

# Úradný vestník

## Európskej únie

L 311



Slovenské vydanie

Právne predpisy

Zväzok 54

25. novembra 2011

Obsah

II *Nelegislatívne akty*

## NARIADENIA

- ★ **Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1178/2011 z 3. novembra 2011, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa posádky civilného letectva podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 <sup>(1)</sup> .....** 1

Cena: 8 EUR

\_\_\_\_\_

(<sup>1</sup>) Text s významom pre EHP

**SK**

Akty, ktoré sú vytlačené obyčajným písmom, sa týkajú každodennej organizácie poľnohospodárskych záležitostí a sú spravidla platné len obmedzený čas.

Názvy všetkých ostatných aktov sú vytlačené tučným písmom a je pred nimi hviezdička.



## II

(Nelegislatívne akty)

## NARIADENIA

## NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 1178/2011

z 3. novembra 2011,

**ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa posádky  
civilného letectva podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES<sup>(1)</sup>, a najmä na jeho článok 7 ods. 6, článok 8 ods. 5 a článok 10 ods. 5,

keďže:

- (1) Cieľom nariadenia (ES) č. 216/2008 je stanoviť a udržať vysokú a jednotnú úroveň bezpečnosti civilného letectva v Európe. Týmto nariadením sa zabezpečujú prostriedky dosiahnutia tohto cieľa a ďalších cieľov v oblasti bezpečnosti civilného letectva.
- (2) Piloti zapojení do prevádzky niektorých lietadiel, ako aj zariadenia používané pri výcviku simulácie letu a osoby a organizácie zapojené do výcviku, skúšania alebo kontroly týchto pilotov musia spĺňať príslušné základné požiadavky ustanovené v prílohe III k nariadeniu (ES) č. 216/2008. Podľa uvedeného nariadenia by piloti, ako aj osoby a organizácie, ktoré sa podieľajú na ich výcviku, mali na základe zistenia, že spĺňajú základné požiadavky, získať osvedčenie.
- (3) Pilotom by sa podobne mali vydať osvedčenia o zdravotnej spôsobilosti a poverení leteckí lekári zodpovední za posudzovanie zdravotnej spôsobilosti pilotov by mali získať osvedčenia na základe zistenia, že spĺňajú

príslušné základné požiadavky. V nariadení (ES) č. 216/2008 sa však predpokladá, že za určitých podmienok môžu všeobecní praktickí lekári pôsobiť ako poverení leteckí lekári, ak je to v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi.

- (4) Palubní sprievodcovia, ktorí sa podieľajú na prevádzke niektorých lietadiel, musia spĺňať príslušné základné požiadavky ustanovené v prílohe IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008. Podľa uvedeného nariadenia by palubní sprievodcovia mali byť pravidelne hodnotení z hľadiska ich zdravotnej spôsobilosti bezpečne vykonávať im pridelené bezpečnostné úlohy. Dodržiavanie sa musí preukázať príslušným hodnotením založeným na najlepšej letecko-lekárskej posudkovej praxi.
- (5) V nariadení (ES) č. 216/2008 sa od Komisie požaduje, aby prijala potrebné vykonávacie predpisy na stanovenie podmienok osvedčovania pilotov ako aj osôb, ktoré sa podieľajú na ich výcviku, skúšaní alebo kontrole, potvrdzovania palubných sprievodcov, ako aj posudzovania ich zdravotnej spôsobilosti.
- (6) Mali by sa ustanoviť požiadavky a postupy týkajúce sa prevodu národných preukazov spôsobilosti pilotov a národných preukazov spôsobilosti palubných technikov na preukazy spôsobilosti pilotov, aby sa zabezpečilo, že im umožnia vykonávať ich činnosti za harmonizovaných podmienok. Kvalifikácia na vykonávanie skúšok pilotáže by sa tiež mala previesť v súlade s týmto nariadením.
- (7) Členské štáty by mali mať možnosť prijímať preukazy spôsobilosti vydané tretími krajinami, ak je možné zaručiť rovnocennú úroveň bezpečnosti v porovnaní s úrovňou stanovenou v nariadení (ES) č. 216/2008. Mali by sa ustanoviť podmienky prijímania preukazov spôsobilosti vydaných tretími krajinami.

(<sup>1</sup>) Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1.

- (8) S cieľom zabezpečiť, aby sa na účely získania preukazu spôsobilosti pilotov mohol zohľadniť výcvik, ktorý sa začal pred dátumom uplatňovania tohto nariadenia, by sa mali ustanoviť podmienky uznávania už ukončeného výcviku. Takisto by sa mali ustanoviť podmienky uznávania preukazov spôsobilosti vojenských pilotov.
- (9) Je potrebné poskytnúť leteckému priemyslu a správny orgánom členských štátov dostatok času na prispôbenie sa novému regulačnému rámcu, aby členské štáty mali čas na vydanie osobitných druhov preukazov spôsobilosti pilotov a osvedčení o zdravotnej spôsobilosti, na ktoré sa nevzťahuje „JAR“, a aby mohli za určitých podmienok uznať platnosť vydaných preukazov spôsobilosti a osvedčení, ako aj letecko-lekárske hodnotení uskutočnených pred uplatňovaním tohto nariadenia.
- (10) Smernica Rady 91/670/EHS zo 16. decembra 1991 o vzájomnom uznávaní licencií leteckého personálu pre výkon činností v civilnom letectve <sup>(1)</sup> sa zrušuje v súlade s článkom 69 ods. 2 nariadenia (ES) č. 216/2008. Opatrenia prijaté v tomto nariadení sa považujú za zodpovedajúce opatrenia.
- (11) S cieľom zabezpečiť bezproblémový prechod a vysokú jednotnú úroveň bezpečnosti civilného letectva v Únii by mali vykonávacie opatrenia odzrkadľovať najnovší stav techniky vrátane najlepších postupov, ako aj vedecký a technický pokrok v oblasti výcviku pilotov a zdravotnej spôsobilosti posádky lietadla. Zodpovedajúcim spôsobom by sa mali zohľadniť aj technické požiadavky a administratívne postupy, na ktorých sa do 30. júna 2009 dohodlo v rámci Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ďalej len „ICAO“ International Civil Aviation Organisation) a Spojených leteckých úradov, ako aj platné právne predpisy týkajúce sa konkrétneho prostredia v jednotlivých štátoch.
- (12) Agentúra pripravila návrh vykonávacích pravidiel a predložila ho v podobe stanoviska Komisii v súlade s článkom 19 ods. 1 nariadenia (ES) č. 216/2008.
- (13) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného podľa článku 65 nariadenia (ES) č. 216/2008,
- spôsobilosti pilotov a národných preukazov spôsobilosti palubných technikov, ako aj podmienky uznávania preukazov spôsobilosti z tretích krajín;
2. osvedčovania osôb zodpovedných za poskytovanie leteckého výcviku alebo výcviku simulácie letu, ako aj posudzovania zručností pilotov;
  3. pre rôzne zdravotné osvedčenia zdravotnej spôsobilosti pilotov, podmienky vydania, zachovania, zmeny, obmedzenia, pozastavenia alebo zrušenia osvedčení zdravotnej spôsobilosti, oprávnení a povinností držiteľov osvedčení zdravotnej spôsobilosti, ako aj podmienky prevodu národných osvedčení zdravotnej spôsobilosti na bežne uznávané osvedčenia zdravotnej spôsobilosti;
  4. osvedčovania poverených leteckých lekárov, ako aj podmienky, za ktorých môžu všeobecní praktickí lekári pôsobiť ako poverení leteckí lekári;
  5. pravidelného posudzovania zdravotnej spôsobilosti palubných sprievodcov, ako aj kvalifikácie osôb zodpovedných za posudzovanie.

## Článok 2

### Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

1. „preukaz spôsobilosti podľa časti FCL“ znamená preukaz spôsobilosti letovej posádky, ktorý spĺňa požiadavky prílohy I;
2. „JAR“ znamenajú spoločné letecké predpisy (Joint Aviation Requirements) prijaté Spojenými leteckými úradmi platné k 30. júnu 2009;
3. „preukaz spôsobilosti pilota ľahkých lietadiel (LAPL – Light aircraft pilot licence)“ znamená preukaz spôsobilosti pre rekreačných pilotov uvedený v článku 7 nariadenia (ES) č. 216/2008;
4. „preukaz spôsobilosti v súlade s JAR“ znamená preukaz spôsobilosti pilota a pripojené kvalifikačné kategórie, osvedčenia, povolenia a/alebo kvalifikácie, ktoré sú vydané alebo uznané v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi odzrkadľujúcimi JAR a postupmi členským štátom, ktorý implementoval príslušné JAR, pričom tento preukaz spôsobilosti bol v súvislosti s takýmto JAR odporučený na vzájomné uznanie v rámci systému Spojených leteckých úradov;
5. „preukaz spôsobilosti v nesúlade s JAR“ znamená preukaz spôsobilosti pilota vydaný alebo uznaný členským štátom v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi, ktorý nebol odporučený na vzájomné uznanie v súvislosti s príslušnými JAR;

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

### Článok 1

#### Predmet úpravy

Týmto nariadením sa ustanovujú podrobné pravidlá:

1. pre rôzne kvalifikačné kategórie pre preukazy spôsobilosti pilotov, podmienky vydania, zachovania, zmeny, obmedzenia, pozastavenia alebo zrušenia preukazov spôsobilosti, oprávnení a povinností držiteľov preukazov spôsobilosti, podmienky prevodu existujúcich národných preukazov

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 373, 31.12.1991, s. 21.

6. „zápočet“ znamená uznanie predchádzajúcej praxe alebo kvalifikácie;
7. „správa o zápočte“ znamená správu, na základe ktorej sa môže uznať predchádzajúca prax alebo kvalifikácia;
8. „správa o prevode“ znamená správu, na základe ktorej sa môže preukaz spôsobilosti zmeniť na preukaz spôsobilosti podľa časti FCL;
9. „osvedčenie zdravotnej spôsobilosti pilota a osvedčenie povereného leteckého lekára v súlade s JAR“ znamená osvedčenie, ktoré je vydané alebo uznané v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi odzrkadľujúcimi JAR a postupmi členským štátom, ktorý implementoval príslušné JAR, pričom tieto osvedčenia boli v súvislosti s takýmto JAR odporúčané na vzájomné uznanie v rámci systému Spojených leteckých úradov;
10. „osvedčenie zdravotnej spôsobilosti pilota a osvedčenie povereného leteckého lekára v nesúlade s JAR“ znamená osvedčenie vydané alebo uznané členským štátom v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi, ktoré nebolo odporúčané na vzájomné uznanie v súvislosti s príslušnými JAR.
4. Správa o prevode:
- a) musí byť vypracovaná členským štátom, ktorý vydal preukaz spôsobilosti pilota, po porade s Európskou agentúrou pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“);
- b) opisuje vnútroštátne požiadavky, na základe ktorých boli vydané preukazy spôsobilosti pilota;
- c) opisuje rozsah oprávnení, ktoré boli poskytnuté pilotom;
- d) uvádza, za ktoré požiadavky v prílohe I sa má poskytnúť zápočet;
- e) uvádza všetky obmedzenia, ktoré je potrebné zahrnúť do preukazov spôsobilosti podľa časti FCL, a všetky požiadavky, ktoré musí pilot spĺňať, aby sa tieto obmedzenia zrušili.
5. V správe o prevode sa uvedú kópie všetkých dokumentov potrebných na preukázanie prvkov stanovených v písmenách a) až e) odseku 4 vrátane kópií príslušných vnútroštátnych požiadaviek a postupov. Pri vypracovaní správy o prevode sa členské štáty v rámci možností usilujú umožniť pilotom zachovať si svoj aktuálny rozsah činností.

### Článok 3

#### Udeľovanie preukazov spôsobilosti a osvedčení zdravotnej spôsobilosti pilotom

Bez toho, aby bol dotknutý článok 7, piloti lietadiel uvedených v článku 4 ods. 1 písm. b) a c) a v článku 4 ods. 5 nariadenia (ES) č. 216/2008 musia spĺňať technické požiadavky a administratívne postupy ustanovené v prílohe I a prílohe IV k tomuto nariadeniu.

### Článok 4

#### Existujúce národné preukazy spôsobilosti pilota

1. Preukazy spôsobilosti v súlade s JAR vydané alebo uznané členským štátom pred 8. aprílom 2012 sa považujú za vydané v súlade s týmto nariadením. Členské štáty najneskôr 8. apríla 2017 nahradia tieto preukazy spôsobilosti preukazmi spôsobilosti, ktoré vyhovujú formátu ustanovenému v Časti ARA.

2. Preukazy spôsobilosti v nesúlade s JAR vrátane všetkých súvisiacich kvalifikačných kategórií, osvedčení, povolení a/alebo kvalifikácií vydaných alebo uznaných členským štátom pred uplatniteľnosťou tohto nariadenia zmení členský štát, ktorý preukaz spôsobilosti vydal, na preukazy spôsobilosti podľa Časti FCL.

3. Preukazy spôsobilosti v nesúlade s JAR sa prevedú na preukazy spôsobilosti podľa časti FCL a súvisiace kvalifikačné kategórie alebo osvedčenia v súlade:

- a) s ustanoveniami prílohy II alebo
- b) s prvkami stanovenými v správe o prevode.

6. Bez toho, aby boli dotknuté odseky 1 a 3, držiteľom osvedčenia inštruktora kvalifikačnej kategórie na triedu alebo osvedčenia examinátora, ktorí majú oprávnenia na jednopilotné vysokovýkonné lietadlá so zložitou konštrukciou, sa tieto oprávnenia prevedú na osvedčenie inštruktora kvalifikačnej kategórie na triedu alebo osvedčenie examinátora pre jednopilotné letúny.

7. Členský štát môže za týchto podmienok povoliť žiakovi-pilotovi využívať bez dohľadu obmedzené oprávnenia predtým, ako splní všetky tieto požiadavky potrebné na vydanie LAPL:

- a) oprávnenia musia byť obmedzené na územie členského štátu alebo jeho časť;
- b) oprávnenia musia byť obmedzené na ohraničenú geografickú oblasť, na jednomotorové piestové letúny s maximálnou vzletovou hmotnosťou nepresahujúcou 2 000 kg a nesmú sa týkať prepravy cestujúcich;
- c) tieto povolenia sa vydávajú na základe konkrétneho posúdenia ohrozenia bezpečnosti, ktoré vykonáva inštruktor v zmysle koncepčného posúdenia ohrozenia bezpečnosti, ktoré vykonáva členský štát;
- d) členský štát predkladá Komisii a agentúre pravidelné správy každé tri roky.

## Článok 5

**Existujúce národné osvedčenia zdravotnej spôsobilosti pilotov a osvedčenia poverených leteckých lekárov**

1. Osvedčenia zdravotnej spôsobilosti pilotov v súlade s JAR, ako aj osvedčenia poverených leteckých lekárov v súlade s JAR, ktoré členský štát vydal alebo uznal pred nadobudnutím platnosti tohto nariadenia, sa považujú za vydané v súlade s týmto nariadením.
2. Členské štáty najneskôr do 8. apríla 2017 nahradia osvedčenia zdravotnej spôsobilosti pilotov a osvedčenia poverených leteckých lekárov osvedčeniami, ktoré vyhovujú formátu ustanovenému v Časti ARA.
3. Osvedčenia zdravotnej spôsobilosti pilotov, ako aj osvedčenia poverených leteckých lekárov, ktoré nie sú v súlade s JAR a ktoré členský štát vydal pred nadobudnutím platnosti tohto nariadenia, zostanú v platnosti do dátumu ich nasledujúceho predĺženia platnosti alebo do 8. apríla 2017 podľa toho, čo nastane skôr.
4. Pri predĺžení platnosti osvedčení uvedených v odsekoch 1 a 2 sa musia dodržiavať ustanovenia prílohy IV.

## Článok 6

**Prevod kvalifikácie na skúšky pilotáže**

1. Pilotom, ktorí pred nadobudnutím platnosti tohto nariadenia vykonali skúšky pilotáže kategórie 1 a 2 v zmysle prílohy k nariadeniu Komisie (ES) č. 1702/2003<sup>(1)</sup> alebo ktorí poskytovali výcvik na vykonávanie letových skúšok pilotov, členský štát, ktorý vydal kvalifikáciu na letové skúšky, prevedie ich kvalifikáciu na letové skúšky na kvalifikačné kategórie na letové skúšky v súlade s prílohou I k tomuto nariadeniu, prípadne na osvedčenia inštruktora pre letové skúšky.
2. Tento prevod sa uskutoční v súlade s prvkami stanovenými v správe o prevode, ktorá spĺňa požiadavky uvedené v článku 4 ods. 4 a 5.

## Článok 7

**Existujúce národné preukazy spôsobilosti palubných technikov**

1. S cieľom previesť preukazy spôsobilosti palubného technika vydané v súlade s prílohou 1 k Chicagskému dohovoru na preukazy spôsobilosti podľa časti FCL držiteľa podávajú žiadosti členskými štátom, ktoré vydali tieto preukazy spôsobilosti.
2. Preukazy spôsobilosti palubného technika sa prevedú na preukazy spôsobilosti podľa časti FCL v súlade so správou o prevode, ktorá spĺňa požiadavky uvedené v článku 4 ods. 4 a 5.

3. Pri podávaní žiadosti o preukaz spôsobilosti dopravného pilota (ATPL – airline transport pilot licence) na letúny sa musia dodržať ustanovenia o zápočte uvedené v článku FCL.510.A písm. c) bode 2 prílohy I.

## Článok 8

**Podmienky uznávania preukazov spôsobilosti z tretích krajín**

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 12 nariadenia (ES) č. 216/2008, a v prípade, že medzi Úniou a treťou krajinou neexistuje dohoda týkajúca sa udeľovania preukazov spôsobilosti pilotom, členské štáty môžu uznať preukazy spôsobilosti tretích krajín a súvisiace osvedčenia zdravotnej spôsobilosti vydané tretími krajinami alebo v ich mene, a to v súlade s ustanoveniami prílohy III k tomuto nariadeniu.
2. Žiadatelia o preukazy spôsobilosti podľa časti FCL, ktorí už sú držiteľmi rovnocenného preukazu spôsobilosti, kvalifikačnej kategórie alebo osvedčenia vydaných treťou krajinou v súlade s prílohou 1 k Chicagskému dohovoru, musia splniť všetky požiadavky prílohy I k tomuto nariadeniu s tou výnimkou, že požiadavky dĺžky trvania kurzu, počtu lekcí a konkrétnych hodín výcviku sa môžu znížiť.
3. Zápočet udelený žiadateľovi určí členský štát, ktorému pilot podáva žiadosť, na základe odporúčania organizácie schválenej na výcvik.

4. Držiteľom preukazu spôsobilosti ATPL vydaného treťou krajinou alebo v jej mene v súlade s prílohou 1 k Chicagskému dohovoru, ktorí splnili požiadavky na prax na účely vydania preukazu spôsobilosti ATPL pre príslušnú kategóriu lietadiel v zmysle podčasti F prílohy I k tomuto nariadeniu, sa môže udeliť kompletný zápočet v súvislosti s požiadavkou absolvovať výcvikový kurz pred skúškou z teoretických vedomostí a praktickou skúškou za predpokladu, že preukaz spôsobilosti tretej krajiny obsahuje platnú typovú kvalifikačnú kategóriu pre lietadlo, ktoré sa použije v rámci praktickej skúšky na účely ATPL.

5. Typové kvalifikačné kategórie pre letúny alebo vrtuľníky sa môžu vydať držiteľom preukazov spôsobilosti podľa časti FCL, ktorí spĺňajú požiadavky na vydanie týchto kvalifikačných kategórií ustanovených treťou krajinou. Takéto kvalifikačné kategórie sú obmedzené na lietadlá zaregistrované v tejto tretej krajine. Toto obmedzenie sa môže zrušiť, ak pilot spĺňa požiadavky uvedené v bode C.1 prílohy III.

## Článok 9

**Zápočet za výcvik začatý pred uplatňovaním tohto nariadenia**

1. Vzhľadom na vydávanie preukazov spôsobilosti podľa časti FCL v súlade s prílohou I sa za výcvik začatý pred uplatňovaním tohto nariadenia v súlade s požiadavkami a postupmi Spojených leteckých úradov, ktorý sa vykonáva pod regulačným dohľadom členského štátu a ktorý bol odporúčaný na vzájomné uznanie v rámci systému Spojených leteckých úradov v súvislosti s príslušnými predpismi JAR, udelí plný zápočet za predpokladu, že výcvik a skúšanie sa skončili najneskôr 8. apríla 2016.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 243, 27.9.2003, s. 6.

2. Za výcvik začatý pred uplatňovaním tohto nariadenia v súlade s prílohou I k Chicagskému dohovoru sa udelí zápočet na účely vydania preukazov spôsobilosti podľa časti FCL, a to na základe správy o zápočte vypracovanej členským štátom po porade s agentúrou.

3. V správe o zápočte sa opíše rozsah výcviku, uvedie sa, za ktoré požiadavky na preukazy podľa časti FCL sa udeľuje zápočet, a prípadne ktoré požiadavky musí žiadateľ splniť, aby mu boli vydané preukazy spôsobilosti podľa časti FCL. Správa zahŕňa kópie všetkých dokumentov potrebných na preukázanie rozsahu výcviku, ako aj vnútroštátnych predpisov a postupov, v súlade s ktorými sa výcvik začal.

#### Článok 10

##### Zápočet za preukazy spôsobilosti pilota získané počas vojenskej služby

1. Aby držiteľia preukazov spôsobilosti vojenskej leteckej posádky získali preukazy spôsobilosti podľa časti FCL, musia o ne požiadať členský štát, v ktorom vykonávali vojenskú službu.

2. Za vedomosti, prax a zručnosti získané počas vojenskej služby, sa udelí zápočet na účely príslušných požiadaviek prílohy I v súlade s prvkami správy o zápočte vypracovanej členským štátom po porade s agentúrou.

3. V správe o zápočte:

- sa opisujú vnútroštátne požiadavky, na základe ktorých boli vydané vojenské preukazy spôsobilosti, kvalifikačné kategórie, osvedčenia, povolenia a/alebo kvalifikácie;
- sa opisuje rozsah oprávnení, ktoré boli poskytnuté pilotom;
- sa uvedie, za ktoré požiadavky prílohy I sa má poskytnúť zápočet;
- sa uvedú všetky obmedzenia, ktoré je potrebné zahrnúť do preukazov spôsobilosti podľa časti FCL, a všetky požiadavky, ktoré musia piloti splňať, aby sa tieto obmedzenia zrušili;
- sa uvedú kópie všetkých dokumentov potrebných na preukázanie uvedených prvkov, spolu s kópiami príslušných vnútroštátnych predpisov a postupov.

#### Článok 11

##### Zdravotná spôsobilosť palubných sprievodcov

1. Palubní sprievodcovia, ktorí sa podieľajú na prevádzke lietadiel uvedených v článku 4 ods. 1 písm. b) a c) nariadenia (ES) č. 216/2008, musia splňať technické požiadavky a administratívne postupy ustanovené v prílohe IV.

2. Lekárske vyšetrenia alebo hodnotenia zdravotného stavu palubných sprievodcov, ktoré sa uskutočnili v súlade s nariadením (EHS) č. 3922/91<sup>(1)</sup> a ktoré sú k dátumu uplatňovania tohto nariadenia stále v platnosti, sa považujú za platné podľa tohto nariadenia:

- do konca obdobia platnosti, ktoré určí príslušný úrad v súlade s nariadením (EHS) č. 3922/91, alebo
- do konca obdobia platnosti uvedeného v bode MED.C.005 prílohy IV, podľa toho, čo nastane skôr.

Obdobie platnosti sa počíta od dátumu posledného lekárskeho vyšetrenia alebo hodnotenia zdravotného stavu.

Do konca obdobia platnosti sa všetky následné opätovné letecko-lekárske hodnotenia zdravotného stavu vykonávajú v súlade s prílohou IV.

#### Článok 12

##### Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

1. Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 8. apríla 2012.

2. Odchylné od odseku 1 sa členské štáty môžu rozhodnúť neuplatňovať do 8. apríla 2015 tieto ustanovenia prílohy I:

- ustanovenia týkajúce sa preukazov spôsobilosti pilotov lietadiel so vztlakovými motormi, vzducholodí, balónov a vetroňov;
- ustanovenia podčasti B;
- ustanovenia bodov FCL.800, FCL.805, FCL.815 a FCL.820;
- v prípade vrtuľníkov ustanovenia oddielu 8 podčasti J;
- ustanovenia oddielov 10 a 11 (podčasť J).

3. Odchylné od odseku 1 sa členské štáty môžu rozhodnúť neprevádzať preukazy spôsobilosti na letúny a vrtuľníky, ktoré nie sú v súlade s JAR a ktoré vydali do 8. apríla 2014.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 373, 31.12.1991, s. 4.

4. Odchylné od odseku 1 sa členské štáty môžu rozhodnúť neuplatňovať ustanovenia tohto nariadenia na pilotov, ktorí sú držiteľmi preukazu spôsobilosti a súvisiaceho osvedčenia zdravotného stavu vydaných treťou krajinou do 8. apríla 2014 a ktorí sa podieľajú na neobchodnej prevádzke lietadiel uvedených v článku 4 ods. 1 písm. b) alebo c) nariadenia (ES) č. 216/2008.

5. Odchylné od odseku 1 sa môže členský štát rozhodnúť neuplatňovať do 8. apríla 2015 ustanovenia oddielu 3 podčasti B prílohy IV.

6. Odchylné od odseku 1 sa členské štáty môžu rozhodnúť neuplatňovať do 8. apríla 2014 ustanovenia podčasti C prílohy IV.

7. Keď členské štáty uplatňujú ustanovenia odsekov 2 až 6, oznámia to Komisii a agentúre. V tomto oznámení opíšu dôvody takejto výnimky, ako aj program implementácie vrátane plánovaných opatrení a harmonogramu.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 3. novembra 2011

Za Komisiu  
predseda  
José Manuel BARROSO



## PRÍLOHA I

## [ČASŤ FCL]

## PODČASŤ A

## VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY

**FCL.001. Príslušný orgán**

Príslušný orgán je na účely tejto časti orgán určený členským štátom, ktorému osoby podávajú žiadosti o preukazy spôsobilosti pilotov alebo súvisiace kvalifikačné kategórie alebo osvedčenia.

**FCL.005. Rozsah pôsobnosti**

V tejto časti sa ustanovujú požiadavky na vydávanie preukazov spôsobilosti pilotov a súvisiacich kvalifikačných kategórií a osvedčení, ako aj podmienky ich platnosti a používania.

**FCL.010. Vymedzenie pojmov**

Na účely tejto časti sa uplatňujú tieto pojmy:

„Akrobatický let“ znamená úmyselne vykonávané manévry lietadla charakterizované prudkými zmenami jeho priestorovej polohy, nezvyčajnou priestorovou polohou alebo nezvyčajnými zmenami rýchlosti, ktoré nie sú potrebné pre bežný let ani pre inštruktáž s cieľom vydávania preukazov spôsobilosti alebo kvalifikačných kategórií okrem kvalifikačnej kategórie na leteckú akrobáciu.

„Letún“ znamená motorové lietadlo ťažšie ako vzduch, pri ktorom vztlak potrebný na let vykonávajú aerodynamické sily na krídlach, ktoré sú v danej konfigurácii voči trupu lietadla nepohyblivé.

„Letún povinne prevádzkovaný v posádke s druhým pilotom“ znamená typ letúna, ktorý je povinne prevádzkovaný v posádke s druhým pilotom tak, ako je to stanovené v letovej príručke alebo v osvedčení leteckého prevádzkovateľa.

„Lietadlo“ znamená akékoľvek zariadenie schopné vyvodzovať nosné sily v atmosfére z reakcií vzduchu, ktoré nie sú reakciami vzduchu voči zemskému povrchu.

„Schopnosť riadiť lietadlo“ znamená trvalé používanie dobrého úsudku a rozvinutých znalostí, zručností a prístupov na splnenie cieľov letu.

„Vzducholod“ znamená motorové lietadlo ľahšie ako vzduch schopné na riadny let, s výnimkou teplovzdušných vzducholodí, ktoré sú na účely tejto časti zahrnuté pod pojem „balón“.

„Balón“ znamená lietadlo ľahšie ako vzduch, ktoré letí pomocou používania buď plynového alebo palubného ohrievača. Na účely tejto časti sa za balón považuje aj teplovzdušná vzducholod, hoci je poháňaná motorom.

„Základné prístrojové výcvikové zariadenie“ (BITD – Basic Instrument Training Device) znamená pozemné výcvikové zariadenie, ktoré predstavuje stanovište žiaka – pilota triedy letúnov. Môžu využívať prístrojové panely zobrazené na obrazovkách a pružinové riadenie, čo predstavuje základ prinajmenšom pre nácvik postupov letu podľa prístrojov.

„Kategória lietadla“ znamená rozdelenie lietadiel podľa daných základných vlastností do kategórií, ako napríklad letún, lietadlo so vztlakovými motormi, vrtuľník, vzducholod, vetroň, voľný balón.

„Trieda letúna“ znamená rozdelenie jednopilotných letúnov do kategórií, ktoré si nevyžadujú typovú kvalifikáciu.

„Trieda balóna“ znamená rozdelenie balónov do kategórií, ktoré zohľadňujú prostriedky zabezpečujúce stúpanie balóna na udržiavanie letu.

„Obchodná letecká doprava“ znamená dopravu cestujúcich, nákladu alebo pošty za úhradu alebo za prenájom.

„Spôsobilosť“ znamená kombináciu zručností, znalostí a prístupu, ktorá je potrebná na vykonávanie úloh na predpísanej úrovni.

„Element spôsobilosti“ znamená činnosť, ktorá tvorí úlohu s bodmi počiatku a konca jednoznačne určujúcimi jej hranice a so zjavným výsledkom.

„Celok spôsobilosti“ znamená samostatnú úlohu pozostávajúcu z viacerých elementov spôsobilosti.

„Druhý pilot“ znamená pilota v inej funkcii, ako je veliteľ lietadla v lietadle, pre ktoré sa požaduje viac ako jeden pilot, ale s výnimkou pilota, ktorý je na palube lietadla s jediným cieľom účasti na letovom výcviku na získanie preukazu spôsobilosti alebo kvalifikačnej kategórie.

„Prelet“ znamená let medzi bodom odletu a bodom priletu po vopred plánovanej trase s použitím bežných navigačných postupov.

„Druhý pilot s kvalifikáciou na cestovný let“ znamená pilota, ktorý preberá funkciu druhého pilota počas cestovnej fázy letu vo viacpilotnej posádke nad letovou hladinou FL 200.

„Čas výcviku s inštruktorom“ znamená čas letu alebo pozemný prístrojový čas, v ktorom osoba dostáva letové pokyny od inštruktora s riadnym oprávnením.

„Chyba“ znamená činnosť alebo nečinnosť letovej posádky, ktorá vedie k odchýlkam od organizačných alebo letových zámerov alebo očakávaní.

„Manažment chýb“ znamená proces odhaľovania a nápravy chýb pomocou protiopatrení, ktorými sa obmedzia alebo odstránia následky týchto chýb a zníži pravdepodobnosť výskytu ďalších chýb alebo pre lietadlo nežiaducich stavov.

„Letový simulátor“ (FFS – Full Flight Simulator) znamená presnú kópiu pilotnej kabíny konkrétneho typu alebo značky, modelu a série lietadla vrátane úplnej zostavy zariadení a počítačových programov potrebných na znázornenie lietadla pri činnosti na zemi a počas letu, vizuálny systém poskytujúci výhľad z pilotnej kabíny a systém simulujúci pôsobenie síl pri pohybe.

„Čas letu“:

pre letúny, turistické motorové klzáky a lietadlá so vzlakovými motormi to znamená celkový čas od okamihu, keď sa lietadlo začne pohybovať s cieľom vzletu, do okamihu, keď sa úplne zastaví po skončení letu,

pre vrtuľníky to znamená celkový čas od okamihu, keď sa uvedú do pohybu listy rotora vrtuľníka, až do okamihu úplného zastavenia vrtuľníka a listov rotora po skončení letu,

pre vzducholode to znamená celkový čas od okamihu, keď sa vzducholode uvoľní od stožiaru s cieľom vzletu, do okamihu, keď sa vzducholode úplne zastaví po skončení letu a je zaistená pri stožiaru,

pre vetroň to znamená celkový čas od okamihu, keď sa vetroň začne pohybovať po zemi v procese vzletu, až po okamih, keď sa vetroň úplne zastaví po skončení letu,

pre balóny to znamená celkový čas od okamihu, keď kôš opustí zem s cieľom vzletu, do okamihu, keď sa úplne zastaví po skončení letu.

