNILISED KEERUKAD LENNUKID	PRAKTILINE ÕPE				KLASSI- VÕI TÜÜBIPÄDEVUSE LENNUEKSAM/ LENNUOSKUSE TASEME-KONTROLL	
				Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud FFS A	Eksaminee- rija initsiaalid eksami läbimise kohta
Manöövrid/protseduurid	FTD	FFS	A			
Tahtlikult tühjaks jäetud						
4. OSA						
4. Saabumine ja maandumised						
4.1. Protseduurid lennuväljale saabumisel		P→	→		M	
4.2. Maandumine normaaltingimustes		P→	→		M	
4.3. Maandumine tagatiibu kasutamata		P→	→		M	
4.4. Külgtuulega maandumine (sobivate tingimuste korral)		P→	→			
4.5. Lähenemine ja maandumine mootori tühikäigul alates kõrguselt 2 000 jalga raja kohal (üksnes ühe mootoriga lennuki puhul)		P→	→			
4.6. Miinimumkõrguselt kordusringile minek		P→	→		M	
4.7. Öine kordusringile minek ja maandumine (kui on võimalik)	P→	→	→			
4.8. Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid						
5. OSA						
5. Protseduurid ebatavalises ja hädaolukorras (Käesoleva osa võib ühendada 1.–4. osaga)						
5.1. Katkestatud start mõõdukal kiirusel		P→	→		M	
5.2. Imiteeritud mootoririke pärast starti (üksnes ühe mootoriga lennukitel)			P		M	

ÜHEPILOODILENNUKID, VÄLJA ARVATUD KÕRGTEHNILISED KEERUKAD LENNUKID	PRAKTILINE ÕPE				KLASSI- VÕI TÜÜBIPÄDEVUSE LENNUEKSAM/ LENNUOSKUSE TASEME-KONTROLL	
	FTD	FFS	A	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud FFS A	Eksaminee- rija initsiaalid eksami läbimise kohta
Manöövrid/protseduurid						
5.3. Imiteeritud sundmaandumine mootori tühikäigul (üksnes ühe mootoriga lennukite puhul)			P		M	
5.4. Imiteeritud hädaolukorrad: i) tulekahju või suits lennu ajal, ii) Asjakohaste süsteemide rikked	P—>	—>	—>			
5.5. Mootori väljalülitamine ja taaskäivitamine (üksnes mitme mootoriga lennueksam) (ohutul kõrgusel, kui sooritatakse õhusõidukil)	P—>	—>	—>			
5.6. Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid						
6. OSA						
6. Imiteeritud asümmeetrilise tõmbega lend						
6.1.* (Selle osa võib ühendada 1.–5. osaga) Imiteeritud stardiaegne mootoririke (ohutul kõrgusel, kui ei sooritata lennu täisimitaatoril (FFS) või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II))	P—>	—>	—>X		M	
6.2.* Lähenemine asümmeetrilise tõmbega ja kordusringile minek	P—>	—>	—>		M	
6.3.* Lähenemine asümmeetrilise tõmbega ja täieliku peatumisega maandumine	P—>	—>	—>		M	
6.4. Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid						

6. Mitmepiloodilennukid ja ühe piloodiga kõrgtehnilised keerukad lennukid

a) Sümbolite tähendused:

P = läbitud kapteni või teise piloodi ning piloteeriva ja jälgiva piloodi tüübipädevuskoolitus, kui on kohaldatav.

X = harjutuseks võib kasutada imitaatoreid, kui need on olemas; muul juhul kasutatakse õhusõidukit, kui see manöövri või protseduuri jaoks sobib.

P# = koolitusele lisandub lennuki ülevaatus järelevalve all.

b) Praktiline õpe tuleb läbi viia vähemalt treeningseadmetega (P) või mis tahes kõrgema taseme seadmetega, mida tähistab nool (—>).

Kasutatavaid treeningseadmeid tähistatakse järgmiste lühenditega:

A = lennuk

FFS = lennu täisimitaator

FTD = lennuelementide imitaator

OTD = muud treeningseadmed

c) Tärniga (*) märgitud punktides tuleb lennata üksnes mõõteriistade näitude järgi. Kui seda tingimust lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli käigus ei täideta, kehtib tüübipädevusmärke ainult visuaallennureeglite järgi lendamise kohta.

d) Lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli veerus olev täht „M” näitab, et harjutus on kohustuslik.

e) Praktiliseks õppeks ja eksami läbiviimiseks kasutatakse lennu täisimitaatorit (FFS), kui see moodustab osa kinnitatud tüübipädevuskursusest. Kursuse kinnitamisel võetakse arvesse järgmisi kaalutlusi:

i) lennu täisimitaatori (FFS) või II taseme lennuimitaatori (FNPT II) kvalifikatsioon;

ii) instruktorite kvalifikatsioon;

iii) kursusel lennu täisimitaatoril (FFS) või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II) antava õppe maht ning

iv) koolitusel osaleva piloodi kvalifikatsioon ja varasem kogemus sarnaste lennukitüüpidega.

f) Mitmepiloodilennukite ja kõrgtehniliste keerukate ühepiloodilennukite mitmepiloodilennu puhul peavad manöövrid ja protseduurid hõlmama lennumeeskonna koostööd.

g) Kõrgtehniliste keerukate ühepiloodilennukite ühepiloodilennul tuleb manöövrid ja protseduurid teha üksikpiloodina.

h) Kui kõrgtehniliste keerukate ühepiloodilennukite puhul tehakse lennuksam või lennuoskuse tasemekontroll mitmepiloodilennul, kehtib tüübipädevusmärke ainult mitmepiloodilendude kohta. Üksikpiloodi õiguste taotlemisel tuleb lisaks sooritada üksikpiloodina punktide 2.5, 3.9.3.4, 4.3 ja 5.5 manöövrid/protseduurid ning vähemalt üks punkti 3.4 manööver/protseduur.

(i) Piiratud tüübipädevusmärke väljaandmise puhul kooskõlas punkti FCL.720.A alapunktiga (e) peavad taotlejad vastama samadele nõuetele, mis teised tüübipädevuse taotlejad, v.a stardi ja maandumisega seotud praktilised ülesanded.

KÕRGTEHNILISED KEERUKAD MITMEPILOODI- JA ÜHEPILOODILEN- NUKID	PRAKTILINE ÕPE					LIINIPILOODI/ MEESKONNAPI- LOODI/TÜÜBIPÄ- DEVUSE LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONT- ROLL	
	Manöövrid/protseduurid	OTD	FTD	FFS	A	Instruk- tori init- siaalid koolituse läbimise kohta	Läbi- viidud FFS A
1. OSA							
1. Lennu ettevalmistus							
1.1. Lennuarvestused	P						
1.2. Lennuki väline visuaalne ülevaatus; elementide asukohad ja ülevaatus eesmärk	P#			P			
1.3. Kabiini kontroll		P→	→	→			
1.4. Kontroll-lehe kasutamine enne mootorite käivitamist, käivitusprotseduurid, raadio- ja navigatsiooniseadmete kontroll, side- ja navigatsioo- nisageduste valik ja seadmine	P→	→	→	→		M	
1.5. Ruleerimine vastavalt lennujuhtim- isüksuse või instruktori juhistele				P→	→		
1.6. Stardieelsed kontrollid		P→	→	→		M	
2. OSA							
2. Stardid							
2.1. Normaalsed stardid tagatiibade eri asenditega, kaasa arvatud viivitusega start				P→	→		
2.2.* Start instrumentaallennu tingimustes; instrumentaallennule tuleb üle minna ninaratta töstmise ajal või kohe pärast õhkutõusu				P→	→		

KÕRGTEHNILISED KEERUKAD MITMEPILOODI- JA ÜHEPILOODILEN- NUKID	PRAKTILINE ÕPE					LIINIPILOODI/ MEESKONNAPI- LOODI/TÜÜBIPÄ- DEVUSE LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONT- ROLL	
	OTD	FTD	FFS	A	Instruk- tori init- siaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud FFS A	Eksami- neerija init- siaalid eksami läbimise kohta
2.3. Start külgtuulega			P————>	————>			
2.4. Start maksimaalse stardimassiga (tegelik või imiteeritud maksimaalne stardimass)			P————>	————>			
2.5. Stardid imiteeritud mootoririkkega:							
2.5.1.* kohe pärast V2 saavutamist (Lennukitel, mis sertifikaadi kohaselt ei ole transpordi- või lähiliinilen- nukid, ei imiteerita mootoririket enne kui stardiraja lõpul on saavutatud kõrgus 500 jalga. Lennukitel, mille lennuomadused (stardimass ja manööverduskõrgus) on samad mis transpordilennukitel, võib instruktor imiteerida mootoririket kohe pärast kiiruse V2 saavutamist)			P————>	————>			
2.5.2.* V1 ja V2 vahel			P	X		M üksnes FFS.	
2.6. Katkestatud start mõistlikul kiirusel enne V1 saavutamist			P————>	————>X		M	

KÕRGTEHNILISED KEERUKAD MITMEPILOODI- JA ÜHEPILOODILEN- NUKID	PRAKTILINE ÕPE					LIINIPILOODI/ MEESKONNAPI- LOODI/TÜÜBIPÄ- DEVUSE LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONT- ROLL	
	OTD	FTD	FFS	A	Instruk- tori init- siaalid koolituse läbimise kohta	Läbi- viidud FFS A	Eksami- neerija init- siaalid eksami läbimise kohta
3. OSA							
3. Manöövrid ja protseduurid							
3.1. Pöörangud spoileritega ja ilma			P————>	————>			
3.2. Allasööst ja vibratsioonid pärast kriitilise Machi arvuni jõudmist ja lennuki muud spetsiifilised lennuomadused (nt Hollandi samm)			P————>	————>X Selleks harjute- seks ei tohi kasu- tada õhusõi- dukit.			
3.3. Lennuinseneri paneeli süsteemide ja juhtimiseadmete normaalne käitamine	P————>	————>	————>	————>			
Järgmiste süsteemide juhtimine normaaltingimustes ja eriolukordades:						M	3.4.0– 3.4.14 hulgast, viimane k.a valida vähe- malt 3 kohus- tuslikku eriolu- korda
3.4.0. Mootor (vajadusel ka propeller)	P————>	————>	————>	————>			
3.4.1. Hermetiseerimis- ja konditsioneerimisseadmed	P————>	————>	————>	————>			
3.4.2. Pitot'/staatiline süsteem	P————>	————>	————>	————>			
3.4.3. Kütusesüsteem	P————>	————>	————>	————>			
3.4.4. Elektrisüsteem	P————>	————>	————>	————>			

KÕRGTEHNILISED KEERUKAD MITMEPILOODI- JA ÜHEPILOODILENNUKID	PRAKTILINE ÕPE					LIINIPILOODI/MEESKONNAPILOODI/TÜÜBIPÄDEVUSE LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL		
	Manöövrid/protseduurid	OTD	FTD	FFS	A	Instruktori initialsaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud FFS A	Eksamineerija initialsaalid eksami läbimise kohta
3.4.5. Hüdraulikasüsteem	p————>	————>	————>	————>				
3.4.6. Tüüripindade ja trimmerite süsteem	p————>	————>	————>	————>				
3.4.7. Jäätumisvastane/jää-eemaldussüsteem, tuuleklaasisoojendus	p————>	————>	————>	————>				
3.4.8. Autopiloot/direktorsüsteem	p————>	————>	————>	————>			M (üksnes ühe piloodiga)	
3.4.9. Varisemise hoiatusseadmed või varisemise vältimise ja stabiilsuse suurendamise seadmed	p————>	————>	————>	————>				
3.4.10. Maapinna läheduse hoiatussüsteem, ilmaradar, raadiokõrgusmõõtur, transponder		p————>	————>	————>				
3.4.11. Raadioseadmed, navigatsioonivahendid, mõõteriistad, lennu automaatjuhtimissüsteem	p————>	————>	————>	————>				
3.4.12. Telik ja pidurid	p————>	————>	————>	————>				
3.4.13. Esi- ja tagatiibade süsteem	p————>	————>	————>	————>				
3.4.14. Abijõuseade	p————>	————>	————>	————>				
Tahtlikult tühjaks jäetud								
3.6. Eri- ja hädaolukordade protseduurid							M	Valida 3.6.1–3.6.9 hulgast, viimane k.a vähemalt 3 kohustuslikku punkti

KÕRGTEHNILISED KEERUKAD MITMEPILOODI- JA ÜHEPILOODILEN- NUKID	PRAKTILINE ÕPE					LIINIPILOODI/ MEESKONNAPI- LOODI/TÜÜBIPÄ- DEVUSE LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONT- ROLL	
	Manöövrid/protseduurid	OTD	FTD	FFS	A	Instruk- tori init- siaalid koolituse läbimise kohta	Läbi- viidud FFS A
3.6.1. Tegutsemine tulekahju korral, nt mootori, abijõuseadme, salongi, lastiruumi, kabiini, tiiva ja elektrisüsteemide põlengu korral, sh evakueerimine		P————>	————>	————>			
3.6.2. Suitsu tekke avastamine ja suitsu eemaldamine		P————>	————>	————>			
3.6.3. Mootoririkked, seiskamine ja taaskäivitamine ohutul kõrgusel		P————>	————>	————>			
3.6.4. Kütuse väljalaskmine (imiteeritud)		P————>	————>	————>			
3.6.5. Tuulenihe startimisel/maandumisel			P	X		Üks- nes FFS.	
3.6.6. Salongi imiteeritud rõhukaotus / imiteeritud avariilaskumine			P————>	————>			
3.6.7. Lennumeeskonna liikme tegevusvõimetus		P————>	————>	————>			
3.6.8. Muude hädaolukordade protseduurid vastavalt konkreetsele lennukäsiraamatule		P————>	————>	————>			
3.6.9. ACAS-juhtum	P————>	————>	————>	Selleks harjutuseks ei tohi kasutada õhusõidukit		Üks- nes FFS.	
3.7. Sügavad pöörangud 45° kallakuga, 180°–360° vasakule ja paremale		P————>	————>	————>			

KÕRGTEHNILISED KEERUKAD MITMEPILOODI- JA ÜHEPILOODILE-NUKID	PRAKTILINE ÕPE					LIINIPILOODI/MEESKONNAPILOODI/TÜÜBIPÄDEVUSE LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL		
	Manöövrid/protseduurid	OTD	FTD	FFS	A	Instruktori initialsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud FFS A	Eksami- neerija initialsiaalid eksami läbimise kohta
3.8. Varisemisele lähenemise varane tuvastamine ja vastumeetmed (kuni varisemise hoiatusseadme sisselülituseni) stardikonfiguratsioonis (tagatiivad stardiasendis), reisilennu- ja maandumiskonfiguratsioonis (tagatiivad maandumisasendis, väljalastud telikuga)				P————> —————>				
3.8.1. Väljatulek täielikust varisemisest või olukorrast, kus varisemise hoiatusseade on käivitatunud tõusul, reisilennu ja lähenemise konfiguratsioonis				P X				
3.9. Instrumentaallennu protseduurid								
3.9.1.* Väljumis- ja saabumismarsruutide ning lennujuhi korralduste täpne järgimine		P————>	————>	————>			M	
3.9.2.* Protseduurid ootetsoonis		P————>	————>	————>				
3.9.3.* Täppislähenemised kuni otsusekõrguseni, kuid mitte madalamale kui 60 m (200 jalga)								
3.9.3.1.* käsitsijuhtimine, ilma direktorsüsteemita				P————> —————>			M (üks- nes lennu- eksa- mil)	
3.9.3.2.* käsitsijuhtimine direktorsüsteemiga				P————> —————>				
3.9.3.3.* autopiloodiga				P————> —————>				

KÕRGTEHNILISED KEERUKAD MITMEPILOODI- JA ÜHEPILOODILEN- NUKID	PRAKTILINE ÕPE					LIINIPILOODI/ MEESKONNAPI- LOODI/TÜÜBIPÄ- DEVUSE LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONT- ROLL	
	Manöövrid/protseduurid	OTD	FTD	FFS	A	Instruk- tori init- siaalid koolituse läbimise kohta	Läbi- viidud FFS A
<p>3.9.3.4.* käsitsi, ühe mootori imiteeritud rikkega; mootoriket tuleb imiteerida lõpplähenemise ajal vahemikus enne kaugmajaka (OM) ületamist kuni raja puudutamiseni või kogu katkestatud lähenemise kestel</p> <p>Lennukitel, mis sertifikaadi kohaselt ei ole transpordilennukid (JAR/FAR 25) või lähiliinilennukid (SFAR 23), alustatakse imiteeritud mootoririkkega lähenemist ja kordusringile minekut sarnaselt mittetäppislähenemise protseduuriga, nagu on kirjeldatud punktis 3.9.4. Kordusringile minekut alustatakse avaldatud takistusteta kõrguse piirini (OCH/A) jõudmisel, kuid mitte madalamal minimaalsest suhtelisest laskumiskõrgusest (MDH/A), mis on 500 jalga raja läve kohal. Lennukitel, mille lennuomadused (stardimass ja manööverduskõrgus) on samad kui transpordilennukitel, võib instruktor imiteerida mootoriket vastavalt punktile 3.9.3.4.</p>			P————>	————>		M	
<p>3.9.4.* Mittetäppislähenemine kuni minimaalse suhtelise laskumiskõrguseni (MDH/A)</p>			P*——>	————>		M	

KÕRGTEHNILISED KEERUKAD MITMEPILOODI- JA ÜHEPILOODILE-NUKID	PRAKTILINE ÕPE					LIINIPILOODI/MEESKONNAPILOODI/TÜÜBIPÄDEVUSE LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
	OTD	FTD	FFS	A	Instruktori initialsid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud FFS A	Eksamineerija initialsid eksami läbimise kohta
Manöövrid/protseduurid							
<p>3.9.5. Ringilt lähenemine järgmistel tingimustel:</p> <p>a)* lähenemine asjaomasel lennuväljal lubatud minimaalse ringilt lähenemise kõrguseni vastavate kohalike instrumentaallähenemise vahendite abil imiteeritud instrumentaallennu tingimustes,</p> <p>millele järgneb:</p> <p>b) ringilt lähenemine punktis a toodud lennuvälja lõpplaskumissirge keskjoonest vähemalt 90° võrra erinevale maandumisrajale minimaalsel ringilt lähenemise kõrgusel.</p> <p>Märkus. Kui punktid a ja b ei ole lennujuhtimisega seotud põhjustel võimalikud, võib sooritada imiteeritud halva nähtavuse keskkonnas.</p>			P*—>	—>			
4. OSA							
4. Katkestatud lähenemise protseduurid							
4.1. Kordusringile minek kõikide töötavate mootoritega* pärast ILS-lähenemist otsusekõrgusele jõudmisel			P*—>	—>			

KÕRGTEHNILISED KEERUKAD MITMEPILOODI- JA ÜHEPILOODILEN- NUKID	PRAKTILINE ÕPE				Instruk- tori ini- t-siaalid koolituse läbimise kohta	LIINIPILOODI/ MEESKONNAPI- LOODI/TÜÜBIPÄ- DEVUSE LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONT- ROLL	
	Manöövrid/protseduurid	OTD	FTD	FFS		A	Läbi- viidud FFS A
4.2. Muud katkestatud lähenemise protseduurid			P*—>	—>			
4.3.* Kätsi kordusringile minek imiteeritud kriitilise mootoririkkega pärast instrumentaallähenemise otsusekõrguse (DH, MDH või MAP) saavutamist			P*—>	—>		M	
4.4. Katkestatud maandumine 15 m (50 jala) kõrgusel raja läve kohal ja kordusringile minek			P—>	—>			
5. OSA							
5. Maandumised							
5.1. Maandumine tavatingimustes*, ka pärast ILS lähenemist üleminekuga visuaallennule otsusekõrgusele jõudmisel			P				
5.2. Maandumine imiteeritud stabilisaatoririkkega mis tahes tasakaalustamata asendis			P—>	Selleks harjutuseks ei tohi kasutada õhusõidukit			
5.3. Maandumised külgtuulega (õhusõidukil, kui võimalik)			P—>	—>			
5.4. Lähenemisskeemi järgimine ja maandumine väljalaskmata või osaliselt väljalastud esi- ja tagatiibadega			P—>	—>			
5.5. Maandumine imiteeritud kriitilise mootoririkkega			P—>	—>		M	

KÕRGTEHNILISED KEERUKAD MITMEPILOODI- JA ÜHEPILOODILEN- NUKID	PRAKTILINE ÕPE					LIINIPILOODI/ MEESKONNAPI- LOODI/TÜÜBIPÄ- DEVUSE LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONT- ROLL	
	Manöövrid/protseduurid	OTD	FTD	FFS	A		Instruk- tori init- siaalid koolituse läbimise kohta
5.6. Maandumine kahe mittetöötava mootoriga: — kolme mootoriga lennukitel: keskmise ja ühe külgmise mootori riike, nii palju kui võimalik vastavalt lennukäsiraamatule — nelja mootoriga lennukitel: kahe ühel poolel asuva mootori riike			P	X		M Üks- nes FFS (üks- nes lennu- eksami- mil)	

Üldised märkused

Erinõuded tüübipädevuse laiendamiseks instrumentaallähenemistele madalama otsusekõrguseni kui 200 jalga (60 m), st II/III kategooria lennutegevusele.

6. OSA

Täiendav luba tüübipädevusele instrumentaallähenemisteks madalama otsusekõrguseni kui 200 jalga (60 m) (II/III kategooria) Allpool loetletud manöövrid ja protseduurid on minimaalsed koolitusnõudeid, mille täitmisel on lubatud instrumentaallähenemised madalama otsusekõrguseni kui 200 jalga (60 m). Järgnevate instrumentaal- ja katkestatud lähenemise protseduuride käigus tuleb kasutada kogu varustust, mida nõutakse lennukitüübi sertifitseerimisel instrumentaallähenemiseks madalama otsusekõrguseni kui 200 jalga (60 m).							
6.1.* Katkestatud start minimaalse lubatud nähtavusega rajal (RVR)			P*—>	—>X Selleks harjutu- seks ei tohi kasu- tada õhusõ- dukit.		M*	

KÕRGTEHNILISED KEERUKAD MITMEPILOODI- JA ÜHEPILOODILEN- NUKID	PRAKTILINE ÕPE				LIINIPILOODI/ MEESKONNAPI- LOODI/TÜÜBIPÄ- DEVUSE LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONT- ROLL	Läbi- viidud	Eksami- neerija init- siaalid eksami läbimise kohta
	Manöövrid/protseduurid	OTD	FTD	FFS			
6.2.* ILS-lähenedes: laskumisel imiteeritud instrumentaallennu tingimustes kuni võimaliku otsusekõrguseni, maandumissüsteemide kasutamisega. Järgida tuleb meeskonna koostöö standardprotseduure (ülesannete jagamine, korraldustel tehtavad protseduurid, vastastikune järelevalve, teabevahetus ja toetus)			P →	→		M	
6.3.* Kordusringile minek: pärast punktis 6.2 nimetatud lähenedesi otsusekõrguseni jõudmisel. Õpe peab sisaldama ka kordusringile minekut (imiteeritud) ebapiisava nähtavuse korral rajal (RVR), tuulenihega, lennuki edukaks maandumiseks ette nähtud lähenedespiirangute ületamise korral, ning maapealsete/pardaseadmete rikke tõttu enne otsusekõrgusele jõudmist ja kordusringile minekut pardaseadmete imiteeritud rikutega			P →	→		M*	
6.4.* Maandumine/maandumised: visuaalsete orientiiride abil saavutamise otsusekõrgusel pärast instrumentaallähenedest. Kui konkreetne maandumissüsteem seda võimaldab, tuleb sooritada automaatmaandumine.			P →	→		M	

Märkus. II/III kategooria lennutegevus peab toimuma kooskõlas kehtivate lennutegevusnõuetega.