„Čas letu podľa pravidiel letu podľa prístrojov“ (IFR – Instrumental Flight Rules) znamená celkový čas, v ktorom je lietadlo riadené podľa pravidiel letu podľa prístrojov.

„Letové výcvikové zariadenie“ (FTD) znamená presnú kópiu prístrojov, vybavenia, panelov a ovládacích prvkov riadenia konkrétneho typu lietadla v otvorenej alebo uzavretej pilotnej kabíne lietadla vrátane zostavy vybavenia a počítačových programov potrebných na znázornenie lietadla v podmienkach na zemi a počas letu v rozsahu systémov inštalovaných v zariadení. Nevyžaduje si systém simulujúci pôsobenie síl pri pohybe alebo vizuálny systém, s výnimkou prípadu FTD vrtuľníka na úrovni 2 a 3, kde sa vizuálne systémy vyžadujú.

„Trenažér letových a navigačných postupov“ (FNPT – Flight and Navigation Procedures Trainer) znamená výcvikové zariadenie, ktoré predstavuje prostredie pilotnej kabíny alebo pilotného priestoru vrátane zostavy vybavenia a počítačových programov potrebných na znázornenie lietadla určitého typu alebo triedy v letových podmienkach v rozsahu zodpovedajúcom tomu, ako systémy fungujú v lietadle.

„Skupina balónov“ znamená kategorizáciu balónov, v ktorej sa zohľadňuje veľkosť alebo rozsah letovej obálky.

„Vrtuľník“ znamená lietadlo ťažšie ako vzduch, schopné letieť prevažne pôsobením aerodynamických síl, vznikajúcich na jednom alebo na viacerých poháňaných rotoroch, ktorých osi sú v podstate zvislé.

„Čas letu podľa prístrojov“ znamená časový úsek, v ktorom pilot riadi lietadlo výhradne podľa prístrojov.

„Pozemný prístrojový čas“ znamená časový úsek, v ktorom pilot dostáva pokyny počas simulovaného letu podľa prístrojov s použitím výcvikového zariadenia na simuláciu letu (FSTD – flight simulation training devices).

„Prístrojový čas“ znamená čas letu podľa prístrojov alebo pozemný prístrojový čas.

„Viacpilotná prevádzka“:

pre letúny znamená prevádzku viacpilotných alebo jednopilotných letúnov vyžadujúcu si súčinnosť viacčlennej posádky zloženej aspoň z dvoch pilotov,

pre vrtuľníky znamená prevádzku vyžadujúcu si vo viacpilotných vrtuľníkoch súčinnosť viacčlennej posádky zloženej aspoň z dvoch pilotov.

„Súčinnosť viacčlennej posádky (MCC – multi-cruce cooperation)“ znamená činnosť letovej posádky ako tímu spolupracujúcich členov pod vedením veliteľa lietadla.

„Viacpilotné lietadlá“:

pre letúny znamená letúny schválené na prevádzku s minimálnou posádkou zloženou aspoň z dvoch pilotov,

pre vrtuľníky, vzducholode a lietadlá so vzlakovými motormi znamená typ lietadiel, ktorý je povinne prevádzkovaný v posádke s druhým pilotom tak, ako je to stanovené v letovej príručke alebo v osvedčení leteckého prevádzkovateľa alebo v rovnocennom dokumente.

„Noc“ znamená časový úsek medzi koncom občianskeho súmraku a začiatkom občianskeho svitania alebo iný podobný časový interval medzi západom a východom slnka, tak ako stanoví splnomocnený orgán určený členským štátom.

„Iné výcvikové zariadenia (OTD – other training devices)“ sú výcvikové prostriedky iné, ako sú letové simulátory, letové výcvikové zariadenia alebo trenažéry letových a navigačných postupov, ktoré sú prostriedkami výcviku tam, kde nie je nevyhnutné úplné prostredie pilotnej kabíny.

„Kritériá výkonnosti“ sú jednoduchý hodnotiaci údaj o požadovanom výsledku elementu spôsobilosti a opis kritérií používaných na posúdenie, či bola dosiahnutá požadovaná úroveň výkonnosti.

„Veliaci pilot“ (PIC – pilot-in-command) znamená pilota zodpovedného za plnenie povinností veliteľa a za bezpečné vykonanie letu.

„Veliaci pilot pod dohľadom“ (PICUS – pilot-in-command under supervision) znamená druhého pilota vykonávajúceho pod dohľadom veliaceho pilota povinnosti a funkcie veliaceho pilota za predpokladu, že metóda dohľadu je prijateľná pre letecký úrad.

„Lietadlo so vzlakovými motormi“ znamená akékoľvek lietadlo, ktorému vertikálny pohyb a letový pohon/vztlak umožňujú rotory alebo motory/poháňacie zariadenia upevnené k trupu alebo ku krídlam alebo vsadené do nich, s premenlivou geometriou.

„Motorový vetroň“ znamená lietadlo vybavené jedným alebo viacerými motormi, ktoré má s nepracujúcimi motormi vlastnosti vetroňa.

„Súkromný pilot“ znamená pilota, ktorý je držiteľom preukazu spôsobilosti neoprávňujúceho na pilotovanie lietadiel pri letoch za odplatu, s výnimkou inštruktážnej alebo skúšobnej činnosti, ako je stanovené v tejto časti.

„Preskúšanie odbornej spôsobilosti“ znamená preukázanie zručností na predĺženie alebo obnovenie platnosti kvalifikačných kategórií vrátane takej ústnej skúšky, ktorú môže požadovať examinátor.

„Obnovenie platnosti“ (napr. kvalifikačnej kategórie alebo osvedčenia) znamená administratívny akt, ktorým sa po uplynutí platnosti kvalifikačnej kategórie alebo oprávnenia obnovujú oprávnenia vyplývajúce z kvalifikačnej kategórie alebo osvedčenia na ďalšie vymedzené časové obdobie po splnení požiadaviek.

„Predĺženie platnosti“ (napr. kvalifikačnej kategórie alebo osvedčenia) znamená administratívny akt uskutočnený počas obdobia platnosti kvalifikačnej kategórie alebo osvedčenia, ktorým sa umožňuje držiteľovi pokračovať v uplatňovaní oprávnení vyplývajúcich z kvalifikačnej kategórie alebo osvedčenia na ďalšie vymedzené časové obdobie po splnení stanovených požiadaviek.

„Traťový sektor“ znamená let pozostávajúci z fázy vzletu, odletu, letu v hladine nie menej ako 15 minút, priletu, priblíženia a fázy pristátia.

„Vetroň“ znamená lietadlo ťažšie ako vzduch, pri ktorom vztlak potrebný na let vykonávajú aerodynamické sily na jeho nepohyblivých nosných plochách a ktorého voľný let nie je závislý od motora.

„Jednopilotné lietadlo“ znamená lietadlo osvedčené na prevádzku s jedným pilotom.

„Praktická skúška“ znamená preukázanie zručnosti na vydanie preukazu spôsobilosti alebo kvalifikačnej kategórie vrátane takej ústnej skúšky, ktorú môže požadovať examinátor.

„Samostatný čas letu“ znamená čas letu, počas ktorého je žiak – pilot jedinou osobu v lietadle.

„Žiak – veliaci pilot (SPIC – student pilot-in-command)“ znamená žiaka – pilota vykonávajúceho činnosť a funkcie veliaceho pilota počas letu s inštruktorom, ktorý iba pozoruje žiaka – pilota a nesmie ovplyvňovať ani riadiť let lietadla.

„Hrozba“ znamená udalosti alebo chyby, ktoré vznikajú bez vplyvu letovej posádky, zvyšujú prevádzkovú zložitosť a ktoré musia byť manažované z dôvodu udržania úrovne bezpečnosti.

„Manažment hrozieb“ znamená proces zisťovania hrozieb a reagovania na ne použitím protiopatrení, ktoré zmiernujú alebo odstraňujú následky hrozieb a znižujú pravdepodobnosť výskytu chýb alebo nežiaducich stavov lietadiel.

„Turistický motorový klzák (TMG – Touring Motor Glider)“ znamená motorový vetroň osobitnej triedy vybavený napevno vstavaným motorom a vrtuľou, ktoré sa nedajú zaťahovať. Musí byť schopný vzletu a stúpania vlastnou silou v súlade s jeho letovou príručkou.

„Typ lietadla“ znamená zaradenie lietadla do kategórie, ktoré si vyžaduje typovú kvalifikáciu, ako je to určené v údajoch o prevádzkovej spôsobilosti stanovených v súlade s časťou 21, a ktorá zahŕňa všetky lietadlá rovnakej základnej konštrukcie vrátane všetkých modifikácií s výnimkou tých, ktoré majú za následok zmenu obsluhy alebo letových vlastností.

#### **FCL.015. Žiadosť a vydanie preukazov spôsobilosti, kvalifikačných kategórií a osvedčení**

- a) Žiadosť o vydanie, predĺženie alebo obnovenie platnosti preukazov spôsobilosti a súvisiacich kvalifikačných kategórií a osvedčení sa predkladá príslušnému orgánu v podobe a spôsobom podľa ustanovenia tohto orgánu. Žiadosť sprevádza dôkaz preukazujúci, že žiadateľ spĺňa podmienky na vydanie, predĺženie alebo obnovenie platnosti preukazu spôsobilosti alebo osvedčenia, ako aj súvisiacich kvalifikačných kategórií alebo doložiek, ktoré sú ustanovené v tejto časti a v časti o zdravotnej spôsobilosti.
- b) Akékoľvek obmedzenie alebo rozšírenie oprávnení, ktoré poskytuje preukaz spôsobilosti, kvalifikačná kategória alebo osvedčenie, potvrdí príslušný orgán v preukaze spôsobilosti alebo v osvedčení.
- c) Žiadna osoba nesmie byť súčasne držiteľom viac ako jedného preukazu spôsobilosti na kategóriu lietadla, vydaného v súlade s touto časťou.
- d) Žiadosť o vydanie preukazu spôsobilosti na ďalšiu kategóriu lietadla alebo o vydanie ďalších kvalifikačných kategórií alebo osvedčení, ako aj o zmenu, predĺženie alebo obnovenie platnosti týchto preukazov spôsobilosti, kvalifikačných kategórií alebo osvedčení sa predkladá príslušnému orgánu, ktorý pôvodne vydal preukaz spôsobilosti pilota, s výnimkou prípadu, keď pilot požiadala o zmenu príslušného orgánu a o presun záznamov o vydaní preukazu spôsobilosti a zdravotných záznamov k tomuto orgánu.

#### **FCL.020. Žiak – pilot**

Žiak – pilot nesmie vykonávať samostatné lety, pokiaľ na to nemá oprávnenie a nie je pod dohľadom letového inštruktora.

Pred svojím prvým samostatným letom musí mať žiak – pilot najmenej:

16 rokov v prípade letúnov, vrtuľníkov a vzducholodí;

14 rokov v prípade vetroňov a balónov.

#### **FCL.025. Skúšky teoretických vedomostí na vydanie preukazov spôsobilosti**

##### **a) Povinnosti žiadateľa**

1. Žiadatelia vykonajú celý súbor skúšok pre konkrétny preukaz spôsobilosti alebo kvalifikačnú kategóriu v rámci zodpovednosti jedného členského štátu.
2. Žiadatelia vykonajú skúšku iba na odporúčanie organizácie schválenej na výcvik (ATO – approved training organisation) zodpovedajúcej za ich výcvik, keď splnili príslušné prvky výcvikového kurzu teoretických vedomostí na uspokojivej úrovni.
3. Odporúčanie organizácie schválenej na výcvik platí 12 mesiacov. Ak sa žiadateľ počas tohto obdobia platnosti nepokúsi o vykonanie aspoň jednej písomnej skúšky teoretických vedomostí, organizácia schválená na výcvik stanoví na základe potrieb žiadateľa potrebu ďalšieho výcviku.

**b) Kritériá úspešného vykonania skúšky**

1. Žiadateľ úspešne vykoná písomnú skúšku, ak dosiahne aspoň 75 % bodov stanovených pre túto skúšku. Neudeľujú sa žiadne trestné body.
2. Pokiaľ nie je v tejto časti stanovené inak, žiadateľ úspešne vykoná požadovanú skúšku teoretických vedomostí pre vydanie príslušného preukazu spôsobilosti pilota alebo kvalifikačnej kategórie, ak úspešne vykoná všetky požadované písomné skúšky v období 18 mesiacov od konca kalendárneho mesiaca, v ktorom sa žiadateľ prvýkrát pokúsil o vykonanie skúšky.
3. Ak žiadateľ nevykoná úspešne jednu z písomných skúšok v rámci 4 pokusov, alebo nevykoná úspešne všetky písomné skúšky v rámci 6 sedení alebo počas obdobia uvedeného v bode 2, musí znovu vykonať celý súbor písomných skúšok.

Pred opätovným vykonaním skúšok absolvuje žiadateľ ďalší výcvik v organizácii schválenej na výcvik. Rozsah a oblasť požadovaného výcviku stanoví výcviková organizácia na základe potrieb žiadateľa.

**c) Doba platnosti**

1. Úspešné vykonanie skúšok teoretických vedomostí bude platné:
  - i) na obdobie 24 mesiacov pre vydanie preukazu spôsobilosti pilota ľahkého lietadla, preukazu spôsobilosti súkromného pilota, preukazu spôsobilosti pilota vetroňa alebo preukazu spôsobilosti pilota balóna;
  - ii) na obdobie 36 mesiacov pre vydanie preukazu spôsobilosti obchodného pilota alebo prístrojovej kvalifikačnej kategórie (IR – instrument rating);
  - iii) obdobia v bodoch i) a ii) sa počítajú odo dňa, keď pilot úspešne vykoná skúšku teoretických vedomostí v súlade s bodom 2 písmena b).
2. Úspešné vykonanie skúšok teoretických vedomostí na vydanie preukazu spôsobilosti dopravného pilota (ATPL – airline transport pilot licence) bude platné na obdobie 7 rokov od posledného dátumu platnosti:
  - i) prístrojovej kvalifikačnej kategórie uvedenej v preukaze spôsobilosti alebo
  - ii) typovej kvalifikačnej kategórie uvedenej v príslušnom preukaze spôsobilosti v prípade vrtuľníkov.

**FCL.030. Skúška praktických zručností**

- a) Pred praktickou skúškou na vydanie preukazu spôsobilosti, kvalifikačnej kategórie alebo osvedčenia musí žiadateľ úspešne vykonať požadovanú skúšku teoretických vedomostí s výnimkou prípadu žiadateľov, ktorí absolvujú integrovaný letový výcvik.

Pred vykonaním praktických skúšok musí žiadateľ v každom prípade vždy absolvovať teoretickú výučbu.

- b) Na vykonanie praktickej skúšky žiadateľa po ukončení výcviku odporučí organizácia/osoba zodpovedná za tento výcvik, s výnimkou prípadu vydávania preukazu spôsobilosti dopravného pilota. Skúšajúcemu sa sprístupnia záznamy z výcviku.

**FCL.035. Započítavanie času letu a teoretických vedomostí****a) Započítavanie času letu**

1. Pokiaľ nie je v tejto časti stanovené inak, pre vydanie preukazu spôsobilosti, kvalifikačnej kategórie alebo osvedčenia sa započítava čas letu na lietadle rovnakej kategórie, pre akú sa preukaz spôsobilosti alebo kvalifikačná kategória žiada.
2. Veliaci pilot alebo s inštruktorom
  - i) Žiadateľovi o preukaz spôsobilosti, kvalifikačnú kategóriu alebo osvedčenie sa plne započíta samostatný čas letu, čas letu s inštruktorom alebo čas letu veliaceho pilota (PIC) do celkového času letu požadovaného na vydanie preukazu spôsobilosti, kvalifikačnej kategórie alebo osvedčenia.
  - ii) Absolvent integrovaného výcvikového kurzu dopravného pilota má nárok na započítanie až 50 hodín prístrojového času žiaka – veliaceho pilota do času letu veliaceho pilota (PIC) požadovaného na vydanie preukazu spôsobilosti dopravného pilota, preukazu spôsobilosti obchodného pilota a typovej kvalifikačnej kategórie alebo kvalifikačnej kategórie na triedu viacmotorového letúna.
  - iii) Absolvent integrovaného výcvikového kurzu pre vydanie preukazu spôsobilosti obchodného pilota (CPL)/prístrojovej kvalifikačnej kategórie (IR) má nárok na započítanie až 50 hodín prístrojového času žiaka – veliaceho pilota do času letu veliaceho pilota (PIC) požadovaného na vydanie preukazu spôsobilosti obchodného pilota a typovej kvalifikačnej kategórie alebo kvalifikačnej kategórie na triedu viacmotorového letúna.

3. Čas letu druhého pilota. Pokiaľ nie je v tejto časti stanovené inak, držiteľ preukazu spôsobilosti pilota, keď pracuje ako druhý pilot alebo PICUS, má nárok na započítanie celého času druhého pilota do celkového času letu požadovaného na vydanie preukazu spôsobilosti pilota vyššieho stupňa.

b) *Započítavanie teoretických vedomostí*

1. Žiadateľovi, ktorý úspešne vykonal skúšku teoretických vedomostí na vydanie preukazu spôsobilosti dopravného pilota, sa započítajú požiadavky na teoretické vedomosti pre vydanie preukazu spôsobilosti pilota ľahkých lietadiel, preukazu spôsobilosti súkromného pilota, preukazu spôsobilosti obchodného pilota a, s výnimkou prípadu vrtuľníkov, prístrojovej kvalifikačnej kategórie (IR) v tej istej kategórii lietadiel.
2. Žiadateľovi, ktorý úspešne vykonal skúšku teoretických vedomostí na vydanie preukazu spôsobilosti obchodného pilota, sa započítajú požiadavky na teoretické vedomosti pre vydanie preukazu spôsobilosti pilota ľahkých lietadiel alebo preukazu spôsobilosti súkromného pilota v tej istej kategórii lietadiel.
3. Držiteľovi prístrojovej kvalifikačnej kategórie (IR) alebo žiadateľovi, ktorý úspešne vykonal skúšku teoretických vedomostí pre prístrojovú kvalifikačnú kategóriu kategórie lietadiel, sa plne započítajú požiadavky na teoretickú výučbu a skúšku teoretických vedomostí pre vydanie prístrojovej kvalifikačnej kategórie v inej kategórii lietadiel.
4. Držiteľovi preukazu spôsobilosti pilota sa započítajú požiadavky na teoretickú výučbu a skúšku teoretických vedomostí pre vydanie preukazu spôsobilosti v inej kategórii lietadiel v súlade s dodatkom 1 k tejto časti.

Tento zápočet sa týka aj žiadateľov o preukaz spôsobilosti pilota, ktorí už úspešne vykonali skúšky teoretických vedomostí na vydanie tohto preukazu spôsobilosti v inej kategórii lietadiel, pred uplynutím času jeho platnosti uvedeného v článku FCL.025 písm. c).

**FCL.040. Uplatňovanie oprávnení vyplývajúcich z preukazov spôsobilosti**

Uplatňovanie oprávnení, ktoré poskytuje preukaz spôsobilosti, závisí od platnosti kvalifikačných kategórií obsiahnutých v tomto preukaze spôsobilosti, ak je to relevantné, a od osvedčenia zdravotnej spôsobilosti.

**FCL.045. Povinnosť nosiť dokumenty a preukazovať sa nimi**

- a) Pilot nosí pri sebe platný preukaz spôsobilosti a platné osvedčenie zdravotnej spôsobilosti vždy, keď uplatňuje oprávnenia preukazu spôsobilosti.
- b) Pilot nosí pri sebe aj osobný preukaz totožnosti, ktorý obsahuje jeho fotografiu.
- c) Pilot alebo žiak – pilot bez zbytočného zdržania poskytne na kontrolu svoj záznam času letu na požiadanie oprávneného predstaviteľa príslušného orgánu.
- d) Žiak – pilot nosí pri sebe doklady o oprávnení na všetky samostatné prelety, ako sa vyžaduje v článku FCL.020 písm. a).

**FCL.050. Záznamy času letu**

Pilot uchováva spoľahlivý záznam podrobností všetkých uskutočnených letov v podobe a spôsobom podľa ustanovenia príslušného orgánu.

**FCL.055. Jazyková spôsobilosť**

- a) Všeobecné. Piloti letúnov, vrtuľníkov, lietadiel so zdvihovými motormi a vzducholodí, od ktorých sa vyžaduje používanie rádiotelefonu, nebudú uplatňovať oprávnenia vyplývajúce z ich preukazov spôsobilosti a kvalifikačných kategórií, pokiaľ nemajú vo svojom preukaze spôsobilosti doložku jazykovej spôsobilosti buď pre anglický jazyk, alebo pre jazyk používaný pri rádiovej komunikácii počas daného letu. Doložka udáva jazyk, úroveň jazykovej spôsobilosti a dátum platnosti.
- b) Žiadateľ o doložku jazykovej spôsobilosti preukáže v súlade s dodatkom 2 k tejto časti najmenej funkčnú úroveň jazykovej spôsobilosti v používaní frazeológie, ako aj jazyka bežnej komunikácie. Žiadateľ túto úroveň dosahuje, ak preukáže svoju schopnosť:
  1. efektívne komunikovať len prostredníctvom hlasu a v situáciách s priamym osobným kontaktom;
  2. presne a jasne komunikovať o všeobecných a pracovne zameraných témach;
  3. používať primerané komunikačné stratégie na výmenu správ a na zistenie a vyriešenie nedorozumení vo všeobecnom alebo pracovne zameranom kontexte;

4. úspešne zvládnuť náročné jazykové výzvy pri komplikáciách alebo neočakávanom zvrate udalostí, ktorý nastane pri bežných pracovných situáciách alebo komunikačných úlohách, ktoré inak zvláda, a
  5. používať dialekt alebo prízvuk, ktorý je pre leteckú komunitu zrozumiteľný.
- c) Okrem pilotov, ktorí preukázali jazykovú spôsobilosť na odbornej úrovni v súlade s dodatkom 2 k tejto časti, doložka jazykovej spôsobilosti sa prehodnotí:
1. každé 4 roky, ak preukázaná jazyková spôsobilosť je na funkčnej úrovni, alebo
  2. každých 6 rokov, ak preukázaná jazyková spôsobilosť je na veľmi pokročilej úrovni.
- d) Osobitné požiadavky pre držiteľov prístrojovej kvalifikačnej kategórie (IR). Bez toho, aby boli dotknuté predchádzajúce odseky, držiteľia prístrojovej kvalifikačnej kategórie preukážu schopnosť používať anglický jazyk na úrovni, ktorá im umožňuje:
1. porozumieť všetkým informáciám, ktoré sa týkajú vykonania všetkých fáz letu vrátane letovej prípravy;
  2. používať rádiotelefón počas všetkých fáz letu vrátane núdzových situácií;
  3. komunikovať s ostatnými členmi posádky počas všetkých fáz letu vrátane prípravy na let.
- e) Preukazovanie jazykovej spôsobilosti a schopnosti používať anglický jazyk držiteľov prístrojovej kvalifikačnej kategórie sa vykonáva metódou hodnotenia, ktorú stanoví príslušný orgán.

**FCL.060. Nedávna prax (rozlietanosť)**

- a) Balóny. Pilot nesmie obsluhovať balón v rámci obchodnej leteckej dopravy alebo prepravy cestujúcich, pokiaľ nevykonal počas predchádzajúcich 180 dní:
1. najmenej 3 lety ako pilot letiaci v balóne, z nich aspoň 1 let v balóne príslušnej triedy a skupiny, alebo
  2. 1 let v balóne príslušnej triedy a skupiny pod dohľadom inštruktora s kvalifikáciou podľa podčasti J.
- b) Letúny, vrtuľníky, lietadlá so vztlakovými motormi a vetrone. Pilot nesmie obsluhovať lietadlo v rámci obchodnej leteckej dopravy alebo prepravy cestujúcich:
1. ako veliaci pilot (PIC) alebo druhý pilot, pokiaľ nevykonal počas predchádzajúcich 90 dní najmenej tri vzlety, priblíženia a pristátia v lietadle rovnakého typu alebo triedy alebo v letovom simulátore (FFS) predstavujúcom tento typ alebo triedu. Tri vzlety a pristátia pilot vykoná buď vo viacpilotnej, alebo jednopilotnej prevádzke v závislosti od oprávnení, ktorých je držiteľom, a
  2. ako veliaci pilot (PIC) v noci, pokiaľ:
    - i) nevykonal počas predchádzajúcich 90 dní najmenej 1 vzlet, priblíženie a pristátie v noci ako pilot letiaci v lietadle rovnakého typu alebo triedy alebo v letovom simulátore (FFS) predstavujúcom tento typ alebo triedu, alebo
    - ii) nie je držiteľom prístrojovej kvalifikačnej kategórie (IR);
  3. ako druhý pilot s kvalifikáciou na cestovný let, pokiaľ:
    - i) nespĺňa požiadavky uvedené v písmene b) bode 1 alebo
    - ii) nepracoval počas predchádzajúcich 90 dní na najmenej 3 úsekoch trate ako druhý pilot s kvalifikáciou na cestovný let v lietadle rovnakého typu alebo triedy, alebo
    - iii) neabsolvoval výcvik rozlietanosti a opakovací výcvik spôsobilosti lietania na letovom simulátore (FFS) v intervaloch neprekračujúcich 90 dní. Tento opakovací výcvik je možné spojiť s výcvikom rozlietanosti prevádzkovateľa predpísaným v časti OR.OPS.

4. Ak má pilot oprávnenie na riadenie viac ako jedného typu letúna s podobnými charakteristikami manipulácie a prevádzky, 3 vzlety, priblíženia a pristátia požadované v bode 1 je možné vykonať tak, ako sa vymedzuje v údajoch o prevádzkovej spôsobilosti v súlade s časťou 21.
  5. Ak má pilot oprávnenie na riadenie viac ako jedného typu vrtuľníka s jednoduchou konštrukciou s podobnými charakteristikami manipulácie a prevádzky, aké sú vymedzené v údajoch o prevádzkovej spôsobilosti zistených v súlade s časťou 21, 3 vzlety, priblíženia a pristátia požadované v bode 1 je možné vykonať iba na jednom z typov za predpokladu, že pilot uskutočnil najmenej 2 hodiny letu v každom z daných typov vrtuľníka počas predchádzajúcich 6 mesiacov.
- c) Osobitné požiadavky na obchodnú leteckú dopravu:
1. V prípade obchodnej leteckej dopravy sa môže 90-dňové obdobie predpísané v písmene b) bodoch 1 a 2 predĺžiť maximálne na 120 dní, pokiaľ pilot vykonáva traťové lety pod dohľadom inštruktora alebo skúšajúceho s typovou kvalifikáciou.
  2. Ak pilot nespĺňa požiadavku v bode 1, skôr ako bude môcť uplatňovať svoje oprávnenia, vykoná výcvikový let v lietadle alebo v letovom simulátore (FFS) toho typu lietadla, ktoré sa má použiť. Let musí zahŕňať prinajmenšom požiadavky uvedené v písmene b) bodoch 1 a 2.

**FCL.065. Obmedzenie oprávnení držiteľov preukazu spôsobilosti, ktorí dosiahli vek 60 rokov, v obchodnej leteckej doprave**

- a) Vek 60 – 64 rokov. Letúny a vrtuľníky. Držiteľ preukazu spôsobilosti pilota, ktorý dosiahol vek 60 rokov, nesmie pôsobiť ako pilot lietadla v obchodnej leteckej doprave s výnimkou prípadu, keď pôsobí:
  1. ako člen viacpilotnej posádky a
  2. za predpokladu, že takýto držiteľ je jediným pilotom v letovej posádke, ktorý dosiahol vek 60 rokov.
- b) Vek 65 rokov. Držiteľ preukazu spôsobilosti pilota, ktorý dosiahol vek 65 rokov, nesmie pôsobiť ako pilot lietadla v obchodnej leteckej doprave.

**FCL.070. Zrušenie platnosti, pozastavenie platnosti a obmedzenie platnosti preukazov spôsobilosti, kvalifikačných kategórií a osvedčení**

- a) Platnosť preukazov spôsobilosti, kvalifikačných kategórií a osvedčení vydaných v súlade s touto časťou môže byť v súlade s podmienkami a postupmi stanovenými v časti ARA obmedzená, pozastavená alebo zrušená príslušným orgánom, ak pilot nespĺňa požiadavky tejto časti, časti o zdravotnej spôsobilosti alebo platné prevádzkové požiadavky.
- b) Keď má pilot pozastavenú alebo zrušenú platnosť svojho preukazu spôsobilosti, okamžite vráti preukaz spôsobilosti alebo osvedčenie príslušnému orgánu.

PODČASŤ B

**PREUKAZ SPÔSOBILOSTI PILOTA LAHKÝCH LIETADIEL – LAPL**

ODDIEL 1

**Spoločné požiadavky**

**FCL.100. LAPL – Minimálny vek**

Žiadatelia o LAPL musia mať:

- a) v prípade letúnov a vrtuľníkov najmenej 17 rokov;
- b) v prípade vetroňov a balónov najmenej 16 rokov.

**FCL.105. LAPL – Oprávnenia a podmienky**

- a) Všeobecné. LAPL oprávňuje držiteľa vykonávať bez odplaty funkciu veliaceho pilota (PIC) v neobchodnej prevádzke na lietadle príslušnej kategórie.
- b) Podmienky. Žiadatelia o LAPL musia spĺňať požiadavky pre príslušnú kategóriu lietadiel a prípadne pre triedu alebo typ lietadla použitého pri praktickej skúške.



**FCL.110. LAPL – Započítanie pre rovnakú kategóriu lietadiel**

- a) Žiadatelia o LAPL, ktorí sú držiteľmi iného preukazu spôsobilosti v rovnakej kategórii lietadiel, dostanú plný zápočet vo vzťahu k požiadavkám LAPL v tejto kategórii lietadiel.
- b) Bez toho, aby bol dotknutý predchádzajúci odsek, ak je preukaz spôsobilosti neplatný, žiadateľ vykoná v súlade s článkom FCL.125 praktickú skúšku pre vydanie LAPL v príslušnej kategórii lietadiel.

**FCL.115. LAPL – Výcvikový kurz**

Žiadatelia o LAPL absolvujú výcvikový kurz v organizácii schválenej na výcvik. Kurz zahŕňa teoretickú výučbu a letový výcvik zodpovedajúci poskytovaným oprávneniam.

**FCL.120. LAPL – Skúška teoretických vedomostí**

Žiadatelia o LAPL preukážu úroveň teoretických vedomostí zodpovedajúcu poskytovaným oprávneniam prostredníctvom týchto skúšok:

- a) spoločné predmety:
- letecké právne predpisy,
  - ľudská výkonnosť,
  - meteorológia a
  - komunikácia;
- b) špeciálne predmety týkajúce sa jednotlivých kategórií lietadiel:
- zásady letu,
  - prevádzkové postupy,
  - letové charakteristiky lietadla a plánovanie letu,
  - všeobecné vedomosti o lietadlách a
  - navigácia.

**FCL.125. LAPL – Praktická skúška**

- a) Žiadatelia o LAPL vykonaním praktickej skúšky preukážu schopnosť vykonávať v úlohe veliaceho pilota danej kategórie lietadiel príslušné postupy a manévry so spôsobilosťou zodpovedajúcou poskytovaným oprávneniam.
- b) Žiadatelia o praktickú skúšku musia absolvovať letový výcvik na lietadle rovnakej triedy alebo typu, aké sa použije pri praktickej skúške. Oprávnenia sú obmedzené na triedu alebo typ lietadla použitého pri praktickej skúške, pokiaľ sa do preukazu spôsobilosti nezapíšu ďalšie rozšírenia v súlade s touto podčastou.
- c) *Podmienky úspešného vykonania skúšky:*
1. Praktická skúška je rozdelená na viaceré časti, ktoré predstavujú všetky jednotlivé fázy letu zodpovedajúce kategórii použitého lietadla.
  2. Ak žiadateľ nesplní niektorý z bodov určitej časti skúšky, bude to znamenať nesplnenie celej časti. Ak žiadateľ nesplní iba jednu časť skúšky, bude opakovať len túto časť. Nesplnenie viac ako jednej časti bude znamenať, že žiadateľ nezložil celú skúšku.
  3. Pri opakovaní skúšky v súlade s bodom 2 bude nesplnenie niektorej časti vrátane častí, ktoré žiadateľ úspešne splnil pri predchádzajúcom pokuse, znamenať, že žiadateľ nezložil celú skúšku.
  4. Ak žiadateľ nesplní všetky časti skúšky počas dvoch pokusov, bude musieť absolvovať ďalší praktický výcvik.

## ODDIEL 2

**Osobitné požiadavky pre preukaz spôsobilosti pilota ľahkých lietadiel na letúny – LAPL(A)****FCL.105.A. LAPL(A) – Oprávnenia a podmienky**

- a) LAPL na letúny oprávňuje držiteľa vykonávať funkciu veliaceho pilota (PIC) na jednomotorových piestových letúnoch (pozemných) alebo turistických motorových klzákoch (TMG) s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou nie väčšou ako 2 000 kg, prepravujúcich najviac 3 cestujúcich, pričom na palube lietadla nikdy nie je viac osôb ako 4.
- b) Držiteľ LAPL(A) smú po vydaní preukazu spôsobilosti prepravovať cestujúcich iba po nalietaní 10 hodín letového času vo funkcii veliaceho pilota (PIC) na letúnoch alebo turistických motorových klzákoch.

**FCL.110.A. LAPL(A) – Požiadavky na prax a započítavanie**

- a) Žiadatelia o LAPL(A) absolvujú najmenej 30 hodín letového výcviku na letúnoch alebo turistických motorových klzákoch, z toho najmenej:
1. 15 hodín letu s inštruktorom v triede, v akej sa bude vykonávať praktická skúška;
  2. 6 hodín samostatného letu pod dohľadom vrátane najmenej 3 hodín samostatného preletu s minimálne 1 preletom do vzdialenosti aspoň 150 km (80 NM), počas ktorého sa uskutoční 1 pristátie s úplným zastavením na inom letisku, ako bolo letisko odletu.
- b) Osobitné požiadavky na žiadateľov, ktorí sú držiteľmi LAPL(S) s rozšírením na turistický motorový klzák. Žiadatelia o LAPL(A), ktorí sú držiteľmi LAPL(S) s rozšírením na turistický motorový klzák, absolvujú po zapísaní rozšírenia na turistický motorový klzák najmenej 21 hodín letu na turistickom motorovom klzáku a spĺňajú požiadavky uvedené v článku FCL.135.A písm. a) pre letúny.
- c) Započítavanie. Žiadatelia s predchádzajúcou praxou vo vykonávaní funkcie veliaceho pilota (PIC) môžu dostať zápočet vo vzťahu k požiadavkám uvedeným v písmene a).

O výške zápočtu rozhodne na základe predbežnej letovej skúšky organizácia schválená na výcvik, kde pilot absolvuje výcvikový kurz, ale táto výška v žiadnom prípade:

1. nepresiahne celkový čas letu vo funkcii veliaceho pilota (PIC);
2. nepresiahne 50 % hodín požadovaných v písmene a);
3. nezahŕňa požiadavky uvedené v bode 2 písmena a).

**FCL.135.A. LAPL(A) – Rozšírenie oprávnení na ďalšiu triedu alebo variant letúna**

- a) Oprávnenia LAPL(A) sú obmedzené na triedu a variant letúnov alebo turistických motorových klzákov, v akom žiadateľ vykonal praktickú skúšku. Toto obmedzenie sa môže zrušiť, ak pilot spĺňa pre ďalšiu triedu tieto požiadavky:
1. 3 hodiny letového výcviku vrátane:
    - i) 10 vzletov a pristátí s inštruktorom;
    - ii) 10 samostatných vzletov a pristátí pod dohľadom;
  2. praktická skúška na preukázanie primeranej úrovne praktických zručností v novej triede. Žiadateľ počas praktickej skúšky preukáže examinátorovi aj primeranú úroveň teoretických vedomostí pre ďalšiu triedu v týchto predmetoch:
    - i) prevádzkové postupy;
    - ii) letové charakteristiky lietadla a plánovanie letu;
    - iii) všeobecné vedomosti o lietadlách.
- b) Skôr než bude môcť držiteľ LAPL uplatňovať oprávnenia preukazu spôsobilosti na iný variant letúna, než na akom vykonal praktickú skúšku, absolvuje rozdielový alebo zoznamovací výcvik. Rozdielový výcvik sa zapisuje do denníka pilota alebo rovnocenného dokumentu a podpíše ho inštruktor.

**FCL.140.A. LAPL(A) – Požiadavky na rozlietanosť**

- a) Držitelia LAPL(A) uplatňujú oprávnenia svojho preukazu spôsobilosti, iba ak v priebehu uplynulých 24 mesiacov ako piloti letúnov alebo turistických motorových klzákov absolvovali:
1. najmenej 12 hodín letu vo funkcii veliaceho pilota (PIC) vrátane 12 vzletov a pristátí a
  2. opakovací výcvik trvajúci najmenej 1 hodinu celkového času letu s inštruktorom.
- b) Držitelia LAPL(A), ktorí nespĺňajú požiadavky uvedené v písmene a):
1. predtým než začnú znovu uplatňovať oprávnenia svojho preukazu spôsobilosti, absolvujú preskúšanie odbornej spôsobilosti s examinátorom alebo
  2. vykonajú doplnkové lety alebo vzlety a pristátia s inštruktorom alebo samostatne pod dohľadom inštruktora s cieľom splniť požiadavky uvedené v písmene a).

**ODDIEL 3*****Osobitné požiadavky pre preukaz spôsobilosti pilota ľahkých lietadiel na vrtuľníky – LAPL(H)*****FCL.105.H. LAPL(H) – Oprávnenia**

LAPL na vrtuľníky oprávňuje držiteľa vykonávať funkciu veliaceho pilota (PIC) na jednomotorových vrtuľníkoch s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou nie väčšou ako 2 000 kg, prepravujúcich najviac 3 cestujúcich, pričom na palube nikdy nie je viac osôb ako 4.

**FCL.110.H. LAPL(H) – Požiadavky na prax a započítavanie**

- a) Žiadatelia o LAPL(H) absolvujú najmenej 40 hodín letového výcviku na vrtuľníkoch, z toho najmenej 35 hodín na vrtuľníku rovnakého typu, na akom sa bude vykonávať praktická skúška. Letový výcvik zahŕňa najmenej:
1. 20 hodín letu s inštruktorom a
  2. 10 hodín samostatného letu pod dohľadom vrátane najmenej 5 hodín samostatného preletu s minimálne 1 preletom do vzdialenosti aspoň 150 km (80 NM), počas ktorého sa uskutoční 1 pristátie s úplným zastavením na inom letisku, ako bolo letisko odletu.
- b) Započítavanie. Žiadatelia s predchádzajúcou praxou vo vykonávaní funkcie veliaceho pilota (PIC) môžu dostať zápočet vo vzťahu k požiadavkám uvedeným v písmene a).

O výške zápočtu rozhodne na základe predbežnej letovej skúšky organizácia schválená na výcvik, kde pilot absolvuje výcvikový kurz, ale táto výška v žiadnom prípade:

1. nepresiahne celkový čas letu vo funkcii veliaceho pilota (PIC);
2. nepresiahne 50 % hodín požadovaných v písmene a);
3. nezahŕňa požiadavky uvedené v bode 2 písmena a).

**FCL.135.H. LAPL(H) – Rozšírenie oprávnení na ďalšiu triedu alebo variant vrtuľníka**

- a) Oprávnenia LAPL(H) sú obmedzené na konkrétnu triedu a variant vrtuľníka, v akom žiadateľ vykonal praktickú skúšku. Toto obmedzenie sa môže zrušiť, ak pilot absolvuje:
1. 5 hodín letového výcviku, ktorý zahŕňa:
    - i) 15 vzletov, priblížení a pristátí s inštruktorom;
    - ii) 15 samostatných vzletov, priblížení a pristátí pod dohľadom;

2. praktickú skúšku na preukázanie primeranej úrovne praktických zručností v novom type. Žiadateľ počas praktickej skúšky preukáže skúšajúcemu aj primeranú úroveň teoretických vedomostí pre ďalší typ v týchto predmetoch:

- prevádzkové postupy,
- letové charakteristiky lietadla a plánovanie letu,
- všeobecné vedomosti o lietadlách.

b) Skôr než bude môcť držiteľ LAPL(H) uplatňovať oprávnenia preukazu spôsobilosti na iný variant vrtuľníka, než na akom vykonal praktickú skúšku, absolvuje rozdielový alebo zoznamovací výcvik, ako je to určené v údajoch o prevádzkovej spôsobilosti stanovených v súlade s časťou 21. Rozdielový výcvik sa zapíše do denníka pilota alebo rovnocenného dokumentu a podpíše ho inštruktor.

#### **FCL.140.H. LAPL(H) – Požiadavky na rozlietanosť**

a) Držitelia LAPL(H) uplatňujú oprávnenia svojho preukazu spôsobilosti na konkrétnom type vrtuľníka, iba ak v priebehu uplynulých 12 mesiacov na vrtuľníkoch tohto typu absolvovali:

1. najmenej 6 hodín letu vo funkcii veliaceho pilota (PIC) vrátane 6 vzletov, priblížení a pristátí a
2. opakovací výcvik trvajúci najmenej 1 hodinu celkového času letu s inštruktorom.

b) Držitelia LAPL(H), ktorí nespĺňajú požiadavky uvedené v písmene a):

1. predtým než začnú znovu uplatňovať oprávnenia svojho preukazu spôsobilosti, absolvujú preskúšanie odbornej spôsobilosti s examinátorom na konkrétnom type vrtuľníka, alebo
2. vykonajú doplnkové lety alebo vzlety a pristátia s inštruktorom alebo samostatne pod dohľadom inštruktora s cieľom splniť požiadavky uvedené v písmene a).

#### **ODDIEL 4**

#### **Osobitné požiadavky pre preukaz spôsobilosti pilota ľahkých lietadiel na vetrone – LAPL(S)**

#### **FCL.105.S. LAPL(S) – Oprávnenia a podmienky**

- a) LAPL na vetrone oprávňuje držiteľa vykonávať funkciu veliaceho pilota (PIC) na vetroňoch a motorových vetroňoch. Na uplatňovanie oprávnení na turistických motorových klzákoch (TMG) musí držiteľ spĺňať požiadavky uvedené v článku FCL.135.S.
- b) Držitelia LAPL(S) môžu prepravovať cestujúcich, až keď po vydaní preukazu spôsobilosti absolvujú 10 hodín letu alebo 30 vzletov vo funkcii veliaceho pilota (PIC) na vetroňoch alebo motorových vetroňoch.

#### **FCL.110.S. LAPL(S) – Požiadavky na prax a započítavanie**

- a) Žiadatelia o LAPL(S) absolvujú najmenej 15 hodín letového výcviku na vetroňoch alebo motorových vetroňoch, z toho najmenej:
1. 10 hodín letu s inštruktorom;
  2. 2 hodiny samostatného letu pod dohľadom;
  3. 45 vzletov a pristátí;
  4. 1 samostatný prelet do vzdialenosti aspoň 50 km (27 NM) alebo 1 prelet s inštruktorom do vzdialenosti aspoň 100 km (55 NM).
- b) Z 15 hodín požadovaných v písmene a) sa v turistickom motorovom klzáku môže vykonať najviac 7 hodín.

- c) Započítavanie. Žiadatelia s predchádzajúcou praxou vo vykonávaní funkcie veliaceho pilota (PIC) môžu dostať zápočet vo vzťahu k požiadavkám uvedeným v písmene a).

O výške zápočtu rozhodne na základe predbežnej letovej skúšky organizácia schválená na výcvik, kde pilot absolvuje výcvikový kurz, ale táto výška v žiadnom prípade:

1. nepresiahne celkový čas letu vo funkcii veliaceho pilota (PIC);
2. nepresiahne 50 % hodín požadovaných v písmene a);
3. nezahŕňa požiadavky uvedené v bodoch 2 až 4 písmena a).

#### **FCL.130.S. LAPL(S) – Spôsoby vzletu**

- a) Oprávnenia LAPL(S) sú obmedzené na spôsob vzletu, ktorý je súčasťou praktickej skúšky. Toto obmedzenie sa môže zrušiť, ak pilot absolvuje:
1. v prípade vzletu pomocou navijaka a vzletu pomocou auta najmenej 10 vzletov s inštruktorom a 5 samostatných vzletov pod dohľadom;
  2. v prípade vzletu pomocou vlečného lietadla (aerovlek) alebo vzletu bez pomoci najmenej 5 vzletov s inštruktorom a 5 samostatných vzletov pod dohľadom. V prípade vzletu bez pomoci sa môže let s inštruktorom vykonať v turistickom motorovom klzáku;
  3. v prípade vzletu pomocou gumeného lana najmenej 3 vzlety s inštruktorom alebo samostatné vzlety pod dohľadom.
- b) Absolvovanie doplnkových cvičných vzletov sa zapisuje do denníka a podpíše ho inštruktor.
- c) Piloti absolvujú najmenej 5 vzletov počas uplynulých 24 mesiacov s výnimkou vzletu pomocou gumeného lana, v prípade ktorého musia piloti absolvovať iba 2 vzlety, aby si zachovali svoje oprávnenia na všetky spôsoby vzletu.
- d) Pilot, ktorý nespĺňa požiadavky uvedené v písmene c), na obnovenie oprávnení vykoná dodatočný počet vzletov s inštruktorom alebo samostatných vzletov pod dohľadom inštruktora.

#### **FCL.135.S. LAPL(S) – Rozšírenie oprávnení na turistické motorové klzáky (TMG)**

Oprávnenia LAPL(S) sa rozšíria na turistické motorové klzáky, keď pilot absolvuje v organizácii schválenej na výcvik:

- a) najmenej 6 hodín letového výcviku na turistických motorových klzákoch vrátane:
1. 4 hodín letu s inštruktorom;
  2. 1 samostatného preletu do vzdialenosti aspoň 150 km (80 NM), počas ktorého sa uskutoční 1 pristátie s úplným zastavením na inom letisku, ako bolo letisko odletu;
- b) praktickú skúšku na preukázanie primeranej úrovne praktických zručností v turistickom motorovom klzáku. Žiadateľ počas praktickej skúšky preukáže examinátorovi aj primeranú úroveň teoretických vedomostí pre turistický motorový klzák v týchto predmetoch:
- zásady letu,
  - prevádzkové postupy,
  - letové charakteristiky lietadla a plánovanie letu,
  - všeobecné vedomosti o lietadlách,
  - navigácia.

#### **FCL.140.S. LAPL(S) – Požiadavky na rozlietanosť**

- a) Vetrone a motorové vetrone. Držitelia LAPL(S) uplatňujú oprávnenia svojho preukazu spôsobilosti na vetroňoch alebo motorových vetroňoch, iba ak v priebehu uplynulých 24 mesiacov na vetroňoch alebo motorových vetroňoch s výnimkou turistických motorových klzákov absolvovali najmenej:
1. 5 hodín letu vo funkcii veliaceho pilota (PIC) vrátane 15 vzletov;
  2. 2 výcvikové lety s inštruktorom.

- b) Turistické motorové klzáky (TMG). Držitelia LAPL(S) uplatňujú oprávnenia svojho preukazu spôsobilosti na turistické motorové klzáky, iba ak:
1. v priebehu uplynulých 24 mesiacov na turistickom motorovom klzáku absolvovali:
    - i) najmenej 12 hodín letu vo funkcii veliaceho pilota (PIC) vrátane 12 vzletov a pristátí a
    - ii) opakovací výcvik trvajúci najmenej 1 hodinu celkového času letu s inštruktorom.
  2. Ak má držiteľ LAPL(S) aj oprávnenia na pilotovanie letúnov, požiadavky uvedené v bode 1 sa môžu splniť aj na letúnoch.
- c) Držitelia LAPL(S), ktorí nespĺňajú požiadavky uvedené v písmene a) alebo b), predtým než začnú znovu uplatňovať svoje oprávnenia:
1. absolvujú preskúšanie odbornej spôsobilosti s examinátorom podľa druhu svojich oprávnení buď na vetroni, alebo na turistickom motorovom klzáku, alebo
  2. vykonajú doplnkové lety alebo vzlety a pristátia s inštruktorom alebo samostatne pod dohľadom inštruktora s cieľom splniť požiadavky uvedené v písmene a) alebo b).

#### ODDIEL 5

#### **Osobitné požiadavky pre preukaz spôsobilosti pilota ľahkých lietadiel na balóny – LAPL(B)**

##### **FCL.105.B. LAPL(B) – Oprávnenia**

LAPL na balóny oprávňuje držiteľa vykonávať funkciu veliaceho pilota (PIC) na teplovzdušných balónoch alebo teplovzdušných vzducholodiach s maximálnym objemom obalu 3 400 m<sup>3</sup> alebo na plynových balónoch s maximálnym objemom obalu 1 200 m<sup>3</sup>, prepravujúcich najviac 3 cestujúcich, pričom na palube nikdy nie je viac osôb ako 4.

##### **FCL.110.B. LAPL(B) – Požiadavky na prax**

- a) Žiadatelia o LAPL(B) absolvujú najmenej 16 hodín letového výcviku na balónoch rovnakej triedy, z toho najmenej:
1. 12 hodín letu s inštruktorom;
  2. 10 naplnení a 20 vzletov a pristátí a
  3. 1 samostatný let pod dohľadom s časom letu najmenej 30 minút.
- b) Započítavanie. Žiadatelia s predchádzajúcou praxou vo vykonávaní funkcie veliaceho pilota (PIC) na balónoch môžu dostať zápočet vo vzťahu k požiadavkám uvedeným v písmene a).

O výške zápočtu rozhodne na základe predbežnej letovej skúšky organizácia schválená na výcvik, kde pilot absolvuje výcvikový kurz, ale táto výška v žiadnom prípade:

1. nepresiahne celkový čas letu vo funkcii veliaceho pilota (PIC) na balónoch;
2. nepresiahne 50 % hodín požadovaných v písmene a);
3. nezahŕňa požiadavky uvedené v bodoch 2 a 3 písmena a).

##### **FCL.130.B. LAPL(B) – Rozšírenie oprávnení na lety v ukotvených balónoch**

- a) Oprávnenia LAPL(B) sú obmedzené na lety vo voľných balónoch. Toto obmedzenie sa môže zrušiť, ak pilot absolvuje najmenej 3 výcvikové lety v ukotvených balónoch.
- b) Absolvovanie doplnkového výcviku sa zapíše do denníka a podpíše ho inštruktor.
- c) Na zachovanie tohto oprávnenia musia piloti absolvovať najmenej 2 lety v ukotvených balónoch počas predchádzajúcich 24 mesiacov.
- d) Pilot, ktorý nespĺňa požiadavky uvedené v písmene c), na obnovenie oprávnení vykoná dodatočný počet letov v ukotvených balónoch s inštruktorom alebo samostatných letov pod dohľadom inštruktora.

**FCL.135.B. LAPL(B) – Rozšírenie oprávnení na ďalšie triedy balónov**

Oprávnenia LAPL(B) sú obmedzené na triedu balóna, na akom žiadateľ vykonal praktickú skúšku. Toto obmedzenie sa môže zrušiť, ak pilot absolvuje v organizácii schválenej na výcvik v balónoch inej triedy aspoň:

- a) 5 výcvikových letov s inštruktorom alebo
- b) 5 hodín letu s inštruktorom v prípade, že chce oprávnenia LAPL(B) na teplovzdušné balóny rozšíriť na teplovzdušné vzducholode a
- c) praktickú skúšku, počas ktorej preukáže examinátorovi aj primeranú úroveň teoretických vedomostí pre ďalšiu triedu balónov v týchto predmetoch:
  - zásady letu,
  - prevádzkové postupy,
  - letové charakteristiky lietadla a plánovanie letu a
  - všeobecné vedomosti o lietadlách.

**FCL.140.B. LAPL(B) – Požiadavky na rozlietanosť**

- a) Držitelia LAPL(B) uplatňujú oprávnenia svojho preukazu spôsobilosti, iba ak v priebehu uplynulých 24 mesiacov na balónoch jednej triedy absolvovali aspoň:
  1. 6 hodín letu vo funkcii veliaceho pilota (PIC) vrátane 10 vzletov a pristátí a
  2. 1 výcvikový let s inštruktorom;
  3. navyše, ak má pilot kvalifikáciu na lietanie v balónoch viacerých tried, aby mohol uplatňovať svoje oprávnenia na balóny inej triedy, absolvoval v priebehu uplynulých 24 mesiacov na balónoch príslušnej triedy najmenej 3 hodiny letu vrátane 3 vzletov a pristátí.
- b) Držitelia LAPL(B), ktorí nespĺňajú požiadavky uvedené v písmene a), predtým než začnú znovu uplatňovať svoje oprávnenia:
  1. absolvujú preskúšanie odbornej spôsobilosti s examinátorom v príslušnej triede alebo
  2. vykonajú doplnkové lety alebo vzlety a pristátia s inštruktorom alebo samostatne pod dohľadom inštruktora s cieľom splniť požiadavky uvedené v písmene a).

## PODČASŤ C

**PREUKAZ SPÔSOBILOSTI SÚKROMNÉHO PILOTA (PPL), PREUKAZ SPÔSOBILOSTI PILOTA VETROŇA (SPL) A PREUKAZ SPÔSOBILOSTI PILOTA BALÓNA (BPL)**

## ODDIEL 1

**Spoločné požiadavky****FCL.200. Minimálny vek**

- a) Žiadateľ o PPL musí mať najmenej 17 rokov.
- b) Žiadateľ o BPL alebo SPL musí mať najmenej 16 rokov.

**FCL.205. Podmienky**

Žiadatelia o vydanie PPL musia spĺňať požiadavky kvalifikačnej kategórie na triedu alebo typovej kvalifikačnej kategórie lietadla použitého pri praktickej skúške, ako je stanovené v podčasti H.

**FCL.210. Výcvikový kurz**

Žiadatelia o BPL, SPL alebo PPL absolvujú výcvikový kurz v organizácii schválenej na výcvik. Kurz zahŕňa teoretickú výučbu a letový výcvik zodpovedajúci poskytovaným oprávneniam.

**FCL.215. Skúška teoretických vedomostí**

Žiadatelia o BPL, SPL alebo PPL preukážu úroveň teoretických vedomostí zodpovedajúcu poskytovaným oprávneniam prostredníctvom skúšok v týchto predmetoch:

- a) spoločné predmety:
- letecké právne predpisy,
  - ľudská výkonnosť,
  - meteorológia a
  - komunikácia;
- b) špeciálne predmety týkajúce sa jednotlivých kategórií lietadiel:
- zásady letu,
  - prevádzkové postupy,
  - letové charakteristiky lietadla a plánovanie letu,
  - všeobecné vedomosti o lietadlách a
  - navigácia.

**FCL.235. Praktická skúška**

- a) Žiadatelia o BPL, SPL alebo PPL absolvovaním praktickej skúšky preukážu schopnosť vykonávať v úlohe veliaceho pilota (PIC) danej kategórie lietadiel príslušné postupy a manévry so spôsobilosťou zodpovedajúcou poskytovaným oprávneniam.
- b) Žiadateľ o praktickú skúšku musí absolvovať letový výcvik na lietadle rovnakej triedy alebo typu, alebo na balóne rovnakej skupiny, ako sa použije pri praktickej skúške.
- c) Podmienky úspešného vykonania skúšky:
1. Praktická skúška je rozdelená na viaceré časti, ktoré predstavujú všetky jednotlivé fázy letu zodpovedajúce kategórii použitého lietadla.
  2. Ak žiadateľ nesplní niektorý z bodov určitej časti skúšky, bude to znamenať nesplnenie celej časti. Nesplnenie viac ako jednej časti bude znamenať, že žiadateľ nezložil celú skúšku. Ak žiadateľ nesplní iba jednu časť skúšky, bude opakovať len túto časť.
  3. Pri opakovaní skúšky v súlade s bodom 2 bude nesplnenie niektorej časti vrátane častí, ktoré žiadateľ úspešne splnil pri predchádzajúcom pokuse, znamenať, že žiadateľ nezložil celú skúšku.
  4. Ak žiadateľ nesplní všetky časti skúšky počas dvoch pokusov, bude musieť absolvovať ďalší výcvik.

**ODDIEL 2****Osobitné požiadavky pre preukaz spôsobilosti súkromného pilota letúnov – PPL(A)****FCL.205.A. PPL(A) – Oprávnenia**

- a) PPL(A) oprávňuje držiteľa vykonávať bez odplaty funkciu veliaceho pilota (PIC) alebo druhého pilota na letúnoch alebo turistických motorových klzákoch (TMG) v neobchodnej prevádzke.
- b) Bez ohľadu na predchádzajúci odsek môže držiteľ PPL(A) s oprávneniami inštruktora alebo examinátora prijať odplatu za:
1. poskytovanie letového výcviku pre získanie LAPL(A) alebo PPL(A);
  2. vykonávanie praktických skúšok a preskúšanie odbornej spôsobilosti pre získanie týchto preukazov spôsobilosti;
  3. kvalifikačné kategórie a oprávnenia pripojené k týmto preukazom spôsobilosti.



**FCL.210.A. PPL(A) – Požiadavky na prax a započítavanie**

- a) Žiadatelia o PPL(A) absolvujú najmenej 45 hodín letového výcviku na letúnoch, z toho 5 hodín môžu vykonať vo výcvikovom zariadení na simuláciu letu (FSTD) vrátane najmenej:
1. 25 hodín letu s inštruktorom a
  2. 10 hodín samostatného letu pod dohľadom vrátane najmenej 5 hodín samostatného preletu s minimálne 1 preletom do vzdialenosti aspoň 270 km (150 NM), počas ktorého sa uskutočnia pristátia s úplným zastavením na dvoch letiskách odlišných od letiska odletu.
- b) Osobitné požiadavky na žiadateľov, ktorí sú držiteľmi LAPL(A). Žiadatelia o PPL(A), ktorí sú držiteľmi LAPL(A), absolvujú po vydaní LAPL(A) najmenej 15 hodín letu na letúnoch, z čoho najmenej 10 hodín tvorí letový výcvik v rámci výcvikového kurzu v organizácii schválenej na výcvik. Tento výcvikový kurz zahŕňa najmenej 4 hodiny samostatného letu pod dohľadom vrátane najmenej 2 hodín samostatného preletu s minimálne 1 preletom do vzdialenosti aspoň 270 km (150 NM), počas ktorého sa uskutočnia pristátia s úplným zastavením na dvoch letiskách odlišných od letiska odletu.
- c) Osobitné požiadavky na žiadateľov, ktorí sú držiteľmi LAPL(S) s rozšírením na turistické motorové klzáky. Žiadatelia o PPL(A), ktorí sú držiteľmi LAPL(S) s rozšírením na turistické motorové klzáky, absolvujú:
1. najmenej 24 hodín letu na turistickom motorovom klzáku po zápise rozšírenia na turistické motorové klzáky a
  2. 15 hodín letového výcviku na letúnoch v rámci výcvikového kurzu v organizácii schválenej na výcvik, ktorý spĺňa prinajmenšom požiadavky uvedené v bode 2 písmena a).
- d) Započítavanie. Žiadatelia, ktorí sú držiteľmi preukazu spôsobilosti pilota pre inú kategóriu lietadiel s výnimkou balónov, dostanú zápočet 10 % celkového času letu na takomto lietadle vo funkcii veliaceho pilota (PIC), až do výšky maximálne 10 hodín. Výška poskytnutého zápočtu v žiadnom prípade nezahŕňa požiadavky uvedené v bode 2 písmena a).

**ODDIEL 3*****Osobitné požiadavky pre preukaz spôsobilosti súkromného pilota vrtuľníkov – PPL(H)*****FCL.205.H. PPL(H) – Oprávnenia**

- a) PPL(H) oprávňuje držiteľa vykonávať bez odplaty funkciu veliaceho pilota (PIC) alebo druhého pilota na vrtuľníkoch v neobchodnej prevádzke.
- b) Bez ohľadu na predchádzajúci odsek môže držiteľ PPL(H) s oprávneniami inštruktora alebo examinátora prijať odplatu za:
1. poskytovanie letového výcviku pre získanie LAPL(H) alebo PPL(H);
  2. vykonávanie praktických skúšok a preskúšaní odbornej spôsobilosti pre získanie týchto preukazov spôsobilosti;
  3. kvalifikačné kategórie a oprávnenia pripojené k týmto preukazom spôsobilosti.

**FCL.210.H. PPL(H) – Požiadavky na prax a započítavanie**

- a) Žiadatelia o PPL(H) absolvujú najmenej 45 hodín letového výcviku na vrtuľníkoch, z toho 5 hodín môžu vykonať v trenažéri letových a navigačných postupov (FNPT) alebo v letovom simulátore (FFS) vrátane najmenej:
1. 25 hodín letu s inštruktorom a
  2. 10 hodín samostatného letu pod dohľadom vrátane najmenej 5 hodín samostatného preletu s minimálne 1 preletom do vzdialenosti aspoň 185 km (100 NM), počas ktorého sa uskutočnia pristátia s úplným zastavením na dvoch letiskách odlišných od letiska odletu;
  3. 35 zo 45 hodín letového výcviku sa musí vykonať na vrtuľníkoch rovnakého typu, ako sa použije pri praktickej skúške.

- b) Osobitné požiadavky na žiadateľov, ktorí sú držiteľmi LAPL(H). Žiadatelia o PPL(H), ktorí sú držiteľmi LAPL(H), absolvujú výcvikový kurz v organizácii schválenej na výcvik. Tento výcvikový kurz zahŕňa najmenej 5 hodín letu s inštruktorom a najmenej 1 samostatný prelet pod dohľadom do vzdialenosti aspoň 185 km (100 NM), počas ktorého sa uskutočnia pristátia s úplným zastavením na dvoch letiskách odlišných od letiska odletu.
- c) Žiadatelia, ktorí sú držiteľmi preukazu spôsobilosti pilota pre inú kategóriu lietadiel s výnimkou balónov, dostanú zápočet 10 % celkového času letu na takomto lietadle vo funkcii veliaceho pilota (PIC), až do výšky maximálne 6 hodín. Výška poskytnutého zápočtu v žiadnom prípade nezahŕňa požiadavky uvedené v bode 2 písmena a).

#### ODDIEL 4

##### **Osobitné požiadavky pre preukaz spôsobilosti súkromného pilota vzducholodí – PPL(As)**

###### **FCL.205.As. PPL(As) – Oprávnenia**

- a) PPL(As) oprávňuje držiteľa vykonávať bez odplaty funkciu veliaceho pilota (PIC) alebo druhého pilota na vzducholodiach v neobchodnej prevádzke.
- b) Bez ohľadu na predchádzajúci odsek môže držiteľ PPL(As) s oprávneniami inštruktora alebo examinátora prijať odplatu za:
1. poskytovanie letového výcviku pre získanie PPL(As);
  2. vykonávanie praktických skúšok a preskúšani odbornej spôsobilosti pre získanie tohto preukazu spôsobilosti;
  3. kvalifikačné kategórie a oprávnenia pripojené k tomuto preukazu spôsobilosti.

###### **FCL.210.As. PPL(As) – Požiadavky na prax a započítavanie**

- a) Žiadatelia o PPL(As) absolvujú najmenej 35 hodín letového výcviku na vzducholodiach, z toho 5 hodín môžu vykonať vo výcvikovom zariadení na simuláciu letu (FSTD) vrátane najmenej:
1. 25 hodín letu s inštruktorom, z toho:
    - i) 3 hodín preletu s inštruktorom vrátane 1 preletu do vzdialenosti aspoň 65 km (35 NM);
    - ii) 3 hodín výcviku letu podľa prístrojov;
  2. 8 vzletov a pristátí na letisku vrátane postupov ukotvenia pri stožiaroch a odpútania od stožiara;
  3. 8 hodín samostatného letu pod dohľadom.
- b) Žiadatelia, ktorí sú držiteľmi preukazu spôsobilosti pilota balónov (BPL) a majú kvalifikáciu na lietanie v teplovzdušných vzducholodiach, dostanú zápočet 10 % celkového času letu na takýchto vzducholodiach vo funkcii veliaceho pilota (PIC), až do výšky maximálne 5 hodín.