7. Klassipädevused – vesilend

Mitme mootoriga vesilennuki klassipädevuse pikendamiseks tuleb läbida 6. osa üksnes visuaallennureeglite kohaselt, kui eelnenud 12 kuu jooksul ei ole sooritatud kogemusena nõutavat kümme arvestuslikku marsruutlendu.

VESILENNU KLASSIPÄDEVUS	PRAKTILINE ÕPE	
Manöövrid/protseduurid	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Eksamineerija initsiaalid eksami läbimise kohta
1. OSA		
1. Väljumine		
1.1. Lennueelne ettevalmistus, sealhulgas: Dokumentatsioon Mass ja tsentreering Ilmaga tutvumine NOTAM		
1.2. Käivituseelsed kontrollid Välised/sisemised		
1.3. Mootori käivitamine ja seiskamine Tavalised tõrked		
1.4. Ruleerimine		
1.5. Redaanil ruleerimine		
1.6. Kinnitumine: Rannale Sadamasillale Poile		
1.7. Väljalülitatud mootoriga liikumine		
1.8. Väljumiseelsed kontrollid: Mootori töö kontroll täispööretel (vastavalt vajadusele)		
1.9. Stardiprotseduurid: Normaalne, lennukäsiraamatus sätestatud tagatiibade asendiga Külgtuulega (kui tingimused võimaldavad)		
1.10. Tõus Pöörangud kursile Üleminek horisontaallennule		
1.11. Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid		
2. OSA		
2. Tegevus lennul (VFR)		
2.1. Otse- ja horisontaallend erinevatel õhkkiirustel, sealhulgas lend kriitiliselt väikesel õhkkiirusel tagatiibadega ja ilma (sealhulgas lähenemine minimaalsele juhitavuse kiirusele starditõusul (VMCA), kui võimalik)		

VESILENNU KLASSIPÄDEVUS	PRAKTILINE ÕPE	
Manöövrid/protseduurid	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Eksamineerija initsiaalid eksami läbimise kohta
2.2. Sügavad pöörangud (360° vasakule ja paremale 45° kallakuga)		
2.3. Varisemised ja nendest väljatulek: i) varisemine sileda tiivaga ii) lähenemine varisemisele kallakuga pöördes laskumisel, lähenemiskonfiguratsioonis ja lähenemisvõimsusega iii) lähenemine varisemisele maandumiskonfiguratsioonis ja -võimsusega iv) lähenemine varisemisele tõusvas pöördes, stardiasendis tagatiibadega ja tõusuvõimsusega (üksnes ühemootorilisel lennukil)		
2.4. Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid		
3. OSA		
3. VFR-protseduurid marsruudil		
3.1. Lennuplaan, visuaalnavigeerimine ja kaardi lugemine		
3.2. Kõrguse, suuna ja kiiruse hoidmine		
3.3. Orienteerumine, aja arvestus ja arvestusliku saabumisaja (ETA) korrigeerimine		
3.4. Raadionavigatsioonivahendite kasutamine (vastavalt vajadusele)		
3.5. Lennu jälgimine (pardapäeviku täitmine, tavakontrollid, sealhulgas kütuse, süsteemide ja jäätumise kontroll)		
3.6. Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid		
4. OSA		
4. Saabumised ja maandumised		
4.1. Protseduurid lennuväljale saabumisel (üksnes amfiibõhusõidukitel)		
4.2. Maandumine normaaltingimustes		
4.3. Maandumine tagatiibu kasutamata		
4.4. Külgtuulega maandumine (sobivate tingimuste korral)		
4.5. Lähenemine ja maandumine mootori tühikäigul kõrguselt kuni 2 000 jalga veepinnast (üksnes ühe mootoriga lennuki puhul)		

VESILENNU KLASSIPÄDEVUS	PRAKTILINE ÕPE	
Manöövrid/protseduurid	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Eksamineerija initsiaalid eksami läbimise kohta
4.6. Miinimumkõrguselt kordusringile minek		
4.7. Maandumine lainetuseta vette Maandumine lainetavasse vette		
4.8. Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid		
5. OSA		
5. Protseduurid ebatavalises ja hädaolukorras (Käesoleva osa võib ühendada 1.–4. osaga)		
5.1. Katkestatud start mõistlikul kiirusel		
5.2. Imiteeritud mootoririke pärast starti (üksnes ühe mootoriga lennukitel)		
5.3. Imiteeritud sundmaandumine mootori tühikäigul (üksnes ühe mootoriga lennukite puhul)		
5.4. Imiteeritud hädaolukorrad: i) tulekahju või suits lennu ajal ii) asjakohaste süsteemide rikked		
5.5. Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid		
6. OSA		
6. Imiteeritud asümmeetrilise tõmbega lend (Selle osa võib ühendada 1.–5. osaga)		
6.1. Imiteeritud stardiaegne mootoririke (ohutul kõrgusel, kui ei sooritata lennu täisimitaatoril (FFS) või II taseme lennuimitaatoril (FNPT II))		
6.2. Mootori seiskamine ja taaskäivitamine (üksnes mitme mootoriga lennukite lennueksamil)		
6.3. Lähenemine asümmeetrilise tõmbega ja kordusringile minek		
6.4. Lähenemine asümmeetrilise tõmbega ja täieliku peatumisega maandumine		
6.5. Side lennujuhtimisüksusega – korralduste täitmine, raadiosideprotseduurid		

C. Kopterite erinõuded

1. Tüübipädevuste ja liinipiloodiloo lennuksamil või lennuoskuse tasemekontrollis peab taotleja sooritama lennuksami või lennuoskuse tasemekontrolli 1.–4. osa ja 6. osa (kui on kohaldatav). Kui sooritus ebaõnnestub rohkem kui viies punktis, peab taotleja kogu eksami või kontrolli uuesti sooritama. Kui taotleja sooritus ebaõnnestub kuni viies punktis, sooritab ta ebaõnnestunud punktid uuesti. Kui korduseksamil või korduskontrollis mõne osa sooritus ebaõnnestub, sealhulgas nende osade sooritus, mis eelmisel katsel õnnestusid, peab taotleja kogu eksami või kontrolli uuesti sooritama. Lennuksami või tasemekontrolli kõik osad tuleb läbida kuue kuu jooksul.
2. Instrumentaallennupädevuse lennuoskuse tasemekontrolli puhul peab taotleja sooritama lennuoskuse tasemekontrolli 5. osa. Kui sooritus ebaõnnestub rohkem kui kolmes punktis, peab taotleja kogu 5. osa uuesti sooritama. Kui taotleja sooritus ebaõnnestub kuni kolmes punktis, sooritab ta ebaõnnestunud punktid uuesti. Korduseksami või korduskontrolli punktide ebaõnnestumise või eelnevalt õnnestunud 5. osa punktide ebaõnnestumise korral peab taotleja kogu kontrolli uuesti sooritama.

LENNUEKSAMIL LUBATUD HÄLBED

3. Taotleja peab tõendama oskust:
 - a) piloteerida kopterit selle võimaluste piires;
 - b) sooritada kõiki manöövreid sujuvalt ja täpselt;
 - c) rakendada head otsustusvõimet ja lennumeisterlikkust;
 - d) rakendada aeronautikateadmisi;
 - e) säilitada kogu aeg kopteri selline juhitavus, et ei tekiks kahtlust ühegi protseduuri või manöövri edukas lõpuleviimises;
 - f) mõista ja rakendada meeskonna koostöö ja töövoime kaotuse protseduure, kui need on kohaldatavad, ning
 - g) suhelda tõhusalt teiste meeskonnaliikmetega, kui see on kohaldatav.
4. Kehtivad järgmised piirhälbed, mida korrigeeritakse vastavalt turbulentsile ning kasutatava lennuki juhitavus- ja lennuomadustele.

- a) Piirhälbed instrumentaallennureeglite puhul

Kõrgus:

Üldjuhul	±100 jalga
Otsusekõrgusel kordusringile minekul	+50 jalga / –0 jalga
Minimaalne suhteline laskumiskõrgus	+50 jalga / –0 jalga

Teekonnajooneel püsimine:

radio abil	±5°
------------	-----

Täppislähenedamine	pool skaalat, asimuut ja glissaad
--------------------	-----------------------------------

Kurss:

Lend normaaltingimustes	±5°
Lend ebatavalises/hädaolukorras	±10°

Kiirus:

Üldjuhul	±10 sõlme
Imiteeritud mootoririkkega	+10 sõlme / -5 sõlme

b) Piirhälbed visuaallennureeglite puhul

Kõrgus:

Üldjuhul	±100 jalga
----------	------------

Kurss:

Lend normaaltingimustes	±5°
Lend ebatavalises/hädaolukorras	±10°

Kiirus:

Üldjuhul	±10 sõlme
Imiteeritud mootoririkkega	+10 sõlme / -5 sõlme

Pinnatriiv:

pinnaefektiga rippumisel	±3 jalga
Maandumine	±2 jalga (0 jalga ette-taha liikumist)

KOOLITUSE/LENNUEKSAMI/LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLI SISU

ÜLDIST

5. Sümbolite tähendused:

P = läbitud ühepiloodikopterite tüübipädevuse väljaandmiseks nõutav kapteni- või teise piloodi koolitus ning mitmepiloodikopterite tüübipädevusmärke väljaandmiseks nõutav piloteeriva piloodi või jälgiva piloodi koolitus.

6. Praktiline õpe tuleb läbi viia vähemalt treeningseadmetega (P) või mis tahes kõrgema taseme seadmetega, mida tähistab nool (—>)

Kasutatavaid treeningseadmeid tähistatakse järgmiste lühenditega:

FFS = lennu täisimitaator

FTD = lennuelementide imitaator

H = kopter

7. Tärniga (*) märgitud punktide puhul tuleb lennata reaalse või imiteeritud instrumentaallennuilma tingimustes üksnes nendel taotlejatel, kes soovivad kopteri instrumentaallennupädevuse uuendamist või pikendamist või muule tüübile laiendamist.

8. Instrumentaallennu protseduurid (5. osa) tuleb läbida üksnes nendel taotlejatel, kes soovivad kopteri instrumentaallennupädevuse uuendamist või pikendamist või muule tüübile laiendamist. Selleks võib kasutada lennu täisimitaatorit (FFS) või 2./3. taseme lennuelementide imitaatorit (FTD 2/3).

9. Lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli veerus olev täht „M“ näitab, et harjutus on kohustuslik.

10. Praktiliseks õppeks ja eksami läbiviimiseks kasutatakse lennutreeningseadet (FSTD), kui see moodustab osa tüübipädevuskursusest. Kursuse puhul võetakse arvesse järgmisi kaalutlusi:

i) lennutreeningseadme kvalifikatsioon vastavalt OR osas sätestatule;

ii) instruktori ja eksamineerija kvalifikatsioon;

iii) kursusel lennutreeningseadmega (FSTD) antava õppe maht;

iv) koolitusel osaleva piloodi kvalifikatsioon ja varasem kogemus sarnaste kopteritüüpidega ning

v) pärast uue tüübipädevuse väljaandmist kogutud instruktoriga lennukogemuse maht.

MITMEPILOODIKOPTERID

11. Mitmepiloodikopterite tüübipädevuse ja liinkopteri piloodiloo väljaandmiseks nõutava lennuexami taotlejad peavad läbima üksnes 1.–4. osa ning 6. osa, kui see on kohaldatav.
12. Mitmepiloodikopterite tüübipädevuse pikendamiseks või taastamiseks nõutava lennuoskuse tasemekontrolli taotlejad peavad läbima üksnes 1.–4. osa ning 6. osa, kui see on kohaldatav.

ÜHE-/MITMEPILOODIKOPTERID	PRAKTILINE ÕPE				LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEME- KONTROLL	
	FTD	FFS	H	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud FFS H	Eksaminee- rija initsiaalid eksami läbimise kohta
1. OSA – Lennueelne ettevalmistus ja kontrollid						
1.1. Kopteri väline visuaalne ülevaatus; elementide asukohad ja ülevaatuses eesmärk			P		M (kopteril sooritamise puhul)	
1.2. Kabiini kontroll		P	—>		M	
1.3. Käivitusprotseduurid, raadio- ja navigatsiooniseadmete kontroll, side- ja navigatsioonisageduste valik ja seadmine	P	—>	—>		M	
1.4. Ruleerimine / õhus ruleerimine vastavalt lennujuhtimisüksuse või instruktoriga juhiste		P	—>		M	
1.5. Stardieelsed protseduurid ja kontrollid	P	—>	—>		M	
2. OSA – Lennumanöövrid ja -protseduurid						
2.1. Stardid (erinevad profiilid)		P	—>		M	
2.2. Stardid ja maandumised kallakule/kallakult või külgtuulega		P	—>			
2.3. Start maksimaalse stardimassiga (tegelik või imiteeritud maksimaalne stardimass)	P	—>	—>			
2.4. Start imiteeritud mootoririkkega vahetult enne stardist loobumise otsusepunkti (TDP) või stardi kriitilise punkti (DPATO) jõudmist		P	—>		M	
2.4.1. Start imiteeritud mootoririkkega vahetult pärast stardist loobumise otsusepunkti (TDP) või stardi kriitilise punkti (DPATO) jõudmist		P	—>		M	
2.5. Tõusu- ja laskumispöörangud määratud kurssidele	P	—>	—>		M	

ÜHE-/MITMEPILOODIKOPTERID	PRAKTILINE ÕPE				LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEME- KONTROLL	
	FTD	FFS	H	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud FFS H	Eksaminee- rija initsiaalid eksami läbimise kohta
Manöövrid/protseduurid						
2.5.1. 30° kallakuga pöörangud 180°–360° vasakule ja paremale üksnes mõõteriistade näitude järgi	P	—>	—>		M	
2.6. Autorotatsiooniga laskumine	P	—>	—>		M	
2.6.1. Autorotatsiooniga maandumine (üksnes ühe mootoriga kopterid) või võimsuse taastamine		P	—>		M	
2.7. Maandumised (erinevad profiilid)		P	—>		M	
2.7.1. Kordusringile minek või maan- dumine pärast imiteeritud mootoririket enne maandumise otsusepunkti (LDP) või maandu- mise kriitilist punkti (DPBL)		P	—>		M	
2.7.2. Maandumine pärast imiteeritud mootoririket pärast maandumise otsusepunkti (LDP) või maandu- mise kriitilist punkti (DPBL)		P	—>		M	
3. OSA – Järgmiste süsteemide käitamine ja protseduurid normaaltingimustes ja eriolukordades						
3. Järgmiste süsteemide käitamine ja protseduurid normaaltingi- mustes ja eriolukordades:					M	Valida sellest osast vähemalt 3 punkti
3.1. Mootor	P	—>	—>			
3.2. Konditsioneerimiseadmed (küte/ ventilatsioon)	P	—>	—>			
3.3. Pitot'/staatiline süsteem	P	—>	—>			
3.4. Kütusesüsteem	P	—>	—>			
3.5. Elektrisüsteem	P	—>	—>			
3.6. Hüdraulikasüsteem	P	—>	—>			
3.7. Tüüripindade ja trimmerite süsteem	P	—>	—>			
3.8. Jäätumisvastane ja jääemaldus- süsteem	P	—>	—>			
3.9. Autopiloot/ direktorsüsteem	P	—>	—>			
3.10. Stabiilsuse suurendamise sead- med	P	—>	—>			

ÜHE-/MITMEPILOODIKOPTERID	PRAKTILINE ÕPE				LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEME- KONTROLL	
	FTD	FFS	H	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud FFS H	Eksaminee- rija initsiaalid eksami läbimise kohta
3.11. Ilmaradar, raadiokõrgusmõõtur, transponder	P	—>	—>			
3.12. Piirkondlik navigatsioonisüsteem	P	—>	—>			
3.13. Telikusüsteem	P	—>	—>			
3.14. Abijõuallikas	P	—>	—>			
3.15. Raadioseadmed, navigatsioonivahendid, mõõteriistad, lennu automaatjuhtimissüsteem	P	—>	—>			
4. OSA – Eri- ja hädaolukordade protseduurid						
4. Eri- ja hädaolukordade protseduurid					M	Valida sellest osast vähemalt 3 punkti
4.1. Tegutsemine tulekahju korral (sealhulgas evakueerimine, kui on kohaldatav)	P	—>	—>			
4.2. Suitsu tekke avastamine ja suitsu eemaldamine	P	—>	—>			
4.3. Mootoririkked, seiskamine ja taaskäivitamine ohutul kõrgusel	P	—>	—>			
4.4. Kütuse väljalaskmine (imiteeritud)	P	—>	—>			
4.5. Sabatiiviku juhitamatus rikke tõttu (vastavalt vajadusele)	P	—>	—>			
4.5.1. Sabatiiviku kaotus (vastavalt vajadusele)	P	—>	Selleks harjutuseks ei tohi kasutada kopterit			
4.6. Meeskonnaliikme tegevusvõimetus – üksnes mitmepiloodikopterite puhul	P	—>	—>			
4.7. Jõuülekanne tõrked	P	—>	—>			
4.8. Muude hädaolukordade protseduurid vastavalt konkreetsele lennukäsiraamatule	P	—>	—>			

ÜHE-/MITMEPILOODIKOPTERID	PRAKTILINE ÕPE				LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEME- KONTROLL	
	FTD	FFS	H	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud FFS H	Eksaminee- rija initsiaalid eksami läbimise kohta
5. OSA – Instrumentaallennu protseduurid (tegeliku või imiteeritud instrumentaallennuilma tingimustes sooritamiseks)						
5.1. Start mõõteriistade näitude järgi: instrumentaallennule tuleb üle minna esimesel võimalusel pärast õhkutõusu	p*	—>*	—>*			
5.1.1. Imiteeritud stardiaegne mootoririke	p*	—>*	—>*		M*	
5.2. Väljumis- ja saabumismarsruutide ning lennujuhi korralduste täpne järgimine	p*	—>*	—>*		M*	
5.3. Protseduurid ootetsoonis	p*	—>*	—>*			
5.4. ILS-lähenemised kuni I kateegooria otsusekõrguseni	p*	—>*	—>*			
5.4.1. Kätsi, ilma direktorsüsteemita	p*	—>*	—>*		M*	
5.4.2. Täppislähenemine kätsi, direktorsüsteemiga või ilma direktorsüsteemita	p*	—>*	—>*		M*	
5.4.3. Töötava autopiloodiga	p*	—>*	—>*			
5.4.4. Kätsi, ühe mootori imiteeritud rikkega. (Mootoririket tuleb imiteerida lõplähenemise ajal vahemikus enne kaugmajaka (OM) ületamist kuni raja puudutamiseni või kogu katkestatud lähenemise kestel)	p*	—>*	—>*		M*	
5.5. Mittetäppislähenemine kuni minimaalse laskumiskõrguseni (MDA/H)	p*	—>*	—>*		M*	
5.6. Kordusringile minek kõikide töötavate mootoritega pärast DA/DH või MDA/MDH kõrguse saavutamist	p*	—>*	—>*			
5.6.1. Muud katkestatud lähenemise protseduurid	p*	—>*	—>*			
5.6.2. Kordusringile minek ühe mootori imiteeritud rikkega pärast DA/DH- või MDA/MDH-kõrguse saavutamist	p*				M*	

ÜHE-/MITMEPILOODIKOPTERID	PRAKTILINE ÕPE				LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEME- KONTROLL	
	FTD	FFS	H	Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud FFS H	Eksaminee- rija initsiaalid eksami läbimise kohta
Manöövrid/protseduurid						
5.7. Autorotatsioon instrumentaal- lennuilmaga tingimustes koos võimsuse taastamisega	P*	—>*	—>*		M*	
5.8. Ebaharilikest asenditest väljatulek	P*	—>*	—>*		M*	
6. OSA – Lisaseadmete kasutamine						
6. Lisaseadmete kasutamine	P	—>	—>			

D. Vertikaalstardiga õhusõidukite erinõuded

1. Vertikaalstardiga õhusõidukite tüübipädevuste lennuksamitel või lennuoskuse tasemekontrollides peab taotleja sooritama lennuksami või lennuoskuse tasemekontrolli 1.–5. osa ja 6. osa (kui see on kohaldatav). Kui sooritus ebaõnnestub rohkem kui viies punktis, peab taotleja kogu eksami või kontrolli uuesti sooritama. Kui taotleja sooritus ebaõnnestub kuni viies punktis, sooritab ta ebaõnnestunud punktid uuesti. Kui korduseksamil või korduskontrollis mõne osa sooritus ebaõnnestub, sealhulgas nende osade sooritus, mis eelmisel katsel õnnestusid, peab taotleja kogu eksami või kontrolli uuesti sooritama. Lennuksami või tasemekontrolli kõik osad tuleb läbida 6 kuu jooksul.