#### ODDIEL 5

##### **Osobitné požiadavky pre preukaz spôsobilosti pilota vetroňov (SPL)**

###### **FCL.205.S. SPL – Oprávnenia a podmienky**

- a) Preukaz spôsobilosti SPL na vetrone oprávňuje držiteľa vykonávať funkciu veliaceho pilota (PIC) na vetroňoch a motorových vetroňoch. Na uplatňovanie oprávnení na turistických motorových klzákoch (TMG) musí držiteľ spĺňať požiadavky uvedené v článku FCL.135.S.
- b) Držitelia SPL:
1. môžu prepravovať cestujúcich, až keď po vydaní preukazu spôsobilosti absolvujú najmenej 10 hodín letu alebo 30 vzletov vo funkcii veliaceho pilota (PIC) na vetroňoch alebo motorových vetroňoch;
  2. musia vykonávať činnosti v neobchodnej prevádzke bez odplaty, a to až:
    - i) do dosiahnutia veku 18 rokov;
    - ii) do absolvovania najmenej 75 hodín letu alebo 200 vzletov vo funkcii veliaceho pilota (PIC) na vetroňoch alebo motorových vetroňoch po vydaní preukazu spôsobilosti;
    - iii) kým úspešne absolvujú preskúšanie odbornej spôsobilosti examinátorom.

- c) Bez ohľadu na bod 2 písmena b) môže držiteľ SPL s oprávneniami inštruktora alebo examinátora prijať odplatu za:
- poskytovanie letového výcviku pre získanie LAPL(S) alebo SPL,
  - vykonávanie praktických skúšok a preskúšaní odbornej spôsobilosti pre získanie týchto preukazov spôsobilosti,
  - kvalifikačné kategórie a oprávnenia pripojené k týmto preukazom spôsobilosti.

#### **FCL.210.S. SPL – Požiadavky na prax a započítavanie**

- a) Žiadatelia o SPL absolvujú najmenej 15 hodín letového výcviku na vetroňoch alebo motorových vetroňoch, prínajmenšom vrátane požiadaviek uvedených v článku FCL.110.S.
- b) Žiadatelia o SPL, ktorí sú držiteľmi LAPL(S), dostanú plný zápočet vo vzťahu k požiadavkám na vydanie SPL.

Žiadatelia o SPL, ktorí sú držiteľmi LAPL(S) po dobu dvoch rokov pred podaním žiadosti, dostanú plný zápočet vo vzťahu k požiadavkám na teoretickú výučbu a letový výcvik.

Započítavanie. Žiadatelia, ktorí sú držiteľmi preukazu spôsobilosti pilota pre inú kategóriu lietadiel s výnimkou balónov, dostanú zápočet 10 % celkového času letu na takomto lietadle, ktorý absolvovali vo funkcii veliaceho pilota (PIC), až do výšky maximálne 7 hodín. Výška poskytnutého zápočtu v žiadnom prípade nezahŕňa požiadavky uvedené v článku FCL.110.S písm. a) bodoch 2 až 4.

#### **FCL.220.S. SPL – Spôsoby vzletu**

Oprávnenia SPL sú obmedzené na spôsob vzletu, ktorý je súčasťou praktickej skúšky. Toto obmedzenie sa môže zrušiť a pilot môže uplatňovať nové oprávnenia, ak spĺňa požiadavky uvedené v článku FCL.130.S.

#### **FCL.230.S. SPL – Požiadavky na rozľietanosť**

Držitelia SPL môžu uplatňovať oprávnenia vyplývajúce z ich preukazu spôsobilosti, iba ak spĺňajú požiadavky na rozľietanosť uvedené v článku FCL.140.S.

### ODDIEL 6

#### ***Osobitné požiadavky pre preukaz spôsobilosti pilota balónov (BPL)***

#### **FCL.205.B. BPL – Oprávnenia a podmienky**

- a) BPL oprávňuje držiteľa vykonávať funkciu veliaceho pilota (PIC) na balónoch a teplovzdušných vzducholodiach.
- b) Oprávnenie držiteľov BPL je obmedzené len na vykonávanie činností v neobchodnej prevádzke bez odplaty, a to až kým:
1. nedosiahnu vek 18 rokov;
  2. neabsolvujú 50 hodín letu a 50 vzletov a pristátí vo funkcii veliaceho pilota (PIC) na balónoch;
  3. úspešne neabsolvujú preskúšanie odbornej spôsobilosti examinátorom na balóne príslušnej triedy.
- c) Bez ohľadu na písmeno b) môže držiteľ BPL s oprávneniami inštruktora alebo examinátora prijať odplatu za:
1. poskytovanie letového výcviku pre získanie LAPL(B) alebo BPL;
  2. vykonávanie praktických skúšok a preskúšaní odbornej spôsobilosti na získanie týchto preukazov spôsobilosti;
  3. kvalifikačné kategórie a oprávnenia pripojené k týmto preukazom spôsobilosti.

#### **FCL.210.B. BPL – Požiadavky na prax a započítavanie**

- a) Žiadatelia o BPL absolvujú najmenej 16 hodín letového výcviku na balónoch rovnakej triedy a skupiny, z toho najmenej:
1. 12 hodín letu s inštruktorom;
  2. 10 naplnení a 20 vzletov a pristátí a
  3. 1 samostatný let pod dohľadom s časom letu najmenej 30 minút.

b) Žiadatelia o BPL, ktorí sú držiteľmi LAPL(B), dostanú plný zápočet vo vzťahu k požiadavkám na vydanie BPL.

Žiadatelia o BPL, ktorí sú držiteľmi LAPL(B) po dobu dvoch rokov pred podaním žiadosti, dostanú plný zápočet vo vzťahu k požiadavkám na teoretickú výučbu a letový výcvik.

#### **FCL.220.B. BPL – Rozšírenie oprávnení na lety v pripútaných balónoch**

Oprávnenia BPL sú obmedzené na lety vo voľných balónoch. Toto obmedzenie sa môže zrušiť, ak pilot spĺňa požiadavky uvedené v článku FCL.130.B.

#### **FCL.225.B. BPL – Rozšírenie oprávnení na ďalšiu triedu alebo skupinu balónov**

Oprávnenia BPL sú obmedzené na triedu a skupinu balónov, na akom žiadateľ vykonal praktickú skúšku. Toto obmedzenie sa môže zrušiť, ak pilot:

a) v prípade rozšírenia na inú triedu v rámci tej istej skupiny spĺňa požiadavky uvedené v článku FCL.135.B;

b) v prípade rozšírenia na inú skupinu v rámci tej istej triedy balónov absolvuje najmenej:

1. 2 výcvikové lety v balóne príslušnej skupiny a

2. lety vo funkcii veliaceho pilota (PIC) v balónoch v trvaní aspoň:

i) 100 hodín pre balóny s objemom obalu od 3 401 m<sup>3</sup> do 6 000 m<sup>3</sup>;

ii) 200 hodín pre balóny s objemom obalu od 6 001 m<sup>3</sup> do 10 500 m<sup>3</sup>;

iii) 300 hodín pre balóny s objemom obalu väčším ako 10 500 m<sup>3</sup>;

iv) 50 hodín pre plynové balóny s objemom obalu väčším ako 1 260 m<sup>3</sup>.

#### **FCL.230.B. BPL – Požiadavky na rozlietanosť**

a) Držitelia BPL uplatňujú oprávnenia svojho preukazu spôsobilosti, iba ak v priebehu uplynulých 24 mesiacov na balónoch jednej triedy absolvovali najmenej:

1. 6 hodín letu vo funkcii veliaceho pilota (PIC) vrátane 10 vzletov a pristátí a

2. 1 výcvikový let s inštruktorom v balóne príslušnej triedy a s maximálnym objemom obalu, na aký majú oprávnenia;

3. navyše, ak má pilot kvalifikáciu na lietanie v balónoch viacerých tried, aby mohol uplatňovať svoje oprávnenia na balóny inej triedy, absolvoval v priebehu uplynulých 24 mesiacov na balónoch príslušnej triedy najmenej 3 hodiny letu vrátane 3 vzletov a pristátí.

b) Držitelia BPL, ktorí nespĺňajú požiadavky uvedené v písmene a), predtým než začnú znovu uplatňovať svoje oprávnenia:

1. absolvujú preskúšanie odbornej spôsobilosti s examinátorom v balóne príslušnej triedy a s maximálnym objemom obalu, na aký majú oprávnenia, alebo

2. vykonajú doplnkové lety alebo vzlety a pristátia s inštruktorom alebo samostatne pod dohľadom inštruktora s cieľom splniť požiadavky uvedené v písmene a).

## PODČASŤ D

**PREUKAZ SPÔSOBILOSTI OBCHODNÉHO PILOTA – CPL**

## ODDIEL 1

**Spoločné požiadavky****FCL.300. CPL – Minimálny vek**

Žiadateľ o CPL musí mať najmenej 18 rokov.

**FCL.305. CPL – Oprávnenia a podmienky**

a) Oprávnenia. CPL oprávňuje držiteľa v rámci príslušnej kategórie lietadiel:

1. uplatňovať všetky oprávnenia držiteľa LAPL a PPL;
2. vykonávať funkciu veliaceho pilota (PIC) alebo druhého pilota na ľubovoľných lietadlách v inej prevádzke, ako je obchodná letecká doprava;
3. vykonávať funkciu veliaceho pilota (PIC) v obchodnej leteckej doprave na ľubovoľných jednopilotných lietadlách s obmedzeniami uvedenými v článku FCL.060 a v tejto podčasti;
4. vykonávať funkciu druhého pilota v obchodnej leteckej doprave s obmedzeniami uvedenými v článku FCL.060.

b) Podmienky. Žiadateľ o vydanie CPL musí spĺňať požiadavky kvalifikačnej kategórie na triedu alebo požiadavky typovej kvalifikačnej kategórie lietadla použitého pri praktickej skúške.

**FCL.310. CPL – Skúšky teoretických vedomostí**

Žiadateľ o CPL preukáže úroveň teoretických vedomostí, zodpovedajúcu poskytovaným oprávneniam, v týchto predmetoch:

- letecké právne predpisy,
- všeobecné vedomosti o lietadlách – trup/systémy/pohonná jednotka,
- všeobecné vedomosti o lietadlách – prístrojové vybavenie,
- hmotnosť a vyváženie lietadla,
- letové charakteristiky lietadla,
- plánovanie a monitorovanie letu,
- ľudská výkonnosť,
- meteorológia,
- všeobecná navigácia,
- rádiová navigácia,
- prevádzkové postupy,
- zásady letu,
- komunikácia podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR),

**FCL.315. CPL – Výcvikový kurz**

Žiadateľ o CPL v súlade s dodatkom 3 k tejto časti absolvuje teoretickú výučbu a letový výcvik v organizácii schválenej na výcvik.

**FCL.320. CPL – Praktická skúška**

Žiadateľ o CPL v súlade s dodatkom 4 k tejto časti absolvovaním praktickej skúšky preukáže schopnosť vykonávať vo funkcii veliaceho pilota (PIC) danej kategórie lietadiel príslušné postupy a manévry so spôsobilosťou zodpovedajúcou poskytovaným oprávneniam.

## ODDIEL 2

**Osobitné požiadavky pre kategóriu letúnov – CPL(A)****FCL.325.A. CPL(A) – Osobitné podmienky pre držiteľov preukazu spôsobilosti pilota viacčlennej posádky (MPL)**

Predtým než bude držiteľ MPL uplatňovať oprávnenia CPL(A), absolvuje v letúnoch:

a) 70 hodín letu:

1. vo funkcii veliaceho pilota (PIC) alebo
2. pozostávajúcich najmenej z 10 hodín vo funkcii veliaceho pilota (PIC) a zo zvyšného času letu vo funkcii veliaceho pilota pod dohľadom (PICUS).

Z týchto 70 hodín predstavuje 20 hodín prelet podľa pravidiel letu za viditeľnosti vo funkcii veliaceho pilota (PIC) alebo čas letu pozostávajúci najmenej z 10 hodín vo funkcii veliaceho pilota (PIC) a 10 hodín vo funkcii veliaceho pilota pod dohľadom (PICUS). To zahŕňa prelet podľa pravidiel letu za viditeľnosti do vzdialenosti aspoň 540 km (300 NM), počas ktorého sa uskutočnia pristátia s úplným zastavením na dvoch rozličných letiskách vo funkcii veliaceho pilota (PIC);

b) prvky modulového kurzu CPL(A), ako sa uvádza v bode 10 písm. a) a v bode 11 dodatku 3 písmene E k tejto časti, a

c) praktickú skúšku na získanie CPL(A) v súlade s článkom FCL.320.

## PODČASŤ E

**PREUKAZ SPÔSOBILOSTI PILOTA VIACČLENNEJ POSÁDKY – MPL****FCL.400.A. MPL – Minimálny vek**

Žiadateľ o MPL musí mať najmenej 18 rokov.

**FCL.405.A. MPL – Oprávnenia**

a) MPL oprávňuje držiteľa vykonávať funkciu druhého pilota na letúnoch povinne prevádzkovaných v posádke s druhým pilotom.

b) Držiteľ MPL môže získať ďalšie oprávnenia:

1. držiteľa PPL(A) za predpokladu, že sú splnené požiadavky na PPL(A) uvedené v podčasti C;
2. držiteľa CPL(A) za predpokladu, že sú splnené požiadavky uvedené v článku FCL.325.A.

c) Oprávnenia prístrojovej kvalifikačnej kategórie IR(A) držiteľa MPL sú obmedzené na letúny povinne prevádzkované v posádke s druhým pilotom. Oprávnenia prístrojovej kvalifikačnej kategórie IR(A) sa môžu rozšíriť na jednopilotnú prevádzku v letúnoch za predpokladu, že držiteľ preukazu spôsobilosti absolvoval potrebný výcvik, aby mohol vykonávať funkciu veliaceho pilota (PIC) v jednopilotnej prevádzke výlučne podľa prístrojov, a úspešne absolvoval praktickú skúšku prístrojovej kvalifikačnej kategórie IR(A) ako pilot jednopilotného letúna.

**FCL.410.A. MPL – Výcvikový kurz a skúšky teoretických vedomostí**

a) Kurz. Žiadateľ o MPL v súlade s dodatkom 5 k tejto časti absolvuje kurz teoretickej výučby a letového výcviku v organizácii schválenej na výcvik.

b) Skúška. Žiadateľ o MPL preukáže úroveň teoretických vedomostí zodpovedajúcu držiteľovi ATPL(A) podľa článku FCL.515 a viacpilotnej typovej kvalifikácii.

**FCL.415.A. MPL – Praktické zručnosti**

a) Žiadateľ o MPL prostredníctvom priebežného hodnotenia preukáže úroveň praktických zručností, ktoré sa vyžadujú na splnenie všetkých celkov spôsobilosti uvedených v dodatku 5 k tejto časti, ako pilot lietajúci a pilot nelietajúci vo viacmotorovom, viacpilotnom letúne s turbínovým pohonom, podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) a podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR).

b) Po skončení výcvikového kurzu žiadateľ v súlade s dodatkom 9 k tejto časti absolvovaním praktickej skúšky preukáže schopnosť vykonávať príslušné postupy a manévry so spôsobilosťou zodpovedajúcou poskytovaným oprávneniam. Praktickú skúšku vykoná na rovnakom type letúna, ktorý sa používal v pokročilom štádiu integrovaného výcvikového kurzu MPL alebo v letovom simulátore (FFS) predstavujúcom tento typ letúna.

## PODČASŤ F

**PREUKAZ SPÔSOBILOSTI DOPRAVNÉHO PILOTA – ATPL**

## ODDIEL 1

**Spoločné požiadavky****FCL.500. ATPL – Minimálny vek**

Žiadatelia o ATPL musia mať najmenej 21 rokov.

**FCL.505. ATPL – Oprávnenia**

a) ATPL oprávňuje držiteľa v rámci príslušnej kategórie lietadiel:

1. uplatňovať všetky oprávnenia držiteľa LAPL, PPL a CPL;
2. vykonávať funkciu veliaceho pilota (PIC) v obchodnej leteckej doprave.

b) Žiadatelia o vydanie ATPL musia spĺňať požiadavky typovej kvalifikačnej kategórie lietadla použitého pri praktickej skúške.

**FCL.515. ATPL – Výcvikový kurz a skúšky teoretických vedomostí**

a) Kurz. Žiadatelia o ATPL absolvujú výcvikový kurz v organizácii schválenej na výcvik. Týmto kurzom je buď integrovaný výcvikový kurz, alebo modulový kurz v súlade s dodatkom 3 k tejto časti.

b) Skúška. Žiadatelia o ATPL preukážu úroveň teoretických vedomostí zodpovedajúcu poskytovaným oprávneniam v týchto predmetoch:

- letecké právne predpisy,
- všeobecné vedomosti o lietadlách – trup/systemy/pohonná jednotka,
- všeobecné vedomosti o lietadlách – prístrojové vybavenie,
- hmotnosť a vyváženie lietadla,
- letové charakteristiky lietadla,
- plánovanie a monitorovanie letu,
- ľudská výkonnosť,
- meteorológia,
- všeobecná navigácia,
- rádiová navigácia,
- prevádzkové postupy,
- zásady letu,
- komunikácia podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR),
- komunikácia podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR).

## ODDIEL 2

**Osobitné požiadavky pre kategóriu letúnov – ATPL(A)****FCL.505.A. ATPL(A) – Obmedzenie oprávnení pilotov, ktorí boli predtým držiteľmi MPL**

Ak bol držiteľ ATPL(A) predtým iba držiteľom MPL, oprávnenia preukazu spôsobilosti sú obmedzené na viacpilotnú prevádzku, pokiaľ držiteľ nespĺňa podmienky pre jednopilotnú prevádzku uvedené v článku FCL.405.A písm. b) bod 2 a písm. c).

**FCL.510.A. ATPL(A) – Nevyhnutné predpoklady, požiadavky na prax a započítavanie**

a) Nevyhnutné predpoklady. Žiadatelia o ATPL(A) sú držiteľmi:

1. MPL alebo
2. CPL(A) a prístrojovej kvalifikačnej kategórie (IR) pre viacmotorové letúny. V tomto prípade žiadateľ absolvoval aj inštruktáž súčinnosti viacčlennej posádky (MCC).

b) Prax. Žiadatelia o ATPL(A) absolvujú najmenej 1 500 hodín letu v letúnoch, z toho najmenej:

1. 500 hodín v rámci viacpilotnej prevádzky na letúnoch;
2. i) 500 hodín vo funkcii veliaceho pilota pod dohľadom (PICUS) alebo  
ii) 250 hodín vo funkcii veliaceho pilota (PIC) alebo  
iii) 250 hodín, pozostávajúcích najmenej zo 70 hodín vo funkcii veliaceho pilota a zo zvyšného času vo funkcii veliaceho pilota pod dohľadom;
3. 200 hodín preletu, z toho aspoň 100 hodín vo funkcii veliaceho pilota alebo vo funkcii veliaceho pilota pod dohľadom;
4. 75 hodín prístrojového času, z čoho najviac 30 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas a
5. 100 hodín nočného letu vo funkcii veliaceho pilota alebo druhého pilota.

Z 1 500 hodín času letu až 100 hodín sa môže absolvovať v letovom simulátore (FFS) alebo v trénažéri letových a navigačných postupov (FNPT). Z týchto 100 hodín sa v FNPT môže absolvovať najviac 25 hodín.

c) Započítavanie.

1. Držiteľom preukazu spôsobilosti pilota pre iné kategórie lietadiel sa započíta čas letu do výšky najviac:
  - i) 30 hodín vo funkcii veliaceho pilota pre turistické motorové klzáky (TMG) alebo vetrone;
  - ii) 50 % celkových požiadaviek na čas letu uvedených v písmene b) v prípade vrtuľníkov.
2. Držiteľom preukazu spôsobilosti palubného technika vydaného v súlade s príslušnými vnútroštátnymi predpismi sa započíta 50 % času palubného technika až do výšky najviac 250 hodín. Týchto 250 hodín sa môže započítať vo vzťahu k požiadavke 1 500 hodín uvedenej v písmene a) a k požiadavke 500 hodín uvedenej v písmene b) bode 1 za predpokladu, že celkový zápočet udelený vo vzťahu k požiadavkám uvedeným v týchto písmenách nepresiahne 250 hodín.

d) Požiadavka na prax uvedená v písmene b) sa musí splniť pred absolvovaním praktickej skúšky pre ATPL(A).

**FCL.520.A. ATPL(A) – Praktická skúška**

Žiadatelia o ATPL(A) v súlade s dodatkom 9 k tejto časti absolvovaním praktickej skúšky preukážu schopnosť v úlohe veliaceho pilota viacpilotného letúna podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) vykonávať príslušné postupy a manévry so spôsobilosťou zodpovedajúcou poskytovaným oprávneniam.

Praktická skúška sa vykoná na letúne alebo v primerane kvalifikovanom letovom simulátore (FFS) predstavujúcom ten istý typ letúna.

**ODDIEL 3****Osobitné požiadavky pre kategóriu vrtuľníkov – ATPL(H)****FCL.510.H. ATPL(H) – Nevyhnutné predpoklady, požiadavky na prax a započítavanie**

Žiadatelia o ATPL(H):

- a) sú držiteľmi CPL(H) a typovej kvalifikačnej kategórie pre viacpilotné vrtuľníky a absolvovali inštruktáž súčinnosti viacčlennej posádky (MCC);



- b) absolvovali najmenej 1 000 hodín letu vo funkcii pilota vrtuľníka, z toho najmenej:
1. 350 hodín vo viacpilotných vrtuľníkoch;
  2. i) 250 hodín vo funkcii veliaceho pilota (PIC) alebo  
ii) 100 hodín vo funkcii veliaceho pilota a 150 hodín vo funkcii veliaceho pilota pod dohľadom alebo  
iii) 250 hodín vo funkcii veliaceho pilota pod dohľadom vo viacpilotných vrtuľníkoch. V tomto prípade sú oprávnenia ATPL(H) obmedzené iba na viacpilotnú prevádzku, pokiaľ žiadateľ neabsolvuje 100 hodín vo funkcii veliaceho pilota;
  3. 200 hodín preletu, z toho aspoň 100 hodín vo funkcii veliaceho pilota alebo vo funkcii veliaceho pilota pod dohľadom;
  4. 30 hodín prístrojového času letu, z čoho najviac 10 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas a
  5. 100 hodín nočného letu vo funkcii veliaceho pilota alebo druhého pilota.

Z 1 000 hodín času letu sa najviac 100 hodín môže absolvovať vo výcvikovom zariadení na simuláciu letu (FSTD), z čoho najviac 25 hodín sa môže absolvovať v trénažéri letových a navigačných postupov (FNPT).

- c) Čas letu v letúnoch sa započíta do výšky najviac 50 % celkových požiadaviek na čas letu uvedených v písmene b).
- d) Požiadavka na prax uvedená v písmene b) sa musí splniť pred absolvovaním praktickej skúšky na získanie ATPL(H).

#### **FCL.520.H. ATPL(H) – Praktická skúška**

Žiadatelia o ATPL(H) v súlade s dodatkom 9 k tejto časti absolvovaním praktickej skúšky preukážu schopnosť vykonávať v úlohe veliaceho pilota viacpilotného vrtuľníka príslušné postupy a manévry so spôsobilosťou zodpovedajúcou poskytovaným oprávneniam.

Praktická skúška sa vykonáva na vrtuľníku alebo v primerane klasifikovanom letovom simulátore (FFS) predstavujúcom ten istý typ vrtuľníka.

### PODČASŤ G

#### **PRÍSTROJOVÁ KVALIFIKAČNÁ KATEGÓRIA – IR**

##### ODDIEL 1

##### **Spoločné požiadavky**

#### **FCL.600. IR – Všeobecné**

Prevádzku podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) na letúnoch, vrtuľníkoch, vzducholodiach alebo lietadlách so vzlakovými motormi môžu vykonávať iba držiteľia preukazu spôsobilosti súkromného pilota (PPL), preukazu spôsobilosti obchodného pilota (CPL), preukazu spôsobilosti pilota viacčlennej posádky (MPL) a preukazu spôsobilosti dopravného pilota (ATPL) s prístrojovou kvalifikáciou (IR) pre príslušnú kategóriu lietadla, alebo počas praktickej skúšky alebo letu s inštruktorom.

#### **FCL.605. IR – Oprávnenia**

- a) IR oprávňuje držiteľa lietať na lietadle podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) s najmenšou výškou rozhodnutia 200 stôp (60 m).
- b) V prípade IR pre viacmotorové letúny sa tieto oprávnenia môžu rozšíriť na výšky rozhodnutia menej ako 200 stôp (60 m), ak žiadateľ absolvoval špeciálny výcvik v organizácii schválenej na výcvik a vo viacpilotnom lietadle úspešne absolvoval oddiel 6 praktickej skúšky predpísanej v dodatku 9 k tejto časti.
- c) Držiteľia IR uplatňujú svoje oprávnenia v súlade s podmienkami stanovenými v dodatku 8 k tejto časti.
- d) Iba pre vrtuľníky. Držiteľ IR(H) musí na uplatňovanie svojich oprávnení vo funkcii veliaceho pilota (PIC) podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) absolvovať najmenej 70 hodín prístrojového času, z čoho až 30 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas.

**FCL.610. IR – Nevyhnutné predpoklady a započítavanie**

Žiadatelia o IR:

- a) musia byť držiteľmi:
  1. prinajmenšom PPL v príslušnej kategórii lietadiel a:
    - i) oprávnení na lietanie v noci v súlade s článkom FCL.810 alebo
    - ii) ATPL v ďalšej kategórii lietadiel alebo
  2. CPL v príslušnej kategórii lietadiel;
- b) musia absolvovať najmenej 50 hodín preletov vo funkcii veliaceho pilota (PIC) v letúnoch, vrtuľníkoch alebo vzducholodiach, z toho aspoň 10 hodín alebo v prípade vzducholodí 20 hodín v príslušnej kategórii lietadiel;
- c) iba pre vrtuľníky. Pre žiadateľov, ktorí absolvovali integrovaný výcvikový kurz ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR alebo CPL(H), neplatí požiadavka uvedená v písmene b).

**FCL.615. IR – Teoretická výučba a letový výcvik**

- a) Kurz. Žiadatelia o IR absolvujú kurz teoretickej výučby a letového výcviku v organizácii schválenej na výcvik. Tento kurz je:
  1. integrovaný výcvikový kurz, ktorý zahŕňa výcvik pre IR v súlade s dodatkom 3 k tejto časti alebo
  2. modulový kurz v súlade s dodatkom 6 k tejto časti.
- b) Skúška. Žiadatelia preukážu úroveň teoretických vedomostí zodpovedajúcu poskytovaným oprávneniam v týchto predmetoch:
  - letecké právne predpisy,
  - všeobecné vedomosti o lietadlách – prístrojové vybavenie,
  - letové charakteristiky lietadla a monitorovanie letu,
  - ľudská výkonnosť,
  - meteorológia,
  - rádiová navigácia,
  - komunikácia podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR).

**FCL.620. IR – Praktická skúška**

- a) Žiadatelia o IR v súlade s dodatkom 7 k tejto časti absolvovaním praktickej skúšky preukážu schopnosť vykonávať príslušné postupy a manévry so spôsobilosťou zodpovedajúcou poskytovaným oprávneniam.
- b) V prípade IR pre viacmotorové lietadlá absolvujú praktickú skúšku na viacmotorovom lietadle. V prípade IR pre jednomotorové lietadlá absolvujú praktickú skúšku na jednomotorovom lietadle. Viacmotorový letún s motormi v línii (centerline thrust) sa na účely tohto odseku považuje za jednomotorový letún.

**FCL.625. IR – Platnosť, predĺženie platnosti a obnovenie platnosti**

- a) Platnosť. IR platí 1 rok.
- b) Predĺženie platnosti.
  1. Platnosť IR sa predlžuje v období troch mesiacov bezprostredne predchádzajúcich dátumu uplynutia platnosti kvalifikačnej kategórie.
  2. Žiadatelia, ktorí neabsolvujú príslušnú časť preskúšania odbornej spôsobilosti IR pred dátumom uplynutia platnosti IR, nesmú uplatňovať svoje oprávnenia IR, až kým úspešne neabsolvujú toto preskúšanie odbornej spôsobilosti.

- c) Obnovenie platnosti. Po uplynutí platnosti IR žiadateľa s cieľom obnoviť svoje oprávnenia:
1. absolvujú opakovací výcvik v organizácii schválenej na výcvik, aby dosiahli úroveň odbornej spôsobilosti potrebnú na zvládnutie prístrojovej časti praktickej skúšky v súlade s dodatkom 9 k tejto časti, a
  2. absolvujú preskúšanie odbornej spôsobilosti pre príslušnú kategóriu lietadiel v súlade s dodatkom 9 k tejto časti.
- d) Ak nebola predĺžená alebo obnovená platnosť IR v priebehu predchádzajúcich 7 rokov, od držiteľa sa bude vyžadovať opätovné absolvovanie skúšky teoretických vedomostí a praktickej skúšky IR.

#### ODDIEL 2

##### **Osobitné požiadavky pre kategóriu letúnov**

#### **FCL.625.A. IR(A) – Predĺženie platnosti**

- a) Predĺženie platnosti. Žiadateľa o predĺženie platnosti IR(A):
1. ak je spojené s predĺžením platnosti kvalifikačnej kategórie na triedu alebo typovej kvalifikačnej kategórie, absolvujú v súlade s dodatkom 9 k tejto časti preskúšanie odbornej spôsobilosti;
  2. ak nie je spojené s predĺžením platnosti kvalifikačnej kategórie na triedu alebo typovej kvalifikačnej kategórie:
    - i) pre jednopilotné letúny absolvujú v súlade s dodatkom 9 k tejto časti preskúšanie odbornej spôsobilosti na základe oddielu 3B a tých častí oddielu 1, ktoré sa týkajú zamýšľaného letu, a
    - ii) pre viacmotorové letúny absolvujú v súlade s dodatkom 9 k tejto časti preskúšanie odbornej spôsobilosti pre jednopilotné letúny na základe oddielu 6 výlučne podľa prístrojov.
  3. V prípade bodu 2 sa môže použiť trénažér letových a navigačných postupov (FNPT II) alebo letový simulátor (FFS) predstavujúci príslušnú triedu alebo typ letúna, ale prinajmenšom každé druhé preskúšanie odbornej spôsobilosti s cieľom predĺženia platnosti IR(A) za týchto okolností sa vykoná na letúne.
- b) Vzájomný zápočet sa udeľuje v súlade s dodatkom 8 k tejto časti.

#### ODDIEL 3

##### **Osobitné požiadavky pre kategóriu vrtuľníkov**

#### **FCL.625.H. IR(H) – Predĺženie platnosti**

- a) Žiadateľa o predĺženie platnosti IR(H):
1. ak je spojené s predĺžením platnosti typovej kvalifikačnej kategórie, absolvujú v súlade s dodatkom 9 k tejto časti preskúšanie odbornej spôsobilosti pre príslušný typ vrtuľníka;
  2. ak nie je spojené s predĺžením platnosti typovej kvalifikačnej kategórie, absolvujú v súlade s dodatkom 9 k tejto časti preskúšanie odbornej spôsobilosti pre príslušný typ vrtuľníka iba na základe oddielu 5 a príslušných častí oddielu 1. V tomto prípade sa môže použiť letové výcvikové zariadenie II/III (FTD II/III) alebo letový simulátor (FFS) predstavujúci príslušný typ vrtuľníka, ale prinajmenšom každé druhé preskúšanie odbornej spôsobilosti s cieľom predĺženia platnosti IR(H) za týchto okolností sa vykoná na vrtuľníku.
- b) Vzájomný zápočet sa udeľuje v súlade s dodatkom 8 k tejto časti.