LENNUEKSAMIL LUBATUD HÄLBED

2. Taotleja peab tõendama oskust:
 - a) piloteerida vertikaalstardiga õhusõidukit selle võimaluste piires;
 - b) sooritada kõiki manöövreid sujuvalt ja täpselt;
 - c) rakendada head otsustusvõimet ja lennumeisterlikkust;
 - d) rakendada aeronautikateadmisi;
 - e) säilitada igal ajal piisav kontroll vertikaalstardiga õhusõiduki üle, et ei tekiks kahtlust ühegi protseduuri või manöövri edukas lõpuleviimises;
 - f) mõista ja rakendada meeskonna koostöö ja töövõime kaotuse protseduure ning
 - g) suhelda tõhusalt teiste meeskonnaliikmetega.
3. Kehtivad järgmised piirhälbed, mida korrigeeritakse vastavalt turbulentsile ning kasutatava vertikaalstardiga õhusõiduki juhitavus- ja lennuomadustele.
 - a) Piirhälbed instrumentaallennureeglite puhul:

Kõrgus:

Üldjuhul	±100 jalga
Otsusekõrgusel kordusringile minekul	+50 jalga / –0 jalga
Minimaalne suhteline laskumiskõrgus	+50 jalga / –0 jalga

Teekonnajoonel püsimine:

raadio abil	±5°
Täppislähenedamine	pool skaalat, asimuut ja glissaad

Kurss:

Lend normaaltingimustes	±5°
Lend ebatavalises/hädaolukorras	±10°

Kiirus:

Üldjuhul	±10 sõlme
Imiteeritud mootoririkkega	+10 sõlme / -5 sõlme

b) Piirhälbed visuaallennureeglite puhul

Kõrgus:

Üldjuhul	±100 jalga
----------	------------

Kurss:

Lend normaaltingimustes	±5°
Lend ebatavalises/hädaolukorras	±10°

Kiirus:

Üldjuhul	±10 sõlme
Imiteeritud mootoririkkega	+10 sõlme / -5 sõlme

Pinnatriiv:

pinnaefektiga rippumisel	±3 jalga
Maandumine	±2 jalga (0 jalga ette-taha liikumist)

KOOLITUSE/LENNUEKSAMI/LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLI SISU

4. Sümbolite tähendused:

P = läbitud kapteni või teise piloodi ning piloteeriva ja jälgiva piloodi tüübipädevuskoolitus, kui on kohaldatav.

5. Praktiline õpe tuleb läbi viia vähemalt treeningseadmetega (P) või mis tahes kõrgema taseme seadmetega, mida tähistab nool (—>)

6. Kasutatavaid treeningseadmeid tähistatakse järgmiste lühenditega:

FFS = lennu täsisimitaator

FTD = lennuelementide imitaator

OTD = muu treeningseade

PL = vertikaalstardiga õhusõiduk

a) Vertikaalstardiga õhusõidukite tüübipädevusmärke väljaandmiseks nõutava lennuksami taotlejad peavad läbima 1.–5. osa ning 6. osa, kui see on kohaldatav.

b) Vertikaalstardiga õhusõidukite tüübipädevusmärke pikendamiseks või taastamiseks nõutava lennuoskuse taseme-kontrolli taotlejad peavad läbima 1.–5. osa ning 6. ja/või 7. osa, kui need on kohaldatavad.

c) Tärniga (*) märgitud punktides tuleb lennata üksnes mõõteriistade näitude järgi. Kui seda tingimust lennuksami või lennuoskuse taseme-kontrolli käigus ei täideta, kehtib tüübipädevusmärke ainult visuaallennureeglite järgi lendamise kohta.

7. Lennueksami või lennuoskuse tasemekontrolli veerus olev täht „M” näitab, et harjutus on kohustuslik.
8. Praktiliseks õppeks ja eksami läbiviimiseks kasutatakse lennutreeningseadmeid, kui need moodustavad osa kinnitatud tüübipädevuskursusest. Kursuse kinnitamisel võetakse arvesse järgmisi kaalutlusi:
- lennutreeningseadmete kvalifikatsioon vastavalt OR osas sätestatule;
 - instruktori kvalifikatsioon.

VERTIKAALSTARDIGA ÕHUSÕIDUKIE KATEGORIA	PRAKTILINE ÕPE					LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONT- ROLL	
	OTD	FTD	FFS	PL	Manöövrid/ protse- duurid Eesnime initsiaal: Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud FFS PL	Eksami- neerija init- siaalid eksami läbimise kohta
1. OSA – Lennueelne ettevalmistus ja kontrollid							
1.1. Vertikaalstardiga õhusõiduki väline visuaalne ülevaatus; elementide asukohad ja ülevaatuses eesmärk				P			
1.2. Kabiini kontroll	P	—>	—>	—>			
1.3. Käivitusprotseduurid, raadio- ja navigatsiooniseadmete kontroll, side- ja navigatsioonisageduste valik ja seadmine	P	—>	—>	—>		M	
1.4. Ruleerimine vastavalt lennujuhtimisüksuse või instruktori juhistele		P	—>	—>			
1.5. Stardieelsed protseduurid ja kontrollid, sh võimsuse kontroll	P	—>	—>	—>		M	
2. OSA – Lennumanöövrid ja -protseduurid							
2.1. Normaalsed visuaallennu stardiprofiilid Käitamine lennurajal: lühiraja- ja vertikaalstart ja -maandumine (STOL/VTOL), sealhulgas külgtuulega Ümbritsevast pinnast kõrgemal asuvad kopteriväljakud Kopteriväljakud maapinnal		P	—>	—>		M	
2.2. Start maksimaalse stardimassiga (tegelik või imiteeritud maksimaalne stardimass)		P	—>				

VERTIKAALSTARDIGA ÕHUSÕIDUKIE KATEGORIA	PRAKTIINE ÕPE					LENNUEKSAM VÕI LENUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
					Manöövrid/ protse- duurid Eesnime initsiaal: Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud	Eksami- neerija initsiaalid eksami läbimise kohta
Manöövrid/ protseduurid	OTD	FTD	FFS	PL		FFS PL	
2.6. Kordusringile minek või maandumine pärast imiteeritud mootoririket enne otsusepunkti		P	—>			M	
3. OSA – Järgmiste süsteemide käitamine ja protseduurid normaaltingimustes ja eriolukordades							
3. Järgmiste süsteemide käitamine ja protseduurid normaaltingimustes ja eriolukordades (võib sooritada harjutuseks piisava kvalifikatsiooniga lennutreeningseadmel(FSTD)):						M	Valida sellest osast vähemalt 3 punkti
3.1. Mootor	P	—>	—>				
3.2. Hermetiseerimis- ja konditsioneerimisadmed (küte, ventilatsioon)	P	—>	—>				
3.3. Pitot'/staatiline süsteem	P	—>	—>				
3.4. Kütusesüsteem	P	—>	—>				
3.5. Elektrisüsteem	P	—>	—>				
3.6. Hüdraulikasüsteem	P	—>	—>				
3.7. Tüüripindade ja trimmerite süsteem	P	—>	—>				
3.8. Jäätumisvastane/jäähaldussüsteem, tuuleklaasisoojendus (kui on olemas)	P	—>	—>				
3.9. Autopiloot/direktorsüsteem	P	—>	—>				

VERTIKAALSTARDIGA ÕHUSÕIDUKIE KATEGORIA	PRAKTILINE ÕPE					LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL		
	Manöövrid/ protseduurid	OTD	FTD	FFS	PL	Manöövrid/ protseduurid Eesnime initsiaal: Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud FFS PL	Eksami- neerija initsiaalid eksami läbimise kohta
3.10. Varisemise hoiatusseadmed või varisemise vältimise ja stabiilsuse suurendamise seadmed	P	—>	—>					
3.11. Ilmaradar, raadiokõrgusmõõtur, transponder, maapinna läheduse hoiatussüsteem (kui on olemas)	P	—>	—>					
3.12. Telikusüsteem	P	—>	—>					
3.13. Abijõuallikas	P	—>	—>					
3.14. Raadioseadmed, navigatsioonivahendid, mõõteriistad ja lennu automaatjuhtimissüsteem	P	—>	—>					
3.15. Tagatiivasüsteem	P	—>	—>					
4. OSA – Eri- ja hädaolukordade protseduurid								
4. Eri- ja hädaolukordade protseduurid (võib sooritada harjutuseks piisava kvalifikatsiooniga lennutreeningseadmel)							M	Valida sellest osast vähemalt 3 punkti
4.1. Tegutsemine tulekahju korral, mootori, abijõuseadme, lastiruumi, kabiini ja elektrisüsteemide põlengu korral, sh evakueerimine, kui on kohaldatav	P	—>	—>					
4.2. Suitsu tekke avastamine ja suitsu eemaldamine	P	—>	—>					
4.3. Mootoririkked, seiskamine ja taaskäivitamine (selleks harjutuseks ei tohi kasutada õhusõidukit), sealhulgas üleminek hädaolukorras kopterirežiimilt lennukirežiimile ja vastupidi	P	—>	—>				Üksnes FFS.	

VERTIKAALSTARDIGA ÕHUSÕIDUKIE KATEGORIA	PRAKTILINE ÕPE					LENNUEKSAM VÕI LENUOSKUSE TASEMEKONTROLL		
	Manöövrid/ protseduurid	OTD	FTD	FFS	PL	Manöövrid/ protse- duurid Eesnime initsiaal: Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud FFS PL	Eksami- neerija initsiaalid eksami läbimise kohta
4.4. Kütuse väljalaskmine (imiteeritud, kui on kohaldatav)	P	—>	—>					
4.5. Tuulenihe startimisel ja maandumisel (selleks harjutuseks ei tohi kasutada õhusõidukit)			P				Üks- nes FFS.	
4.6. Salongi imiteeritud rõhukaotus / imiteeritud avariilaskumine (selleks harjutuseks ei tohi kasutada õhusõidukit)	P	—>	—>				Üks- nes FFS.	
4.7. ACAS-juhtum (selleks harjutuseks ei tohi kasutada õhusõidukit)	P	—>	—>				Üks- nes FFS.	
4.8. Lennumeeskonna liikme tegevusvõimetus	P	—>	—>					
4.9. Jõuilekande tõrked	P	—>	—>				Üks- nes FFS.	
4.10. Väljatulek täielikus varingust (mootoriga või ilma) või olukorrast, kus varisemise hoiatusseade on käivitunud tõusul, reisilennu ja lähenemise konfiguratsioonis (selleks harjutuseks ei tohi kasutada õhusõidukit)	P	—>	—>				Üks- nes FFS.	
4.11. Muude hädaolukordade protseduurid vastavalt konkreetsele lennukäsiraamatule	P	—>	—>					
5. OSA – Instrumentaallennu protseduurid (tegeliku või imiteeritud instrumentaallennuilma tingimustes sooritamiseks)								
5.1. Start mõõteriistade näitude järgi: instrumentaallennule tuleb üle minna esimesel võimalusel pärast õhkutõusu	P*	—>*	—>*					
5.1.1. Imiteeritud stardiaegne mootoririke pärast otsusepunkti	P*	—>*	—>*				M*	

VERTIKAALSTARDIGA ÕHUSÕIDUKIE KATEGORIA	PRAKTILINE ÕPE					LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL		
	Manöövrid/ protseduurid	OTD	FTD	FFS	PL	Manöövrid/ protseduurid Eesnime initsiaal: Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud FFS PL	Eksami- neerija initsiaalid eksami läbimise kohta
5.2. Väljumis- ja saabumismarsruutide ning lennujuhi korralduste täpne järgimine	p*	—>*	—>*				M*	
5.3. Protseduurid ootetsoonis	p*	—>*	—>*					
5.4. Täppislähenemine kuni otsusekõrguseni, kuid mitte madalamale kui 60 m (200 jalga)	p*	—>*	—>*					
5.4.1. Käsitsijuhtimine, ilma direktorsüsteemita	p*	—>*	—>*				M* (üksnes lennu-eksamil).	
5.4.2. Käsitsi, direktorsüsteemiga	p*	—>*	—>*					
5.4.3. Autopiloodiga	p*	—>*	—>*					
5.4.4. Käsitsi, ühe mootori imiteeritud rikkega; mootoririket tuleb imiteerida lõplähenemise ajal vahemikus enne kaugmajaka (OM) ületamist kuni raja puudutamiseni, või kogu katkestatud lähenemise kestel	p*	—>*	—>*				M*	
5.5. Mittetäppislähenemine kuni minimaalse laskumiskõrguseni (MDA/H)	p*	—>*	—>*				M*	
5.6. Kordusringile minek kõikide töötavate mootoritega pärast DA/DH või MDA/MDH kõrguse saavutamist	p*	—>*	—>*					
5.6.1. Muud katkestatud lähenemise protseduurid	p*	—>*	—>*					
5.6.2. Kordusringile minek ühe mootori imiteeritud rikkega pärast DA/DH- või MDA/MDH-kõrguse saavutamist	p*						M*	

VERTIKAALSTARDIGA ÕHUSÕIDUKIE KATEGORIA	PRAKTIINE ÕPE					LENNUEKSAM VÕI LENUOSKUSE TASEMEKONTROLL	
	OTD	FTD	FFS	PL	Manöövrid/ protse- duurid Eesnime initsiaal: Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud FFS PL	Eksami- neerija initsiaalid eksami läbimise kohta
5.7. Instrumentaallennuilma tingimustes autorotatsiooniga võimsuse taastamisega laskumine maapinnale üksnes kopterirežiimil (selleks harjutuseks ei tohi kasutada õhusõidukit)	P*	—>*	—>*			M* Üks- nes FFS	
5.8. Ebaharilikest asenditest väljatulek (sooritatavus oleneb lennu täismitaatori (FFS)kvaliteedist)	P*	—>*	—>*			M*	
6. OSA – Täiendav luba tüübipädevusele instrumentaallähenemisteks madalama otsusekõrguseni kui 200 jalga (60 m) (II/III kategooria)							
6. Täiendav luba tüübipädevusele instrumentaallähenemiseks madalama otsusekõrguseni kui 200 jalga (60 m) (II/III kategooria). Allpool loetletud manöövrid ja protseduurid on minimaalsed koolitusnõudeid, mille täitmisel on lubatud instrumentaallähenemised madalama otsusekõrguseni kui 200 jalga (60 m). Järgnevate instrumentaal- ja katkestatud lähenemise protseduuride käigus tuleb kasutada kogu varustust, mida nõutakse vertikaalstardiga õhusõiduki tüübi sertifitseerimisel instrumentaallähenemiseks madalama otsusekõrguseni kui 200 jalga (60 m).							
6.1. Katkestatud start minimaalse lubatud nähtavusega rajal (RVR)		P	—>			M*	
6.2. ILS-lähenemised Laskumisel imiteeritud instrumentaallennu tingimustes kuni võimaliku otsusekõrguseni, maandumissüsteemide kasutamisega. Järgida tuleb meeskonna koostöö standardprotseduure (SOP).		P	—>	—>		M*	

VERTIKAALSTARDIGA ÕHUSÕIDUKIE KATEGORIA	PRAKTILINE ÕPE					LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLL		
	Manöövrid/ protseduurid	OTD	FTD	FFS	PL	Manöövrid/ protse- duurid Eesnime initsiaal: Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud FFS PL	Eksami- neerija initsiaalid eksami läbimise kohta
6.3. Kordusringile minek pärast punktis 6.2 nimetatud lähenemisi otsusekõrgusele jõudmisel. Õpe peab sisaldama ka kordusringile minekut (imiteeritud) ebapiisava rajanähtavuse (RVR) korral, tuulenihkega, õhusõiduki edukaks maandumiseks ette nähtud lähenemispääsude ületamise korral, ning maapealsete/pardaseadmete rikke tõttu enne otsusekõrgusele jõudmist ja kordusringile minekut pardaseadmete imiteeritud riketega		P	—>	—>			M*	
6.4. Maandumine/maandumised visuaalsete orientiiride abil saavutamise otsusekõrgusel pärast instrumentaallähenemist. Kui konkreetne maandumissüsteem seda võimaldab, tuleb sooritada automaatmaandumine.		P	—>				M*	
7. OSA – Lisaseadmed								
7. Lisaseadmete kasutamine		P	—>	—>				

E. Õhulaevade erinõuded

1. Õhulaeva tüübipädevuse lennuksamitel või lennuoskuse tasemekontrollides peab taotleja sooritama lennuksami või lennuoskuse tasemekontrolli 1.–5. osa ja 6. osa (kui on kohaldatav). Kui sooritus ebaõnnestub rohkem kui viies punktis, peab taotleja kogu eksami/kontrolli uuesti sooritama. Kui taotleja sooritus ebaõnnestub kuni viies punktis, sooritab ta ebaõnnestunud punktid uuesti. Kui korduseksamil või korduskontrollis mõne osa sooritus ebaõnnestub, sealhulgas nende osade sooritus, mis eelmisel katsel õnnestusid, peab taotleja kogu eksami või kontrolli uuesti sooritama. Lennuksami või tasemekontrolli kõik osad tuleb läbida kuue kuu jooksul.

LENNUEKSAMIL LUBATUD HÄLBED

2. Taotleja peab tõendama oskust:
 - i) piloteerida õhulaeva selle võimaluste piires;
 - ii) sooritada kõiki manöövreid sujuvalt ja täpselt;
 - iii) rakendada head otsustusvõimet ja lennumeisterlikkust;

- iv) rakendada aeronautikateadmisi;
- v) säilitada kogu aeg õhulaeva selline juhitavus, et ei tekiks kahtlust ühegi protseduuri või manöövri edukas lõpuleviimises;
- vi) mõista ja rakendada meeskonna koostöö ja töövõime kaotuse protseduure ja ning
- vii) suhelda tõhusalt teiste meeskonnaliikmetega.
3. Kehtivad järgmised piirhälbed, mida korrigeeritakse vastavalt turbulentsile ning kasutatava õhulaeva juhitavus- ja lennuomadustele.

a) Piirhälbed instrumentaallennureeglite puhul:

Kõrgus:

Üldjuhul	±100 jalga
Otsusekõrgusel kordusringile minekul	+50 jalga / -0 jalga
Minimaalne suhteline laskumiskõrgus	+50 jalga / -0 jalga

Teekonnajoonel püsimine:

raadio abil	±5°
Täppislähenemine	pool skaalat, asimuut ja glissaad

Kurss:

Lend normaaltingimustes	±5°
Lend ebatavalises/hädaolukorras	±10°

b) Piirhälbed visuaallennureeglite puhul

Kõrgus:

Üldjuhul	±100 jalga
----------	------------

Kurss:

Lend normaaltingimustes	±5°
Lend ebatavalises/hädaolukorras	±10°

KOOLITUSE/LENNUEKSAMI/LENNUOSKUSE TASEMEKONTROLI SISU

4. Sümbolite tähendused:

P = läbitud kapteni või teise piloodi ning piloteeriva ja jälgiva piloodi tüübipädevuskoolitus, kui on kohaldatav.

5. Praktiline õpe tuleb läbi viia vähemalt treeningseadmetega (P) või mis tahes kõrgema taseme seadmetega, mida tähistab nool (—>)

6. Kasutatavaid treeningseadmeid tähistatakse järgmiste lühenditega:

FFS = lennu täisimitaator

FTD = lennuelementide imitaator

OTD = muu treeningseade

As = õhulaev

- a) Õhulaevade tüübipädevusmärke väljaandmiseks nõutava lennuksami taotlejad peavad läbima 1.–5. osa ning 6. osa, kui see on kohaldatav.
- b) Õhulaevade tüübipädevusmärke pikendamiseks või taastamiseks nõutava lennuoskuse tasemekontrolli taotlejad peavad läbima üksnes 1.–5. osa ning 6. osa, kui see on kohaldatav.
- c) Tärniga (*) märgitud punktides tuleb lennata üksnes mõõteriistade näitude järgi. Kui seda tingimust lennuksami või lennuoskuse tasemekontrolli käigus ei täideta, kehtib tüübipädevusmärke ainult visuaallennureeglite järgi lendamise kohta.

7. Lennuksami või lennuoskuse tasemekontrolli veerus olev täht „M” näitab, et harjutus on kohustuslik.

8. Praktiliseks õppeks ja eksami läbiviimiseks kasutatakse lennutreeningseadmeid, kui need moodustavad osa tüübipädevuskursusest. Kursuse puhul võetakse arvesse järgmisi kaalutlusi:

- a) lennutreeningseadmete kvalifikatsioon vastavalt OR osas sätestatule;
- b) instruktoriga kvalifikatsioon.

ÕHULA EVADE KATEGORIA	PRAKTILINE ÕPE					LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEME- KONTROLL	
	OTD	FTD	Üksnes FFS	As	Manöövrid/ protseduurid Eesnime initsiaal: Instruktoriga initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud Üksnes FFS As	Eksaminee- rija initsiaalid eksami läbimise kohta
1. OSA – Lennueelne ettevalmistus ja kontrollid							
1.1. Lennueelne ülevaatus				P			
1.2. Kabiini kontroll	P	—>	—>	—>			
1.3. Käivitusprotseduurid, raadio- ja navigatsiooniseadmete kontroll, side- ja navigatsiooniseaduste valik ja seadmine		P	—>	—>		M	
1.4. Mastist eraldumine ja maapinnal manööverdamine			P	—>		M	

ÕHULAELVADE KATEGORIA	PRAKTILINE ÕPE					LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEME- KONTROLL	
	OTD	FTD	Üksnes FFS	As	Manöövrid/ protseduurid Eesnimi initsiaal: Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud Üksnes FFS As	Eksaminee- rija initsiaalid eksami läbimise kohta
1.5. Stardieelsed protseduurid ja kontrollid	P	—>	—>	—>		M	
2. OSA – Lennumanöövrid ja -protseduurid							
2.1. Normaalne visuaallennu stardiprofiil			P	—>		M	
2.2. Start imiteeritud mootoririkkega			P	—>		M	
2.3. Start raskusega > 0 (Raske start)			P	—>			
2.4. Start raskusega < 0 (Kerge start)			P	—>			
2.5. Tavapärase tõusuprotseduur			P	—>			
2.6. Tõus rõhkkõrgusele			P	—>			
2.7. Rõhkkõrguse tuvastamine			P	—>			
2.8. Lend rõhkkõrgusel või selle lähedal			P	—>		M	
2.9. Normaalne laskumine ja lähenemine			P	—>			
2.10. Normaalne visuaallennu maandumisprofiil			P	—>		M	
2.11. Maandumine raskusega > 0 (Raske maandumine)			P	—>		M	
2.12. Maandumine raskusega < 0 (Kerge maandumine)			P	—>		M	
Tahtlikult tühjaks jäetud							

ÕHULAEMVADE KATEGORIA	PRAKTILINE ÕPE					LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEME- KONTROLL	
	OTD	FTD	Üksnes FFS	As	Manöövrid/ protseduurid Eesnime initsiaal: Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud Üksnes FFS As	Eksaminee- rija initsiaalid eksami läbimise kohta
3. OSA – Järgmiste süsteemide käitamine ja protseduurid normaaltingimustes ja eriolukordades							
3. Järgmiste süsteemide käitamine ja protseduurid normaaltingimustes ja eriolukordades (võib sooritada harjutuseks piisava kvalifikatsiooniga lennutreening-seadmel(FSTD)):						M	Valida sellest osast vähemalt 3 punkti
3.1. Mootor	P	—>	—>	—>			
3.2. Kesta rõhusüsteem	P	—>	—>	—>			
3.3. Pitot'/staatiline süsteem	P	—>	—>	—>			
3.4. Kütusesüsteem	P	—>	—>	—>			
3.5. Elektrisüsteem	P	—>	—>	—>			
3.6. Hüdraulikasüsteem	P	—>	—>	—>			
3.7. Tüüripindade- ja trimmerite süsteem	P	—>	—>	—>			
3.8. Ballonetisüsteem	P	—>	—>	—>			
3.9. Autopiloot/ direktorsüsteem	P	—>	—>	—>			
3.10. Stabiilsuse suurendamise seadmed	P	—>	—>	—>			
3.11. Ilmaradar, raadiokõrgusmõõtur, transponder, maapinna läheduse hoiatussüsteem (kui on olemas)	P	—>	—>	—>			
3.12. Telikusüsteem	P	—>	—>	—>			

ÕHULAELVADE KATEGORIA	PRAKTILINE ÕPE					LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEME- KONTROLL	
	OTD	FTD	Üksnes FFS	As	Manöövrid/ protseduurid Eesnimi initsiaal: Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud Üksnes FFS As	Eksaminee- rija initsiaalid eksami läbimise kohta
Manöövrid/protseduurid							
3.13. Abijõuallikas	P	—>	—>	—>			
3.14. Raadioseadmed, navigatsiooni- vahendid, mõõteriistad ja lennu automaatjuhtimis- süsteem	P	—>	—>	—>			
Tahtlikult tühjaks jäetud							
4. OSA – Eri- ja hädaolukordade protseduurid							
4. Eri- ja hädaolukordade protseduurid (võib sooritada harjutuseks piisava kvalifikatsiooniga lennutreening- seadmel)						M	Valida sellest osast vähemalt 3 punkti
4.1. Tegutsemine tulekahju korral, mootori, abijõuseadme, lastiruumi, kabiini ja elektrisüsteemide põlengu korral, sh evakueerimine, kui see on kohaldatav	P	—>	—>	—>			
4.2. Suitsu tekke avastamine ja suitsu eemaldamine	P	—>	—>	—>			
4.3. Mootoririkked, seiskamine ja taaskäivitamine Erinevatel lennuetappidel, sealhulgas mitme mootori rikked	P	—>	—>	—>			
4.4. Lennumeeskonna liikme tegevusvõimetus	P	—>	—>	—>			
4.5. Jõuülekanne/käigu- kasti tõrked	P	—>	—>	—>		Üksnes FFS	
4.6. Muude hädaolukordade protseduurid vastavalt konkreetsele lennukäsiraamatule	P	—>	—>	—>			

ÕHULAEMVADE KATEGORIA	PRAKTILINE ÕPE					LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEME- KONTROLL	
	OTD	FTD	Üksnes FFS	As	Manöövrid/ protseduurid Eesnime initsiaal: Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud Üksnes FFS As	Eksaminee- rija initsiaalid eksami läbimise kohta
5. OSA – Instrumentaallennu protseduurid (tegeliku või imiteeritud instrumentaallennu ilma tingimustes sooritamiseks)							
5.1. Start mõõteriistade näitude järgi: instrumentaallennule tuleb üle minna esimesel võimalusel pärast õhkutõusu	p*	—>*	—>*	—>*			
5.1.1. Imiteeritud stardiaegne mootoririke	p*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.2. Väljumis- ja saabumismarsruutide ning lennujuhi korralduste täpne järgimine	p*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.3. Protseduurid ootetsoonis	p*	—>*	—>*	—>*			
5.4. Täppislähenemine kuni otsusekõrguseni, kuid mitte madalamale kui 60 m (200 jalga)	p*	—>*	—>*	—>*			
5.4.1. Käsitajuhtimine, ilma direktorsüsteemita	p*	—>*	—>*	—>*		M* (üksnes lennueksamil)	
5.4.2. Käitsi, direktorsüsteemiga	p*	—>*	—>*	—>*			
5.4.3. Autopiloodiga	p*	—>*	—>*	—>*			
5.4.4. Käitsi, ühe mootori imiteeritud rikkega; mootoririket tuleb imiteerida lõplähenemise ajal vahemikus enne kaugmajaka (OM) ületamist kuni raja puudutamiseni, või kogu katkestatud lähenemise kestel	p*	—>*	—>*	—>*		M*	
5.5. Mittetäppislähenemine kuni minimaalse suhtelise laskumiskõrguseni (MDA/H)	p*	—>*	—>*	—>*		M*	

ÕHULA EVADE KATEGORIA	PRAKTILINE ÕPE					LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEME- KONTROLL	
	OTD	FTD	Üksnes FFS	As	Manöövrid/ protseduurid Eesnimi initsiaal: Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud Üksnes FFS As	Eksaminee- rija initsiaalid eksami läbimise kohta
5.6. Kordusringile minek kõikide töötavate mootoritega pärast DA/DH või MDA/MDH kõrguse saavutamist	p*	—>*	—>*	—>*			
5.6.1. Muud katkestatud lähenemise protseduurid	p*	—>*	—>*	—>*			
5.6.2. Kordusringile minek ühe mootori imiteeritud rikkega pärast DA/DH- või MDA/MDH-kõrguse saavutamist	p*					M*	
5.7. Ebaharilikest asenditest väljatulek (sõltub lennu täisimitaatori (FFS) kvaliteedist)	p*	—>*	—>*	—>*		M*	
6. OSA – Täiendav luba tüübipädevusele instrumentaallähenemisteks madalama otsusekõrguseni kui 200 jalga (60 m) (II/III kategooria)							
6. Täiendav luba tüübipädevusele instrumentaallähenemisteks madalama otsusekõrguseni kui 200 jalga (60 m) (II/III kategooria). Allpool loetletud manöövrid ja protseduurid on minimaalsed koolitusnõudeid, mille täitmisel on lubatud instrumentaallähenemised madalama otsusekõrguseni kui 200 jalga (60 m). Järgnevate instrumentaal- ja katkestatud lähenemise protseduuride käigus tuleb kasutada kogu varustust, mida nõutakse õhulaeva tüübi sertifitseerimisel instrumentaallähenemiseks madalama otsusekõrguseni kui 200 jalga (60 m).							

ÕHULAEMVADE KATEGORIA	PRAKTILINE ÕPE					LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEME- KONTROLL	
	OTD	FTD	Üksnes FFS	As	Manöövrid/ protseduurid Eesnime initsiaal: Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud Üksnes FFS As	Eksaminee- rija initsiaalid eksami läbimise kohta
6.1. Katkestatud start minimaalse lubatud nähtavusega rajal (RVR)		P	—>			M*	
6.2. ILS-lähenemised Laskumisel imiteeritud instrumentaallennu tingimustes kuni võimaliku otsusekõrguseni, maandumissüsteemide kasutamisega. Järgida tuleb meeskonna koostöö standardprotseduure (SOP).		P	—>			M*	
6.3. Kordusringile minek Pärast punktis 6.2 nimetatud lähenemisi otsusekõrgusele jõudmisel. Õpe peab sisaldama ka kordusringile minekut (imiteeritud) ebapiisava nähtavuse korral rajal (RVR) tuulenihega, õhusõiduki edukaks maandumiseks ette nähtud lähenemispirangute ületamise korral ning maapealsete/pardaseadmete rikke tõttu enne otsusekõrgusele jõudmist ja kordusringile minekut pardaseadmete imiteeritud riketega		P	—>			M*	
6.4. Maandumine/maandumised visuaalsete orientiiride abil saavutamiseks otsusekõrgusel pärast instrumentaallähenemist. Kui konkreetne maandumissüsteem seda võimaldab, tuleb sooritada automaatmaandumine.		P	—>			M*	

ÕHULAELVADE KATEGOORIA	PRAKTIINE ÕPE					LENNUEKSAM VÕI LENNUOSKUSE TASEME- KONTROLL	
Manöövrid/protseduurid					Manöövrid/ protseduurid Eesnimi initsiaal: Instruktori initsiaalid koolituse läbimise kohta	Läbi viidud	Eksaminee- rija initsiaalid eksami läbimise kohta
	OTD	FTD	Üksnes FFS	As		Üksnes FFS As	
7. OSA – Lisaseadmed							
7. Lisaseadmete kasutamine		P	—>				

II LISA

LENNUKITE JA KOPTERITE RIIKLIKE LUBADE JA PÄDEVUSMÄRGETE KONVERTEERIMISE NÕUDED

A. LENNUKID

1. Piloodiload

Liikmesriigi õigusaktide kohaselt välja antud piloodiluba muudetakse FCL osa kohaseks loaks, kui taotleja vastab järgmistele nõuetele:

- lennuki liinipiloodi loa (ATPL(A)) ja lennuki ametipiloodi loa (CPL(A)) puhul täidab lennuoskuse tasemekontrolli asemel asjaomase loa õigustega seonduvad FCL osa nõuded tüübi/klassipädevusmärke ja instrumentaallennupädevusmärke taastamiseks;
- tõendab OPS osa ja FCL osa asjaomaste osade tundmist;
- tõendab punkti FCL.055 kohast keeleoskust;
- vastab alljärgnevas tabelis esitatud nõuetele:

Riiklik luba	Kogemus (lennutundide arv)	Muud nõuded	FCL osa kohane asendusluba ja tingimused (vajaduse korral)	Tingimuste tühistamine	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
Lennuki liinipiloodi luba	> 1 500 kaptenina mitmepiloodilennukitel	Puuduvad	Lennuki liinipiloodi luba	Ei kohaldata	a)
Lennuki liinipiloodi luba	> 1 500 mitmepiloodilennukitel	Puuduvad	Vt punkti c alapunkt 4	Vt punkti c alapunkt 5	b)
Lennuki liinipiloodi luba	> 500 mitmepiloodilennukitel	Tõendada teadmisi lendude planeerimise ja sooritamise kohta vastavalt punkti FCL.515 nõuetele	Lennuki liinipiloodi luba, tüübipädevusmärke kehtib ainult teise piloodi õiguste kohta	Tõendada kaptenina tegutsemise oskust FCL osa 9. liite kohaselt	c)
Ametipiloodiluba / lennuki instrumentaallennupädevusmärke, ja loa välja andnud liikmesriigis on läbitud ICAO liinipiloodiloo teooriatest		i) Tõendada teadmisi lendude planeerimise ja sooritamise kohta vastavalt punkti FCL.310 ja punkti FCL.615 alapunkti b nõuetele ii) Täita punkti FCL.720.A alapunkti c ülejäänud nõuded	Ametipiloodiluba / lennuki instrumentaallennupädevusmärke koos liinipiloodiloo teooriaosa arvestamisega	Ei kohaldata	d)
Ametipiloodiluba/ lennuki instrumentaallennupädevusmärke	> 500 lennutundi mitmepiloodilennukitel või ühepiloodilennukite mitmepiloodilennul CS-23 lähiliini- või samaväärses kategoorias vastavalt OPS osa ärilise lennutranspordi nõuetele	i) Sooritada loa välja andnud liikmesriigis (*) lennuki liinipiloodiloo teooriaeksam ii) Täita punkti FCL.720.A alapunkti c ülejäänud nõuded	Ametipiloodiluba / lennuki instrumentaallennupädevusmärke koos liinipiloodiloo teooriaosa arvestamisega	Ei kohaldata	e)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
Ametipiloodiluba / lennuki instrumentaallennupädevusmärke	> 500 lennutundi kaptenina ühepiloodilennukitel	Puuduvad	Ametipiloodi luba / lennuki instrumentaallennupädevusmärke, tüübi/klassipädevusmärke, mis kehtib ainult ühe mootoriga lennukite kohta		f)
Ametipiloodiluba / lennuki instrumentaallennupädevusmärke	< 500 lennutundi kaptenina ühepiloodilennukitel	Tõendada CPL/IR tasemel teadmisi lendude planeerimise ja sooritamise kohta	Vt punkti 4 alapunkt f	Omandada FCL osa kohane mitmepiloodi tüüüpädevusmärke	(g)
Lennuki ametipiloodi luba	> 500 lennutundi kaptenina ühepiloodilennukitel	öölennupädevusmärke (vajaduse korral)	Lennuki ametipiloodi luba, tüübi/klassipädevusmärke kehtib ainult ühe mootoriga lennukite kohta		(h)
Lennuki ametipiloodi luba	< 500 lennutundi kaptenina ühepiloodilennukitel	i) öölennupädevusmärke (vajaduse korral); ii) tõendada lendude sooritamise ja planeerimisega seotud teadmisi vastavalt punkti FCL.310 nõuetele	Vt punkt 4 alapunkt h		i)
Erapiloodiluba / lennuki instrumentaallennupädevusmärke	≥ 75 lennutundi instrumentaallennureeglite kohaselt	öölennupädevusmärke, kui instrumentaallennupädevus ei sisalda öölendude õigust	Erapiloodiluba / lennuki instrumentaallennupädevus (instrumentaallennupädevus kehtib ainult erapiloodiloo kohta)	Tõendada lendude sooritamise ja planeerimisega seotud teadmisi vastavalt punkti FCL.615 alapunkti b nõuetele	j)
Lennuki erapiloodi luba	≥ 70 lennutundi lennukitel	Tõendada raadionavigatsioonivahendite kasutamise oskust	Lennuki erapiloodi luba		k)

(*) Ametipiloodiloo (CPL) omanikud, kellel on mitmepiloodilennuki tüüüpädevus, ei pea olema sooritanud lennuki liinipiloodiloo (ATPL(A) teooriaeksamit, kuni nad jätkavad sama tüüpi lennukite käitamist, kuid FCL osa kohase loa väljaandmisel lennuki liinipiloodiloo teooriaosa nende puhul ei arvestata. Kui nad soovivad muud mitmepiloodilennuki tüüüpädevusmärke, peavad nad täitma eespool esitatud tabeli 3. veeru punkti e alapunkti i nõuded.

2. Instruktoritunnistused

Liikmesriigi riiklike nõuete kohaselt välja antud instruktoritunnistus muudetakse FCL osa kohaseks tunnistuseks, kui taotleja vastab järgmisele nõuetele:

Riiklik tunnistus või õigused	Kogemus	Muud nõuded	Lennuki lennutreeningseadme tüüüpädevuse instruktor
(1)	(2)	(3)	(4)
Lennuki lennuinstruktor / lennuki instrumentaallennupädevuse instruktor / lennuki tüüüpädevuse instruktor / lennuki klassipädevuse instruktor	Vastavalt asjaomase tunnistuse FCL osa nõuetele	Ei kohaldata	Lennuki lennuinstruktor / lennuki instrumentaallennupädevuse instruktor / lennuki tüüüpädevuse instruktor / lennuki klassipädevuse instruktor

3. lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori tunnistus

Liikmesriigi õigusaktide kohaselt välja antud lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori tunnistus muudetakse FCL osa kohaseks tunnistuseks, kui selle omanik vastab järgmistele nõuetele:

Riiklik tunnistus	Kogemus	Muud nõuded	FCL osa kohane asendustunnistus
(1)	(2)	(3)	(4)
Lennuki lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktor	> 1 500 lennutundi mitmepiloodilennuki piloodina	i) Peab omama või olema omanud vähemalt liikmesriigis välja antud lennuki ametipiloodi luba, teise piloodi luba või liinipiloodiluba; ii) peab olema läbinud vastava tüübipädevuskursuse imitaatoriosad, sealhulgas lennumeeskonna koostööd käsitlevad osad.	Lennuki lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktor
Lennuki lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktor	kolm aastat hiljutist kogemust lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktorina	Peab olema läbinud vastava tüübipädevuskursuse imitaatoriosad, sealhulgas lennumeeskonna koostööd käsitlevad osad.	Lennuki lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktor

Muutmine kehtib kuni kolm aastat. Pikendamiseks tuleb täita FCL osas sätestatud asjakohased nõuded.

4. lennutreeningseadme algõppe instruktori tunnistus

Liikmesriigi õigusaktide kohaselt välja antud lennutreeningseadme algõppe instruktori tunnistus muudetakse FCL osa kohaseks tunnistuseks, kui taotleja vastab alljärgnevas tabelis esitatud nõuetele:

Riiklik tunnistus	Kogemus	Muud nõuded	Asendustunnistus
(1)	(2)	(3)	(4)
Lennuki lennutreeningseadme algõppe instruktor	> 500 lennutundi ühepiloodilennuki piloodina	i) Peab omama või olema omanud liikmesriigis välja antud piloodiluba; ii) peab olema sooritanud lennutreeningseadmel kavandatavale õppele vastava FCL osa 9. liite kohase lennuoskuse tasemekontrolli	Lennuki lennutreeningseadme algõppe instruktor
Lennuki lennutreeningseadme algõppe instruktor	kolm aastat hiljutist kogemust lennutreeningseadme algõppe instruktorina	Peab olema sooritanud lennutreeningseadmel kavandatavale õppele vastava FCL osa 9. liite kohase lennuoskuse tasemekontrolli	Lennuki lennutreeningseadme algõppe instruktor

Tunnistuse kehtivuse pikendamisel tuleb täita FCL osas sätestatud asjakohased nõuded.

B. KOPTERID

1. Piloodiload

Liikmesriigi õigusaktide kohaselt välja antud piloodiluba muudetakse FCL osa kohaseks loaks, kui taotleja vastab järgmistele nõuetele:

- täidab lennuoskuse tasemekontrolli asjaomase loa õil.gustega seonduvad FCL osa nõuded tüübipädevus- ja instrumentaallennupädevusmärke pikendamiseks;
- tõendab OPS osa ja FCL osa asjaomaste osade tundmist;
- tõendab punkti FCL.055 kohast keeleoskust;

d) vastab alljärgnevas tabelis esitatud nõuetele:

Riiklik luba	Kogemus (lennutundide arv kokku)	Muud nõuded	FCL osa kohane asendusluba ja tingimused (vajaduse korral)	Tingimuste tühistamine	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
Kopteri liinipiloodi luba ja kehtiv kopteri instrumentaal-lennupädevusmärke	> 1 000 lennutundi kaptenina mitmepiloodikopteritel	Puuduvad	Kopteri liinipiloodi luba ja instrumentaal-lennupädevusmärke	Ei kohaldata	a)
Kopteri liinipiloodi luba, kopteri instrumentaal-lennupädevuse õigusteta	> 1 000 lennutundi kaptenina mitmepiloodikopteritel	Puuduvad	Kopteri liinipiloodi luba		b)
Kopteri liinipiloodi luba ja kehtiv kopteri instrumentaal-lennupädevusmärke	> 1 000 mitmepiloodikopteritel	Puuduvad	Kopteri liinipiloodi luba ja instrumentaal-lennupädevusmärke, tüübipädevusmärke kehtib ainult teise piloodi õiguste kohta	Tõendada kaptenina tegutsemise oskust FCL osa 9. liite kohaselt	c)
Kopteri liinipiloodi luba, kopteri instrumentaal-lennupädevuse õigusteta	> 1 000 mitmepiloodikopteritel	Puuduvad	Kopteri liinipiloodi luba, tüübipädevusmärke kehtib ainult teise piloodi õiguste kohta	Tõendada kaptenina tegutsemise oskust FCL osa 9. liite kohaselt	d)
Kopteri liinipiloodi luba ja kehtiv kopteri instrumentaal-lennupädevusmärke	> 500 mitmepiloodikopteritel	Tõendada teadmisi lendude planeerimise ja sooritamise kohta vastavalt punkti FCL.515 ja punkti FCL.615 alapunkti b nõuetele	Vt punkti 4 alapunkt c	Vt punkti 5 alapunkt c	e)
Kopteri liinipiloodi luba, kopteri instrumentaal-lennupädevuse õigusteta	> 500 mitmepiloodikopteritel	Vt punkti 3 alapunkt e	Vt punkti 4 alapunkt d	Vt punkti 5 alapunkt d	f)
Ametipiloodiluba/kopteri instrumentaal-lennupädevusmärke ja loa välja andnud liikmesriigis läbitud ICAO kopteri liinipiloodi loa teooriast		i) Tõendada lendude planeerimise ja sooritamisega seotud teadmisi vastavalt punkti FCL.310 ja punkti FCL.615 alapunkti b nõuetele; ii) täita punkti FCL.720.H alapunkti b ülejäänud nõuded	Ametipiloodi luba / kopteri instrumentaal-lennu pädevus koos kopteri liinipiloodiloo teooriaosa arvestamisega, kui ICAO kopteri liinipiloodiloo teooriast hinnatakse FCL osas sätestatud liinipiloodiloo tasemele vastavaks	Ei kohaldata	(g)
Ametipiloodi luba/kopteri instrumentaal-lennupädevusmärke	> 500 lennutundi mitmepiloodikopteritel	i) Sooritada loa välja andnud liikmesriigis (*) FCL osa kohane kopteri liinipiloodiloo teooriaeksam; ii) täita punkti FCL.720.H alapunkti b ülejäänud nõuded	Ametipiloodi luba / kopteri instrumentaal-lennupädevusmärke koos FCL osa kohase kopteri liinipiloodiloo teooriaosa arvestamisega	Ei kohaldata	(h)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
Ametipiloodi luba / kopteri instrumentaal-lennupädevusmärke	> 500 lennutundi kaptenina ühepiloodikopteritel	Puuduvad	Ametipiloodi luba / kopteri instrumentaal-lennupädevusmärke, mis kehtib ainult ühepiloodikopterite kohta	Omandada FCL osa kohane mitmepiloodi tüübipädevusmärke	i)
Ametipiloodi luba / kopteri instrumentaal-lennupädevusmärke	< 500 lennutundi kaptenina ühepiloodikopteritel	Tõendada lendude planeerimise ja sooritamise seotud teadmisi vastavalt punkti FCL.310 ja punkti FCL.615 alapunkti b nõuetele	Vt punkti 4 alapunkt i		j)
Kopteri ametipiloodi luba	> 500 lennutundi kaptenina ühepiloodikopteritel	öölennapädevusmärke	Kopteri ametipiloodi luba, tüübipädevused piirdub ühepiloodikopteritega		k)
Kopteri ametipiloodi luba	< 500 lennutundi kaptenina ühepiloodikopteritel	öölennapädevusmärke, tõendada lendude sooritamise ja planeerimisega seotud teadmisi vastavalt punkti FCL.310 nõuetele	Vt punkti 4 alapunkt k		l)
Kopteri ametipiloodi luba öölennapädevusmärket	> 500 lennutundi kaptenina ühepiloodikopteritel		Vt punkti 4 alapunkt k, kehtib ainult päevaste visuaalendude kohta	Omandada FCL osa kohane mitmepiloodi tüübipädevus- ja öölennapädevusmärke	m)
Kopteri ametipiloodi luba öölennapädevusmärket	< 500 lennutundi kaptenina ühepiloodikopteritel	Tõendada lendude planeerimise ja sooritamise seotud teadmisi vastavalt punkti FCL.310 nõuetele	Vt punkti 4 alapunkt k, kehtib ainult päevaste visuaalendude kohta		n)
Erapiloodiluba / kopteri instrumentaal-lennupädevusmärke	≥ 75 lennutundi instrumentaal-lennureeglite kohaselt	öölennapädevusmärke; kui instrumentaal-lennupädevusmärke ei sisalda öölendude õigust	Erapiloodiluba / kopteri instrumentaal-lennupädevus (instrumentaallennupädevusmärke kehib ainult erapiloodiloo kohta)	Tõendada lendude sooritamise ja planeerimisega seotud teadmisi vastavalt punkti FCL.615 alapunkti b nõuetele	o)
Kopteri erapiloodi luba	≥ 75 lennutundi kopteritel	Tõendada raadionavigatsioonivahendite kasutamise oskust	Kopteri erapiloodi luba		p)

(*) Ametipiloodiloo (CPL) omanikud, kellel on mitmepiloodilennuki tüübipädevusmärke, ei pea olema sooritanud lennuki liinipiloodiloo teooriaeksami, kuni nad jätkavad sama tüüpi lennukite käitamist, kuid FCL osa kohase loa väljaandmisel kopteri liinipiloodiloo teooriaosa nende puhul ei arvestata. Kui nad soovivad muud mitmepiloodikopteri tüübipädevusmärke, peavad nad täitma eespool esitatud tabeli 3. veeru punkti h alapunkti i nõuded.