#### **FCL.630.H. IR(H) – Rozšírenie oprávnení z jednomotorových na viacmotorové vrtuľníky**

Držitelia IR(H) platnej pre jednomotorové vrtuľníky, ktorí si chcú prvýkrát rozšíriť IR(H) na viacmotorové vrtuľníky, absolvujú:

- a) výcvikový kurz v organizácii schválenej na výcvik, pozostávajúci najmenej z 5 hodín letu s inštruktorom podľa prístrojov, z čoho 3 hodiny sa môžu absolvovať v FFS, FTD 2/3 alebo FNPT II/III, a
- b) oddiel 5 praktickej skúšky v súlade s dodatkom 9 k tejto časti na viacmotorových vrtuľníkoch.

## ODDIEL 4

**Osobitné požiadavky pre kategóriu vzducholodí****FCL.625.As. IR(As) – Predĺženie platnosti**

Žiadatelia o predĺženie platnosti IR(As):

- a) ak je spojené s predĺžením platnosti typovej kvalifikačnej kategórie, absolvujú v súlade s dodatkom 9 k tejto časti preskúšanie odbornej spôsobilosti pre príslušný typ vzducholode;
- b) ak nie je spojené s predĺžením platnosti typovej kvalifikačnej kategórie, absolvujú v súlade s dodatkom 9 k tejto časti preskúšanie odbornej spôsobilosti pre vzducholode na základe oddielu 5 a tých častí oddielu 1, ktoré sa týkajú zamýšľaného letu. V tomto prípade sa môže použiť letové výcvikové zariadenie (FTD 2/3) alebo letový simulátor (FFS) predstavujúci príslušný typ vzducholode, ale prinajmenšom každé druhé preskúšanie odbornej spôsobilosti s cieľom predĺženia platnosti IR(As) za týchto okolností sa vykoná na vzducholodi.

## PODČASŤ H

**KVALIFIKAČNÉ KATEGÓRIE NA TRIEDU A TYPOVÉ KVALIFIKAČNÉ KATEGÓRIE**

## ODDIEL 1

**Spoločné požiadavky****FCL.700. Okolnosti, za ktorých sa vyžadujú kvalifikačné kategórie na triedu a typové kvalifikačné kategórie**

- a) Držitelia preukazu spôsobilosti pilota s výnimkou LAPL, SPL a BPL nesmú za žiadnych okolností vykonávať funkciu pilota bez platnej a primeranej kvalifikačnej kategórie na triedu alebo typovej kvalifikačnej kategórie, okrem prípadov, keď absolvujú praktické skúšky, preskúšanie odbornej spôsobilosti s cieľom obnovenia platnosti kvalifikačných kategórií na triedu alebo typových kvalifikačných kategórií alebo let s inštruktorom.
- b) Piloti môžu byť bez ohľadu na písmeno a) v prípade letov týkajúcich sa zavádzania alebo modifikácie typov lietadiel držiteľmi osobitného osvedčenia, ktoré im vydá príslušný orgán, čím ich oprávňuje vykonávať lety. Platnosť tohto oprávnenia je obmedzená na konkrétne lety.
- c) Bez toho, aby boli dotknuté písmená a) a b), v prípade letov týkajúcich sa zavádzania alebo modifikácie typov lietadiel, ktoré v rozsahu svojich právomocí vykonávajú konštrukčné alebo výrobné organizácie, ako aj výcvikových letov pre vydanie kvalifikačnej kategórie na letové skúšky, keď požiadavky tejto podčasti nemusia byť splnené, piloti môžu byť držiteľmi kvalifikačnej kategórie na letové skúšky vydané v súlade s článkom FCL.820.

**FCL.705. Oprávnenia držiteľa kvalifikačnej kategórie na triedu alebo typovej kvalifikačnej kategórie**

Kvalifikačná kategória na triedu alebo typová kvalifikačná kategória oprávňuje držiteľa vykonávať funkciu pilota na lietadle triedy alebo typu uvedeného v kvalifikácii.

**FCL.710. Kvalifikačné kategórie na triedu alebo typové kvalifikačné kategórie – varianty**

- a) S cieľom rozšíriť oprávnenia na ďalší variant lietadla v rámci jednej kvalifikačnej kategórie na triedu alebo typovej kvalifikačnej kategórie, pilot absolvuje rozdielový alebo zoznamovací výcvik. V prípade variantov v rámci typovej kvalifikačnej kategórie zahŕňa rozdielový alebo zoznamovací výcvik príslušné prvky uvedené v údajoch o prevádzkovej spôsobilosti stanovených v súlade s časťou 21.
- b) Ak pilot na danom variante v období dvoch rokov po absolvovaní rozdielového výcviku nelietal, na zachovanie oprávnení sa vyžaduje ďalší rozdielový výcvik alebo preskúšanie odbornej spôsobilosti, s výnimkou typov alebo variantov v rámci kvalifikačných kategórií na triedu jednomotorových piestových letúnov alebo turistických motorových klzákov (TMG).
- c) Rozdielový výcvik sa podľa potreby zapiše do denníka pilota alebo rovnocenného dokumentu a podpíše ho inštruktor.

**FCL.725. Požiadavky na vydanie kvalifikačných kategórií na triedu a typových kvalifikačných kategórií**

- a) Výcvikový kurz. Žiadateľ o kvalifikačnú kategóriu na triedu alebo typovú kvalifikačnú kategóriu absolvuje výcvikový kurz v organizácii schválenej na výcvik. Výcvikový kurz pre typovú kvalifikačnú kategóriu zahŕňa povinné výcvikové prvky pre príslušný typ, uvedené v údajoch o prevádzkovej spôsobilosti stanovených v súlade s časťou 21.
- b) Skúška teoretických vedomostí. Žiadateľ o kvalifikačnú kategóriu na triedu alebo typovú kvalifikačnú kategóriu absolvuje skúšku teoretických vedomostí, ktorú organizuje organizácia schválená na výcvik, a preukáže úroveň teoretických vedomostí požadovanú pre bezpečnú prevádzku lietadla príslušnej triedy alebo typu.

1. Skúška teoretických vedomostí pre viacpilotné lietadlá je písomná a pozostáva najmenej zo 100 otázok s voľiteľnými odpoveďami, pričom otázky sú primerane rozdelené medzi všetky hlavné predmety osnov.

2. Skúška teoretických vedomostí pre jednopilotné viacmotorové lietadlá je písomná a počet otázok s voliteľnými odpoveďami závisí od zložitosti lietadla.
  3. Skúšku teoretických vedomostí pre jednomotorové lietadlá vykonáva ústne examinátor počas praktickej skúšky, aby sa zistilo, či žiadateľ dosiahol alebo nedosiahol uspokojivú úroveň vedomostí.
  4. Skúška teoretických vedomostí pre jednopilotné lietadlá, ktoré sa klasifikujú ako vysokovýkonné letúny, je písomná a pozostáva najmenej zo 60 otázok s voliteľnými odpoveďami, pričom otázky sú primerane rozdelené medzi všetky hlavné predmety osnov.
- c) Praktická skúška. Žiadateľ o kvalifikačnú kategóriu na triedu alebo typovú kvalifikačnú kategóriu absolvuje v súlade s dodatkom 9 k tejto časti praktickú skúšku, ktorou preukáže úroveň praktických zručností požadovaných pre bezpečnú prevádzku lietadla príslušnej triedy alebo typu.
- Žiadateľ absolvuje praktickú skúšku do 6 mesiacov od začiatku výcvikového kurzu na získanie kvalifikačnej kategórie na triedu alebo typovej kvalifikačnej kategórie a najviac 6 mesiacov pred podaním žiadosti o vydanie kvalifikačnej kategórie na triedu alebo typovej kvalifikačnej kategórie.
- d) Žiadateľovi, ktorý už je držiteľom typovej kvalifikačnej kategórie na typ lietadla s oprávnením na jednopilotnú alebo viacpilotnú prevádzku a žiada o prídanie oprávnenia na iný druh prevádzky na rovnakom type lietadiel, sa uznáva splnenie požiadaviek na teoretické vedomosti.
- e) Bez ohľadu na predchádzajúce písenná piloti, ktorí sú držiteľmi kvalifikačnej kategórie na letové skúšky vydané v súlade s článkom FCL.820 a ktorí sa podieľali na skúšobných letoch v rámci vývoja, osvedčovania alebo výroby daného typu lietadla a absolvovali buď 50 hodín celkového času letu, alebo 10 hodín letu vo funkcii veliaceho pilota (PIC) pri skúšobných letoch na danom type lietadla, sú oprávnení požiadať o vydanie príslušnej typovej kvalifikačnej kategórie za predpokladu, že spĺňajú požiadavky na prax a nevyhnutné predpoklady na vydanie tejto typovej kvalifikačnej kategórie, ako je stanovené v tejto podčasti pre príslušnú kategóriu lietadla.

#### **FCL.740. Platnosť a obnovenie platnosti kvalifikačných kategórií na triedu a typových kvalifikačných kategórií**

- a) Platnosť kvalifikačných kategórií na triedu alebo typových kvalifikačných kategórií je 1 rok s výnimkou kvalifikačných kategórií na triedu pre jednopilotné jednomotorové lietadlá, pre ktoré je platnosť 2 roky, pokiaľ nie je inak uvedené v údajoch o prevádzkovej spôsobilosti stanovených v súlade s časťou 21.
- b) Obnovenie platnosti. Po uplynutí platnosti kvalifikačnej kategórie na triedu alebo typovej kvalifikačnej kategórie žiadateľ:
  1. v prípade potreby absolvuje opakovací výcvik v organizácii schválenej na výcvik, aby dosiahol úroveň odbornej spôsobilosti potrebnú na bezpečnú prevádzku lietadla príslušnej triedy alebo typu, a
  2. absolvuje preskúšanie odbornej spôsobilosti v súlade s dodatkom 9 k tejto časti.

#### **ODDIEL 2**

##### **Osobitné požiadavky pre kategóriu letúnov**

#### **FCL.720.A. Požiadavky na prax a nevyhnutné predpoklady na vydanie kvalifikačných kategórií na triedu alebo typových kvalifikačných kategórií – letúny**

Pokiaľ nie je inak uvedené v údajoch o prevádzkovej spôsobilosti stanovených v súlade s časťou 21, žiadateľ o kvalifikačnú kategóriu na triedu alebo typovú kvalifikáciu musí spĺňať tieto požiadavky na prax a nevyhnutné predpoklady na vydanie príslušnej kvalifikačnej kategórie:

- a) Jednopilotné viacmotorové letúny. Žiadateľ o prvú kvalifikačnú kategóriu na triedu alebo typovú kvalifikačnú kategóriu na jednopilotný viacmotorový letún absolvuje najmenej 70 hodín letu vo funkcii veliaceho pilota (PIC) na letúnoch.
- b) Jednopilotné vysokovýkonné letúny s jednoduchou konštrukciou. Žiadateľ o prvú kvalifikačnú kategóriu na triedu alebo typovú kvalifikačnú kategóriu na jednopilotný letún, ktorý sa klasifikuje ako vysokovýkonný letún, pred začiatkom letového výcviku:
  1. má najmenej 200 hodín celkovej letovej praxe, z toho 70 hodín vo funkcii veliaceho pilota (PIC) na letúnoch, a
  2. i) je držiteľom osvedčenia o úspešnom absolvovaní kurzu na získanie doplnkových teoretických vedomostí v organizácii schválenej na výcvik, alebo  
ii) úspešne absolvoval skúšky teoretických vedomostí ATPL(A) v súlade s touto časťou, alebo  
iii) okrem preukazu spôsobilosti, vydaného v súlade s touto časťou, je držiteľom ATPL(A) alebo CPL(A)/IR so zápočtom teoretických vedomostí pre ATPL(A), vydaného v súlade s prílohou 1 k Chicagskému dohovoru;

3. piloti, uchádzajúci sa o oprávnenie riadiť letún vo viacpilotnej prevádzke, okrem toho musia spĺňať požiadavky uvedené v bode 4 písmena d).
- c) Jednopilotné vysokovýkonné letúny so zložitou konštrukciou. Žiadatelia o vydanie prvej typovej kvalifikačnej kategórie na jednopilotný letún so zložitou konštrukciou, ktorý sa klasifikuje ako vysokovýkonný letún, okrem splnenia požiadaviek uvedených v písmene b) musia splniť požiadavky na získanie prístrojovej kvalifikačnej kategórie IR(A) na viacmotorové letúny stanovené v podčasti G.
- d) Viacpilotné letúny. Žiadateľ o prvú typovú kvalifikačnú kategóriu na viacpilotný letún je žiak – pilot, ktorý práve absolvuje výcvik v rámci výcvikového kurzu MPL, alebo spĺňa tieto požiadavky:
1. má najmenej 70 hodín letovej praxe vo funkcii veliaceho pilota (PIC) na letúnoch;
  2. je držiteľom prístrojovej kvalifikačnej kategórie IR(A) na viacmotorové letúny;
  3. úspešne absolvoval skúšky teoretických vedomostí ATPL(A) v súlade s touto časťou a
  4. s výnimkou prípadu, keď je kurz pre typovú kvalifikačnú kategóriu spojený s kurzom súčinnosti viacčlennej posádky (MCC):
    - i) je držiteľom osvedčenia o úspešnom absolvovaní kurzu súčinnosti viacčlennej posádky (MCC) v letúnoch alebo
    - ii) je držiteľom osvedčenia o úspešnom absolvovaní kurzu súčinnosti viacčlennej posádky (MCC) vo vrtuľníkoch a má viac ako 100 hodín letovej praxe vo funkcii pilota viacpilotných vrtuľníkov, alebo
    - iii) má najmenej 500 hodín letovej praxe vo funkcii pilota viacpilotných vrtuľníkov, alebo
    - iv) má najmenej 500 hodín letovej praxe vo funkcii pilota vo viacpilotnej prevádzke jednopilotných viacmotorových letúnov v obchodnej leteckej doprave v súlade s príslušnými požiadavkami na leteckú prevádzku.
- e) Bez ohľadu na písmeno d) členský štát môže vydať typovú kvalifikačnú kategóriu s obmedzenými oprávneniami na viacpilotný letún, ktorá umožňuje držiteľovi tejto kategórie vykonávať funkciu druhého pilota s kvalifikáciou na cestovný let nad letovou hladinou 200 za predpokladu, že ďalší dvaja členovia posádky sú držiteľmi typovej kvalifikačnej kategórie v súlade s písmenom d).
- f) Doplnkové typové kvalifikačné kategórie na viacpilotné letúny a jednopilotné vysokovýkonné letúny so zložitou konštrukciou. Žiadateľ o vydanie doplnkových typových kvalifikačných kategórií na viacpilotné letúny a jednopilotné vysokovýkonné letúny so zložitou konštrukciou musí byť držiteľom prístrojovej kvalifikačnej kategórie IR(A) na viacmotorové letúny.
- g) Ak je to uvedené v údajoch o prevádzkovej spôsobilosti stanovených v súlade s časťou 21, uplatňovanie oprávnení typovej kvalifikačnej kategórie môže byť spočiatku obmedzené na lety pod dohľadom inštruktora. Letové hodiny pod dohľadom sa zapisujú do denníka pilota alebo rovnocenného dokumentu a podpíše ich inštruktor. Obmedzenie sa zruší, keď pilot preukáže, že splnil požiadavku na letové hodiny pod dohľadom uvedenú v údajoch o prevádzkovej spôsobilosti.

**FCL.725.A. Teoretické vedomosti a letový výcvik pre vydanie kvalifikačných kategórií na triedu alebo typových kvalifikačných kategórií – letúny**

Pokiaľ nie je inak uvedené v údajoch o prevádzkovej spôsobilosti stanovených v súlade s časťou 21:

- a) Jednopilotné viacmotorové letúny.
1. Kurz teoretických vedomostí pre kvalifikačnú kategóriu na triedu jednopilotných viacmotorových letúnov zahŕňa najmenej 7 hodín výcviku prevádzky viacmotorového letúna.
  2. Kurz letového výcviku pre kvalifikačnú kategóriu na triedu alebo typovú kvalifikáciu na jednopilotné viacmotorové letúny zahŕňa najmenej 2 hodiny a 30 minút letu s inštruktorom za normálnych podmienok prevádzky viacmotorového letúna a najmenej 3 hodiny a 30 minút letu s inštruktorom s použitím postupov pri poruche motora a technik asymetrického letu.
- b) Jednopilotné letúny (vodné). Výcvikový kurz pre kvalifikačné kategórie na jednopilotný letún (vodný) zahŕňa teoretickú výučbu a letový výcvik. Letový výcvik pre kvalifikačnú kategóriu na triedu alebo typovú kvalifikačnú kategóriu na jednopilotné letúny (vodné) zahŕňa najmenej 8 hodín letu s inštruktorom, ak je žiadateľ držiteľom pozemnej verzie príslušnej kvalifikačnej kategórie na triedu alebo typovej kvalifikačnej kategórie, alebo 10 hodín, ak žiadateľ nie je držiteľom takejto kvalifikačnej kategórie.

**FCL.730.A. Osobitné požiadavky na pilotov absolvujúcich kurz pre typovú kvalifikačnú kategóriu nulového letového času (ZFTT) – letúny**

- a) Pilot vykonávajúci kurz nulového letového času (ZFTT) absolvuje na viacpilotnom prúdovom letúne certifikovanom podľa noriem CS-25 alebo rovnocenných predpisov týkajúcich sa letovej spôsobilosti, alebo na viacpilotnom turbovrtulovom letúne s maximálnou vzletovou hmotnosťou nie menšou ako 10 ton alebo s certifikovanou konfiguráciou sedadiel pre viac ako 19 cestujúcich, najmenej:
1. 1 500 hodín letu alebo 250 úsekov trate, ak sa počas kurzu používa letový simulátor (FFS) kvalifikovaný na úroveň CG, C alebo dočasné C;
  2. 500 hodín letu alebo 100 úsekov trate, ak sa počas kurzu používa letový simulátor (FFS) kvalifikovaný na úroveň DG alebo D.
- b) Keď pilot prechádza z turbovrtulového letúna na prúdový alebo z prúdového letúna na turbovrtulový, vyžaduje sa doplnkový výcvik na simulátore.

**FCL.735.A. Výcvikový kurz súčinnosti viacčlennej posádky – letúny**

- a) Výcvikový kurz súčinnosti viacčlennej posádky (MCC) pozostáva z najmenej:
1. 25 hodín teoretickej výučby a cvičení a
  2. 20 hodín praktického výcviku MCC, alebo 15 hodín v prípade žiaka – pilota, ktorý absolvuje integrovaný kurz dopravného pilota (ATP).
- Používa sa trenažér letových a navigačných postupov (FNPT II MCC) alebo letový simulátor (FFS). Keď je výcvik MCC spojený s úvodným výcvikom pre typovú kvalifikačnú kategóriu, praktický výcvik MCC sa môže obmedziť na najmenej 10 hodín, ak sa na výcvik MCC a výcvik pre typovú kvalifikačnú kategóriu používa rovnaký letový simulátor (FFS).
- b) Žiadateľ absolvuje výcvikový kurz MCC v priebehu 6 mesiacov v organizácii schválenej na výcvik.
- c) Ak kurz MCC nie je spojený s kurzom pre typovú kvalifikačnú kategóriu, žiadateľ dostane po absolvovaní výcvikového kurzu MCC príslušné osvedčenie.
- d) Pre žiadateľa, ktorý absolvoval výcvik MCC pre ľubovoľnú inú kategóriu lietadla, neplatí požiadavka uvedená v bode 1 písmena a).

**FCL.740.A. Predĺženie platnosti kvalifikačných kategórií na triedu alebo typových kvalifikačných kategórií – letúny**

- a) Predĺženie platnosti kvalifikačných kategórií na triedu alebo typových kvalifikačných kategórií na viacmotorové letúny. Žiadateľ o predĺženie platnosti kvalifikačných kategórií na triedu a typových kvalifikačných kategórií na viacmotorové letúny:
1. v období troch mesiacov bezprostredne predchádzajúcich dátumu uplynutia platnosti kvalifikačnej kategórie úspešne absolvuje preskúšanie odbornej spôsobilosti v súlade s dodatkom 9 k tejto časti v letúne príslušnej triedy alebo typu alebo vo výcvikovom zariadení na simuláciu letu (FSTD), ktoré predstavuje letún príslušnej triedy alebo typu, a
  2. počas obdobia platnosti kvalifikačnej kategórie absolvuje najmenej:
    - i) 10 úsekov trate vo funkcii pilota letúna príslušnej triedy alebo typu alebo
    - ii) 1 úsek trate vo funkcii pilota letúna príslušnej triedy alebo typu alebo v letovom simulátore (FFS), s examinátorom. Let na tomto úseku trate sa môže uskutočniť počas preskúšania odbornej spôsobilosti.
  3. Pre pilota, ktorý pracuje pre prevádzkovateľa obchodnej leteckej dopravy schváleného v súlade s príslušnými požiadavkami na leteckú prevádzku a ktorý úspešne absolvoval preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľa spojené s preskúšaním odbornej spôsobilosti s cieľom predĺženia platnosti kvalifikačnej kategórie na triedu alebo typovej kvalifikačnej kategórie, neplatí požiadavka uvedená v bode 2.
  4. Predĺženie platnosti prístrojovej kvalifikačnej kategórie IR(A), ak je pilot jej držiteľom, môže byť spojené s preskúšaním odbornej spôsobilosti pri predlžovaní platnosti kvalifikačnej kategórie na triedu alebo typovej kvalifikačnej kategórie.

- b) Predĺženie platnosti kvalifikačných kategórií na triedu jednopilotných jednomotorových letúnov.
1. Kvalifikačné kategórie na triedu jednomotorových piestových letúnov a kvalifikačné kategórie na turistické motorové klzáky (TMG). Žiadateľ o predĺženie platnosti kvalifikačných kategórií na triedu jednopilotných jednomotorových piestových letúnov alebo kvalifikačných kategórií na triedu turistických motorových klzákov (TMG):
    - i) v období troch mesiacov bezprostredne predchádzajúcich dátumu uplynutia platnosti kvalifikačnej kategórie úspešne absolvuje preskúšanie odbornej spôsobilosti v súlade s dodatkom 9 k tejto časti v príslušnej triede so skúšajúcim, alebo
    - ii) v období 12 mesiacov predchádzajúcich dátumu uplynutia platnosti kvalifikačnej kategórie absolvuje 12 hodín letu v príslušnej triede vrátane:
      - 6 hodín vo funkcii veliaceho pilota (PIC),
      - 12 vzletov a 12 pristátí a
      - cvičný let s letovým inštruktorom (FI) alebo inštruktorom kvalifikačnej kategórie na triedu (CRI) trvajúci najmenej 1 hodinu. Tento let sa netýka žiadateľov, ktorí v súvislosti s kvalifikačnou kategóriou na triedu alebo typovou kvalifikačnou kategóriou úspešne absolvovali preskúšanie odbornej spôsobilosti alebo praktickú skúšku na letúne ľubovoľnej inej triedy alebo typu.
  2. Ak sú žiadatelia držiteľmi aj kvalifikačnej kategórie na triedu jednomotorových piestových letúnov (pozemných), aj kvalifikačnej kategórie na turistické motorové klzáky, môžu splniť podmienky uvedené v bode 1 v ktorejkoľvek z týchto tried a dosiahnu predĺženie platnosti oboch kvalifikačných kategórií.
  3. Jednopilotné jednomotorové turbovrtuľové letúny. Žiadatelia o predĺženie platnosti kvalifikačných kategórií na triedu jednopilotných turbovrtuľových letúnov v období troch mesiacov predchádzajúcich dátumu uplynutia platnosti kvalifikačnej kategórie absolvujú preskúšanie odbornej spôsobilosti v príslušnej triede so skúšajúcim v súlade s dodatkom 9 k tejto časti.
- c) Žiadatelia, ktorí pred uplynutím platnosti kvalifikačnej kategórie na triedu alebo typovej kvalifikačnej kategórie neabsolvujú úspešne všetky časti preskúšania odbornej spôsobilosti, nesmú uplatňovať oprávnenia tejto kvalifikačnej kategórie, až kým nedosiahnu úspešný výsledok preskúšania odbornej spôsobilosti.

### ODDIEL 3

#### Osobitné požiadavky pre kategóriu vrtuľníkov

#### FCL.720.H. Požiadavky na prax a nevyhnutné predpoklady na vydanie typových kvalifikačných kategórií – vrtuľníky

Pokiaľ v údajoch o prevádzkovej spôsobilosti stanovených v súlade s časťou 21 nie je uvedené inak, žiadateľ o vydanie prvej typovej kvalifikačnej kategórie na vrtuľník musí spĺňať tieto požiadavky na prax a nevyhnutné predpoklady na vydanie príslušnej kvalifikačnej kategórie:

- a) Viacpilotné vrtuľníky. Žiadateľ o prvú typovú kvalifikáciu na viacpilotný vrtuľník:
1. musí absolvovať najmenej 70 hodín letu vo funkcii veliaceho pilota (PIC) na vrtuľníkoch;
  2. s výnimkou prípadu, keď je kurz pre typovú kvalifikačnú kategóriu spojený s kurzom súčinnosti viacčlennej posádky (MCC):
    - i) musí byť držiteľom osvedčenia o úspešnom absolvovaní kurzu súčinnosti viacčlennej posádky (MCC) vo vrtuľníkoch alebo
    - ii) musí absolvovať najmenej 500 hodín letu vo funkcii pilota viacpilotných letúnov, alebo
    - iii) musí absolvovať najmenej 500 hodín letu vo funkcii pilota vo viacpilotnej prevádzke na viacmotorových vrtuľníkoch;
  3. musí úspešne absolvovať skúšky teoretických vedomostí ATPL(H).
- b) Žiadateľovi o prvú typovú kvalifikačnú kategóriu na viacpilotný vrtuľník, ktorý absolvoval integrovaný výcvikový kurz ATP(H)/IR, ATP(H), CPL(H)/IR alebo CPL(H) a ktorý nespĺňa požiadavky uvedené v bode 1 písmena a), sa vydá typová kvalifikačná kategória s oprávneniami obmedzenými iba na vykonávanie funkcií druhého pilota. Toto obmedzenie sa zruší, keď pilot:
1. absolvuje 70 hodín letu vo funkcii veliaceho pilota (PIC) alebo veliaceho pilota pod dohľadom na vrtuľníkoch;
  2. úspešne absolvuje praktickú skúšku vo viacpilotnej prevádzke na vrtuľníku príslušného typu vo funkcii veliaceho pilota (PIC).



c) Jednopilotné viacmotorové vrtuľníky. Žiadateľ o vydanie prvej typovej kvalifikačnej kategórie na jednopilotný viacmotorový vrtuľník:

1. pred začiatkom letového výcviku:

- i) musí úspešne absolvovať skúšky teoretických vedomostí ATPL(H) alebo
- ii) musí byť držiteľom osvedčenia o absolvovaní predbežného kurzu organizovaného organizáciou schválenou na výcvik. Kurz zahŕňa tieto predmety z kurzu teoretických vedomostí ATPL(H):
  - všeobecné vedomosti o lietadlách: trup/systémy/pohonná jednotka a prístroje/elektronika,
  - letové charakteristiky lietadla a plánovanie letu: hmotnosť a vyváženie, výkon;

2. ak žiadateľ neabsolvoval integrovaný výcvikový kurz ATP(H)/IR, ATP(H) alebo CPL(H)/IR, musí absolvovať najmenej 70 hodín letu vo funkcii veliaceho pilota (PIC) na vrtuľníkoch.

#### **FCL.735.H. Výcvikový kurz súčinnosti viacčlennej posádky – vrtuľníky**

a) Výcvikový kurz súčinnosti viacčlennej posádky (MCC) pozostáva:

1. pre súčinnosť viacčlennej posádky (MCC)/prístrojovú kvalifikáciu (IR):

- i) najmenej z 25 hodín teoretickej výučby a cvičení a
- ii) najmenej z 20 hodín praktického výcviku MCC, alebo 15 hodín v prípade žiaka – pilota, ktorý absolvuje integrovaný kurz ATP(H)/IR. Keď je výcvik MCC spojený s úvodným výcvikom pre typovú kvalifikačnú kategóriu na viacpilotný vrtuľník, praktický výcvik MCC sa môže skrátiť najmenej na 10 hodín, ak sa na výcvik MCC a výcvik pre typovú kvalifikačnú kategóriu používa rovnaké výcvikové zariadenie na simuláciu letu (FSTD);

2. pre súčinnosť viacčlennej posádky (MCC)/pravidlá letu za viditeľnosti (VFR):

- i) najmenej z 25 hodín teoretickej výučby a cvičení a
- ii) aspoň z 15 hodín praktického výcviku MCC, alebo 10 hodín v prípade žiaka – pilota, ktorý absolvuje integrovaný kurz ATP(H)/IR. Keď je výcvik MCC spojený s úvodným výcvikom pre typovú kvalifikačnú kategóriu na viacpilotný vrtuľník, praktický výcvik MCC sa môže skrátiť najmenej na 7 hodín, ak sa na výcvik MCC a výcvik pre typovú kvalifikačnú kategóriu používa rovnaké výcvikové zariadenie na simuláciu letu (FSTD).

b) Žiadateľ absolvuje výcvikový kurz MCC v priebehu 6 mesiacov v organizácii schválenej na výcvik.

Používa sa trenažér letových a navigačných postupov (FNPT II alebo III) s kvalifikáciou na MCC, letové výcvikové zariadenie (FTD 2/3) alebo letový simulátor (FFS).

c) Ak kurz MCC nie je spojený s kurzom pre typovú kvalifikačnú kategóriu na viacpilotné lietadlá, žiadateľ dostane po absolvovaní výcvikového kurzu MCC príslušné osvedčenie.

d) Pre žiadateľa, ktorý absolvoval výcvik MCC pre ľubovoľnú inú kategóriu lietadla, neplatí požiadavka uvedená v písmene a) bode 1 podbode i) alebo bode 2 podbode i).

e) Pre žiadateľa o výcvik MCC/IR, ktorý absolvoval výcvik MCC/VFR, neplatí požiadavka uvedená v písmene a) bode 1 podbode i). Žiadateľ absolvuje 5 hodín praktického výcviku MCC/IR.

#### **FCL.740.H. Predĺženie platnosti typových kvalifikačných kategórií – vrtuľníky**

a) Predĺženie platnosti. Žiadateľ o predĺženie platnosti typových kvalifikačných kategórií na vrtuľníky:

1. v období troch mesiacov bezprostredne predchádzajúcich dátumu uplynutia platnosti kvalifikačnej kategórie úspešne absolvuje preskúšanie odbornej spôsobilosti v súlade s dodatkom 9 k tejto časti vo vrtuľníku príslušného typu alebo vo výcvikovom zariadení na simuláciu letu (FSTD), ktoré predstavuje vrtuľník príslušného typu, a
2. počas platnosti kvalifikačnej kategórie absolvuje najmenej 2 hodiny letu vo funkcii pilota vrtuľníka príslušného typu. Dĺžka preskúšania odbornej spôsobilosti sa môže započítať do výšky dvoch hodín.

3. Ak sú žiadatelia držiteľmi viacerých typových kvalifikačných kategórií na jednomotorové piestové vrtuľníky, môžu dosiahnuť predĺženie platnosti všetkých príslušných typových kvalifikačných kategórií tak, že absolvujú preskúšanie odbornej spôsobilosti iba jednej z príslušných typových kvalifikačných kategórií, ktorých sú držiteľmi, za predpokladu, že počas platnosti kvalifikačných kategórií absolvujú najmenej 2 hodiny letu vo funkcii veliaceho pilota (PIC) na vrtuľníkoch iných typov.
- Preskúšanie odbornej spôsobilosti absolvujú zakaždým na inom type vrtuľníka.
4. Ak sú žiadatelia držiteľmi viacerých typových kvalifikačných kategórií na jednomotorové turbínové vrtuľníky s najvyššou certifikovanou vzletovou hmotnosťou do 3 175 kg, môžu dosiahnuť predĺženie platnosti všetkých príslušných typových kvalifikačných kategórií tak, že absolvujú preskúšanie odbornej spôsobilosti iba jednej z príslušných typových kvalifikačných kategórií, ktorých sú držiteľmi, za predpokladu, že absolvujú:
- 300 hodín letu vo funkcii veliaceho pilota (PIC) na vrtuľníkoch;
  - 15 hodín letu na vrtuľníku každého typu, na ktorý sú držiteľmi kvalifikačnej kategórie, a
  - najmenej 2 hodiny letu vo funkcii veliaceho pilota (PIC) na vrtuľníkoch všetkých ostatných typov počas platnosti kvalifikačných kategórií.
- Preskúšanie odbornej spôsobilosti absolvujú zakaždým na inom type vrtuľníka.
5. Pilot, ktorý úspešne absolvuje praktickú skúšku na vydanie doplnkovej typovej kvalifikačnej kategórie, dosiahne predĺženie platnosti príslušných typových kvalifikačných kategórií v spoločných skupinách v súlade s bodmi 3 a 4;
6. predĺženie platnosti prístrojovej kvalifikačnej kategórie IR(H), ak je pilot jej držiteľom, sa môže spojiť s preskúšaním odbornej spôsobilosti pre typovú kvalifikačnú kategóriu.
- b) Žiadateľ, ktorý pred uplynutím platnosti typovej kvalifikačnej kategórie neabsolvuje úspešne všetky časti preskúšania odbornej spôsobilosti, nesmie uplatňovať oprávnenia tejto kvalifikačnej kategórie, až kým nedosiahne úspešný výsledok preskúšania odbornej spôsobilosti. V prípade bodov 3 a 4 písmena a) žiadateľ nesmie uplatňovať svoje oprávnenia na žiadny typ vrtuľníka.

#### ODDIEL 4

##### **Osobitné požiadavky pre kategóriu lietadiel so vztlakovými motormi**

##### **FCL.720.PL Požiadavky na prax a nevyhnutné predpoklady na vydanie typových kvalifikačných kategórií – lietadlá so vztlakovými motormi**

Pokiaľ nie je inak uvedené v údajoch o prevádzkovej spôsobilosti stanovených v súlade s časťou 21, žiadateľ o prvé vydanie typovej kvalifikačnej kategórie na lietadlá so vztlakovými motormi musí spĺňať tieto požiadavky na prax a nevyhnutné predpoklady:

- a) pre pilota letúnov:
- je držiteľom CPL/IR(A) s teoretickými vedomosťami ATPL alebo je držiteľom ATPL(A);
  - je držiteľom osvedčenia o absolvovaní kurzu súčinnosti viacčlennej posádky (MCC);
  - absolvoval viac ako 100 hodín letu vo funkcii pilota viacpilotných letúnov;
  - absolvoval 40 hodín letového výcviku na vrtuľníkoch;
- b) pre pilota vrtuľníkov:
- je držiteľom CPL/IR(H) s teoretickými vedomosťami ATPL alebo je držiteľom ATPL/IR(H);
  - je držiteľom osvedčenia o absolvovaní kurzu súčinnosti viacčlennej posádky (MCC);
  - absolvoval viac ako 100 hodín letu vo funkcii pilota viacpilotných vrtuľníkov;
  - absolvoval 40 hodín letového výcviku na letúnoch;
- c) pre pilota s kvalifikáciou na letúny aj vrtuľníky:
- je držiteľom prinajmenej CPL(H);
  - je držiteľom IR s teoretickými vedomosťami ATPL alebo je držiteľom ATPL pre letúny alebo vrtuľníky;
  - je držiteľom osvedčenia o absolvovaní kurzu súčinnosti viacčlennej posádky (MCC) pre vrtuľníky alebo letúny;
  - absolvoval najmenej 100 hodín letu vo funkcii pilota viacpilotných vrtuľníkov alebo letúnov;

5. absolvoval podľa potreby 40 hodín letového výcviku na letúnoch alebo vrtuľníkoch, ak pilot nemá prax zodpovedajúcu preukazu spôsobilosti dopravného pilota (ATPL), alebo na viacpilotných lietadlách.

**FCL.725.PL. Letový výcvik na vydanie typových kvalifikačných kategórií – lietadlá so vztlakovými motormi**

Letový výcvik ako súčasť výcvikového kurzu pre typovú kvalifikačnú kategóriu na lietadlá so vztlakovými motormi sa vykonáva v lietadle aj vo výcvikovom zariadení na simuláciu letu (FSTD), ktoré predstavuje lietadlo a má na tento účel príslušnú kvalifikáciu.

**FCL.740.PL. Predĺženie platnosti typových kvalifikačných kategórií – lietadlá so vztlakovými motormi**

- a) Predĺženie platnosti. Žiadateľ o predĺženie platnosti typových kvalifikačných kategórií na lietadlá so vztlakovými motormi:
1. v období troch mesiacov bezprostredne predchádzajúcich dátumu uplynutia platnosti kvalifikačnej kategórie úspešne absolvuje preskúšanie odbornej spôsobilosti v súlade s dodatkom 9 k tejto časti na príslušnom type lietadiel so vztlakovými motormi;
  2. počas platnosti kvalifikačnej kategórie absolvuje najmenej:
    - i) 10 úsekov trate vo funkcii pilota príslušného typu lietadiel so vztlakovými motormi alebo
    - ii) 1 úsek trate vo funkcii pilota príslušného typu lietadiel so vztlakovými motormi alebo v letovom simulátore (FFS) s examinátorom. Let na tomto úseku trate sa môže uskutočniť počas preskúšania odbornej spôsobilosti.
  3. Pre pilota, ktorý pracuje pre prevádzkovateľa obchodnej leteckej dopravy schváleného v súlade s príslušnými požiadavkami na leteckú prevádzku a ktorý úspešne absolvoval preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľa spojené s preskúšaním odbornej spôsobilosti s cieľom predĺženia platnosti typovej kvalifikačnej kategórie, neplatí požiadavka uvedená v bode 2.
- b) Žiadateľ, ktorý pred uplynutím platnosti typovej kvalifikačnej kategórie neabsolvuje úspešne všetky časti preskúšania odbornej spôsobilosti, nesmie uplatňovať oprávnenia tejto kvalifikačnej kategórie, až kým nedosiahne úspešný výsledok preskúšania odbornej spôsobilosti.

ODDIEL 5

**Osobitné požiadavky pre kategóriu vzducholodí**

**FCL.720.As. Nevyhnutné predpoklady na vydanie typových kvalifikačných kategórií – vzducholode**

Pokiaľ nie je inak uvedené v údajoch o prevádzkovej spôsobilosti stanovených v súlade s časťou 21, žiadateľ o prvé vydanie typovej kvalifikačnej kategórie na vzducholode musí spĺňať tieto požiadavky na prax a nevyhnutné predpoklady:

- a) pre viacpilotné vzducholode:
1. absolvoval 70 hodín letu vo funkcii veliaceho pilota (PIC) na vzducholodiach;
  2. je držiteľom osvedčenia o úspešnom absolvovaní kurzu súčinnosti viacčlennej posádky (MCC) na vzducholodiach.
  3. Žiadateľovi, ktorý nespĺňa požiadavky uvedené v bode 2, sa vydá typová kvalifikačná kategória s oprávneniami obmedzenými iba na vykonávanie funkcií druhého pilota. Toto obmedzenie sa zruší, keď pilot absolvuje 100 hodín letu vo funkcii veliaceho pilota (PIC) alebo veliteľa lietadla pod dohľadom na vzducholodiach.

**FCL.735.As. Výcvikový kurz súčinnosti viacčlennej posádky – vzducholode**

- a) Výcvikový kurz súčinnosti viacčlennej posádky (MCC) pozostáva najmenej:
1. z 12 hodín teoretickej výučby a cvičení a
  2. z 5 hodín praktického výcviku MCC.
  3. Používa sa trenažér letových a navigačných postupov (FNPT II alebo III) s kvalifikáciou na MCC, letové výcvikové zariadenie (FTD 2/3) alebo letový simulátor (FFS).
- b) Žiadateľ absolvuje výcvikový kurz MCC v priebehu 6 mesiacov v organizácii schválenej na výcvik.
- c) Ak kurz MCC nie je spojený s kurzom pre typovú kvalifikačnú kategóriu na viacpilotné lietadlá, žiadateľ dostane po absolvovaní výcvikového kurzu MCC príslušné osvedčenie.
- d) Pre žiadateľa, ktorý absolvoval výcvik MCC pre ľubovoľnú inú kategóriu lietadla, neplatí požiadavka uvedená v písmene a).

**FCL.740.As. Predĺženie platnosti typových kvalifikačných kategórií – vzducholode**

- a) Predĺženie platnosti. Žiadateľ o predĺženie platnosti typových kvalifikačných kategórií na vzducholode:
1. musí v období troch mesiacov bezprostredne predchádzajúcich dátumu uplynutia platnosti kvalifikačnej kategórie úspešne absolvovať preskúšanie odbornej spôsobilosti v súlade s dodatkom 9 k tejto časti na príslušnom type vzducholodí a
  2. musí počas obdobia platnosti kvalifikačnej kategórie absolvovať najmenej 2 hodiny letu vo funkcii pilota vzducholode príslušného typu. Dĺžka preskúšania odbornej spôsobilosti sa môže započítať do výšky dvoch hodín;
  3. predĺženie platnosti prístrojovej kvalifikačnej kategórie IR(As), ak je pilot jej držiteľom, môže byť spojené s preskúšaním odbornej spôsobilosti na predĺženie platnosti kvalifikačnej kategórie na triedu alebo typovej kvalifikačnej kategórie.
- b) Žiadateľ, ktorý pred uplynutím platnosti typovej kvalifikačnej kategórie neabsolvuje úspešne všetky časti preskúšania odbornej spôsobilosti, nesmie uplatňovať oprávnenia tejto kvalifikačnej kategórie, až kým nedosiahne úspešný výsledok preskúšania odbornej spôsobilosti.

## PODČASŤ I

**DOPLNKOVÉ KVALIFIKAČNÉ KATEGÓRIE****FCL.800. Kvalifikačná kategória na leteckú akrobáciu**

- a) Držitelia preukazu spôsobilosti pilota letúnov, turistických motorových klzákov (TMG) alebo vetroňov vykonávajú akrobatické lety, iba ak sú držiteľmi príslušnej kvalifikačnej kategórie.
- b) Žiadatelia o kvalifikačnú kategóriu na leteckú akrobáciu absolvujú:
1. po vydaní preukazu spôsobilosti najmenej 40 hodín letu alebo, v prípade vetroňov, 120 vzletov vo funkcii veliaceho pilota (PIC) príslušnej kategórie;
  2. výcvikový kurz v organizácii schválenej na výcvik zahŕňajúci:
    - i) teoretickú výučbu zodpovedajúcu tejto kvalifikačnej kategórii;
    - ii) najmenej 5 hodín alebo 20 letov akrobatického výcviku v lietadle príslušnej kategórie.
- c) Oprávnenia kvalifikačnej kategórie na leteckú akrobáciu sú obmedzené na lietadlá tej kategórie, v akej žiadateľ vykonal letový výcvik. Oprávnenia sa rozširujú na ďalšiu kategóriu lietadiel, ak je pilot držiteľom preukazu spôsobilosti na túto kategóriu a úspešne absolvuje najmenej 3 lety s inštruktorom, ktoré zahŕňajú celé osnovy akrobatického výcviku v danej kategórii lietadiel.

**FCL.805. Kvalifikačná kategória na vlečenie vetroňa a vlečenie predmetu**

- a) Držitelia preukazu spôsobilosti pilota s oprávneniami na lietanie s letúnmi alebo turistickými motorovými klzákami (TMG) môžu vykonávať vlečenie vetroňov alebo predmetov, iba ak sú držiteľmi príslušnej kvalifikačnej kategórie na vlečenie vetroňa alebo vlečenie predmetu.
- b) Žiadatelia o kvalifikačnú kategóriu na vlečenie vetroňa absolvujú:
1. po vydaní preukazu spôsobilosti najmenej 30 hodín letu vo funkcii veliaceho pilota (PIC) a 60 vzletov a pristátí v letúnoch, ak sa táto činnosť má vykonávať v letúnoch, alebo v turistických motorových klzákoch (TMG), ak sa táto činnosť má vykonávať v turistických motorových klzákoch;
  2. výcvikový kurz v organizácii schválenej na výcvik zahŕňajúci:
    - i) teoretickú výučbu o činnosti a postupoch pri vlečení;
    - ii) najmenej 10 výcvikových letov s vlečením vetroňa vrátane najmenej 5 letov s inštruktorom a
    - iii) s výnimkou držiteľov LAPL(S) alebo SPL 5 zoznamovacích letov vo vetroni, ktorý vzlieta pomocou lietadla.

- c) Žiadatelia o kvalifikačnú kategóriu na vlečenie predmetu absolvujú:
1. po vydaní preukazu spôsobilosti najmenej 100 hodín letu a 200 vzletov a pristátí vo funkcii veliaceho pilota (PIC) v letúnoch alebo v turistických motorových klzákoch (TMG). Z toho najmenej 30 hodín absolvujú v letúnoch, ak sa táto činnosť má vykonávať v letúnoch, alebo v turistických motorových klzákoch, ak sa táto činnosť má vykonávať v turistických motorových klzákoch;
  2. výcvikový kurz v organizácii schválenej na výcvik, zahŕňajúci:
    - i) teoretickú výučbu o činnosti a postupoch pri vlečení;
    - ii) najmenej 10 výcvikových letov s vlečením predmetu vrátane najmenej 5 letov s inštruktorom.
- d) Oprávnenia kvalifikačnej kategórie na vlečenie vetroňa a na vlečenie predmetu sú obmedzené na letúny alebo turistické motorové klzáky (TMG) v závislosti od lietadla, na akom žiadateľ vykonal letový výcvik. Oprávnenia sa rozširia, ak je pilot držiteľom preukazu spôsobilosti na letúny alebo turistické motorové klzáky a úspešne absolvuje najmenej 3 lety s inštruktorom, ktoré zahŕňajú celé osnovy výcviku vlečenia v príslušnom lietadle.
- e) Na uplatnenie oprávnenia tejto kvalifikačnej kategórie musí držiteľ kvalifikačnej kategórie na vlečenie vetroňa alebo na vlečenie predmetu vykonať v priebehu uplynulých 24 mesiacov najmenej 5 vlečení.
- f) Ak pilot nespĺňa požiadavky uvedené v písmene e), predtým než začne znovu uplatňovať svoje oprávnenia, vykoná chýbajúce vlečenia s inštruktorom alebo pod jeho dohľadom.

#### **FCL.810. Kvalifikačná kategória na nočné lety**

- a) Letúny, turistické motorové klzáky (TMG), vzducholode.
1. Ak sa majú oprávnenia LAPL alebo PPL na letúny, turistické motorové klzáky (TMG) alebo vzducholode uplatňovať v noci v podmienkach pravidiel letu za viditeľnosti (VFR), žiadatelia musia absolvovať výcvikový kurz v organizácii schválenej na výcvik. Kurz zahŕňa:
    - i) teoretickú výučbu;
    - ii) najmenej 5 hodín nočného letu v lietadle príslušnej kategórie vrátane najmenej 3 hodín letu s inštruktorom, z toho najmenej 1 hodinu preletu s navigáciou s aspoň jedným preletom s inštruktorom do vzdialenosti najmenej 50 km a s 5 samostatnými vzletmi a s 5 samostatnými pristátiami s úplným zastavením.
  2. Pred absolvovaním nočného výcviku absolvujú držiteľia LAPL základný výcvik letu podľa prístrojov, ktorý sa vyžaduje na vydanie PPL.
  3. Ak sú žiadatelia držiteľmi kvalifikačných kategórií na triedu jednomotorových piestových letúnov (pozemných) a triedu turistických motorových klzákov (TMG), môžu požiadavky uvedené v bode 1 splniť buď v jednej z týchto tried, alebo v oboch triedach.
- b) Vrtuľníky. Ak sa majú oprávnenia PPL na vrtuľníky uplatňovať v noci v podmienkach pravidiel letu za viditeľnosti (VFR), žiadateľ:
1. po vydaní preukazu spôsobilosti absolvuje najmenej 100 hodín letu vo funkcii pilota vrtuľníka vrátane najmenej 60 hodín letu vo funkcii veliaceho pilota (PIC) vo vrtuľníkoch a 20 hodín krížneho preletu;
  2. absolvuje výcvikový kurz v organizácii schválenej na výcvik. Kurz, ktorý absolvuje v priebehu 6 mesiacov, zahŕňa:
    - i) 5 hodín teoretickej výučby;
    - ii) 10 hodín letu podľa prístrojov vo vrtuľníku s inštruktorom a
    - iii) 5 hodín nočného letu vrátane najmenej 3 hodín letu s inštruktorom, z toho najmenej 1 hodiny preletu s navigáciou a piatich samostatných nočných okruhov. Každý okruh zahŕňa vzlet a pristátie.

3. Žiadateľovi, ktorý je alebo bol držiteľom prístrojovej kvalifikačnej kategórie (IR) na letúny alebo turistické motorové klzáky (TMG), sa započíta 5 hodín vo vzťahu k požiadavke uvedenej v bode 2 podbode ii).
- c) Balóny. Ak sa majú oprávnenia LAPL na balóny alebo BPL uplatňovať v noci v podmienkach pravidiel letu za viditeľnosti (VFR), žiadatelia absolvujú najmenej 2 výcvikové lety v noci, každý z nich v trvaní aspoň 1 hodiny.

#### **FCL.815. Kvalifikačná kategória na lety v horách**

- a) Oprávnenia. Kvalifikačná kategória na lety v horách oprávňuje držiteľa vykonávať lety na letúnoch alebo turistických motorových klzákoch (TMG) s pristátím na plochách a so vzletom z plôch, ktoré si podľa príslušných orgánov ustanovených členskými štátmi takúto kvalifikáciu vyžadujú.

Prvotná kvalifikačná kategória na lety v horách môže byť udelená na:

1. kolesá, ktorá poskytuje oprávnenie lietať na takéto plochy a z takýchto plôch, keď nie sú pokryté snehom, alebo
  2. lyže, ktorá poskytuje oprávnenie lietať na takéto plochy a z takýchto plôch, keď sú pokryté snehom.
3. Oprávnenia prvotnej kvalifikačnej kategórie sa môžu rozšíriť na oprávnenia na kolesá alebo na lyže, ak pilot absolvuje príslušný doplnkový zoznamovací kurz, zahŕňajúci teoretickú výučbu a letový výcvik s inštruktorom lietania v horách.
- b) Výcvikový kurz. Žiadatelia o kvalifikačnú kategóriu na lety v horách absolvujú v priebehu 24 mesiacov kurz, pozostávajúci z teoretickej výučby a letového výcviku v organizácii schválenej na výcvik. Obsah kurzu zodpovedá požadovaným oprávneniam.
- c) Praktická skúška. Po ukončení výcviku žiadateľ absolvuje praktickú skúšku s letovým examinátorom (FE) oprávneným na túto činnosť. Praktická skúška zahŕňa:
1. ústnu skúšku teoretických vedomostí;
  2. 6 pristátí na najmenej dvoch rozličných plochách, ktoré si vyžadujú kvalifikáciu na lety v horách a ktoré sú odlišné od plochy odletu.
- d) Platnosť. Kvalifikačná kategória na lety v horách platí na obdobie 24 mesiacov.
- e) Predĺženie platnosti. Žiadateľ o predĺženie platnosti kvalifikačnej kategórie na lety v horách musí:
1. v priebehu uplynulých 24 mesiacov absolvovať najmenej 6 pristátí v horskom teréne alebo
  2. úspešne absolvovať preskúšanie odbornej spôsobilosti. Toto preskúšanie odbornej spôsobilosti musí spĺňať požiadavky uvedené v písmene c).
- f) Obnovenie platnosti. Po uplynutí platnosti kvalifikačnej kategórie musí žiadateľ splniť požiadavky uvedené v bode 2 písmena e).

#### **FCL.820. Kvalifikačná kategória na letové skúšky**

- a) Držitelia preukazu spôsobilosti pilota na letúny alebo vrtuľníky vykonávajú funkciu veliaceho pilota (PIC) pri letových skúškach kategórie 1 alebo 2, ako je stanovené v časti 21, iba ak sú držiteľmi kvalifikačnej kategórie na letové skúšky.
- b) Povinnosť byť držiteľom kvalifikačnej kategórie na letové skúšky uvedená v písmene a) sa vzťahuje iba na letové skúšky vykonávané:
1. na vrtuľníkoch, ktoré majú osvedčenie alebo majú získať osvedčenie v súlade s normami CS-27 alebo CS-29, prípadne s rovnocennými predpismi týkajúcimi sa letovej spôsobilosti, alebo
  2. na letúnoch, ktoré majú osvedčenie alebo majú získať osvedčenie v súlade:
    - i) s normami CS-25 alebo rovnocennými predpismi týkajúcimi sa letovej spôsobilosti alebo
    - ii) s normami CS-23 alebo rovnocennými predpismi týkajúcimi sa letovej spôsobilosti s výnimkou letúnov s maximálnou vzletovou hmotnosťou nižšou ako 2 000 kg.

- c) Kvalifikačná kategória na letové skúšky oprávňuje držiteľa v rámci príslušnej kategórie lietadiel:
1. v prípade kvalifikačnej kategórie na letové skúšky kategórie 1 vykonávať letové skúšky všetkých kategórií, ako sa uvádza v časti 21, vo funkcii veliaceho pilota (PIC) alebo druhého pilota;
  2. v prípade kvalifikačnej kategórie na letové skúšky kategórie 2:
    - i) vykonávať letové skúšky kategórie 1, ako sa uvádza v časti 21:
      - vo funkcii druhého pilota alebo
      - vo funkcii veliaceho pilota (PIC) v prípade letúnov uvedených v bode 2 podbode ii) písmena b) okrem letúnov v rámci kategórie civilných prepravných lietadiel alebo letúnov s navrhovanou rýchlosťou strmhlavého letu vyššou ako 0,6 Ma alebo maximálnym výstupom väčším ako 25 000 stôp;
    - ii) vykonávať letové skúšky všetkých ostatných kategórií, ako sa uvádza v časti 21, vo funkcii veliaceho pilota (PIC) alebo druhého pilota;
  3. okrem toho pre letové skúšky kategórie 1 aj 2, vykonávať lety konkrétne spojené s činnosťou konštrukčných alebo výrobných organizácií v rozsahu ich oprávnení, ak sa nemusia splniť požiadavky uvedené v podčasti H.
- d) Žiadatelia o prvé vydanie kvalifikačnej kategórie na letové skúšky musia:
1. byť držiteľmi aspoň preukazu spôsobilosti CPL a prístrojovej kvalifikačnej kategórie (IR) v príslušnej kategórii lietadiel;
  2. absolvovať aspoň 1 000 hodín letu v lietadlách príslušnej kategórie, z toho aspoň 400 hodín vo funkcii veliaceho pilota (PIC);
  3. absolvovať výcvikový kurz v organizácii schválenej na výcvik, ktorý zodpovedá príslušnému lietadlu a kategórii letov. Výcvik zahŕňa aspoň tieto predmety:
    - letové charakteristiky lietadla,
    - stabilita a riadenie/kvalita ovládania,
    - systémy,
    - riadenie skúšky,
    - riadenie rizika/bezpečnosti.
- e) Oprávnenia držiteľov kvalifikačnej kategórie na letové skúšky sa môžu rozšíriť na ďalšiu kategóriu letových skúšok a ďalšiu kategóriu lietadiel, ak žiadatelia absolvujú doplnkový výcvikový kurz v organizácii schválenej na výcvik.

#### PODČASŤ J

#### INŠTRUKTORI

#### ODDIEL 1

#### Spoločné požiadavky

#### FCL.900. Osvedčenia inštruktora

- a) Všeobecné. Osoba môže vykonávať len:
1. letový výcvik v lietadlách, ak je držiteľom:
    - i) preukazu spôsobilosti pilota vydaného alebo prijatého v súlade s týmto nariadením;
    - ii) osvedčenie inštruktora, ktoré zodpovedá vykonávanému výcviku a ktoré bolo vydané v súlade s touto podčasťou;
  2. letový výcvik na simulátore alebo výcvik súčinnosti viacčlennej posádky (MCC), ak je držiteľom osvedčenia inštruktora, ktoré zodpovedá vykonávanému výcviku a ktoré bolo vydané v súlade s touto podčasťou.

## b) Osobitné podmienky:

1. V prípade zavádzania nového lietadla v členských štátoch alebo v lietadlovom parku prevádzkovateľa, keď nie je možné splniť požiadavky stanovené v tejto podčasti, príslušný orgán môže vydať osobitné osvedčenie poskytujúce oprávnenia na letový výcvik. Takéto osvedčenie je obmedzené na výcvikové lety potrebné na zavedenie nového typu lietadla a jeho platnosť v žiadnom prípade neprekročí obdobie 1 roka.
2. Držiteľia osvedčenia vydaného v súlade s bodom 1 písmena b), ktorí chcú požiadať o vydanie osvedčenia inštruktora, musia spĺňať nevyhnutné predpoklady a požiadavky na predĺženie platnosti, stanovené pre danú kategóriu inštruktora. Bez ohľadu na ustanovenia FCL.905.TRI písm. b), osvedčenie o typovej kvalifikačnej kategórii (TRI) vydané v súlade s týmto (pod)odsekom bude zahŕňať oprávnenie na výcvik na vydanie osvedčenia TRI alebo SFI (inštruktora letového výcviku na simulátore) pre príslušný typ.

## c) Výcvik mimo územia členských štátov

1. Bez ohľadu na písmeno a) môže príslušný orgán v prípade letového výcviku poskytovaného v organizácii schválenej na výcvik so sídlom mimo územia členských štátov vydať osvedčenie inštruktora žiadateľovi, ktorý je držiteľom preukazu spôsobilosti pilota vydaného treťou krajinou v súlade s prílohou 1 k Chicagskému dohovoru za predpokladu, že žiadateľ:
  - i) je držiteľom aspoň preukazu spôsobilosti, kvalifikačnej kategórie alebo osvedčenia, ktoré sú rovnocenné s tým, v rámci ktorého sú oprávnení vykonávať výcvik, a v každom prípade aspoň preukazu spôsobilosti CPL;
  - ii) spĺňa požiadavky na vydanie príslušného osvedčenia inštruktora, stanovené v tejto podčasti;
  - iii) preukáže príslušnému orgánu primeranú úroveň znalostí európskych pravidiel leteckej bezpečnosti, aby dokázal uplatňovať oprávnenia na výcvik v súlade s touto časťou.
2. Osvedčenie platí len na vykonávanie letového výcviku:
  - i) v organizáciách schválených na výcvik so sídlom mimo územia členských štátov;
  - ii) žiakov – pilotov, ktorí dostatočne ovládajú jazyk, v ktorom letový výcvik prebieha.

**FCL.915. Všeobecné nevyhnutné predpoklady a požiadavky na inštrukturov**

- a) Všeobecné. Žiadateľ o osvedčenie inštruktora musí mať najmenej 18 rokov.
- b) Ďalšie požiadavky na inštrukturov vykonávajúcich letový výcvik v lietadlách. Žiadateľ o osvedčenie inštruktora s oprávneniami vykonávať letový výcvik v lietadlách alebo držiteľ takého osvedčenia:
  1. je držiteľom aspoň preukazu spôsobilosti, a ak je to potrebné, kvalifikačnej kategórie, pre ktorú sa má letový výcvik poskytovať;
  2. okrem inštruktora letových skúšok:
    - i) musí absolvovať aspoň 15 hodín letu vo funkcii pilota v lietadlách triedy alebo typu, na akom sa má poskytovať letový výcvik, z toho v prípade potreby môže byť najviac 7 hodín vo výcvikovom zariadení na simuláciu letu (FSTD), ktoré predstavuje lietadlo príslušnej triedy alebo typu, alebo
    - ii) musí úspešne absolvovať hodnotenie spôsobilosti pre príslušnú kategóriu inštrukturov na lietadle danej triedy alebo typu;
  3. je oprávnený vykonávať počas takéhoto letového výcviku funkciu veliaceho pilota (PIC).
- c) Započítavanie vo vzťahu k ďalším kvalifikačným kategóriám a pri predĺžovaní platnosti
  1. Žiadateľom o ďalšie osvedčenia inštruktora sa môžu započítať schopnosti vyučovať a učiť sa, ktoré preukázali v súvislosti so získaným osvedčením inštruktora.
  2. Čas letu vo funkcii examinátora pri praktických skúškach alebo preskúšaní odbornej spôsobilosti sa plne započíta vo vzťahu k požiadavkám na predĺženie platnosti všetkých osvedčení inštruktora.



**FCL.920. Spôsobilosti a hodnotenie inštruktora**

Všetci inštruktori absolvujú výcvik na dosiahnutie týchto spôsobilostí:

- príprava materiálov,
- vytvorenie priaznivej atmosféry na učenie,
- prezentácia učiva,
- spojenie riadenia nebezpečenstiev a chýb (TEM – Threat and Error Management) s optimalizáciou činnosti posádky (CRM),
- optimalizácia času potrebného na dosiahnutie cieľov výcviku,
- uľahčenie učenia,
- hodnotenie výkonnosti školeného,
- sledovanie a hodnotenie pokrokov,
- vyhodnocovanie výcvikových lekcií,
- zaznamenávanie výsledku.

**FCL.925. Ďalšie požiadavky na inštruktora výcviku pre preukaz spôsobilosti pilota viacčlennej posádky (MPL)**

- a) Inštruktori, ktorí vykonávajú výcvik pre preukaz spôsobilosti pilota viacčlennej posádky (MPL):
1. musia úspešne absolvovať výcvikový kurz inštruktora MPL v organizácii schválenej na výcvik a
  2. okrem toho pre základnú, strednú a pokročilú fázu integrovaného výcvikového kurzu MPL:
    - i) musia mať prax vo viacpilotnej prevádzke a
    - ii) musia absolvovať úvodný výcvik optimalizácie činnosti posádky s prevádzkovateľom obchodnej leteckej dopravy schváleným v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú prevádzku.
- b) Výcvikový kurz inštruktora MPL
1. Výcvikový kurz inštruktora MPL pozostáva najmenej zo 14 hodín výcviku.

Po skončení výcvikového kurzu žiadateľ absolvuje hodnotenie spôsobilostí inštruktora a znalostí prístupu k výcviku na základe spôsobilostí.
  2. Hodnotenie pozostáva z praktickej ukážky letového výcviku v príslušnej fáze výcvikového kurzu MPL. Toto hodnotenie vykoná examinátor s kvalifikáciou podľa podčasti K.
  3. Organizácia schválená na výcvik vydá žiadateľovi po úspešnom absolvovaní výcvikového kurzu MPL osvedčenie o kvalifikácii inštruktora MPL.
- c) Na zachovanie oprávnení inštruktora v predchádzajúcich 12 mesiacoch v rámci výcvikového kurzu MPL mal absolvovať:
1. 1 lekcii na simulátore trvajúcu najmenej tri hodiny alebo
  2. 1 letové cvičenie trvajúce najmenej jednu hodinu a pozostávajúce aspoň z dvoch vzletov a pristátí.
- d) Ak inštruktork neSplnil podmienky uvedené v písmene c), predtým než bude uplatňovať oprávnenia na vykonávanie letového výcviku pre MPL:
1. musí absolvovať opakovací výcvik v organizácii schválenej na výcvik, aby dosiahol úroveň spôsobilosti potrebnú na úspešné absolvovanie hodnotenia spôsobilostí inštruktora, a
  2. absolvuje hodnotenie spôsobilostí inštruktora, ako je stanovené v bode 2 písmena b).

**FCL.930. Výcvikový kurz**

Žiadatelia o osvedčenie inštruktora absolvujú kurz teoretickej výučby a letového výcviku v organizácii schválenej na výcvik. Okrem konkrétnych prvkov predpísaných v tejto časti pre každú kategóriu inštruktorov kurz bude obsahovať prvky požadované v článku FCL.920.