2. Instruktoritunnistused

Liikmesriigi õigusaktide kohaselt välja antud instruktoritunnistus muudetakse FCL osa kohaseks tunnistuseks, kui taotleja vastab järgmistele nõuetele:

Riiklik tunnistus või õigused	Kogemus	Muud nõuded	Asendustunnistus
(1)	(2)	(3)	(4)
Kopteri lennuistruktor / kopteri instrumentaal-lennupädevuse instruktor / kopteri tüübipädevuse instruktor	Vastavalt asjaomase tunnistuse FCL osa nõuetele		Kopteri lennuistruktor / kopteri instrumentaal-lennupädevuse instruktor / kopteri tüübipädevuse instruktor*

Tunnistuse kehtivuse pikendamisel tuleb täita FCL osas sätestatud asjakohased nõuded.

3. lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori tunnistus

Liikmesriigi õigusaktide kohaselt välja antud lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktori tunnistus muudetakse FCL osa kohaseks tunnistuseks, kui selle omanik vastab järgmistele nõuetele:

Riiklik tunnistus	Kogemus	Muud nõuded	Asendustunnistus
(1)	(2)	(3)	(4)
Kopteri lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktor	> 1 000 lennutundi mitmepiloodikopteri piloodina	i) Peab omama või olema omanud vähemalt liikmesriigis välja antud ametipiloodiluba, teise piloodi luba või liinipiloodiluba; ii) peab olema läbinud vastava tüübipädevuskursuse imitaatoriosad, sealhulgas lennumeeskonna koostööd käsitlevad osad.	Kopteri lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktor
Kopteri lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktor	kolm aastat hiljutist kogemust lennutreeningseadme algõppe instruktorina	Peab olema läbinud vastava tüübipädevuskursuse imitaatoriosad, sealhulgas lennumeeskonna koostööd käsitlevad osad.	Kopteri lennutreeningseadme tüübipädevuse instruktor

Tunnistuse kehtivuse pikendamisel tuleb täita FCL osas sätestatud asjakohased nõuded.

4. lennutreeningseadme algõppe instruktori tunnistus

Liikmesriigi õigusaktide kohaselt välja antud lennutreeningseadme algõppe instruktori tunnistus muudetakse FCL osa kohaseks tunnistuseks, kui taotleja vastab järgnevas tabelis esitatud nõuetele.

Riiklik tunnistus	Kogemus	Muud nõuded	Asendustunnistus
(1)	(2)	(3)	(4)
Kopteri lennutreeningseadme algõppe instruktor	> 500 lennutundi ühepiloodikopteri piloodina	i) Peab omama või olema omanud liikmesriigis välja antud piloodiluba; ii) peab olema sooritanud lennutreeningseadmel kavandatavale õppele vastava FCL osa 9. liite kohase lennuoskuse tasemekontrolli	Kopteri lennutreeningseadme algõppe instruktor
Kopteri lennutreeningseadme algõppe instruktor	kolm aastat hiljutist kogemust lennutreeningseadme algõppe instruktorina	Peab olema sooritanud lennutreeningseadmel kavandatavale õppele vastava FCL osa 9. liite kohase lennuoskuse tasemekontrolli	Kopteri lennutreeningseadme algõppe instruktor

Tunnistuse kehtivuse pikendamisel tuleb täita FCL osas sätestatud asjakohased nõuded.

III LISA

KOLMANDATE RIIKIDE POOLT VÕI NIMEL VÄLJA ANTUD LUBADE TUNNUSTAMISE NÕUDED

A. LUBADE KEHTIVUSE KINNITAMINE

Üldist

1. Liikmesriigi pädev asutus võib kinnitada kolmanda riigi poolt Chicago konventsiooni 1. lisa nõuete kohaselt välja antud piloodiluba kehtivuse.

Piloot peab selleks esitama taotluse elu- või asukohariigi pädevale asutusele või kui ta ei ela liikmesriigi territooriumil, siis selle riigi pädevale asutusele, kus on tema tööandjaks oleva või saava lennuettevõtja peamine tegevuskoht.

2. Loa kehtivuse võib kinnitada kuni üheks aastaks, kui põhiluba sel ajavahemikul kehtib.

Loa kehtivust kinnitav pädev asutus võib seda tähtaega üksnes ühe korra pikendada, kui piloot kinnitamistähtajal taotleb või läbib koolitust, mis on vajalik FCL osa kohase loa väljaandmiseks. Pikendus kehtib ajavahemikul, mis kulub FCL osa kohase loa väljaandmiseks.

Liikmesriigi poolt tunnustatud loa omanik peab oma õiguste kasutamisel järgima FCL osa nõudeid.

Piloodiload äriliseks lennutranspordiks ja muuks äriliseks tegevuseks

3. Ärilises lennutranspordis ja muus ärilises lennutegevuses kasutatavate piloodilubade omanikud peavad täitma järgmised nõuded:
- täitma lennueksami asemel asjaomase loa õigustega seotud FCL osa nõuded tüübi- või klassipädevusmärke kehtivuse taastamiseks;
 - tõendama, et nad on omandanud OPS osa ja FCL osa asjaomastes osades nimetatud oskused;
 - tõendama, et nad on omandanud punkti FCL.055 kohase inglise keele oskuse;
 - omama kehtivat 1. klassi tervisetõendit, mis on välja antud vastavalt tervisenõudeid käsitlevale osale;
 - lennukite puhul vastama järgnevas tabelis kogemuste kohta esitatud nõuetele.

Luba	Kogemus (lennutundide arv kokku)	Õigused	
(1)	(2)	(3)	
Lennuki liinipiloodi luba	> 1 500 lennutundi kaptenina mitmepiloodilennukitel	Äriline lennutransport, mitmepiloodilennukite kapten	a)
Lennuki liinipiloodi luba või lennuki ametipiloodi luba/ instrumentaallennupädevusmärke (*)	> 1 500 tundi kapteni või teise piloodina mitmepiloodilennukitel vastavalt lennutegevusnõuetele	Äriline lennutransport, mitmepiloodilennukite teine piloot	b)
Lennuki ametipiloodi luba/ instrumentaallennupädevusmärke	> 1 000 lennutundi kaptenina ärilises lennutranspordis pärast instrumentaallennupädevusmärke saamist	Äriline lennutransport, ühepiloodilennukite kapten	c)
Lennuki ametipiloodi luba/ instrumentaallennupädevusmärke	> 1 000 lennutundi kapteni või teise piloodina ühepiloodilennukitel vastavalt lennutegevusnõuetele	Äriline lennutransport, ühepiloodilennukite teine piloot vastavalt OPS osale	d)
Lennuki liinipiloodi luba, lennuki ametipiloodi luba/instrumentaallennupädevusmärke, lennuki ametipiloodi luba	> 700 lennutundi lennukitel, v.a mittefikseeritava jõuseadmega mootorpurilennukid, sealhulgas 200 tundi rollis, mille tunnustamist taotletakse, ning 50 tundi selles rollis viimase 12 kuu jooksul	Õigus tegutseda lennukitel muus lennutegevuse valdkonnas kui äriline lennutransport	e)

(1)	(2)	(3)	
Lennuki ametipiloodi luba	> 1 500 lennutundi kaptenina äärlises lennutranspordis, sh 500 tundi vesilennukil	Äärline lennutransport, ühepiloodilennukite kapten	f)

(*) Mitmepiloodilennukite lennuki ametipiloodi loa/instrumentaallennupädevusmärke omanikud peavad tunnustamiseks olema tõendanud lennuki liinipiloodiloa väljaandmiseks nõutavate teadmiste olemasolu ICAO tasemel.

f) kopterite puhul vastama alljärgnevas tabelis kogemuste kohta esitatud nõuetele:

Luba	Kogemus (lennutundide arv kokku)	Õigused	
(1)	(2)	(3)	
Kopteri liinipiloodi luba ja kehtiv instrumentaallennupädevusmärke	> 1 000 lennutundi kaptenina mitmepiloodikopteritel	Äärline lennutransport, mitmepiloodikopterite kapten visuaal- ja instrumentaallendudel	a)
Kopteri liinipiloodi luba, instrumentaallennupädevuse õigusteta	> 1 000 lennutundi kaptenina mitmepiloodikopteritel	Äärline lennutransport, mitmepiloodikopterite kapten visuaallendudel	b)
Kopteri liinipiloodi luba ja kehtiv instrumentaallennupädevusmärke	> 1 000 lennutundi piloodina mitmepiloodikopteritel	Äärline lennutransport, mitmepiloodikopterite teine piloot visuaal- ja instrumentaallendudel	c)
Kopteri liinipiloodi luba, instrumentaallennupädevuse õigusteta	> 1 000 lennutundi piloodina mitmepiloodikopteritel	Äärline lennutransport, mitmepiloodikopterite teine piloot visuaallendudel	d)
Kopteri ametipiloodi luba / instrumentaallennupädevusmärke (*)	> 1 000 lennutundi piloodina mitmepiloodikopteritel	Äärline lennutransport, mitmepiloodikopterite teine piloot	e)
Kopteri ametipiloodi luba / instrumentaallennupädevusmärke	> 1 000 lennutundi kaptenina äärlises lennutranspordis pärast instrumentaallennupädevusmärke saamist	Äärline lennutransport, ühepiloodikopterite kapten	f)
Kopteri liinipiloodi luba, instrumentaallennupädevuse õigustega või ilma, kopteri ametipiloodi luba/instrumentaallennupädevusmärke, kopteri ametipiloodi luba	> 700 lennutundi kopteritel, v.a CS-27/29 kohase või sellega samaväärse sertifikaadiga kopterid, sealhulgas 200 tundi rollis, mille tunnustamist taotletakse, ning 50 tundi selles rollis viimase 12 kuu jooksul	Õigus tegutseda kopteritel muus lennutegevuse valdkonnas kui äärline lennutransport	(g)

(*) Mitmepiloodikopterite ametipiloodi loa/instrumentaallennupädevusmärke omanikud peavad tunnustamiseks olema tõendanud liinipiloodiloa väljaandmiseks nõutavate teadmiste olemasolu ICAO tasemel.

Instrumentaallennupädevusmärkega piloodiload mitteäärliseks tegevuseks

4. Instrumentaallennupädevusmärkega erapiloodiloa puhul või instrumentaallennupädevusmärkega ametipiloodi- või liinipiloodiloa puhul peavad need piloodiload omanikud, kes kavatsevad kasutada vaid erapiloodiõigusi, vastama järgmistele nõuetele:
 - a) sooritama instrumentaallennupädevuse lennuksami ning asjaomase loa õigustega seotud tüübi- või klassipädevuste lennuksamid vastavalt FCL osa 7. ja 9. liitele;
 - b) tõendama, et nad on omandanud lennundusõiguse, lennunduse ilmakoode, instrumentaallendude planeerimise ja sooritamise ning inimvõimetega seotud asjaomased teadmised;
 - c) tõendama, et nad on omandanud punkti FCL.055 kohase inglise keele oskuse;
 - d) omama vähemalt Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja antud kehtivat 2. klassi tervisetõendit;
 - e) omama vähemalt 100 tundi instrumentaallennukogemust kaptenina vastavas õhusõidukiliigis.

Instrumentaallennupädevuseta piloodiload mitteäriliseks tegevuseks

5. Instrumentaallennupädevusmärket erapiloodiload, ametipiloodi- või liinipiloodiload puhul peavad need piloodiload omanikud, kes kavatsesid kasutada vaid erapiloodi õigusi, vastama järgmistele nõuetele:
- tõendama, et nad on omandanud lennundusõiguse ja inimvõimetega seotud teadmised;
 - sooritama FCL osa kohase erapiloodiload lennueksami;
 - täitma asjaomase loa õigustega seotud FCL osa nõuded tüübi- või klassipädevusmärke väljaandmiseks;
 - omama vähemalt Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja antud kehtivat 2. klassi tervisetõendit;
 - tõendama, et nad on omandanud punkti FCL.055 kohase keeleoskuse;
 - omama vähemalt 100 tundi kaptenina lendamise kogemust vastavas õhusõidukiliigis.

Piloodilubade valideerimine tähtajalisteks eriülesanneteks

6. Ilma et see piiraks eelmiste alapunktide kohaldamist, võivad liikmesriigid tootja lendude puhul valideerida Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt kolmanda riigi poolt välja antud loa kuni 12 kuuks, et võimaldada tähtajaliste eriülesannete täitmist, näiteks lennuõpet esmasel kasutuselevõtul, esitlusi, üle- või katselende, kui taotleja vastab järgmistele nõuetele:
- taotleja omab nõuetekohast luba ja tervisetõendit ning Chicago konventsiooni 1. lisa kohaselt välja antud asjakohaseid pädevusmärke või kvalifikatsioone;
 - töötab otseselt või kaudselt lennukitootja heaks.

Sel juhul kehtivad loaomaniku õigused ainult lennuõppe ja eksamitega tüübipädevusmärgete esmase väljaandmise, ettevõtja pilootide esmaste liinilendude järelevalve, ülelendude, esmaste liinilendude, lennuesitluste ja katselendude kohta.

B. LUBADE KONVERTEERIMINE

1. Kolmanda riigi poolt Chicago konventsiooni 1. lisa nõuete kohaselt välja antud erapiloodiload, õhupalli erapiloodi loa või purilennuki erapiloodi loa ning ametipiloodi- või liinipiloodiload võib liikmesriigi pädev asutus muuta FCL osa kohaseks ühe piloodiga õhusõiduki klassi- või tüübipädevusmärkega erapiloodiload, õhupalli erapiloodi loaks või purilennuki erapiloodi loaks.

Selleks peab piloot esitama taotluse oma elukoha- või asukohariigi pädevale asutusele.

2. Loaomanik peab täitma järgmised vastava õhusõidukiliigi suhtes kohaldatavad miinimumnõuded:
- sooritama kirjaliku eksami lennundusõiguse ja inimvõimete valdkonnas;
 - sooritama FCL osa kohase erapiloodiload, õhupalli erapiloodi loa või purilennuki erapiloodi loa lennueksami;
 - täitma H alajao kohased vastava klassi- või tüübipädevusmärke väljaandmise nõuded;
 - omama vähemalt 2. klassi tervisetõendit, mis on välja antud vastavalt tervisenõuete osale;
 - tõendama, et ta on omandanud punkti FCL.055 kohase keeleoskuse;
 - olema piloodina lennanud vähemalt 100 lennutundi.

C. KLASSI- JA TÜÜBIPÄDEVUSMÄRGETE TUNNUSTAMINE

1. Kolmanda riigi poolt välja antud loas sisalduva klassi- või tüübipädevuse võib märkida FCL osa kohasele loale, kui taotleja:
- omab FCL osa kohaselt vastava tüübi- või klassipädevusmärke väljaandmiseks nõutavat kogemust ja vastab asjaomasele eeltingimustele;
 - sooritab FCL osa kohaselt vastava tüübi- või klassipädevusmärke väljaandmiseks nõutava lennueksami;
 - tegeleb praegu lennundusega;

d) on kogunud vähemalt:

- i) lennukite klassipädevusmärke puhul 100 tundi lennukogemust piloodina asjaomases lennukiklassis;
 - ii) lennukite tüübipädevusmärke puhul 500 tundi lennukogemust piloodina asjaomasel lennukitüübil;
 - iii) ühe mootoriga ja kuni 3 175 kg maksimaalse sertifitseeritud stardimassiga kopterite puhul 100 tundi lennukogemust piloodina asjaomasel kopteritüübil;
 - iv) kõikide muude kopterite puhul 350 tundi lennukogemust piloodina asjaomases kopteriklassis.
-

IV LISA

[MEDITSIINI OSA]

A ALAJAGU

ÜLDNÕUDED

1. JAGU

Üldosa

MED.A.001 Pädev asutus

Käesoleva osa tähenduses on pädev asutus:

- a) lennundusmeditsiinikeskuste puhul:
 - (1) selle liikmesriigi määratud asutus, kus asub lennundusmeditsiinikeskuse peamine tegevuskoht;
 - (2) amet, kui lennundusmeditsiinikeskus asub kolmandas riigis;
- b) lennundusarstide puhul:
 - (1) selle liikmesriigi määratud asutus, kus asub lennundusarsti peamine tegevuskoht;
 - (2) selle liikmesriigi määratud asutus, kellelt lennundusarst taotleb lennundusarsti tunnistuse väljaandmist, kui lennundusarsti peamine tegevuskoht asub kolmandas riigis;
- c) üldarstide puhul selle liikmesriigi määratud asutus, kus üldarsti tegevus on registreeritud;
- d) salongipersonali terviseseisundit hindavate töötervishoiuarstide puhul selle liikmesriigi määratud asutus, kus töötervishoiuarsti tegevus on registreeritud.

MED.A.005 Reguleerimisala

Käesolevas osas kehtestatakse järgmised nõuded:

- a) piloodiloo või piloodiõpilase loaga kaasnevate õiguste piires tegutsemiseks nõutava tervisetõendi väljaandmise ning selle kehtivuse, kehtivuse pikendamise ja taastamisega seotud nõuded;
- b) salongipersonali terviseseisundiga seotud nõuded;
- c) lennundusarsti tunnistuste väljaandmisega seotud nõuded ning
- d) üldarstide ja töötervishoiuarstide kvalifikatsiooniga seotud nõuded.

MED.A.010 Mõisted

Käesoleva osa tähenduses kohaldatakse järgmisi mõisteid:

- „akrediteeritud meditsiiniline otsus” – otsus, mille piloodilube väljaandva asutuse tunnustatud üks või mitu meditsiinieksperdi on teinud üksikjuhtumi lahendamiseks, konsulteerides vajaduse korral lennukite käitamise eksperdi või mõne muu valdkonna ekspertidega, ning mis põhineb objektiivsetel ja mittediskrimineerivatel kriteeriumidel;
- „tervisekontroll” – isiku terviseseisundit käsitlev otsus, mis põhineb isiku terviseandmete hindamisel ja/või lennundusmeditsiinilistel läbivaatustel vastavalt käesoleva osa sätetele, ning vajaduse korral täiendavatel läbivaatustel ja/või meditsiinilistel analüüsidel, mis muu hulgas hõlmavad EKG-uuringut, vererõhu mõõtmist, vereanalüüsi, röntgenuurinuid;
- „ohutu värvitaju” – taotleja võime vabalt eristada lennuliikluses kasutatavaid värve ja õigesti tuvastada lennunduses kasutatavaid värvilisi tulesid;
- „silmaarst” – oftalmoloog või patoloogiliste seisundite väljaõppe saanud optometrist;

- „läbivaatus” – vaatlus, palpatsioon, perkussioon, auskultatsioon vm terviseuuringu viis, mida kasutatakse eelkõige haiguse diagnoosimiseks;
- „terviseuuringud” – taotleja võimaliku patoloogilise seisundi hindamine läbivaatuse ja analüüside abil, et kontrollida terviseprobleemi esinemist või nende puudumist;
- „piloodilube väljaandev asutus” – liikmesriigi pädev asutus, kes andis välja piloodiloo või kellele isik esitab piloodiloo väljaandmise taotluse, või kui isik ei ole veel piloodiloo väljaandmise taotlust esitanud, siis pädev asutus kooskõlas käesoleva osaga;
- „piirang” – tervisetõendile, piloodiloole või salongipersonali tervisearuandele kehtestatud tingimus, mida tuleb täita tegutsemisel piloodiloo või salongipersonali tunnistusega kaasnevate õiguste piires;
- „refraktsioonihäire” – kõrvalekalle emmetroopiast mõõdetuna dioptrites kõige ametroopsemal meridiaanil, mida mõõdetakse standardmeetodite abil.

MED.A.015 Arstisaladus

Kõik arstliku läbivaatuse, hindamise ja tervisetõendite väljaandmisega seotud isikud peavad kogu aeg hoidma arstisaladust.

MED.A.020 Tervise seisundi halvenemine

a) Piloodiloo omanikud ei tohi kunagi tegutseda oma loa ja sellega seotud pädevusmärgete või tervisetõendiga kaasnevate õiguste piires, kui nad:

- (1) on teadlikud oma tervise seisundi mis tahes halvenemisest, mille tagajärjel ei pruugi nad suuta osutatud õiguste piires ohutult tegutseda;
- (2) manustavad või kasutavad mis tahes retsepti- või käsümüügiravimit, mis võib takistada ohutut tegutsemist asjaomase piloodiloo kaasnevate õiguste piires;
- (3) saavad mis tahes meditsiinilist, kirurgilist või muud ravi, mis võib mõjutada lennuohutust.

b) Peale selle peavad piloodiloo omanikud viivitamatult küsima lennundusmeditsiinilist nõu, kui:

- (1) neile on tehtud kirurgiline operatsioon või invasiivne protseduur;
- (2) nad on hakanud regulaarselt kasutama mis tahes ravimit;
- (3) neil on olnud mis tahes oluline vigastus, millega kaasneb suutmatus tegutseda lennumeeskonna liikmena;
- (4) neil on olnud mis tahes tõsine haigus, millega kaasneb suutmatus tegutseda lennumeeskonna liikmena;
- (5) nad on rasedad;
- (6) nad on võetud haiglasse või kliinikusse statsionaarsele ravile;
- (7) nad vajavad esmakordselt korrigeerivaid läätsi.

c) Sellistel juhtudel peavad piloodiloo omanikud tegema järgmist:

- (1) klasside 1 ja 2 tervisetõendite omanikud küsivad nõu lennundusmeditsiinikeskusest või lennundusarstilt. Lennundusmeditsiinikeskus või lennundusarst kontrollib piloodiloo omanike tervise seisundit ja otsustab, kas nad võivad jätkata tegutsemist oma õiguste piires;
- (2) LAPL-klassi tervisetõendite omanikel küsida nõu lennundusmeditsiinikeskusest või lennundusarstilt või tervisetõendile alla kirjutanud üldarstilt. Lennundusmeditsiinikeskus, lennundusarst või üldarst kontrollib piloodiloo omanike tervise seisundit ja otsustab, kas nad sobivad jätkama tegutsemist oma õiguste piires.