**FCL.935. Hodnotenie spôsobilosti**

- a) Žiadateľ o osvedčenie inštruktora, okrem prípadu inštruktora súčinnosti viacčlennej posádky (MCCI), inštruktora výcviku na simulátore (STI), inštruktora kvalifikačnej kategórie na lety v horách (MI) a inštruktora letových skúšok (FTI), absolvuje hodnotenie spôsobilosti v príslušnej kategórii lietadiel, aby skúšajúcemu s kvalifikáciou podľa podčasti K preukázal schopnosť poskytovať výcvik žiakovi – pilotovi na úrovni potrebnej na vydanie príslušného preukazu spôsobilosti, kvalifikačnej kategórie alebo osvedčenia.
- b) Toto hodnotenie zahŕňa:
1. preukázanie spôsobilostí opísaných v článku FCL.920 počas výcviku predletovej a poletovej činnosti a teoretickej výučby;
  2. ústne teoretické skúšky na zemi, predletové a poletové inštruktáže a ukážky počas letu v lietadle príslušnej triedy, typu alebo vo výcvikovom zariadení na simuláciu letu (ESTD);
  3. cvičenia vhodné na hodnotenie spôsobilostí inštruktora.
- c) Hodnotenie sa vykoná na lietadle alebo FSTD rovnakej triedy alebo typu, aké bolo použité na letový výcvik.
- d) Ak sa hodnotenie spôsobilosti vyžaduje na predĺženie platnosti osvedčenia inštruktora, žiadateľ, ktorý pred koncom platnosti osvedčenia inštruktora neabsolvuje úspešne toto hodnotenie, nesmie uplatňovať oprávnenia vyplývajúce z tohto osvedčenia, až kým nedosiahne úspešný výsledok hodnotenia.

**FCL.940. Platnosť osvedčení inštruktora**

Osvedčenia inštruktora, s výnimkou inštruktora kvalifikačnej kategórie na lety v horách (MI) a bez toho, aby bol dotknutý článok FCL.900 písmeno b) bod 1, platia na obdobie troch rokov.

**ODDIEL 2****Osobitné požiadavky na letového inštruktora – FI****FCL.905.FI. FI – Oprávnenia a podmienky**

Letový inštruktora (FI) je oprávnený vykonávať letový výcvik na účely vydávania, predĺženia platnosti alebo obnovenia platnosti:

- a) preukazov spôsobilosti PPL, SPL, BPL a LAPL v príslušnej kategórii lietadiel;
- b) kvalifikačných kategórií na triedu alebo typových kvalifikačných kategórií na jednopilotné jednomotorové lietadlá okrem jednopilotných vysokovýkonných letúnov so zložitou konštrukciou; rozšírení triedy a skupiny pre balóny a rozšírení triedy pre vetrone;
- c) typových kvalifikačných kategórií na jednopilotné alebo viacpilotné vzducholode;
- d) preukazu spôsobilosti CPL v príslušnej kategórii lietadiel za predpokladu, že FI absolvoval najmenej 500 hodín letu vo funkcii pilota v lietadle tejto kategórie, z toho aspoň 200 hodín letového výcviku;
- e) kvalifikačnej kategórie na nočné lety za predpokladu, že FI:
1. je držiteľom kvalifikačnej kategórie na nočné lety v príslušnej kategórii lietadiel;
  2. preukázal svoju spôsobilosť poskytovať výcvik v noci inštruktovi FI s kvalifikáciou v súlade s ďalej uvedeným písmenom i) a
  3. spĺňa požiadavky na prax nočných letov uvedené v článku FCL.060 písm. b) bod 2;
- f) kvalifikačnej kategórie na vlečenie alebo na akrobatické lety za predpokladu, že FI je držiteľom týchto oprávnení a že preukázal svoju spôsobilosť poskytovať výcvik pre tieto kvalifikačné kategórie inštruktovi FI s kvalifikáciou v súlade s ďalej uvedeným písmenom i);

- g) prístrojovej kvalifikačnej kategórie (IR) v príslušnej kategórii lietadiel za predpokladu, že FI:
1. absolvoval najmenej 200 hodín letu podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR), z čoho až 50 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas v letovom simulátore (FFS), letovom výcvikovom zariadení (FTD 2/3) alebo trenažéri letových a navigačných postupov (FNPT II);
  2. absolvoval vo funkcii žiaka – pilota výcvikový kurz inštruktora prístrojovej kvalifikačnej kategórie (IRI) a úspešne absolvoval hodnotenie spôsobilosti na vydanie osvedčenia IRI a
  3. okrem toho:
    - i) pre viacmotorové letúny splnil požiadavky na vydanie osvedčenia inštruktora kvalifikačnej kategórie na triedu (CRI);
    - ii) pre viacmotorové vrtuľníky splnil požiadavky na vydanie osvedčenia inštruktora typovej kvalifikačnej kategórie (TRI);
- h) kvalifikačných kategórií na triedu alebo typových kvalifikačných kategórií na jednopilotné viacmotorové lietadlá, s výnimkou jednopilotných vysokovýkonných letúnov so zložitou konštrukciou, za predpokladu, že FI spĺňa:
1. v prípade letúnov nevyhnutné predpoklady pre výcvikový kurz CRI stanovené v článku FCL.915.CRI písm. a) a požiadavky uvedené v článkoch FCL.930.CRI a FCL.935;
  2. v prípade vrtuľníkov požiadavky stanovené v článku FCL.910.TRI písm. c) bod 1 a nevyhnutné predpoklady pre výcvikový kurz TRI(H) stanovené v článku FCL.915.TRI písm. b) bod 2;
- i) osvedčení FI, IRI, CRI, STI alebo MI za predpokladu, že FI:
1. absolvoval:
    - i) v prípade FI(S) najmenej 50 hodín alebo 150 vzletov v rámci letového výcviku vo vetroňoch;
    - ii) v prípade FI(B) najmenej 50 hodín alebo 50 vzletov v rámci letového výcviku v balónoch;
    - iii) vo všetkých ostatných prípadoch 500 hodín letového výcviku na lietadle príslušnej kategórie;
  2. absolvoval hodnotenie spôsobilosti v súlade s článkom FCL.935 v lietadle príslušnej kategórie, aby skúšajúcemu letovému inštruktormu (FIE) preukázal svoju spôsobilosť vykonávať výcvik na vydanie osvedčenia FI;
- j) MPL, za predpokladu, že FI:
1. na účely hlavnej fázy výcviku absolvoval najmenej 500 hodín letu vo funkcii pilota letúnov, z toho aspoň 200 hodín pri vykonávaní letového výcviku;
  2. na účely základnej fázy výcviku:
    - i) je držiteľom prístrojovej kvalifikačnej kategórie (IR) na viacmotorové letúny a oprávnenia na poskytovanie výcviku pre IR a
    - ii) absolvoval najmenej 1 500 hodín letu v prevádzke s viacčlennou posádkou;
  3. v prípade FI, ktorý už má kvalifikáciu na poskytovanie výcviku v integrovaných kurzoch ATP(A) alebo CPL(A)/IR, sa požiadavky uvedené v bode 2 podbode ii) môžu nahradiť absolvovaním štruktúrovaného kurzu, ktorý zahŕňa:
    - i) kvalifikáciu súčinnosti viacčlennej posádky (MCC);
    - ii) účasť na 5 lekciách letového výcviku v 3. fáze kurzu MPL;
    - iii) účasť na 5 lekciách letového výcviku vo 4. fáze kurzu MPL;
    - iv) účasť na 5 lekciách udržiavacieho traťovo orientovaného letového výcviku prevádzkovateľa;
    - v) obsah kurzu inštruktora súčinnosti viacčlennej posádky (MCCI).
- V tomto prípade FI vykoná svojich prvých 5 inštruktorských lekcí pod dohľadom TRI(A), MCCI(A) alebo SFI(A) s kvalifikáciou na letový výcvik MPL.

**FCL.910.FI. FI – Obmedzené oprávnenia**

- a) Oprávnenia inštruktora FI sú obmedzené na vykonávanie letového výcviku pod dohľadom letového inštruktora (FI) pre lietadlá rovnakej kategórie, ktorého na tento účel určila organizácia schválená na výcvik, v týchto prípadoch:
1. na vydanie PPL, SPL, BPL a LAPL;
  2. vo všetkých integrovaných kurzoch na úrovni PPL v prípade letúnov a vrtuľníkov;
  3. pre kvalifikačné kategórie na triedu a typové kvalifikačnej kategórie na jednopilotné jednomotorové lietadlá, rozšírenia triedy a skupiny v prípade balónov a rozšírenia triedy v prípade vetroňov;
  4. pre kvalifikačné kategórie na nočné lety, vlečenie a akrobatické lety.
- b) FI pri poskytovaní výcviku pod dohľadom v súlade s písmenom a) nemá oprávnenie povoliť žiakom – pilotom vykonanie prvých samostatných letov a prvých samostatných preletov.
- c) Obmedzenia v osvedčení FI uvedené v písmenách a) a b) sa zrušia, keď FI absolvoval prinajmenšom:
1. v prípade letových inštruktorov pre letúny [FI(A)] 100 hodín letového výcviku na letúnoch alebo turistických motorových klzákoch (TMG) a navyše vykonal dohľad aspoň nad 25 samostatnými letmi žiakov;
  2. v prípade letových inštruktorov pre vrtuľníky [FI(H)] 100 hodín letového výcviku na vrtuľníkoch a navyše vykonal dohľad aspoň nad 25 samostatnými letovými cvičeniami žiakov;
  3. v prípade letových inštruktorov pre vzducholode [FI(As)], vetrone [FI(S)] a balóny [FI(B)] 15 hodín alebo 50 vzletov v rámci letového výcviku, ktorý zahŕňa celé osnovy výcviku pre vydanie PPL(As), SPL alebo BPL na lietadlách príslušnej kategórie.

**FCL.915.FI. FI – Nevyhnutné predpoklady**

Žiadateľ o osvedčenie FI:

- a) v prípade FI(A) a FI(H):
1. absolvuje najmenej 10 hodín letového výcviku podľa prístrojov na lietadlách príslušnej kategórie, z čoho najviac 5 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas vo výcvikovom zariadení na simuláciu letu (FSTD);
  2. absolvuje 20 hodín preletu podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) v lietadlách príslušnej kategórie vo funkcii veliaceho pilota (PIC) a
- b) navyše v prípade FI(A):
1. je držiteľom prinajmenšom preukazu spôsobilosti CPL(A) alebo
  2. je držiteľom prinajmenšom preukazu spôsobilosti PPL(A) a:
    - i) spĺňa požiadavky na teoretické vedomosti pre CPL s výnimkou FI(A), ktorý poskytuje výcvik iba pre LAPL(A), a
    - ii) absolvuje najmenej 200 hodín letu v letúnoch alebo turistických motorových klzákoch (TMG), z toho 150 hodín letu vo funkcii veliaceho pilota (PIC);
  3. absolvuje najmenej 30 hodín letu v jednomotorových piestových letúnoch, z toho najmenej 5 hodín absolvuje počas obdobia 6 mesiacov predchádzajúcich predbežnej letovej skúške stanovenej v článku FCL.930.FI písm. a);
  4. absolvuje prelet podľa pravidiel letu za viditeľnosti vo funkcii veliaceho pilota vrátane letu do vzdialenosti aspoň 540 km (300 NM), počas ktorého sa uskutočnia pristátia s úplným zastavením na dvoch rozličných letiskách;
- c) okrem toho pre FI(H) absolvuje 250 hodín celkového času letu vo funkcii pilota vo vrtuľníkoch, z čoho:
1. najmenej 100 hodín absolvuje vo funkcii veliaceho pilota (PIC), ak je žiadateľ držiteľom prinajmenšom CPL(H), alebo
  2. najmenej 200 hodín absolvuje vo funkcii veliaceho pilota, ak je žiadateľ držiteľom prinajmenšom PPL(H) a spĺňa požiadavky na teoretické vedomosti pre CPL;

- d) pre FI(As) absolvuje najmenej 500 hodín letu vo vzducholodiach vo funkcii veliaceho pilota (PIC), z toho 400 hodín vo funkcii veliaceho pilota, ktorý je držiteľom preukazu spôsobilosti obchodného pilota [CPL(As)];
- e) pre FI(S) absolvuje 100 hodín letu a 200 vzletov vo funkcii veliaceho pilota vo vetroňoch. Okrem toho, ak chce žiadateľ poskytovať letový výcvik na turistických motorových klzákoch (TMG), absolvuje 30 hodín letu vo funkcii veliaceho pilota v turistických motorových klzákoch a absolvuje doplnkové hodnotenie spôsobilosti v súlade s článkom FCL.935 na turistických motorových klzákoch s letovým inštruktorom (FI), ktorý má kvalifikáciu v súlade s článkom FCL.905.FI písm. j);
- f) pre FI(B) absolvuje najmenej 75 hodín letu v balóne vo funkcii veliaceho pilota, z čoho aspoň 15 hodín musí byť v balóne rovnakej triedy, na akom bude poskytovať letový výcvik.

#### **FCL.930.FI. FI – Výcvikový kurz**

- a) Žiadatelia o osvedčenie FI absolvujú osobitnú predbežnú letovú skúšku s letovým inštruktorom (FI), ktorý má kvalifikáciu v súlade s článkom FCL.905.FI písm. i), v období 6 mesiacov predchádzajúcich začiatku kurzu s cieľom zhodnotiť ich schopnosti absolvovať kurz. Táto predbežná letová skúška sa zakladá na preskúšaní odbornej spôsobilosti pre kvalifikačné kategórie na triedu a typové kvalifikačnej kategórie, ako je stanovené v dodatku 9 k tejto časti.
- b) Výcvikový kurz pre FI zahŕňa:
1. 25 hodín výcviku vyučovania a učenia sa;
  2. i) v prípade FI(A), (H) a (As) najmenej 100 hodín teoretickej výučby vrátane skúšok dosiahnutého pokroku;  
ii) v prípade FI(B) alebo FI(S) najmenej 30 hodín teoretickej výučby vrátane skúšok dosiahnutého pokroku;
  3. i) v prípade FI(A) a (H) najmenej 30 hodín letového výcviku, z toho 25 hodín letu s inštruktorom, z čoho 5 hodín sa môže absolvovať v letovom simulátore (FFS), trenažéri letových a navigačných postupov (FNPT I alebo II) alebo v letovom výcvikovom zariadení (FTD 2/3);  
ii) v prípade FI(As) najmenej 20 hodín letového výcviku, z toho 15 hodín letu s inštruktorom;  
iii) v prípade FI(S) najmenej 6 hodín alebo 20 vzletov v rámci letového výcviku;  
iv) v prípade FI(S), ktorý poskytuje výcvik na turistických motorových klzákoch (TMG), najmenej 6 hodín letu s inštruktorom na turistických motorových klzákoch;  
v) v prípade FI(B) najmenej 3 hodiny letu vrátane 3 vzletov v rámci letového výcviku.

Pri žiadosti o osvedčenie FI v inej kategórii lietadiel sa pilotom, ktorí sú alebo boli držiteľmi:

1. FI(A), (H) alebo (As), započíta 55 hodín vo vzťahu k požiadavke uvedenej v písmene b) bode 2 podbode i) alebo 18 hodín vo vzťahu k požiadavkám uvedeným v písmene b) bode 2 podbode ii),

#### **FCL.940.FI. FI – Predĺženie a obnovenie platnosti**

- a) Na predĺženie platnosti osvedčenia FI musí jeho držiteľ splniť 2 z týchto 3 požiadaviek:

1. absolvovať:

- i) v prípade FI(A) a (H) počas obdobia platnosti tohto osvedčenia najmenej 50 hodín letového výcviku v lietadlách príslušnej kategórie vo funkcii FI, TRI, CRI, IRI, MI alebo examinátora. Ak sa má predĺžiť platnosť oprávnení na poskytovanie výcviku pre prístrojovú kvalifikáciu (IR), 10 z týchto hodín absolvuje žiadateľ ako letový výcvik pre IR v období posledných 12 mesiacov predchádzajúcich dátumu uplynutia platnosti osvedčenia FI;
- ii) v prípade FI(As) počas platnosti tohto osvedčenia najmenej 20 hodín letového výcviku vo vzducholodiach vo funkcii FI, IRI alebo examinátora. Ak sa má predĺžiť platnosť oprávnení na poskytovanie výcviku pre prístrojovú kvalifikáciu (IR), 10 z týchto hodín absolvuje žiadateľ ako letový výcvik pre IR v období posledných 12 mesiacov predchádzajúcich dátumu uplynutia platnosti osvedčenia FI;

- iii) v prípade FI(S) počas platnosti tohto osvedčenia najmenej 30 hodín alebo 60 vzletov v rámci letového výcviku vo vetroňoch, v motorových vetroňoch alebo turistických motorových klzákoch (TMG) vo funkcii FI alebo examinátora;
  - iv) v prípade FI(B) počas platnosti tohto osvedčenia najmenej 6 hodín letového výcviku v balónoch vo funkcii FI alebo examinátora;
2. počas platnosti osvedčenia FI absolvovať opakovací seminár inštruktorov;
  3. v období 12 mesiacov predchádzajúcich dátumu uplynutia platnosti osvedčenia FI úspešne absolvovať hodnotenie spôsobilosti v súlade s článkom FCL.935.
- b) Najmenej pri každom druhom predĺžení platnosti osvedčenia v prípade FI(A) alebo (H), alebo pri každom treťom predĺžení platnosti osvedčenia v prípade FI(As), (S) a (B) musí držiteľ úspešne absolvovať hodnotenie spôsobilosti v súlade s článkom FCL.935.
- c) Obnovenie platnosti. Po uplynutí platnosti osvedčenia FI musí žiadateľ v období 12 mesiacov predchádzajúcich obnoveniu platnosti:
1. absolvovať opakovací seminár inštruktorov;
  2. absolvovať hodnotenie spôsobilosti v súlade s článkom FCL.935.

#### ODDIEL 4

#### **Osobitné požiadavky na inštruktora typovej kvalifikačnej kategórie – TRI**

##### **FCL.905.TRI TRI – Oprávnenia a podmienky**

Inštruktore typovej kvalifikačnej kategórie (TRI) je oprávnený vykonávať výcvik na účely:

- a) predĺženia a obnovenia platnosti prístrojovej kvalifikačnej kategórie (IR) za predpokladu, že TRI je držiteľom platnej IR;
- b) vydania osvedčenia inštruktora typovej kvalifikačnej kategórie (TRI) alebo inštruktora výcviku na simulátore (SFI) za predpokladu, že držiteľ má trojročnú prax vo funkcii TRI, a
- c) v prípade TRI pre jednopilotné letúny:
  1. vydania, predĺženia platnosti alebo obnovenia platnosti kvalifikačných kategórií na jednopilotné vysokovýkonné letúny so zložitou konštrukciou, ak chce žiadateľ získať oprávnenia na jednopilotnú prevádzku.

Oprávnenia inštruktora typovej kvalifikačnej kategórie pre jednopilotné letúny TRI(SPA) sa môžu rozšíriť na letový výcvik pre typové kvalifikačné kategórie na jednopilotné vysokovýkonné letúny so zložitou konštrukciou vo viacpilotnej prevádzke za predpokladu, že TRI:

    - i) je držiteľom osvedčenia inštruktora súčinnosti viacčlennej posádky (MCCI) alebo
    - ii) je alebo bol držiteľom osvedčenia TRI pre viacpilotné letúny;
  2. kurzu preukazu spôsobilosti pilota viacčlennej posádky (MPL) v základnej fáze za predpokladu, že jeho oprávnenia sú rozšírené na viacpilotnú prevádzku a je alebo bol držiteľom osvedčenia FI(A) alebo IRI(A);
- d) v prípade TRI pre viacpilotné letúny:
  1. vydania, predĺženia platnosti alebo obnovenia platnosti typových kvalifikačných kategórií na:
    - i) viacpilotné letúny;
    - ii) jednopilotné vysokovýkonné letúny so zložitou konštrukciou, ak chce žiadateľ získať oprávnenia na viacpilotnú prevádzku;
  2. výcviku MCC;
  3. kurzu MPL v základnej, strednej a pokročilej fáze za predpokladu, že pre základnú fázu je alebo bol držiteľom osvedčenia FI(A) alebo IRI(A);

- e) v prípade TRI pre vrtuľníky:
1. vydania, predĺženia platnosti alebo obnovenia platnosti typových kvalifikačných kategórií na vrtuľníky;
  2. výcviku MCC za predpokladu, že je držiteľom typovej kvalifikačnej kategórie na viacpilotné vrtuľníky;
  3. rozšírenia prístrojovej kvalifikačnej kategórie IR(H) na jednomotorové vrtuľníky na prístrojovú kvalifikáciu IR(H) na viacmotorové vrtuľníky;

- f) v prípade TRI pre lietadlá so vztlakovými motormi:

1. vydania, predĺženia platnosti alebo obnovenia platnosti typových kvalifikačných kategórií na lietadlá so vztlakovými motormi;
2. výcviku MCC.

#### **FCL.910.TRI. TRI – Obmedzené oprávnenia**

- a) Všeobecné. Ak sa výcvik TRI vykonáva iba v letovom simulátore (FFS), oprávnenia TRI sú obmedzené na výcvik v FFS.

V tomto prípade môže TRI vykonávať traťové lety pod dohľadom za predpokladu, že výcvikový kurz TRI zahŕňa doplnkový výcvik s týmto účelom.

- b) TRI pre letúny a pre lietadlá so vztlakovými motormi – TRI(A) a TRI(PL). Oprávnenia TRI sú obmedzené na typ letúnov alebo lietadiel so vztlakovými motormi, na akých sa vykonával výcvik a hodnotenie spôsobilosti. Oprávnenia TRI sa rozširujú na ďalšie typy, keď TRI:

1. absolvuje v období 12 mesiacov predchádzajúcich podaniu žiadosti najmenej 15 úsekov trate vrátane vzletov a pristátí v lietadle príslušného typu, z čoho 7 úsekov sa môže absolvovať v letovom simulátore (FFS);
2. absolvuje technický výcvik a letový výcvik ako súčasť príslušného kurzu TRI;
3. absolvuje príslušné časti hodnotenia spôsobilosti v súlade s článkom FCL.935, aby skúšajúcemu letovému inštruktorovi (FIE) alebo skúšajúcemu typovej kvalifikačnej kategórie (TRE), ktorý má kvalifikáciu v súlade s podčasťou K, preukázal svoju spôsobilosť vykonávať výcvik pilotov na úrovni požadovanej na vydanie typovej kvalifikačnej kategórie vrátane predletovej a poletovej činnosti a teoretickej výučby.

- c) TRI pre vrtuľníky – TRI(H).

1. Oprávnenia TRI(H) sú obmedzené na typ vrtuľníkov, na akom sa vykonávala praktická skúška na účely vydania osvedčenia TRI. Oprávnenia TRI sa rozširujú na ďalšie typy, keď TRI:

- i) absolvuje príslušnú technickú časť kurzu TRI na vrtuľníku daného typu alebo vo výcvikovom zariadení na simuláciu letu (FSTD), ktoré predstavuje vrtuľník tohto typu;
- ii) vykoná najmenej 2 hodiny letového výcviku na vrtuľníku príslušného typu pod dohľadom TRI(H), ktorý má primeranú kvalifikáciu, a
- iii) absolvuje príslušné časti hodnotenia spôsobilosti v súlade s článkom FCL.935, aby skúšajúcemu letovému inštruktorovi (FIE) alebo skúšajúcemu typovej kvalifikačnej kategórie (TRE), ktorý má kvalifikáciu v súlade s podčasťou K, preukázal svoju spôsobilosť vykonávať výcvik pilotov na úrovni požadovanej na vydanie typovej kvalifikačnej kategórie vrátane predletovej a poletovej činnosti a teoretickej výučby.

2. Pred rozšírením oprávnení TRI(H) z jednopilotnej prevádzky na viacpilotnú prevádzku toho istého typu vrtuľníkov držiteľ absolvuje najmenej 100 hodín letu vo viacpilotnej prevádzke v tomto type vrtuľníkov.

- d) Bez ohľadu na predchádzajúce písenné držiteľa osvedčenia TRI, ktorým bola vydaná typová kvalifikačná kategória v súlade s článkom FCL.725 písm. e), majú právo na rozšírenie oprávnení TRI na tento nový typ lietadiel.

#### **FCL.915.TRI. TRI – Nevyhnutné predpoklady**

Žiadateľ o osvedčenie TRI:

- a) musí byť držiteľom preukazu spôsobilosti pilota CPL, MPL alebo ATPL pre príslušnú kategóriu lietadla;

## b) pre osvedčenie TRI(MPA):

1. absolvuje 1 500 hodín letu vo funkcii pilota viacpilotných letúnov a
2. absolvuje v období 12 mesiacov predchádzajúcich podaniu žiadosti 30 úsekov trate vrátane vzletov a pristátí vo funkcii veliaceho pilota (PIC) alebo druhého pilota v letúnoch príslušného typu, z čoho 15 úsekov sa môže absolvovať v letovom simulátore (FFS), ktorý predstavuje tento typ letúna;

## c) pre osvedčenie TRI(SPA):

1. absolvuje v období 12 mesiacov predchádzajúcich podaniu žiadosti 30 úsekov trate vrátane vzletov a pristátí vo funkcii veliaceho pilota v letúnoch príslušného typu, z čoho 15 úsekov sa môže absolvovať v letovom simulátore (FFS), ktorý predstavuje tento typ letúna, a
2. i) absolvuje najmenej 500 hodín letu vo funkcii pilota letúnov, z toho 30 hodín vo funkcii veliaceho pilota v letúne príslušného typu, alebo  
ii) je alebo bol držiteľom osvedčenia FI na viacmotorové letúny s oprávneniami IR(A);

## d) pre TRI(H):

1. pre osvedčenie TRI(H) na jednopilotné jednomotorové vrtuľníky absolvuje 250 hodín letu vo funkcii pilota vrtuľníkov;
2. pre osvedčenie TRI(H) na jednopilotné viacmotorové vrtuľníky absolvuje 500 hodín letu vo funkcii pilota vrtuľníkov, z toho 100 hodín vo funkcii veliaceho pilota v jednopilotných viacmotorových vrtuľníkoch;
3. pre osvedčenie TRI(H) na viacpilotné vrtuľníky absolvuje 1 000 hodín letu vo funkcii pilota vrtuľníkov, z toho:
  - i) 350 hodín vo funkcii pilota viacpilotných vrtuľníkov alebo
  - ii) pre žiadateľov, ktorí už sú držiteľmi osvedčenia TRI(H) na jednopilotné viacmotorové vrtuľníky, 100 hodín vo funkcii pilota tohto typu vrtuľníkov vo viacpilotnej prevádzke;
4. držiteľia osvedčenia FI(H) dostanú plný zápočet vo vzťahu k požiadavkám uvedeným v bodoch 1 a 2 pre príslušný jednopilotný vrtuľník;

## e) pre TRI(PL):

1. absolvuje 1 500 hodín letu vo funkcii pilota viacpilotných letúnov, lietadiel so vztlakovými motormi alebo viacpilotných vrtuľníkov a
2. absolvuje v období 12 mesiacov predchádzajúcich podaniu žiadosti 30 úsekov trate vrátane vzletov a pristátí vo funkcii veliaceho pilota alebo druhého pilota v lietadlách so vztlakovými motormi príslušného typu, z čoho 15 úsekov sa môže absolvovať v letovom simulátore (FFS), ktorý predstavuje tento typ lietadla.

**FCL.930.TRI. TRI – Výcvikový kurz**

## a) Výcvikový kurz pre TRI zahŕňa prinajmenšom:

1. 25 hodín výcviku vyučovania a učenia sa;
2. 10 hodín technického výcviku vrátane opakovania technických vedomostí, prípravy plánu lekcií a rozvoja inštruktážnych zručností v triede/simulátore;
3. 5 hodín letového výcviku na príslušnom lietadle alebo v simulátore, ktorý predstavuje toto lietadlo pre jednopilotné lietadlá a 10 hodín pre viacpilotné lietadlá alebo simulátor, ktorý predstavuje toto lietadlo.

## b) Žiadatelia, ktorí sú alebo boli držiteľmi osvedčenia inštruktora, dostanú plný zápočet vo vzťahu k požiadavkám uvedeným v bode 1 písmena a).

## c) Žiadateľ o osvedčenie TRI, ktorý je držiteľom osvedčenia SFI na príslušný typ, dostane plný zápočet vo vzťahu k požiadavkám uvedeným v tomto odseku na vydanie osvedčenia TRI obmedzeného na letový výcvik v simulátoroch.



**FCL.935.TRI. TRI – Hodnotenie spôsobilosti**

Ak sa hodnotenie spôsobilosti TRI vykoná v letovom simulátore (FFS), osvedčenie TRI je obmedzené na letový výcvik v FFS.

Toto obmedzenie sa zruší, keď TRI úspešne absolvuje hodnotenie spôsobilosti v lietadle.

**FCL.940.TRI. TRI – Predĺženie a obnovenie platnosti****a) Predĺženie platnosti**

1. Letúny. Na predĺženie platnosti osvedčenia TRI(A) musí žiadateľ v období 12 mesiacov predchádzajúcich dátumu uplynutia platnosti osvedčenia splniť 1 z týchto 3 požiadaviek:
  - i) vykonať jednu z týchto častí úplného výcvikového kurzu pre typovú kvalifikáciu: lekcii v simulátore v dĺžke aspoň 3 hodín alebo jedno letové cvičenie v dĺžke aspoň 1 hodiny s minimálne 2 vzletmi a pristátiami;
  - ii) absolvovať opakovací výcvik inštruktorov v organizácii schválenej na výcvik vo funkcii TRI;
  - iii) úspešne absolvovať hodnotenie spôsobilosti v súlade s článkom FCL.935.
2. Vrtuľníky a lietadlá so vztlakovými motormi. Na účely predĺženia platnosti osvedčenia TRI (H) alebo TRI(PL) žiadateľ musí v rámci obdobia platnosti osvedčenia TRI splniť 2 z týchto 3 požiadaviek:
  - i) absolvovať 50 hodín letového výcviku na každom type lietadla, pre ktorý je držiteľom oprávnení na vykonávanie výcviku, alebo vo výcvikovom zariadení na simuláciu letu (FSTD), ktoré predstavuje lietadlá týchto typov, z toho najmenej 15 hodín v priebehu 12 mesiacov predchádzajúcich dátumu uplynutia platnosti osvedčenia TRI.

V prípade osvedčenia TRI(PL) sa tieto hodiny letového výcviku odlietajú vo funkcii TRI alebo skúšajúceho typovej kvalifikačnej kategórie (TRE), prípadne SFI alebo skúšajúceho na simulátore (SFE). V prípade osvedčenia TRI(H) tomuto účelu vyhovuje aj čas odlietanej vo funkcii inštruktora FI, inštruktora prístrojovej kvalifikačnej kategórie (IRI), inštruktora výcviku na simulátore (STI) alebo akéhokoľvek examinátora;
  - ii) absolvovať opakovací výcvik inštruktorov v organizácii schválenej na výcvik vo funkcii TRI;
  - iii) úspešne absolvovať hodnotenie spôsobilosti v súlade s článkom FCL.935.
3. Najmenej pri každom druhom predĺžení platnosti osvedčenia TRI musí držiteľ úspešne absolvovať hodnotenie spôsobilosti v súlade s článkom FCL.935.
4. Ak je osoba držiteľom osvedčenia TRI na viac ako jeden typ lietadla v rámci tej istej kategórie, na základe hodnotenia spôsobilosti, ktoré sa vykoná na jednom z týchto typov, sa predĺži platnosť osvedčenia TRI na ďalšie príslušné typy v rámci tej istej kategórie lietadiel.
5. Osobitné požiadavky na predĺženie platnosti TRI(H). Inštruktor TRI(H), ktorý je držiteľom osvedčenia FI(H) na príslušný typ, dostane plný zápočet vo vzťahu k požiadavkám uvedeným v písmene a). V tom prípade bude osvedčenie TRI(H) platné až do dátumu uplynutia platnosti osvedčenia FI(H).