- d) Salongipersonali liikmed ei tohi täita oma tööülesandeid õhusõiduki pardal ega (kui see on kohaldatav) tegutseda oma salongipersonali tunnistusega kaasnevate õiguste piires, kui nad on teadlikud oma tervise seisundi mis tahes sellisel määral halvenemist, et selle tagajärjel ei pruugi nad olla sobivad täitma oma ohutusalasid tööülesandeid ja -kohustusi;
- e) Peale selle peavad salongipersonali liikmed alapunkti b alapunktides 1–5 nimetatud tervise seisundite korral viivitamatult küsima nõu vastavalt kas lennundusarstilt, lennundusmeditsiinikeskusest või töötervishoiuarstilt. Lennundusarst, lennundusmeditsiinikeskus või töötervishoiuarst kontrollib salongipersonali liikmete tervise seisundit ja otsustab, kas nad on sobivad jätkama oma ohutuslaste tööülesannete täitmist

MED.A.025 Lennundusmeditsiinikeskuse, lennundusarsti, üldarsti ja töötervishoiuarsti kohustused

- a) Arstlikul läbivaatusel ja/või tervisekontrollis peab lennundusmeditsiinikeskus, lennundusarst, üldarst või töötervishoiuarst tegema järgmist:
- (1) tagama, et isikuga saab suhelda ilma keelebarjäärideta;
 - (2) teavitama isikut tema tervise seisundi kohta ebapiisava, ebatäpse või vale teabe esitamise tagajärgedest.
- b) Pärast lennundusmeditsiinilise läbivaatuse ja/või tervisekontrolli lõppemist peab lennundusmeditsiinikeskus, lennundusarst, üldarst või töötervishoiuarst tegema järgmist:
- (1) teatama isikule, kas ta on sobiv või sobimatu või kas ta suunatakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse või vajadusel lennundusmeditsiinikeskusesse või lennundusarsti juurde;
 - (2) teavitama isikut mis tahes piirangutest, mis võivad takistada lennutreeninguid või tegutsemist vastavalt kas piloodiloaga või salongipersonali tunnistusega kaasnevate õiguste piires;
 - (3) kui isik on tunnistatud sobimatuks, teavitama teda tema õigusest taotleda uut läbivaatust ning
 - (4) tervisetõendi taotlejate puhul esitama piloodilube väljaandvale asutusele viivitamata käsitsi või elektrooniliselt allkirjastatud aruande, mis sisaldab tervisekontrolli tulemust ja tervisetõendi koopiat.
- c) Lennundusmeditsiinikeskused, lennundusarstid, üldarstid ja töötervishoiuarstid säilitavad terviseandmeid käesoleva osa kohaselt korraldatud arstliku läbivaatuse ja kontrolli üksikasjadega ning selle tulemustega vastavalt siseriiklikele õigusaktidele.
- d) Kui see on nõutav järelevalve jaoks, esitavad lennundusmeditsiinikeskused, lennundusarstid ja üldarstid taotluse korral pädeva asutuse meditsiinihindajale kõik lennundusmeditsiinilise tervisekontrolli andmed ja aruanded ning muu asjakohase teabe.

2. JAGU

Nõuded tervisetõendite kohta

MED.A.030 Tervisetõendid

- a) Piloodiõpilane ei tohi sooritada soololendu, välja arvatud juhul, kui piloodiõpilasel on asjaomase piloodiõpilase loa saamiseks vajalik tervisetõend.
- b) Kergõhusõidukipiloodi loa (LAPL) taotlejail ja omanikel peab olema vähemalt LAPL-klassi tervisetõend.
- c) Erapiloodi loa (PPL), purilennukipiloodi loa (SPL) või õhupallipiloodi loa (BPL) taotlejail või omanikel peab olema vähemalt klassi 2 tervisetõend.
- d) SPL- ja BPL-loa taotlejail ja omanikel, kes tegelevad äriliste purilennuki- või õhupallilendudega, peab olema vähemalt klassi 2 tervisetõend.
- e) Kui PPL- või LAPL-loale on lisatud öise tegevuse pädevusmärke, peab piloodiloo omanikul olema ohutu värvitaju.
- f) Ametipiloodi loa (CPL), teise piloodi loa (MPL) või liinipiloodi loa (ATPL) taotlejail ja omanikel peab olema vähemalt klassi 1 tervisetõend.
- g) Kui PPL-loale on lisatud instrumentaallennu pädevusmärke, tuleb piloodiloo omanikul läbida klassi 1 tervisetõendi omanikelt nõutavale perioodilisusele ja standardile vastavad puhta siinustooni audiomeetrilised katsed.
- h) Piloodiloo omanikul ei tohi mitte kunagi olla rohkem kui üks käesoleva lisaga kooskõlas välja antud tervisetõend.

MED.A.035 Tervisetõendi taotlemine

- a) Tervisetõendi saamise taotlused koostatakse pädeva asutuse kehtestatud vormingus.
- b) Tervisetõendi taotlejad esitavad lennundusmeditsiinikeskusele, lennundusarstile või, kui see on kohaldatav, üldarstile järgmised dokumendid:
- (1) isikut tõendav dokument;
 - (2) allkirjastatud avaldus, mis sisaldab:
 - i) terviseandmete meditsiinilisi asjaolusid;
 - ii) teavet selle kohta, kas nad on varem käinud tervisetõendi saamiseks läbivaatusel, ja kui on, siis kelle juures ja missuguse tulemusega;
 - iii) Teavet selle kohta, kas neid on kunagi hinnatud sobimatuks või nende tervisetõendi kehtivus on olnud peatatud või nende tervisetõend on kehtetuks tunnistatud.
- c) Kui taotlejad taotlevad tervisetõendi kehtivuse pikendamist või taastamist, esitavad nad tervisetõendi enne asjakohast läbivaatust lennundusmeditsiinikeskusele, lennundusarstile või üldarstile.

MED.A.040 Tervisetõendite väljaandmine, nende kehtivuse pikendamine ja taastamine

- a) Tervisetõend antakse välja, selle kehtivust pikendatakse või selle kehtivus taastatakse üksnes siis, kui on läbitud nõutav arstlik läbivaatus ja/või kontroll ning on tehtud otsus taotleja sobivuse kohta.
- b) Esmane väljaandmine
- (1) klassi 1 tervisetõendid annab välja lennundusmeditsiinikeskus;
 - (2) klassi 2 tervisetõendid annab välja lennundusmeditsiinikeskus või lennundusarst;
 - (3) LAPL-klassi tervisetõendid annab välja lennundusmeditsiinikeskus, lennundusarst või üldarst, kui see on piloodilube väljaandva liikmesriigi õigusaktides lubatud.
- c) Kehtivuse pikendamine ja taastamine
- (1) klasside 1 ja 2 tervisetõendite kehtivust pikendab või nende kehtivuse taastab lennundusmeditsiinikeskus või lennundusarst;
 - (2) LAPL-klassi tervisetõendite kehtivust pikendab või nende kehtivuse taastab lennundusmeditsiinikeskus, lennundusarst või üldarst, kui see on piloodilube väljaandva liikmesriigi õigusaktides lubatud.
- d) Lennundusmeditsiinikeskus, lennundusarst või üldarst annavad tervisetõendi välja või pikendavad selle kehtivust või taastavad selle kehtivuse üksnes siis, kui:
- (1) taotleja on esitanud neile oma täielikud terviseandmed ning lennundusmeditsiinikeskuse, lennundusarsti või üldarsti nõudmisel taotleja arsti või mis tahes meditsiinispetsialisti tehtud arstlike läbivaatuste ja analüüside tulemused ning
 - (2) lennundusmeditsiinikeskus, lennundusarst või üldarst on arstliku läbivaatuse ja analüüside põhjal teinud asjaomase tervisetõendi jaoks nõutava lennundusmeditsiinilise kontrolli, et tuvastada, kas taotleja vastab kõigile käesolevas osas sätestatud asjakohastele nõuetele.
- e) Kui see on kliiniliselt näidustatud, võib lennundusmeditsiinikeskus, lennundusarst või edasisaatmise korral piloodilube väljaandev asutus nõuda, et taotleja teeks enne tervisetõendi väljaandmist, selle kehtivuse pikendamist või taastamist läbi täiendava arstliku läbivaatuse ja täiendavad uuringud.
- f) Tervisetõendi või vajaduse korral selle duplikaadi võib välja anda piloodilube väljaandev asutus, kui:
- (1) taotlus on üle antud;
 - (2) asutuses on leitud, et tervisetõendile märgitud teavet on vaja parandada.

MED.A.045 Tervisetõendite kehtivus, nende kehtivuse pikendamine ja taastaminea) *Kehtivus*

- (1) Klassi 1 tervisetõendid kehtivad 12 kuud.
- (2) Klassi 1 tervisetõendite kehtivusaega lühendatakse kuue kuuni nende piloodiloo omanike, kes:
 - i) tegelevad ärilise reisilennutranspordiga ühe piloodiga õhusõidukil ja on vähemalt 40-aastased,
 - ii) on vähemalt 60-aastased.
- (3) Klassi 2 tervisetõendid kehtivad järgmiselt:
 - i) 60 kuud, kui piloodiloo omanik on noorem kui 40 aastat. Enne piloodiloo omaniku 40-aastaseks saamist väljaantud tervisetõend kaotab kehtivuse, kui loaomanik saab 42-aastaseks;
 - ii) 24 kuud, kui piloodiloo omanik on 40–50-aastane. Enne piloodiloo omaniku 50-aastaseks saamist väljaantud tervisetõend kaotab kehtivuse, kui loaomanik saab 51-aastaseks, ning
 - iii) 12 kuud, kui piloodiloo omanik on vähemalt 50-aastane.
- (4) LAPL-klassi tervisetõendid kehtivad järgmiselt:
 - i) 60 kuud, kui piloodiloo omanik on noorem kui 40 aastat. Enne piloodiloo omaniku 40-aastaseks saamist väljaantud tervisetõend kaotab kehtivuse, kui loaomanik saab 42-aastaseks;
 - ii) 24 kuud, kui piloodiloo omanik on vähemalt 40-aastane.
- (5) Tervisetõendi, sealhulgas iga sellega seotud läbivaatuse või eriuuringu kehtivusaeg on:
 - i) määratud kindlaks taotleja vanusega arstliku läbivaatuse kuupäeval ning
 - ii) arvutatud alates arstliku läbivaatuse kuupäevast esmase väljaandmise ja selle kehtivuse taastamise korral ning alates eelmise tervisetõendi kehtivusaja lõppemisest kehtivuse pikendamise korral.

b) *Kehtivuse pikendamine*

Tervisetõendi kehtivuse pikendamiseks võib arstliku läbivaatuse ja/või kontrolli teha kuni 45 päeva enne tervisetõendi kehtivusaja lõppu.

c) *Kehtivuse taastamine*

- (1) Kui tervisetõendi omanik ei vasta alapunkti b sättele, nõutakse piloodiloo kehtivuse taastamiseks uut arstlikku läbivaatust ja/või kontrolli.
- (2) Klasside 1 ja 2 tervisetõendi korral kohaldatakse järgmist:
 - i) kui tervisetõend aegus enam kui kaks aastat tagasi, viib lennundusmeditsiinikeskus või lennundusarst pärast taotleja lennundusmeditsiiniliste terviseandmete hindamist läbi üksnes kehtivuse taastamiseks vajaliku läbivaatuse;
 - ii) kui tervisetõend aegus enam kui viis aastat tagasi, kohaldatakse esmaseks väljaandmiseks vajaliku läbivaatuse nõudeid ja hindamine põhineb kehtivuse pikendamise nõuetel.
- (3) LAPL-klassi tervisetõendite korral hindab lennundusmeditsiinikeskus, lennundusarst või üldarst taotleja terviseandmeid ja teeb lennundusmeditsiinilise läbivaatuse ja/või kontrolli punkti MED.B.095 kohaselt.

MED.A.050 Edasisaatmine

- a) Kui klassi 1 või 2 tervisetõendi taotleja saadetakse punkti MED.B.001 kohaselt edasi piloodilube väljaandvasse asutusse, edastab lennundusmeditsiinikeskus või lennundusarst asjakohased arstlikud dokumendid piloodilube väljaandvale asutusele.

- b) Kui LAPL-klassi tervisetõendi taotleja saadetakse punkti MED.B.001 kohaselt edasi lennundusmeditsiinikeskusesse või lennundusarsti juurde, edastab üldarst asjakohased arstlikud dokumendid lennundusmeditsiinikeskusele või lennundusarstile.

B ALAJAGU

NÕUDED PILOOTIDE TERVISETÕENDITE KOHTA

1. JAGU

Üldosa

MED.B.001 Tervisetõendite suhtes kohaldatavad piirangud

a) Klassi 1 ja 2 tervisetõendite suhtes kohaldatavad piirangud

- (1) Kui taotleja ei vasta täielikult asjaomase tervisetõendiklassi nõuetele, kuid tõenäoliselt ta ei kahjusta lennuohutust, siis lennundusmeditsiinikeskus või lennundusarst teeb järgmist:

- i) annab klassi 1 tervisetõendi taotleja puhul taotleja sobivuse üle otsustamise edasi piloodilube väljaandvale asutusele, nagu on märgitud käesolevas alajaos;
- ii) kui käesolevas alajaos ei ole märgitud edasisaatmist piloodilube väljaandvasse asutusse, siis hindab, kas taotleja, kes vastab ühele või mitmele tervisetõendis märgitud piirangu tingimusele/tingimustele, suudab täita oma tööülesandeid ohutult, ning annab vajaduse korral välja piiranguga/piirangutega tervisetõendi;
- iii) klassi 2 tervisetõendi taotlejate puhul hindab, kas taotleja, kes vastab ühele või mitmele tervisetõendis märgitud piirangu tingimusele/tingimustele, suudab täita oma tööülesandeid ohutult, ning pärast piloodilube väljaandva asutusega konsulteerimist annab vajaduse korral välja piiranguga/piirangutega tervisetõendi;
- iv) võib sama piiranguga tervisetõendi kehtivust pikendada või selle kehtivuse taastada ilma taotlejat piloodilube väljaandvasse asutusse edasi saatmata.

b) LAPL-klassi tervisetõendite piirangud

- (1) Kui üldarst pärast taotleja terviseandmete nõuetekohast läbivaatamist otsustab, et taotleja ei vasta täielikult tervise seisundi nõuetele, saadab üldarst taotleja edasi lennundusmeditsiinikeskusesse või lennundusarsti juurde, välja arvatud nende taotlejate puhul, kelle suhtes tuleb kohaldada üksnes korrigeerivate läätsete kasutamiseiga seotud piirangut.
- (2) Kui LAPL-klassi tervisetõendi taotleja on edasi saadetud, hindab lennundusmeditsiinikeskus või lennundusarst, võttes nõuetekohaselt arvesse punkti MED.B.095 sätteid, kas taotleja, kui ta vastab ühele või mitmele tervisetõendis märgitud piirangule, suudab täita oma tööülesandeid ohutult, ning annab vajaduse korral välja piiranguga/piirangutega tervisetõendi. Lennundusmeditsiinikeskus või lennundusarst peab alati arvestama vajadusega piirata piloodi õigust reisijateveoks (OPL-piirang).
- (3) Üldarst võib pikendada sama piiranguga LAPL-klassi tervisetõendi kehtivust või selle kehtivuse taastada ilma taotlejat lennundusmeditsiinikeskusesse või lennundusarsti juurde edasi saatmata.

c) Piirangu vajalikkuse hindamisel pööratakse erilist tähelepanu järgmistele asjaoludele:

- (1) kas akrediteeritud meditsiinilises otsuses on märgitud, et kui taotleja ei vasta erijuhtudel mis tahes miinimum- või muule nõudele, siis taotletava piloodilooaga kaasnevate õiguste piires tegutsemine ei kahjusta tõenäoliselt lennuohutust;
- (2) millised on taotleja võimed, oskused ja kogemused seoses sooritatava tegevusega.

d) Käitamispriirangute koodid

- (1) Teise piloodina või teise piloodiga lendamist käsitlev piirang (OML-piirang) – märgitakse klassi 1 tervisetõenditele:
 - i) kui CPL-, ATPL- või MPL-loa omanik ei vasta täielikult klassi 1 tervisetõendi nõuetele ning on edasi saadetud piloodilube väljaandvasse asutusse, hindab asutus, kas tervisetõendi võib välja anda OML-piiranguga, nii et õhusõidukit tohib käitada üksnes koos vastavat kvalifikatsiooni omava teise piloodiga; Sellise hindamise viib läbi lube väljaandev asutus;

- ii) OML-piiranguga tervisetõendi omanik tohib käitada õhusõidukit üksnes mitmepiloodilendudel, kui teine piloot on täielikult kvalifitseeritud asjaomase õhusõidukitüübi jaoks, tema suhtes ei kohaldata OML-piirangut ja ta on noorem kui 60 aastat;
 - iii) OML-piirangu märgib klassi 1 tervisetõenditele ja kõrvaldab sealt piloodilube väljaandev asutus.
- (2) Ohutuspiloodiga lendamist käsitlev piirang (OSL-piirang) – märgitakse klassi 2 ja LAPL-klassi tervisetõenditele:
- i) OSL-piiranguga tervisetõendi omanik tohib käitada õhusõidukit üksnes siis, kui pardal on teine piloot, kes on täielikult kvalifitseeritud tegutsema asjaomast klassi või tüüpi õhusõiduki kaptenina, õhusõidukisse on paigaldatud dubleeritud juhtimisseadmed ja teine piloot on piloodiistmel juhtimisseadmete juures;
 - ii) OSL-piirangu märgib klassi 2 tervisetõenditele ja kõrvaldab sealt lennundusmeditsiinikeskus või lennundusarst pärast piloodilube väljaandva asutusega konsulteerimist.
- (3) Reisijateveo piirang (OPL-piirang) – märgitakse klassi 2 ja LAPL-klassi tervisetõenditele:
- i) OPL-piiranguga tervisetõendi omanik tohib käitada õhusõidukit üksnes siis, kui pardal ei ole reisijaid;
 - ii) OPL-piirangu märgib klassi 2 tervisetõenditele lennundusmeditsiinikeskus või lennundusarst pärast piloodilube väljaandva asutusega konsulteerimist;
 - iii) LAPL-klassi tervisetõendile võib OPL-piirangu märkida lennundusmeditsiinikeskus või lennundusarst.
- e) Lennuohutuse tagamiseks võib tervisetõendi omanikule seada ka mis tahes muid piiranguid.
- f) Tervisetõendile märgitakse kõik selle omanikule seatud piiranguid.

2. JAGU

Klassi 1 ja 2 tervisetõendite tervisenõuded

MED.B.005 Üldosa

- a) Tervisetõendi taotlejal ei tohi olla järgmisi tervisehäireid:
- (1) kaasasündinud või omandatud häire;
 - (2) aktiivne, latentne, äge või krooniline haigus või puue;
 - (3) haav, vigastus või operatsioonitüüsus ja
 - (4) mis tahes manustatud terapeutilise, diagnostilise või profülaktilise retsepti- või käsimüügiravimi mõju või kõrvalmõju,
- millega kaasneb teatav talituslik häire, mis võib takistada taotleja ohutut tegutsemist asjaomase piloodiloaga seotud õiguste piires või mis võiks muuta ta ootamatult võimetuks tegutsema ohutult piloodiloaga kaasnevate õiguste piires.
- b) Kui klassi 1 tervisetõendi taotleja terviseseisundit käsitlev otsus saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse, võib kõnealune asutus delegeerida asjaomase otsuse lennundusmeditsiinikeskusele, v.a juhul, kui on vaja kohaldada OML-piirangut.
- c) Kui klassi 2 tervisetõendi taotleja terviseseisundit käsitlev otsus saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse, võib kõnealune asutus delegeerida asjaomase otsuse lennundusmeditsiinikeskusele, v.a juhul, kui on vaja kohaldada OSL- või OPL-piirangut.

MED.B.010 Südame-veresoonekond

a) Läbivaatus

- (1) Tehakse tavaline 12 lülitusega rahuoleku-EKG ja aruanne kliinilistel näidustustel ning järgmistel juhtudel:
 - i) klassi 1 tervisetõendi jaoks esmasele väljaandmisele eelneval läbivaatusel, alla 30-aastastel iga viie aasta järel, 30–39-aastastel iga kahe aasta järel, 40–49-aastastel iga aastal ning vähemalt 50-aastastel tervisetõendi kehtivuse iga pikendamise või taastamise korral;
 - ii) klassi 2 tervisetõendi jaoks esmasel väljaandmisel, kui taotleja on vähemalt 40-aastane, ja seejärel iga kahe aasta järel, kui tõendiomanik on vähemalt 50-aastane.

- (2) Kliinilistel näidustustel võib nõuda südame-veresoonkonna ulatuslikku kontrolli.
- (3) Klassi 1 tervisetõendi jaoks tehakse südame-veresoonkonna ulatuslik kontroll esimesel tervisetõendi kehtivuse pikendamisele või taastamisele eelneval läbivaatusel, kui tõendiomanik on vähemalt 65-aastane, ning pärast seda iga nelja aasta järel.
- (4) Klassi 1 tervisetõendi jaoks nõutakse tervisetõendi esmasele väljaandmisele eelneval läbivaatusel ja esimesel läbivaatusel pärast tõendiomaniku 40-aastaseks saamist seerumi lipiidide, sealhulgas kolesterooli kontrolli.

b) *Südame-veresoonkond – üldosa*

- (1) Taotlejal ei tohi olla mitte ühtki südame-veresoonkonna häiret, mis võib takistada ohutut tegutsemist asjaomase piloodiloaga kaasnevate õiguste piires.
- (2) Klassi 1 tervisetõendi taotlejad loetakse sobimatuks, kui neil on mis tahes järgmine seisund:
 - i) rinnaaordi aneurüsm või suprarenaalse kõhuaordi aneurüsm enne või pärast operatsiooni;
 - ii) mis tahes kliiniliselt oluline südameklapi rike;
 - iii) südame- või südame-kopsusiire.
- (3) Klassi 1 tervisetõendi taotlejad saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse, kui neil on esinenud või esineb diagnoosina mis tahes järgmine seisund:
 - i) perifeersete arterite haigus enne või pärast operatsiooni;
 - ii) kõhuaordi aneurüsm enne või pärast operatsiooni;
 - iii) kliiniliselt mitteoluline südameklapirike;
 - iv) südameklapi operatsioonijärgne seisund;
 - v) perikardi, müokardi või endokardi häire;
 - vi) kirurgiliselt korrigeeritud või korrigeerimata kaasasündinud südamerike;
 - vii) korduv vasovagaalne süngoop;
 - viii) arteri- või veenitromboos;
 - ix) kopsuemboolia;
 - x) süsteemset antikoagulantravi vajav südame-veresoonkonna häire.

- (4) Klassi 2 tervisetõendi taotlejaid, kellel on diagnoositud üks eespool alapunktides 2 ja 3 esitatud seisunditest, hindab enne nende sobivuse üle otsustamist kardioloog pärast piloodilube väljaandva asutusega konsulteerimist.

c) *Vererõhk*

- (1) Igal läbivaatusel tuleb mõõta vererõhku.
- (2) Taotleja vererõhk peab olema normaalvahemikus.
- (3) Klassi 1 tervisetõendi taotlejad, kellel on:
 - i) sümptomaatiline hüpotensioon või
 - ii) läbivaatusel korduval vererõhu mõõtmisel süstoolne vererõhk üle 160 mmHg ja/või diastoolne vererõhk üle 95 mmHg, raviga või ilma,loetakse sobimatuks.

- (4) Vererõhu reguleerimise ravimite kasutamise alguses peab tervisetõendi ajutiselt peatama ajavahemikuks, mil kontrollitakse oluliste kõrvaltoimete olemasolu või puudumist.

d) *Koronaararterite haigus*

- (1) Klassi 1 tervisetõendi taotlejad, kellel on:

- i) kahtlustatav müokardi isheemia;
- ii) asümptomaatiline väheohtlik antianginaalset ravi mittenoodev koronaararterite haigus,

saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse ja neil tuleb enne nende sobivuse hindamist läbida müokardi isheemia välistamiseks kardioloogiline kontroll.

- (2) Klassi 2 tervisetõendi taotlejad, kellel on alapunktis 1 nimetatud mis tahes tervises seisund, läbivad enne nende sobivuse hindamist kardioloogilise kontrolli.

- (3) Taotlejad loetakse sobimatuks, kui neil on mis tahes järgmine tervises seisund:

- i) müokardi isheemia;
- ii) sümptomaatiline koronaararterite haigus;
- iii) ravimravile alluva koronaararterite haiguse sümptomid.

- (4) Klassi 1 tervisetõendi esmase väljaandmise taotlejad loetakse sobimatuks, kui neil on esinenud või esineb diagnoosina mis tahes järgmine tervises seisund:

- i) müokardi isheemia;
- ii) müokardiinfarkt;
- iii) revaskularisatsioon koronaararterite haiguse korral.

- (5) Klassi 2 tervisetõendi taotlejatel, kes on müokardiinfarkti või koronaararterite haigusest tingitud operatsiooni tagajärjel asümptomaatilised, tuleb läbida kardioloogiline kontroll ja saada rahuldav tulemus, enne kui piloodilube väljaandva asutusega konsulteerimise järel hinnatakse nende sobivust. Klassi 1 tervisetõendi pikendamise taotlejad saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse.

e) *Rütmi- ja juhtehäired*

- (1) Klassi 1 tervisetõendi taotlejad saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse, kui neil on kliiniliselt oluline südame juhte- või rütmihäire, sealhulgas:

- i) supraventrikulaarne rütmihäire, sealhulgas vahelduv või pidev sinuatriaalne blokaad, kodade virvendus ja/või laperdus ning asümptomaatilised süsinuspausid;
- ii) täielik Hisi kimbu vasaku sääre blokaad;
- iii) Mobitzi II tüüpi atrioventikulaarne blokaad;
- iv) laia ja/või kitsa QRS-kompleksiga tahhükardia;
- v) ventrikulaarne preeksitatsioon;
- vi) QT-intervalli asümptomaatiline pikenemine;
- vii) Brugada sündroomi nähud EKG-uuringul.

- (2) Klassi 2 tervisetõendi taotlejatel, kellel on alapunktis 1 loetletud mis tahes tervises seisund, tuleb enne seda, kui pärast piloodilube väljaandva asutusega konsulteerimist hinnatakse nende sobivust, läbida kardioloogiline kontroll ja saada rahuldav hinnang.

(3) Taotlejad, kellel on mis tahes järgmine tervises seisund:

- i) mittetäielik Hisi kimbu sääre blokaad;
- ii) täielik Hisi kimbu parema sääre blokaad;
- iii) stabiilne vasaku telje deviatsioon;
- iv) asümptomaatiline siinusbradükardia;
- v) asümptomaatiline siinustahhükardia;
- vi) asümptomaatilised isoleeritud ühetaolised supraventrikulaarsed või ventrikulaarsed ektoopilised kompleksid;
- vii) I astme atrioventrikulaarblokaad;
- viii) Mobitzi I tüüpi atrioventrikulaarne blokaad,

võib lugeda sobivaks, kui neil puudub mis tahes muu häire, ning neil tuleb läbida kardioloogiline kontroll ja saada rahuldav tulemus.

(4) Taotlejatel, kellele on tehtud:

- i) ablatsioonravi;
- ii) südamerütmuri paigaldamine,

tuleb enne nende sobivuse hindamist läbida kardiovaskulaarne kontroll ja saada rahuldav tulemus. Klassi 1 tervisetõendi taotlejad saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse. Klassi 2 tervisetõendi taotlejate sobivust hinnatakse pärast piloodilube väljaandva asutusega konsulteerimist.

(5) Taotlejad loetakse sobimatuks, kui neil on mis tahes järgmine tervises seisund:

- i) sümptomaatiline sinuatriaalne haigus;
- ii) täielik atrioventrikulaarne blokaad;
- iii) QT-intervalli sümptomaatiline pikenemine;
- iv) automaatne siirdatav defibrillaator;
- v) ventrikulaarse tahhükardia korral kasutatav südamerütmur.

MED.B.015 Hingamiselundid

a) Taotlejad, kellel on kliiniliselt oluline kopsutalitluse häire, loetakse sobimatuks. Nende sobivuse üle saab otsustada, kui kopsutalitlus on taastunud ja rahuldav.

b) Klassi 1 tervisetõendi saamiseks tuleb uurida taotlejate kopsutalitlust esmasel läbivaatusel ja kliinilistel näidustustel.

c) Klassi 2 tervisetõendi saamiseks tuleb uurida taotlejate kopsutalitlust kliinilistel näidustustel.

d) Taotlejatel, kellel on esinenud või esineb diagnoosina:

- (1) ravimravi vajav astma;
- (2) hingamiselundite aktiivne põletik;
- (3) aktiivne sarkoidoos;
- (4) pneumotooraks;
- (5) uneapnoe sündroom;

(6) ulatuslik rindkereoperatsioon;

(7) pneumonektoomia,

tuleb enne sobivuse hindamist läbida hingamiselundkonna kontroll ja saada rahuldav tulemus. Taotlejatel, kellel on kas alapunktis 3 või 5 nimetatud diagnoos, tuleb enne sobivuse hindamist läbida kardioloogiline kontroll ja saada rahuldav tulemus.

e) Lennundusmeditsiiniline kontroll:

(1) klassi 1 tervisetõendi taotlejad, kellel on mis tahes eespool alapunktis d esitatud tervises seisund, saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse;

(2) Selliste klassi 2 tervisetõendi taotlejate sobivust, kellel on mis tahes eespool alapunktis d esitatud tervises seisund, hinnatakse pärast konsulteerimist piloodilube väljaandva asutusega.

f) Klassi 1 tervisetõendi taotlejad, kellele on tehtud täielik pneumonektoomia, loetakse sobimatuteks.

MED.B.020 Seedeelundid

a) Taotlejatel ei tohi olla ühtki seedetrakti ega -elundite funktsionaalset ega struktuurilist haigust, mis võib takistada ohutut tegutsemist asjaomase piloodiloo kaasnevate õiguste piires.

b) Taotlejad, kellel on seedetrakti või -elundite haiguse või seedetrakti- või elundite mis tahes osas tehtud kirurgilise sekkumise tüsistused, mis võivad põhjustada töövõimetust lennul, eelkõige striktuurist või kompressioonist põhjustatud mis tahes obstruktsioon, loetakse sobimatuteks.

c) Taotlejatel ei tohi olla songa, mille tagajärjel võivad tekkida töövõimetust põhjustavad sümptomid.

d) Taotlejad, kellel on seedetrakti häired, mille hulgas on järgmised tervises seisundid:

(1) korduv ravimravi vajav düspepsia;

(2) pankreatiit;

(3) sümptomaatilised sapikivid;

(4) diagnoositud või varem esinenud krooniline soolepõletik;

(5) seedetrakti või -elundite operatsiooni, sealhulgas nendest mis tahes elundi täieliku või osalise eemaldamise või möödaviiguoperatsiooni järgne seisund,

loetakse sobimatuks. Sobivust saab hinnata pärast edukat ravi või täielikku operatsioonijärgset paranemist, kui gastroenteroloogilise läbivaatuse tulemus on rahuldav.

e) Lennundusmeditsiiniline kontroll:

(1) klassi 1 tervisetõendi taotlejad, kellel on alapunktides 2, 4 või 5 nimetatud diagnoos, saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse;

(2) kui klassi 2 tervisetõendi taotlejal on pankreatiit, tehakse tema sobivus kindlaks pärast konsulteerimist piloodilube väljaandva asutusega.

MED.B.025 Ainevahetussüsteem ja sisesekreetsioonisüsteem

a) Taotlejatel ei tohi olla ühtki funktsionaalset või struktuurilist ainevahetus-, toitumis- ega sisesekreetsioonihäiret, mis võib takistada ohutut tegutsemist asjaomase piloodiloo kaasnevate õiguste piires.

b) Ainevahetus-, toitumis- või sisesekreetsioonihäirega taotlejad võib lugeda sobivaks, kui nende tervises seisundi stabiilsus on tõendatud ja lennundusmeditsiinilise kontrolli tulemus on rahuldav.

c) *Diabeet*

(1) Taotlejad, kellel on I tüüpi (insuliinsõltuv) diabeet, loetakse sobimatuks.

(2) Taotlejad, kellel on II tüüpi (insuliinsõltumatu) diabeet, loetakse sobimatuks, välja arvatud juhul, kui saab tõendada, et vereglükoosi sisaldus allub ravile.

d) Lennundusmeditsiiniline kontroll:

- (1) klassi 1 tervisetõendi taotlejad, kellel on vereglükoosi sisalduse reguleerimiseks vaja muud ravimravi kui insuliinravi, saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse;
- (2) selliste klassi 2 tervisetõendi taotlejate sobivust, kellel on vereglükoosi sisalduse reguleerimiseks vaja muud ravimravi kui insuliinravi, hinnatakse pärast konsulteerimist piloodilube väljaandva asutusega.

MED.B.030 Hematoloogia

a) Taotlejatel ei tohi esineda ühtki hematoloogilist haigust, mis võib takistada ohutut tegutsemist asjaomase piloodiloaga/piloodilubadega kaasnevate õiguste piires.

b) Klassi 1 tervisetõendi väljaandmisel tehakse hemoglobiinianalüüs igal läbivaatusel.

c) Taotlejad, kellel on hematoloogiline haigus, näiteks:

- (1) koagulatsiooni-, hemorraagia- või tromboosihäire;
- (2) krooniline leukeemia,

võib lugeda sobivaks, kui lennundusmeditsiinilise hindamise tulemus on rahuldav.

d) Lennundusmeditsiiniline kontroll:

- (1) klassi 1 tervisetõendi taotlejad, kellel on üks eespool alapunktis c nimetatud terviseseisunditest, saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse;
- (2) selliste klassi 2 tervisetõendi taotlejate sobivust, kellel on üks eespool alapunktis c nimetatud terviseseisunditest, hinnatakse pärast konsulteerimist piloodilube väljaandva asutusega.

e) Klassi 1 tervisetõendi taotlejad saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse, kui neil on üks järgmistest hematoloogilistest terviseseisunditest:

- (1) hemoglobiini vaegus või liigsus, sealhulgas aneemia, polütsüteemia või hemoglobiнопaatia;
- (2) lümfisõlmede oluline suurenemine;
- (3) suurenenud põrn.

MED.B.035 Eritus- ja suguelundid

a) Taotlejatel ei tohi esineda ühtki neeru- või eritus- ja suguelundkonna funktsionaalset ega struktuurilist haigust, mis võib takistada ohutut tegutsemist asjaomase piloodiloaga kaasnevate õiguste piires.

b) Uriinianalüüs tehakse igal lennundusmeditsiinilisel läbivaatusel. Uriin ei tohi sisaldada ebanormaalseid elemente, millel võib olla patoloogiline tähendus.

c) Taotlejad, kellel on neerude või kuseteede haiguste või kirurgiliste protseduuride mis tahes tüsistused, mis võivad põhjustada töövõimetust, ja eelkõige striktuurist või kompressioonist põhjustatud mis tahes obstruktsioon, loetakse sobimatuks.

d) Taotlejad, kellel on eritus- ja suguelundite häire, näiteks:

- (1) neeruhaigus;
- (2) kuseteede üks või mitu kivi või varem esinenud neerukoolik,

võib lugeda sobivaks, kui neerude ja uroloogilise hindamise tulemus on rahuldav.

e) Taotlejad, kellele on tehtud erituselundite ulatuslik operatsioon, sealhulgas erituselundite täielik või osaline eemaldamine või möödaviiguoperatsioon, loetakse sobimatuks ning pärast nende täielikku paranemist tuleb neid enne sobivuse hindamist uuesti hinnata. Klassi 1 tervisetõendi taotlejad saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse korduskontrolliks.

MED.B.040 Nakkushaigused

- a) Taotlejatel ei tohi olla esinenud ega esineda kliinilise diagnoosina ühtki nakkushaigust, mis võib takistada ohutut tegutsemist asjaomase piloodiloaga kaasnevate õiguste piires.
- b) HIV-positiivsed taotlejad võib lugeda lennundusmeditsiinilise hindamise rahuldava tulemuse korral sobivaks. Klassi 1 tervisetõendi taotlejad saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse.

MED.B.045 Rasedus ja günekoloogia

- a) Taotlejatel ei tohi esineda ühtki funktsionaalset või struktuuraalset obsteetrilist ega günekoloogilist seisundit, mis võib takistada ohutut tegutsemist asjaomase piloodiloaga kaasnevate õiguste piires.
- b) Taotlejad, kellele on tehtud ulatuslik günekoloogiline operatsioon, loetakse sobimatuks kuni nende täieliku paranemiseni.
- c) *Rasedus*
- (1) Kui lennundusmeditsiinikeskus või lennundusarst arvab, et piloodiloo omanik on raseduse korral sobiv oma õiguste piires tegutsema, lühendab ta tema tervisetõendi kehtivusaega kuni raseduse 26. nädala lõpuni. Pärast seda tervisetõendi kehtivus peatatakse. Peatamine lõpetatakse täieliku taastumise järel pärast raseduse lõppu.
- (2) Klassi 1 tervisetõendi omanikud tegutsevad oma piloodiloaga kaasnevate õiguste piires kuni raseduse 26. nädalani üksnes OML-piiranguga. Ilma et see antud juhul takistaks punkti MED.B.001 kohaldamist, võib OML-piirangu seada ja kõrvaldada lennundusmeditsiinikeskus või lennundusarst.

MED.B.050 Luu-lihaskond

- a) Taotlejatel ei tohi olla ühtki luude, liigeste, lihaste ega kõõluste kaasasündinud ega omandatud häiret, mis võib takistada ohutut tegutsemist asjaomase piloodiloaga kaasnevate õiguste piires.
- b) Taotleja isteseisundi kõrgus, käte ja jalgade pikkus ning lihasjõud peavad olema piisavad, et tegutseda ohutult asjaomase piloodiloaga kaasnevate õiguste piires.
- c) Taotleja peab saama rahuldavalt kasutada luu-lihaskonna talitlust, et ta suudaks tegutseda ohutult asjaomase piloodiloaga kaasnevate õiguste piires. Taotlejate sobivust hinnatakse pärast konsulteerimist piloodilube väljaandva asutusega.

MED.B.055 Psühhiaatria

- a) Taotlejatel ei tohi olla esinenud ega esineda kliinilise diagnoosina mitte ühtki ägedat ega kroonilist, kaasasündinud või omandatud psühhiaatrilist haigust või puuet, seisundit ega häiret, mis võib takistada ohutut tegutsemist asjaomase piloodiloaga kaasnevate õiguste piires.
- b) Taotlejad, kellel on alkoholi või psühhotropsete ainete muu tarvitamise või kuritarvitamise tõttu psüühika- või käitumishäire, loetakse sobimatuks, kuni tõendatakse nende paranemine ja vabanemine ainete tarvitamisest ning kui pärast edukat ravi on psühhiaatrilise hindamise tulemus rahuldav. Klassi 1 tervisetõendi taotlejad saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse. Klassi 2 tervisetõendi taotlejate sobivust hinnatakse pärast konsulteerimist piloodilube väljaandva asutusega.
- c) Taotlejatel, kellel on teatav psühhiaatriline seisund, näiteks:
- (1) meeleoluhäire;
- (2) neurootiline häire;
- (3) isiksusehäire;
- (4) psüühika- või käitumishäire,
- tuleb enne sobivuse hindamist läbida psühhiaatriline kontroll ja saada rahuldav tulemus.
- d) Taotlejad, kellel on esinenud sihilik enesekahjustamisakt või korduv sarnane käitumine, loetakse sobimatuks. Taotlejatel tuleb enne nende sobivuse hindamist läbida psühhiaatriline kontroll ja saada rahuldav tulemus.

e) Lennundusmeditsiiniline kontroll:

- (1) klassi 1 tervisetõendi taotlejad, kellel on üks eespool alapunktides b, c või d nimetatud terviseseisunditest, saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse;
- (2) selliste klassi 2 tervisetõendi taotlejate sobivust, kellel on üks eespool alapunktides b, c või d esitatud terviseseisunditest, hinnatakse pärast konsulteerimist piloodilube väljaandva asutusega.

f) Taotlejad, kellel on esinenud või esineb kliinilise diagnoosina skisofreenia, skisotüüpne või luululine häire, loetakse sobimatuks.

MED.B.060 Psühholoogia

- a) Taotlejatel ei tohi olla ühtki diagnoositud psühholoogilist häiret, mis võib takistada ohutut tegutsemist asjaomase piloodiloaga kaasnevate õiguste piires.
- b) Psühholoogilist hindamist võib nõuda psühhiaatrilise või neuroloogilise läbivaatuse ühe osana või täiendava lisana.

MED.B.065 Neuroloogia

- a) Taotlejatel ei tohi olla esinenud ega esineda kliinilise diagnoosina ühtki neuroloogilist seisundit, mis võib takistada ohutut tegutsemist asjaomase piloodiloaga kaasnevate õiguste piires.
- b) Taotlejaid, kellel on esinenud või esineb kliinilise diagnoosina:

- (1) epilepsia;
- (2) teadmata põhjusega teadvushäire korduvad episoodid,

loetakse sobimatuks.

c) Taotlejaid, kellel on esinenud või esineb kliinilise diagnoosina:

- (1) epilepsia, mis ei ole kordunud pärast viieaastaseks saamist;
- (2) epilepsia, mis ei ole kordunud ega ravi vajanud üle kümne aasta;
- (3) epilepsiaatoolised anomaaliad ja fokaalsed aeglased lained EEGs;
- (4) närvisüsteemi progresseeruv või mitteprogresseeruv haigus;
- (5) teadmata põhjusega teadvushäire üksikepisood;
- (6) teadvusekaotus pärast peavigastust;
- (7) läbistav ajuvigastus;
- (8) seljanärvi või perifeerse närvi kahjustus,

kontrollitakse täiendavalt enne nende sobivuse hindamist. Klassi 1 tervisetõendi taotlejad saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse. Klassi 2 tervisetõendi taotlejate sobivust hinnatakse pärast konsulteerimist piloodilube väljaandva asutusega.

MED.B.070 Silmad ja nägemine

- a) Taotlejatel ei tohi olla mitte ühtki kaasasündinud ega omandatud, ägedat ega kroonilist silmade ega silmaabielundite talitlushäiret ega mis tahes aktiivset patoloogilist seisundit ega ühtki silmaoperatsiooni või -trauma tüsistust, mis võib takistada ohutut tegutsemist asjaomase piloodiloaga kaasnevate õiguste piires.

b) *Läbivaatus*

(1) Klassi 1 tervisetõendi jaoks:

- i) põhjalik silmade kontroll on esmase läbivaatuse osa, mis viiakse läbi regulaarselt sõltuvalt silmade refraktsioonist ja funktsionaalsest toimimisest ning
- ii) korraline silmade kontroll on osa tervisetõendi kehtivuse pikendamiseks ja taastamiseks vajalikust läbivaatusest.

(2) Klassi 2 tervisetõendi jaoks:

- i) korraline silmade kontroll on osa esmasest ning kõigist tervisetõendi kehtivuse pikendamiseks ja taastamiseks vajalikest läbivaatustest ning
- ii) põhjalik silmade kontroll korraldatakse kliinilistel näidustustel.

c) Korrigeeritud või korrigeerimata kaugnägemisteravus ei tohi olla:

- (1) klassi 1 tervisetõendite korral kummaski silmas alla 6/9 (0,7) ja binokulaarselt mitte alla 6/6 (1,0);
- (2) klassi 2 tervisetõendite korral kummaski silmas alla 6/12 (0,5) ja binokulaarselt mitte alla 6/9 (0,7). Taotleja, kes näeb ühe silmaga normist halvemini, võib lugeda sobivaks pärast konsulteerimist piloodilube väljaandva asutusega, kui silmakontrolli tulemused on rahuldavad;
- (3) klassi 1 esmase tervisetõendi taotlejad, kes näevad ühe silmaga normist halvemini, loetakse sobimatuks. Tervisetõendi kehtivuse pikendamisel saadetakse sellised taotlejad, kes näevad ühe silmaga normist halvemini, edasi piloodilube väljaandvasse asutusse ning nad võib lugeda sobivaks, kui see häire tõenäoliselt ei takista ohutut tegutsemist piloodilooaga kaasnevate õiguste piires.

d) Taotleja peab suutma näha N5-kaarti (või sellega samaväärset kaarti) 30–50 cm kauguselt ja N14-kaarti (või sellega samaväärset kaarti) 100 cm kauguselt, vajaduse korral ettenähtud korrektsiooni abil.

e) Klassi 1 tervisetõendi taotlejatel peab olema normaalne vaateväli ja normaalne binokulaarne nägemine.

f) Taotlejad, kellel on olnud silmaoperatsioon, võib lugeda sobivaks, kui nende oftalmoloogilise kontrolli tulemused on rahuldavad.

g) Keratokoonuse diagnoosiga taotlejad võib lugeda sobivaks, kui oftalmoloogilise kontrolli tulemused on rahuldavad. Klassi 1 tervisetõendi taotlejad saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse.

h) Taotlejad, kellel on

- (1) astigmatism;
- (2) anisometroopia,

võib hinnata sobivaks, kui nende oftalmoloogilise hindamise tulemused on rahuldavad.

i) Taotlejad, kellel on diploopia, loetakse sobimatuks.

j) *Prillid ja kontaktläätsed*. Kui rahuldav nägemine saavutatakse üksnes korrektsiooni abil, tuleb täita järgmisi nõudeid:

- (1) i) kaugemale vaatamiseks tuleb asjaomase piloodilooaga kaasnevate õiguste piires tegutsedes kanda prille või kontaktläätsi;
- ii) lähedale vaatamiseks tuleb piloodilooaga kaasnevate õiguste piires tegutsedes hoida kättesaadavas kohas lähedale vaatamise prille;
- (2) asjaomase piloodilooaga kaasnevate õiguste piires tegutsedes peab olema koheselt kasutusvalmis samasuguse korrektsiooniga prillide varupaar;
- (3) korrektsioon peab andma optimaalse nägemise, olema hästi talutav ja vastama lennunduseesmärkidele;
- (4) kui kantakse kontaktläätsi, peavad need olema kaugemale vaatamiseks, monofokaalsed, toonimata ja hästi talutavad;
- (5) taotlejad, kellel on suur refraktsioonihäire, peavad kasutama kontaktläätsi või prille, millel on suure refraktsiooniteguriga läätsed;

(6) nägemisõuete täitmiseks ei tohi korraga kasutada mitut prillipaari;

(7) ortokeratoloogilisi läätsi kasutada ei tohi.

MED.B.075 Värvusnägemine

a) Taotlejatel tuleb tõendada värvuste vaba eristamise võimet, mida on vaja tööülesannete ohutuks täitmiseks.

b) *Läbivaatus*

(1) Tervisetõendi esmaseks väljaandmiseks tehakse taotlejatele Ishihara test.

(2) Taotlejaid, kes ei soorita Ishihara testi, testitakse täiendavalt nende värvusnägemise ja ohutu värvitaju kindlakstegemiseks.

c) Klassi 1 tervisetõendite korral peab taotlejatel olema normaalne värvusnägemine või ohutu värvitaju. Taotlejad, kes ei soorita värvusnägemise testi, loetakse sobimatuks. Klassi 1 tervisetõendi taotlejad saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse.

d) Selliste klassi 2 tervisetõendite taotlejate puhul, kelle värvusnägemine ei ole rahuldav, piiratakse taotleja õigusi üksnes päevasel ajal lendamisega.

MED.B.080 Kõrva-, nina- ja kurguhaigused

a) Taotlejatel ei tohi olla ühtki kõrvade, nina, ninakõrvalurgete ega kurgu, sealhulgas suuõõne, hammaste või kõri talitlushäiret ega mis tahes aktiivset kaasasündinud või omandatud, ägedat või kroonilist patoloogilist seisundit ega ühtki operatsiooni või trauma tüsistust, mis võivad takistada ohutut tegutsemist asjaomase piloodilooga kaasnevate õiguste piires.

b) Kuulmine peab olema rahuldav ohutu tegutsemise jaoks asjaomase piloodilooga kaasnevate õiguste piires.

c) *Läbivaatus*

(1) Kuulmist kontrollitakse kõigil läbivaatustel.

i) Kui klasside 1 ja 2 tervisetõendite korral lisatakse piloodiloale instrumentaallennu pädevusmärke, mõõdetakse kuulmist toonaudiomeetria abil esmasel läbivaatusel ning edaspidi tervisetõendi kehtivuse pikendamisele või taastamisele eelnevatel läbivaatustel kuni 40 aasta vanuseni iga viie aasta järel ja seejärel iga kahe aasta järel.

ii) Toonaudiomeetriaga mõõdetuna ei tohi esmase taotleja kuulumislangus kummaski kõrvas sagedustel 500, 1 000 või 2 000 Hz olla üle 35 dB ning sagedusel 3 000 Hz üle 50 dB. Tervisetõendi kehtivuse pikendamise või taastamise taotlejatel, kelle kuulumislangus on suurem, tuleb tõendada rahuldavat funktsionaalset kuulumisvõimet.

iii) Taotlejatel, kellel on hüpoakuusia, tuleb tõendada rahuldavat funktsionaalset kuulumisvõimet.

(2) Klassi 1 tervisetõendi esmaseks väljaandmiseks tehakse põhjalik kõrva-, nina- ja kurgukontroll, mis seejärel toimub perioodiliselt kliinilistel näidustustel.

d) Klassi 1 tervisetõendi taotlejad, kellel on:

(1) sise- või keskkõrva aktiivne patoloogiline äge või krooniline haigus;

(2) kuulmekile/kuulmekilede haigusseisundid või paranemata perforatsioon;

(3) vestibulaarfunktsiooni häired;

(4) ninakäikude oluline ahenemine;

(5) ninakõrvalurgete haigusseisundid;

(6) suuõõne või ülemiste hingamisteede oluline väärareng või oluline, äge või krooniline põletik;

(7) oluline hääle- või kõnehäire,

läbivad täiendava arstliku läbivaatuse ja hindamise, et teha kindlaks, et kõnealune seisund ei takista ohutut tegutsemist asjaomase piloodilooga kaasnevate õiguste piires.

e) Lennundusmeditsiiniline kontroll:

- (1) klassi 1 tervisetõendi taotlejad, kellel on vestibulaarfunktsiooni häired, saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse;
- (2) selliste klassi 2 tervisetõendi taotlejate sobivust, kellel on vestibulaarfunktsiooni häired, hinnatakse pärast konsulteerimist piloodilube väljaandva asutusega.

MED.B.085 Nahahaigused

Taotlejatel ei tohi olla mitte ühtki diagnoositud nahahaigust, mis võib takistada ohutut tegutsemist asjaomase piloodiloaga kaasnevate õiguste piires.

MED.B.090 Onkoloogia

- a) Taotlejatel ei tohi olla mitte ühtki diagnoositud esmast ega teisest pahaloomulist kasvajat, mis võib takistada ohutut tegutsemist asjaomase piloodiloaga kaasnevate õiguste piires.
- b) Pärast pahaloomulise kasvaja ravi tuleb taotlejatel, enne kui nad saab lugeda sobivaks, läbida onkoloogiline kontroll ja saada rahuldav tulemus. Klassi 1 tervisetõendi taotlejad saadetakse edasi piloodilube väljaandvasse asutusse. Klassi 2 tervisetõendi taotlejate sobivust hinnatakse pärast konsulteerimist piloodilube väljaandva asutusega.
- c) Taotlejad, kellel on esinenud või esineb kliinilise diagnoosina pahaloomuline ajukasvaja, loetakse sobimatuks.

3. JAGU

LAPL-klassi tervisetõendite erinõuded

MED.B.095 LAPL-klassi tervisetõendite taotlejate arstlik läbivaatus ja/või kontroll

- a) LAPL-klassi tervisetõendi taotlejat hinnatakse lennundusmeditsiini parima tava kohaselt.
- b) Eritähelepanu pööratakse taotleja täielikele terviseandmetele.
- c) Esmane kontroll ja kõik korduskontrollid pärast taotleja 50-aastaseks saamist ning need tervisekontrollid, mille puhul taotleja terviseandmed ei ole lennundusarstile kättesaadavad, hõlmavad vähemalt järgmist:
 - (1) arstlik läbivaatus;
 - (2) vererõhk;
 - (3) uriinianalüüs;
 - (4) nägemiskontroll;
 - (5) kuulmiskontroll.
- d) Kõik esmasele kontrollile järgnevad korduskontrollid kuni 50-aastaseks saamiseni hõlmavad järgmist:
 - (1) LAPL-loa omaniku terviseandmete kontrolli ning
 - (2) alapunktis c nimetatud tegevusi vastavalt lennundusmeditsiinikeskuse, lennundusarsti või üldarsti otsusele kooskõlas lennundusmeditsiini parimate tavadega.

C ALAJAGU

NÕUDED SALONGIPERSONALI TERVISESEISUNDILE

1. JAGU

Üldnõuded

MED.C.001 Üldosa

Salongipersonal täidab õhusõiduki pardal lennuohutuseeskirjades nõutavaid tööülesandeid ja -kohustusi üksnes siis, kui nad vastavad käesolevas osas sätestatud nõuetele.

MED.C.005 Lennundusmeditsiiniline kontroll

- a) Salongipersonal läbib lennundusmeditsiinilise kontrolli, millega tuvastatakse, et neil puudub mis tahes füüsiline või vaimuhaigus, mis võiks põhjustada nende töövõimetuse või suutmatuse täita neile määratud ohutusalasaid tööülesandeid või -kohustusi.
- b) Kõik salongipersonali liikmed läbivad lennundusmeditsiinilise kontrolli enne nende esmakordset töölemaaramist õhusõidukisse ja pärast seda kuni 60 kuu pikkuste ajavahemike järel.
- c) Lennundusmeditsiinilise kontrolli teeb lennundusarst, lennundusmeditsiinikeskus või töötervishoiuarst, kui täidetakse punkti MED.D.040 nõudeid.

2. JAGU

Nõuded salongipersonali lennundusmeditsiinilisele kontrollile**MED.C.020 Üldosa**

Salongipersonalil ei tohi olla ühtki järgmist terviseseisundit:

- a) kaasasündinud või omandatud häire;
- b) aktiivne, latentne, äge või krooniline haigus või puue;
- c) haav, vigastus või operatsioonitüsistus ning
- d) mis tahes manustatud terapeutilise, diagnostilise või profülaktilise retsepti- või käsimüügiravimi mõju või kõrvalmõju, millega kaasneks talitushäire, mis võib põhjustada töövõimetust või suutmatust täita ohutusalasaid tööülesandeid ja -kohustusi.

MED.C.025 Lennundusmeditsiinilise kontrolli sisu

a) Esmane lennundusmeditsiiniline kontroll hõlmab vähemalt järgmisi osi:

(1) taotluse esitanud salongipersonali liikme terviseandmete hindamine ning

(2) järgmiste elundkondade, elundite ja talitluste kliiniline läbivaatus:

i) südame-veresoonkond,

ii) hingamiselundid;

iii) luu-lihaskond;

iv) kõrvad, nina, kurk;

v) silmad ja nägemine ning

vi) värvusnägemine.

b) Iga järgmine lennundusmeditsiiniline korduskontroll hõlmab järgmist:

(1) taotluse esitanud salongipersonali liikme terviseandmete hindamine ja

(2) arstlik läbivaatus, kui seda peetakse vajalikuks kooskõlas parima lennundusmeditsiinitavaga.

c) Alapunktide a ja b kohaldamiseks peab kahtluse korral või kliinilistel näidustustel salongipersonali liikme lennundusmeditsiiniline kontroll hõlmama ka täiendavat arstlikku läbivaatust, analüüsi või uuringuid, mida peab vajalikuks lennundusmeditsiinikeskus, lennundusarst või töötervishoiuarst.

3. JAGU

Lisanõuded salongipersonali tunnistuse taotlejatele ja omanikele**MED.C.030 Salongipersonali tervisearuanne**

a) Pärast iga lennundusmeditsiinilise kontrolli läbimist teevad salongipersonali tunnistuse taotlejad ja omanikud järgmist:

(1) saavad lennundusarstilt, lennundusmeditsiinikeskusest või töötervishoiuarstilt salongipersonali tervisearuande ning

- (2) esitavad oma salongipersonali tervisearuande koopia või tervisearuandega seotud teabe oma tööandjale/tööandjatele.

b) *Salongipersonali tervisearuanne*

Salongipersonali tervisearuandesse märgitakse lennundusmeditsiinilise hindamise kuupäev, kas salongitöötaja loeti sobivaks või sobimatuks, järgmise nõutava lennundusmeditsiinilise kontrolli kuupäev ja vajaduse korral mis tahes piirangud. Hindamise kõigi muude osade puhul kohaldatakse kooskõlas punktiga MED.A.015 arstisaladuse nõuet.

MED.C.035 Piirangud

- a) Kui salongipersonali tunnistuse omanikud ei vasta täielikult 2. jaos sätestatud tervisenõuetele, otsustab lennundusarst, lennundusmeditsiinikeskus või töötervishoiuarst, kas nad on ühe või mitme piirangu seadmise korral võimelised ohutult täita salongipersonali tööülesandeid.
- b) Salongipersonali tervisearuandes määratakse kindlaks kõik piirangud tegutsemisel salongipersonali tunnistusega kaasnevate õiguste piires ning need kõrvaldab lennundusarst, lennundusmeditsiinikeskus või töötervishoiuarst pärast konsulteerimist lennundusarstiga.

D ALAJAGU

LENNUNDUSARSTID, ÜLDARSTID, TÖÖTERTVISHOIUARSTID

1. JAGU

Lennundusarstid

MED.D.001 Õigused

- a) Lennundusarstil on õigus välja anda klassi 2 ja LAPL-klassi tervisetõendeid, pikendada nende kehtivust, taastada nende kehtivus ning korraldada asjaomaseid arstlikke läbivaatusi ja kontrole.
- b) Klassi 1 tervisetõendite kehtivuse pikendamiseks ja taastamiseks vajalike arstlike läbivaatuste korraldamiseks võivad lennundusarsti tunnistuse omanikud taotleda oma õiguste laiendamist juhul, kui nad vastavad punktis MED.D.015 sätestatud nõuetele.
- c) Tunnistuses määratakse kindlaks lennundusarsti õigused ja nendega kaasnevad tingimused.
- d) Lennundusarsti tunnistuse omanik ei tohi teha lennundusmeditsiinilisi läbivaatusi ega kontrole muudes liikmesriikides kui selles liikmesriigis, kus on välja antud tema lennundusarsti tunnistus, välja arvatud järgmistel juhtudel:

- (1) vastuvõttev liikmesriik on andnud talle loa teha oma kutsetööd eriarstina;
- (2) ta on teatanud vastuvõtva liikmesriigi pädevale asutusele oma kavatsusest teha lennundusmeditsiinilisi läbivaatusi ja kontrole ning anda välja tervisetõendeid oma õiguste piires lennundusarstina ning
- (3) ta on saanud vastuvõtva liikmesriigi pädevalt asutuselt asjakohase ülevaate.

MED.D.005 Taotlus

- a) Taotlus lennundusarsti tunnistuse saamiseks koostatakse pädeva asutuse kehtestatud vormis ja viisil.
- b) Lennundusarsti tunnistuse taotlejad esitavad pädevale asutusele järgmised andmed ja dokumendid:
- (1) isikuandmed ja kutsetegevuse aadress;
- (2) dokumendid, millega tõendatakse nende vastavust punktis MED.D.010 kehtestatud nõuetele, sealhulgas tõend taotletavate õiguste kohase lennundusmeditsiini õppekursuse sooritamise kohta;
- (3) kirjalik kinnitus, et lennundusarst hakkab välja andma tervisetõendeid käesoleva osa nõuete alusel.
- c) Kui lennundusarst teeb lennundusmeditsiinilisi läbivaatusi mitmes kohas, esitab ta pädevale asutusele asjakohase teabe seoses kõikide tegevuskohtadega.

MED.D.010 Lennundusarsti tunnistuse väljaandmise nõuded

Klassi 2 tervisetõendite esmase väljaandmise, nende kehtivuse pikendamise ja taastamise õigustega lennundusarsti tunnistuse taotlejad peavad:

- a) omama täielikku meditsiinkvalifikatsiooni ja -litsentsi ning residentuuri lõputunnistust;
- b) olema läbinud lennundusmeditsiini algkursuse;
- c) tõendama pädevale asutusele, et neil on:
 - (1) lennundusmeditsiinilisteks läbivaatusteks sobivad ruumid, menetlused, dokumentatsioon ja töökorras seadmed ning
 - (2) arstisaduste tagamiseks vajalikud menetlused ja tingimused.

MED.D.015 Õiguste laiendamise nõuded

Lennundusarsti tunnistuse taotlejatel, kes soovivad laiendada oma õigusi klassi 1 tervisetõendite kehtivuse pikendamiseks ja taastamiseks, peab olema kehtiv lennundusarsti tunnistus ning nad peavad olema:

- a) teinud viie aasta jooksul enne taotluse esitamist vähemalt 30 klassi 2 tervisetõendi väljaandmiseks, selle kehtivuse pikendamiseks või taastamiseks vajalikku läbivaatust;
- b) läbinud lennundusmeditsiini täienduskursuse ning
- c) läbinud praktika lennundusmeditsiinikeskuse juures piloodilube väljaandva asutuse järelevalve all.

MED.D.020 Lennundusmeditsiini õppekursused

- a) Lennundusmeditsiini õppekursused kiidab heaks selle liikmesriigi pädev asutus, kus on neid korraldava organisatsiooni peamine tegevuskoht. Kursust korraldav organisatsioon tõendab, et kursuse ainekava vastab nõuetele ning et koolitajatel on asjakohased teadmised ja kogemused.
- b) Kursused lõpevad läbitud ainete kirjaliku eksamiga, välja arvatud täiendusõppe korral.
- c) Kursust korraldav organisatsioon annab taotlejatele eksami positiivse soorituse korral lõputunnistuse.

MED.D.025 Lennundusarsti tunnistust mõjutavad muudatused

- a) Lennundusarstid peavad teatama pädevale asutusele järgmistest muutustest, mis võivad nende tunnistust mõjutada:
 - (1) meditsiinivaldkonda reguleeriv asutus on algatanud lennundusarsti suhtes distsiplinaarmenetluse või -juurdluse;
 - (2) muutunud on tunnistuse väljaandmise ajal kehtinud tingimused, sealhulgas taotlusega esitatud avalduste sisu;
 - (3) enam ei täideta väljaandmisnõudeid;
 - (4) muutunud on lennundusarsti tegevuskoht/-kohad või postiaadress.
- b) Kui pädevat asutust ei teavitata, siis tegevusloaga kaasnevate õiguste kehtivus peatatakse või õigused tunnistatakse kehtetuks vastavalt tunnistuse kehtivuse peatanud või selle kehtetuks tunnistanud pädeva asutuse otsusele.

MED.D.030 Lennundusarsti tunnistuse kehtivus

Lennundusarsti tunnistus antakse välja kuni kolmeks aastaks. Tunnistuse kehtivust pikendatakse, kui selle omanik:

- a) täidab jätkuvalt arstina tegutsemise jaoks nõutavaid üldtingimusi ja on registreeritud riikliku õiguse kohaselt praktiseeriva meditsiinitöötajana;
- b) on viimase kolm aasta jooksul läbinud lennundusmeditsiinalase täiendusõppe;

- c) on igal aastal teinud vähemalt kümme lennundusmeditsiinilist läbivaatust;
- d) vastab jätkuvalt tunnistuses kehtestatud tingimustele ning
- e) tegutseb oma õiguste piires kooskõlas käesoleva osaga.

2. JAGU

Üldarstid

MED.D.035 Nõuded üldarstidele

- a) Üldarstid tegutsevad lennundusarstidena LAPL-klassi tervisetõendite väljaandmisel üksnes siis, kui nende tegevus toimub:
 - (1) liikmesriigis, kus üldarstidel on vajalik juurdepääs taotlejate terviseandmetele, ning
 - (2) kooskõlas kõigi siseriiklikes õigusaktides sätestatud lisanõuetega.
- b) Selleks et välja anda LAPL-klassi tervisetõendeid, peab üldarstidel kooskõlas siseriiklike õigusaktidega olema arstina tegutsemise jaoks vajalik täielik kvalifikatsioon ja tegevusluba.
- c) Lennundusarstidena tegutsevad üldarstid teavitavad oma tegevusest pädevat asutust.

3. JAGU

Töetervishoiuarstid

MED.D.040 Nõuded töetervishoiuarstidele

Töetervishoiuarstid teevad salongipersonali lennundusmeditsiinilisi kontrolle üksnes siis, kui:

- a) pädev asutus on nõus, et asjaomane riiklik töetervishoiusüsteem saab tagada vastavuse käesolevas lisas sätestatud kohaldatavatele nõuetele;
 - b) neil on siseriiklike õigusaktide kohane arstina tegutsemise luba ja töetervishoiukvalifikatsioon ning
 - c) nad on omandanud salongipersonali töökeskkonnaga seotud lennundusmeditsiinalased teadmised.
-

Tellimishinnad aastal 2011 (ilma käibemaksuta, sisaldavad tavalise saatmise kulusid)

<i>Euroopa Liidu Teataja</i> L- ja C-seeria väljaanne ainult paberandjal	ELi 22 ametlikus keeles	1 100 eurot aastas
<i>Euroopa Liidu Teataja</i> L- ja C-seeria paberandjal + DVD-l aastane väljaanne	ELi 22 ametlikus keeles	1 200 eurot aastas
<i>Euroopa Liidu Teataja</i> L-seeria väljaanne ainult paberandjal	ELi 22 ametlikus keeles	770 eurot aastas
<i>Euroopa Liidu Teataja</i> L- ja C-seeria igakuiselt ja kumulatiivselt DVD-l	ELi 22 ametlikus keeles	400 eurot aastas
<i>Euroopa Liidu Teataja</i> lisa (S-seeria – avalikud hanked ja pakkumismenetlused) kord nädalas DVD-l	mitmekeelne: ELi 23 ametlikus keeles	300 eurot aastas
<i>Euroopa Liidu Teataja</i> C-seeria – värbamiskonkursid	konkursside keeled	50 eurot aastas

Euroopa Liidu Teatajat saab tellida Euroopa Liidu 22 ametlikus keeles. Teataja on jaotatud L-seeriaks (õigusaktid) ja C-seeriaks (teave ja teatised).

Iga keeleversioon tuleb tellida eraldi.

Vastavalt nõukogu määrusele (EÜ) nr 920/2005, mis avaldati ELTs L 156 18. juunil 2005 ja milles sätestatakse, et Euroopa Liidu institutsioonid ei ole ajutiselt kohustatud koostama ja avaldama kõiki õigusakte iiri keeles, müüakse ELT iirikeelseid väljaandeid eraldi.

Euroopa Liidu Teataja lisa (S-seeria – avalikud hanked ja pakkumismenetlused) tellimus sisaldab kõiki 23 keeleversiooni ühel mitmekeelsel DVD-l.

Soovi korral saab koos *Euroopa Liidu Teataja* tellimusega mitmesuguseid *Euroopa Liidu Teataja* kaasandeid. Kaasannete ilmumisest teavitatakse tellijaid teadaande vahendusel, mis avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas*.

Müük ja tellimused

Erinevate tasuliste perioodikaväljaannete tellimusi, k.a *Euroopa Liidu Teataja* tellimust, saab vormistada meie edasimüüjate kaudu. Edasimüüjate nimekiri on kättesaadav järgmisel veebilehel:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_et.htm

EUR-Lexi (<http://eur-lex.europa.eu>) kaudu pakutakse otsest ja tasuta juurdepääsu Euroopa Liidu õigusaktidele. Nimetatud veebilehel saab tutvuda *Euroopa Liidu Teatajaga* ning ka lepingute, õigusaktide, kohtupraktika ja ettevalmistatavate õigusaktidega.

Lisateavet Euroopa Liidu kohta saab veebilehelt <http://europa.eu>