**b) Obnovenie platnosti**

1. Letúny. Po uplynutí platnosti osvedčenia TRI(A) musí žiadateľ:
  - i) v období posledných 12 mesiacov predchádzajúcich podaniu žiadosti absolvovať najmenej 30 úsekov trate vrátane vzletov a pristátí v príslušnom type letúna, z čoho najviac 15 úsekov môže absolvovať v letovom simulátore;
  - ii) absolvovať príslušné časti kurzu TRI v organizácii schválenej na výcvik;
  - iii) vykonať v rámci úplného kurzu pre typovú kvalifikačnú kategóriu aspoň 3 hodiny letového výcviku na príslušnom type letúna pod dohľadom inštruktora TRI(A).
2. Vrtuľníky a lietadlá so vztlakovými motormi. Ak uplynula platnosť osvedčenia TRI(H) alebo TRI(PL), žiadateľ v období 12 mesiacov pred obnovením platnosti musí:
  - i) vo funkcii TRI absolvovať opakovací výcvik inštruktorov v organizácii schválenej na výcvik, ktorý zahŕňa príslušné prvky výcvikového kurzu TRI, a
  - ii) úspešne absolvovať hodnotenie spôsobilosti v súlade s článkom FCL.935 na každom type lietadiel, pre ktoré žiada obnovenie platnosti oprávnení na vykonávanie výcviku.

## ODDIEL 5

**Osobné požiadavky na inštruktora kvalifikačnej kategórie na triedu – CRI****FCL.905.CRI. CRI – Oprávnenia a podmienky**

- a) Inštruktora kvalifikačnej kategórie na triedu (CRI) je oprávnený vykonávať výcvik na účely:
1. vydania, predĺženia platnosti alebo obnovenia platnosti kvalifikačnej kategórie na triedu alebo typovej kvalifikačnej kategórie na jednopilotné, nie vysokovýkonné letúny s jednoduchou konštrukciou, ak chce žiadateľ získať oprávnenia na jednopilotnú prevádzku;
  2. kvalifikačnej kategórie na vlečenie alebo na akrobatické lety za predpokladu, že CRI je držiteľom týchto oprávnení a že preukázal svoju spôsobilosť poskytovať výcvik pre tieto kvalifikačné kategórie inštruktormu FI s kvalifikáciou v súlade s článkom FCL.905.FI písm. i).
- b) Oprávnenia CRI sú obmedzené na triedu alebo typ letúna, v akom absolvoval hodnotenie spôsobilosti inštruktora. Oprávnenia CRI sa rozširujú na ďalšie triedy alebo typy, ak v priebehu uplynulých 12 mesiacov CRI absolvoval:
1. 15 hodín letu vo funkcii veliaceho pilota (PIC) v letúnoch príslušnej triedy alebo typu;
  2. jeden výcvikový let na pravom sedadle pod dohľadom ďalšieho CRI alebo FI, ktorý má kvalifikáciu na túto triedu alebo typ a ktorý sedí na druhom sedadle pilota.

**FCL.915.CRI. CRI – Nevyhnutné predpoklady**

Žiadateľ o osvedčenie CRI absolvuje prinajmenšom:

- a) pre viacmotorové letúny:
1. 500 hodín letu vo funkcii pilota v letúnoch;
  2. 30 hodín letu vo funkcii veliaceho pilota (PIC) v letúnoch príslušnej triedy alebo typu;
- b) pre jednomotorové letúny:
1. 300 hodín letu vo funkcii pilota v letúnoch;
  2. 30 hodín letu vo funkcii veliaceho pilota v letúnoch príslušnej triedy alebo typu.

**FCL.930.CRI. CRI – Výcvikový kurz**

a) Výcvikový kurz pre CRI zahŕňa prinajmenšom:

1. 25 hodín výcviku vyučovania a učenia sa;
  2. 10 hodín technického výcviku vrátane opakovania technických vedomostí, prípravy programu lekcí a rozvoja inštruktážnych zručností v triede/simulátore;
  3. 5 hodín letového výcviku na viacmotorových letúnoch alebo 3 hodiny letového výcviku na jednomotorových letúnoch, ktorý poskytuje FI(A) s kvalifikáciou v súlade s článkom FCL.905.FI písm. i).
- b) Žiadatelia, ktorí sú alebo boli držiteľmi osvedčenia inštruktora, dostanú plný zápočet vo vzťahu k požiadavkám uvedeným v bode 1 písmena a).

**FCL.940.CRI. CRI – Predĺženie a obnovenie platnosti**

- a) Na predĺženie platnosti osvedčenia CRI musí žiadateľ v priebehu 12 mesiacov predchádzajúcich dátumu uplynutia platnosti osvedčenia CRI:
1. vykonať najmenej 10 hodín letového výcviku vo funkcii CRI. Ak má žiadateľ oprávnenia CRI na jednomotorové aj viacmotorové letúny, 10 hodín letového výcviku sa rovnomerne rozdelí medzi jednomotorové a viacmotorové letúny, alebo
  2. absolvovať opakovací výcvik vo funkcii CRI v organizácii schválenej na výcvik, alebo
  3. úspešne absolvovať hodnotenie spôsobilosti v súlade s článkom FCL.935 pre jednomotorové alebo viacmotorové letúny.

- b) Najmenej pri každom druhom predĺžení platnosti osvedčenia CRI musí držiteľ spĺňať podmienku uvedenú v bode 3 písmena a).
- c) Obnovenie platnosti. Po uplynutí platnosti osvedčenia CRI musí žiadateľ v období 12 mesiacov predchádzajúcich obnoveniu platnosti:
1. vo funkcii CRI absolvovať opakovací výcvik v organizácii schválenej na výcvik;
  2. úspešne absolvovať hodnotenie spôsobilosti stanovené v článku FCL.935.

#### ODDIEL 6

#### **Osobitné požiadavky na inštruktora prístrojovej kvalifikačnej kategórie – IRI**

##### **FCL.905.IRI. IRI – Oprávnenia a podmienky**

- a) Inštruktore prístrojovej kvalifikačnej kategórie (IRI) je oprávnený vykonávať výcvik na účely vydania, predĺženia platnosti alebo obnovenia platnosti prístrojovej kvalifikačnej kategórie (IR) na príslušnú kategóriu lietadla.
- b) Osobitné požiadavky na kurz pre preukaz spôsobilosti pilota viacčlennej posádky (MPL). Na vykonávanie výcviku v základnej fáze kurzu MPL musí inštruktore prístrojovej kvalifikačnej kategórie na letúny (IRI(A)):
1. byť držiteľom IR na viacmotorové letúny a
  2. absolvovať najmenej 1 500 hodín letu v prevádzke s viacčlennou posádkou;
  3. v prípade IRI, ktorý už je držiteľom kvalifikačnej kategórie na vykonávanie výcviku v rámci integrovaných kurzov ATP(A) alebo CPL(A)/IR, sa môže požiadavka uvedená v bode 2 písmena b) nahradiť absolvovaním kurzu podľa článku FCL.905.FI písm. j) bodu 3.

##### **FCL.915.IRI. IRI – Nevyhnutné predpoklady**

Žiadateľ o osvedčenie IRI musí:

- a) pre IRI(A):
1. absolvovať najmenej 800 hodín letu podľa pravidiel letu podľa prístrojov, z toho najmenej 400 hodín v letúnoch, a
  2. v prípade žiadateľa o IRI(A) na viacmotorové letúny, splniť požiadavky uvedené v článku FCL.915.CRI písm. a);
- b) pre IRI(H):
1. absolvovať najmenej 500 hodín letu podľa pravidiel letu podľa prístrojov, z toho najmenej 250 hodín musí tvoriť prístrojový čas letu vo vrtuľníkoch, a
  2. v prípade žiadateľa o IRI(H) na viacpilotné vrtuľníky, splniť požiadavky uvedené v článku FCL.905.FI písm. g) bode 3ii);
- c) pre IRI(As) absolvovať najmenej 300 hodín letu podľa pravidiel letu podľa prístrojov, z toho najmenej 100 hodín musí tvoriť prístrojový čas letu vo vzducholodiach.

##### **FCL.930.IRI. IRI – Výcvikový kurz**

- a) Výcvikový kurz pre IRI zahŕňa najmenej:
1. 25 hodín výcviku vyučovania a učenia sa;
  2. 10 hodín technického výcviku vrátane opakovania technických vedomostí, prípravy programu lekcií a rozvoja inštruktážnych zručností v triede;
  3. i) pre IRI(A), najmenej 10 hodín letového výcviku na letúnoch, FFS, FTD 2/3 alebo FPNT II. V prípade žiadateľov, ktorí sú držiteľmi osvedčenia FI(A), sa tento počet hodín zníži na 5;
  - ii) pre IRI(H), najmenej 10 hodín letového výcviku na vrtuľníkoch, FFS, FTD 2/3 alebo FPNT II/III;
  - iii) pre IRI(As), najmenej 10 hodín letového výcviku na vzducholodiach, FFS, FTD 2/3 alebo FPNT II.

- b) Letový výcvik poskytuje FI, ktorý má kvalifikáciu v súlade s článkom FCL.905.FI písm. i).
- c) Žiadatelia, ktorí sú alebo boli držiteľmi osvedčenia inštruktora, dostanú plný zápočet vo vzťahu k požiadavkám uvedeným v bode 1 písmena a).

#### **FCL.940.IRI. IRI – Predĺženie a obnovenie platnosti**

Na predĺženie a obnovenie platnosti osvedčenia IRI musí jeho držiteľ spĺňať požiadavky na predĺženie a obnovenie platnosti osvedčenia FI v súlade s článkom FCL.940.FI.

### ODDIEL 7

#### **Osobitné požiadavky na inštruktora letového výcviku na simulátore – SFI**

#### **FCL.905.SFI. SFI – Oprávnenia a podmienky**

Inštruktore výcviku na simulátore (SFI) je oprávnený vykonávať letový výcvik na simulátore v rámci príslušnej kategórie lietadiel na účely:

- a) vydania, predĺženia platnosti alebo obnovenia platnosti IR za predpokladu, že je alebo bol držiteľom IR v príslušnej kategórii lietadiel a absolvoval výcvikový kurz IRI, a

- b) v prípade SFI pre jednopilotné letúny:

1. vydania, predĺženia platnosti a obnovenia platnosti typových kvalifikačných kategórií na jednopilotné vysokovýkonné letúny so zložitou konštrukciou, ak chce žiadateľ získať oprávnenia na jednopilotnú prevádzku.

Oprávnenia inštruktora SFI(SPA) sa môžu rozšíriť na letový výcvik pre typové kvalifikačné kategórie na jednopilotné vysokovýkonné letúny so zložitou konštrukciou vo viacpilotnej prevádzke za predpokladu, že SFI:

- i) je držiteľom osvedčenia inštruktora súčinnosti viacčlennej posádky (MCCI), alebo
- ii) je alebo bol držiteľom osvedčenia TRI pre viacpilotné letúny a

2. za predpokladu, že oprávnenia SFI(SPA) sa rozšírili na viacpilotnú prevádzku v súlade s bodom 1:

- i) výcvik MCC;
- ii) kurz MPL v základnej fáze;

- c) v prípade SFI pre viacpilotné letúny:

1. vydania, predĺženia platnosti alebo obnovenia platnosti typových kvalifikačných kategórií na:

- i) viacpilotné letúny;
- ii) jednopilotné vysokovýkonné letúny so zložitou konštrukciou, ak chce žiadateľ získať oprávnenia na viacpilotnú prevádzku;

2. výcviku MCC;

3. kurzu MPL v základnej, strednej a pokročilej fáze za predpokladu, že pre základnú fázu je alebo bol držiteľom osvedčenia FI(A) alebo IRI(A);

- d) v prípade SFI pre vrtuľníky:

1. vydania, predĺženia platnosti alebo obnovenia platnosti typových kvalifikačných kategórií na vrtuľníky;
2. výcviku MCC, ak je TRI držiteľom oprávnení na poskytovanie výcviku na viacpilotné vrtuľníky.

#### **FCL.910.SFI. SFI – Obmedzené oprávnenia**

Oprávnenia SFI sú obmedzené na letové výcvikové zariadenia (FTD 2/3) alebo typové letové simulátory (FFS) lietadiel takého typu, na akom prebiehal výcvikový kurz SFI.

Oprávnenia sa môžu rozšíriť na iné výcvikové zariadenia na simuláciu letu (FSTD), ktoré predstavujú ďalšie typy tej istej kategórie lietadiel, ak držiteľ:

- a) úspešne absolvoval obsah časti príslušného kurzu pre typovú kvalifikačnú kategóriu na simulátore a

- b) v rámci úplného kurzu pre typovú kvalifikačnú kategóriu vykoná najmenej 3 hodiny letového výcviku vzťahujúceho sa na povinnosti SFI na príslušnom type lietadla pod dohľadom TRE, ktorý má kvalifikáciu na tento účel, a to s uspokojivým výsledkom.

#### **FCL.915.SFI. SFI – Nevyhnutné predpoklady**

Žiadateľ o osvedčenie SFI:

- a) je alebo bol držiteľom preukazu spôsobilosti pilota CPL, MPL alebo ATPL pre príslušnú kategóriu lietadiel;
- b) v období 12 mesiacov predchádzajúcich podaniu žiadosti absolvuje preskúšanie odbornej spôsobilosti pre vydanie typovej kvalifikačnej kategórie konkrétneho lietadla v letovom simulátore, ktorý predstavuje príslušný typ lietadla, a
- c) navyše, pre SFI(A) na viacpilotné letúny alebo SFI(PL):
1. absolvuje najmenej 1 500 hodín letu vo funkcii pilota viacpilotných letúnov alebo lietadiel so vztlakovými motormi;
  2. v období 12 mesiacov predchádzajúcich podaniu žiadosti absolvuje vo funkcii pilota alebo pozorovateľa najmenej:
    - i) 3 úseky trate v pilotnej kabíne lietadiel príslušného typu alebo
    - ii) 2 lekcie traťovo orientovaného letového výcviku v simulátore, ktoré vykoná kvalifikovaná letová posádka v pilotnej kabíne lietadiel príslušného typu. Tieto lekcie v simulátore zahŕňajú 2 lety, každý v trvaní najmenej 2 hodín, medzi dvomi rozličnými letiskami a súvisiace predletové plánovanie a rozbor letu;
- d) navyše pre SFI(A) na jednopilotné vysokovýkonné letúny so zložitou konštrukciou:
1. absolvuje najmenej 500 hodín letu vo funkcii veliaceho pilota (PIC) v jednopilotných letúnoch;
  2. je alebo bol držiteľom kvalifikačnej kategórie IR(A) na viacmotorové letúny a
  3. spĺňa požiadavky uvedené v bode 2 písmena c);
- e) navyše pre SFI(H):
1. v období 12 mesiacov predchádzajúcich podaniu žiadosti absolvuje vo funkcii pilota alebo pozorovateľa najmenej 1 hodinu letu v pilotnej kabíne vrtuľníkov príslušného typu a
  2. v prípade viacpilotných vrtuľníkov získa najmenej 1 000 hodín letovej praxe vo funkcii pilota vrtuľníkov, z toho najmenej 350 hodín vo funkcii pilota viacpilotných vrtuľníkov;
  3. v prípade jednopilotných viacmotorových vrtuľníkov absolvuje 500 hodín letu vo funkcii pilota vrtuľníkov, z toho 100 hodín vo funkcii veliaceho pilota v jednopilotných viacmotorových vrtuľníkoch;
  4. v prípade jednopilotných jednomotorových vrtuľníkov absolvuje 250 hodín letu vo funkcii pilota vrtuľníkov.

#### **FCL.930.SFI. SFI – Výcvikový kurz**

a) Výcvikový kurz pre SFI zahŕňa:

1. obsah časti príslušného kurzu pre typovú kvalifikačnú kategóriu na FSTD;
2. obsah výcvikového kurzu TRI.

- b) Žiadateľ o osvedčenie SFI, ktorý je držiteľom osvedčenia TRI na príslušný typ, dostane plný zápočet vo vzťahu k požiadavkám uvedeným v tomto odseku.

#### **FCL.940.SFI. SFI – Predĺženie a obnovenie platnosti**

- a) Predĺženie platnosti. Na predĺženie platnosti osvedčenia SFI musí žiadateľ počas trvania platnosti osvedčenia SFI splniť 2 z týchto 3 požiadaviek:
1. absolvovať 50 hodín vo funkcii inštruktora alebo examinátora v FSTD, z toho najmenej 15 hodín v priebehu 12 mesiacov predchádzajúcich dátumu uplynutia platnosti osvedčenia SFI;
  2. absolvovať opakovací výcvik inštruktora vo funkcii SFI v organizácii schválenej na výcvik;
  3. úspešne absolvovať príslušné časti hodnotenia spôsobilosti v súlade s článkom FCL.935.
- b) Žiadateľ navyše absolvuje preskúšanie odbornej spôsobilosti pre vydanie typovej kvalifikačnej kategórie konkrétneho lietadla v letovom simulátore, ktorý predstavuje príslušné typy lietadiel, na aké má oprávnenia.
- c) Najmenej pri každom druhom predĺžení platnosti osvedčenia SFI musí držiteľ spĺňať podmienku uvedenú v bode 3 písmena a).
- d) Obnovenie platnosti. Po uplynutí platnosti osvedčenia SFI musí žiadateľ v období 12 mesiacov predchádzajúcich obnoveniu platnosti:
1. absolvovať obsah časti výcvikového kurzu SFI na simulátore;
  2. splniť požiadavky uvedené v bodoch 2 a 3 písmena a).

#### **ODDIEL 8**

#### ***Osobitné požiadavky na inštruktora súčinnosti viacčlennej posádky – MCCI***

#### **FCL.905.MCCI. MCCI – Oprávnenia a podmienky**

- a) Inštruktora súčinnosti viacčlennej posádky (MCCI) je oprávnený vykonávať letový výcvik:
1. počas praktickej časti kurzov MCC, ak nie sú spojené s výcvikom pre typovú kvalifikačnú kategóriu, a
  2. v prípade MCCI(A) počas základnej fázy integrovaného výcvikového kurzu MPL za predpokladu, že je alebo bol držiteľom osvedčenia FI(A) alebo IRI(A).

#### **FCL.910.MCCI. MCCI – Obmedzené oprávnenia**

Oprávnenia držiteľa osvedčenia MCCI sú obmedzené na tréningy letových a navigačných postupov (FNPT II/III MCC), letové výcvikové zariadenia (FTD 2/3) alebo letové simulátory (FFS), na ktorých prebiehal výcvikový kurz MCCI.

Oprávnenia sa môžu rozšíriť na iné výcvikové zariadenia na simuláciu letu (FSTD), ktoré predstavujú ďalšie typy lietadiel, ak držiteľ absolvuje praktický výcvik kurzu MCCI na príslušnom type FNPT II/III MCC, FTD 2/3 alebo FFS.

#### **FCL.915.MCCI. MCCI – Nevyhnutné predpoklady**

Žiadateľ o osvedčenie MCCI:

- a) je alebo bol držiteľom preukazu spôsobilosti pilota CPL, MPL alebo ATPL pre príslušnú kategóriu lietadiel;
- b) získa:
1. v prípade letúnov, vzducholodí a lietadiel so vztlakovými motormi najmenej 1 500 hodín letovej praxe vo funkcii pilota vo viacpilotnej prevádzke;
  2. v prípade vrtuľníkov najmenej 1 000 hodín letovej praxe vo funkcii pilota v prevádzke s viacčlennou posádkou, z toho najmenej 350 hodín vo viacpilotných vrtuľníkoch.

**FCL.930.MCCI. MCCI – Výcvikový kurz**

a) Výcvikový kurz pre MCCI zahŕňa prinajmenšom:

1. 25 hodín výcviku vyučovania a učenia sa;
2. technický výcvik vzťahujúci sa na typ FSTD, na ktorom chce žiadateľ poskytovať výcvik;
3. 3 hodiny praktického výcviku, ktorý môže byť letovým výcvikom alebo výcvikom súčinnosti viacclennej posádky na príslušnom FNPT II/III MCC, FTD 2/3 alebo FFS, pod dohľadom inštruktora TRI, SFI alebo MCCI, ktorého na tento účel určila organizácia schválená na výcvik. Tieto hodiny letového výcviku pod dohľadom zahŕňajú hodnotenie spôsobilosti žiadateľa, ako je uvedené v článku FCL.920.

b) Žiadatelia, ktorí sú alebo boli držiteľmi osvedčenia inštruktora FI, TRI, CRI, IRI alebo SFI, dostanú plný zápočet vo vzťahu k požiadavke uvedenej v bode 1 písmena a).

**FCL.940.MCCI. MCCI – Predĺženie a obnovenie platnosti**

a) Na predĺženie platnosti osvedčenia MCCI musí žiadateľ v období posledných 12 mesiacov platnosti osvedčenia MCCI splniť požiadavky uvedené v článku FCL.930.MCCI písm. a) bode 3 na príslušnom type FNPT II/III, FTD 2/3 alebo FFS.

b) Obnovenie platnosti. Po uplynutí platnosti osvedčenia MCCI musí žiadateľ splniť požiadavky uvedené v článku FCL.930.MCCI písm. a) body 2 a 3 na príslušnom type FNPT II/III MCC, FTD 2/3 alebo FFS.

**ODDIEL 9****Osobitné požiadavky na inštruktora výcviku na simulátore – STI****FCL.905.STI. STI – Oprávnenia a podmienky**

a) Inštruktore výcviku na simulátore (STI) je oprávnený vykonávať letový výcvik na simulátore príslušnej kategórie lietadiel na účely:

1. vydania preukazu spôsobilosti;
2. vydania, predĺženia platnosti alebo obnovenia platnosti IR a kvalifikačnej kategórie na triedu a typovej kvalifikačnej kategórie na jednopilotné lietadlá, s výnimkou jednopilotných vysokovýkonných letúnov so zložitou konštrukciou.

b) Doplnkové oprávnenia pre STI(A). Oprávnenia STI(A) zahŕňajú letový výcvik na simulátore počas hlavného výcviku letových zručností integrovaného výcvikového kurzu MPL.

**FCL.910.STI. STI – Obmedzené oprávnenia**

Oprávnenia STI sú obmedzené na FNPT II/III, FTD 2/3 alebo FFS, na akých prebiehal výcvikový kurz STI.

Oprávnenia sa môžu rozšíriť na iné FSTD, ktoré predstavujú ďalšie typy lietadiel, ak držiteľ:

- a) absolvuje obsah časti kurzu TRI na príslušný typ na FFS;
- b) v období 12 mesiacov predchádzajúcich podaniu žiadosti absolvuje preskúšanie odbornej spôsobilosti pre typovú kvalifikačnú kategóriu konkrétneho lietadla v FFS príslušného typu;
- c) v rámci kurzu pre typovú kvalifikačnú kategóriu vykoná najmenej jednu lekciu vzťahujúcu sa na povinnosti STI na výcvikovom zariadení na simuláciu letu (FSTD) s minimálnou dĺžkou trvania 3 hodiny na príslušnom type lietadla a pod dohľadom skúšajúceho letového inštruktora (FIE).

**FCL.915.STI. STI – Nevyhnutné predpoklady**

Žiadateľ o osvedčenie STI:

- a) v priebehu troch rokov pred podaním žiadosti je alebo bol držiteľom preukazu spôsobilosti pilota a oprávnení inštruktora zodpovedajúcich kurzom, v ktorých chce vykonávať výcvik;

- b) v období 12 mesiacov predchádzajúcich podaniu žiadosti absolvuje príslušné preskúšanie odbornej spôsobilosti pre kvalifikačnú kategóriu na triedu alebo typovú kvalifikačnú kategóriu v FNPT.

Žiadateľ o STI(A), ktorý chce poskytovať výcvik iba na základnom zariadení na nácvik používania prístrojov (BITD), absolvuje len cvičenia zodpovedajúce praktickej skúške pre vydanie PPL(A);

- c) pre STI(H), v období 12 mesiacov predchádzajúcich podaniu žiadosti navyše absolvuje najmenej 1 hodinu letu vo funkcii pozorovateľa v pilotnej kabíne vrtuľníka príslušného typu.

#### **FCL.930.STI. STI – Výcvikový kurz**

- a) Výcvikový kurz STI pozostáva najmenej z 3 hodín letového výcviku, vzťahujúceho sa na povinnosti inštruktora STI v FFS, FTD 2/3 alebo FNPT II/III, a to pod dohľadom FIE. Tieto hodiny letového výcviku pod dohľadom zahŕňajú hodnotenie spôsobilosti žiadateľa, ako sa uvádza v článku FCL.920.

Žiadatelia o STI(A), ktorí chcú poskytovať výcvik iba na BITD, absolvujú letový výcvik na BITD.

- b) Kurz pre žiadateľov o STI(H) zahŕňa aj obsah časti príslušného kurzu TRI na letovom simulátore.

#### **FCL.940.STI. Predĺženie a obnovenie platnosti osvedčenia STI**

- a) Predĺženie platnosti. Na predĺženie platnosti osvedčenia STI musí žiadateľ v období posledných 12 mesiacov platnosti osvedčenia STI:

1. absolvovať najmenej 3 hodiny letového výcviku v FFS, FNPT II/III alebo BITD ako súčasť úplného kurzu CPL, IR, PPL, alebo kurzu pre kvalifikačnú kategóriu na triedu alebo typovú kvalifikačnú kategóriu, a
2. úspešne absolvovať príslušné časti preskúšania odbornej spôsobilosti v súlade s dodatkom 9 k tejto časti pre príslušnú triedu alebo typ lietadla v letovom simulátore (FFS), letovom výcvikovom zariadení (FTD 2/3) alebo trenažéri letových a navigačných postupov (FNPT II/III), na ktorom sa bežne vykonáva letový výcvik.

Preskúšanie odbornej spôsobilosti STI(A), ktorý poskytuje výcvik iba na BITD, zahŕňa len cvičenia zodpovedajúce praktickej skúške na účely vydania PPL(A).

- b) Obnovenie platnosti. Po uplynutí platnosti osvedčenia STI musí žiadateľ:

1. absolvovať opakovací výcvik vo funkcii STI v organizácii schválenej na výcvik;
2. úspešne absolvovať príslušné časti preskúšania odbornej spôsobilosti v súlade s dodatkom 9 k tejto časti pre príslušnú triedu alebo typ lietadla v letovom simulátore (FFS), letovom výcvikovom zariadení (FTD 2/3) alebo trenažéri letových a navigačných postupov (FNPT II/III), na ktorom sa bežne vykonáva letový výcvik.

Pre STI(A), ktorý poskytuje výcvik iba na BITD, preskúšanie odbornej spôsobilosti zahŕňa len cvičenia zodpovedajúce praktickej skúške na účely vydania PPL(A);

3. v rámci úplného kurzu CPL, IR, PPL alebo kurzu pre kvalifikačnú kategóriu na triedu alebo typovú kvalifikačnú kategóriu absolvovať najmenej 3 hodiny letového výcviku pod dohľadom inštruktora FI, CRI(A), IRI alebo TRI(H), ktorého na tento účel určila organizácia schválená na výcvik. Najmenej 1 hodina letového výcviku sa uskutoční pod dohľadom FIE(A).

### **ODDIEL 10**

#### **Inštruktor letov v horách – MI**

#### **FCL.905.MI. MI – Oprávnenia a podmienky**

Inštruktor letov v horách (MI) je oprávnený vykonávať letový výcvik na účely vydania kvalifikačnej kategórie na lety v horách.

#### **FCL.915.MI. MI – Nevyhnutné predpoklady**

Žiadateľ o osvedčenie MI:

- a) je držiteľom osvedčenia FI, CRI alebo TRI, s oprávneniami na jednopilotné letúny;
- b) je držiteľom kvalifikačnej kategórie na lety v horách.



**FCL.930.MI. MI – Výcvikový kurz**

- a) Výcvikový kurz pre MI zahŕňa hodnotenie spôsobilosti žiadateľa, ako je uvedené v článku FCL.920.
- b) Žiadatelia pred začiatkom kurzu absolvujú predbežnú letovú skúšku s MI, ktorý je držiteľom osvedčenia FI, aby sa zhodnotila ich prax a schopnosť zvládnuť výcvikový kurz.

**FCL.940.MI. Platnosť osvedčenia MI**

Osvedčenie MI je platné, kým je platné osvedčenie FI, TRI alebo CRI.

**ODDIEL 11****Osobitné požiadavky na inštruktora letových skúšok – FTI****FCL.905.FTI. FTI – Oprávnenia a podmienky**

- a) Inštruktora letových skúšok (FTI) je oprávnený vykonávať letový výcvik v rámci príslušnej kategórie lietadiel na účely:
1. vydania kvalifikačných kategórií na letové skúšky kategórie 1 alebo 2 za predpokladu, že je držiteľom kvalifikačnej kategórie na letové skúšky príslušnej kategórie;
  2. vydania osvedčenia FTI v rámci príslušnej kategórie kvalifikačnej kategórie na letové skúšky za predpokladu, že inštruktora má najmenej 2 roky praxe vo vykonávaní výcviku pre vydávanie kvalifikačných kategórií na letové skúšky.
- b) Oprávnenia FTI, ktorý je držiteľom kvalifikačnej kategórie na letové skúšky kategórie 1, zahŕňajú vykonávanie letového výcviku aj vo vzťahu ku kategórii 2 kvalifikačných kategórií na letové skúšky.

**FCL.915.FTI. FTI – Nevyhnutné predpoklady**

Žiadateľ o osvedčenie FTI:

- a) je držiteľom kvalifikačnej kategórie na letové skúšky vydané v súlade s článkom FCL.820;
- b) absolvuje najmenej 200 hodín letových skúšok kategórie 1 alebo 2.

**FCL.930.FTI. FTI – Výcvikový kurz**

- a) Výcvikový kurz pre FTI zahŕňa najmenej:
1. 25 hodín výcviku vyučovania a učenia sa;
  2. 10 hodín technického výcviku vrátane opakovania technických vedomostí, prípravy plánu lekcií a rozvoja inštruktážnych zručností v triede/simulátore;
  3. 5 hodín praktického letového výcviku pod dohľadom FTI, ktorý má kvalifikáciu v súlade s článkom FCL.905.FTI písm. b). Tieto hodiny letového výcviku zahŕňajú hodnotenie spôsobilosti žiadateľa, ako sa uvádza v článku FCL.920.
- b) Započítavanie
1. Žiadatelia, ktorí sú alebo boli držiteľmi osvedčenia inštruktora, dostanú plný zápočet vo vzťahu k požiadavkám uvedeným v bode 1 písmena a).
  2. Okrem toho žiadatelia, ktorí sú alebo boli držiteľmi osvedčenia FI alebo TRI v príslušnej kategórii lietadiel, dostanú plný zápočet vo vzťahu k požiadavkám uvedeným v bode 2 písmena a).

**FCL.940.FTI. FTI – Predĺženie a obnovenie platnosti**

- a) Predĺženie platnosti. Na predĺženie platnosti osvedčenia FTI musí žiadateľ počas trvania platnosti osvedčenia SFI splniť 1 z týchto požiadaviek:
1. absolvovať najmenej:
    - i) 50 hodín letových skúšok, z toho najmenej 15 hodín v priebehu 12 mesiacov predchádzajúcich dátumu uplynutia platnosti osvedčenia FTI a
    - ii) 5 hodín letového výcviku letových skúšok v priebehu 12 mesiacov predchádzajúcich dátumu uplynutia platnosti osvedčenia FTI alebo

2. absolvovať opakovací výcvik vo funkcii FTI v organizácii schválenej na výcvik. Opakovací výcvik je založený na prvku praktického letového výcviku výcvikového kurzu FTI v súlade s článkom FCL.930.FTI písm. a) bodom 3 a zahŕňa najmenej jeden výcvikový let pod dohľadom FTI, ktorý má kvalifikáciu v súlade s článkom FCL.905.FTI písm. b).
- b) Obnovenie platnosti. Po uplynutí platnosti osvedčenia FTI žiadateľ absolvuje opakovací výcvik vo funkcii FTI v organizácii schválenej na výcvik. Opakovací výcvik musí spĺňať najmenej požiadavky v článku FCL.930.FTI písm. a) bode 3.

#### PODČASŤ K

#### EXAMINÁTORI

#### ODDIEL 1

#### *Spoločné požiadavky*

#### **FCL.1000. Osvedčenia examinátora**

a) Všeobecné. Držiteľia osvedčenia examinátora:

1. sú držiteľmi rovnocenného preukazu spôsobilosti, kvalifikačnej kategórie alebo osvedčenia, pre ktoré majú oprávnenie vykonávať praktické skúšky, preskúšanie odbornej spôsobilosti alebo hodnotenie spôsobilosti a oprávnenie poskytovať príslušný výcvik;
2. majú kvalifikáciu na vykonávanie funkcie veliaceho pilota (PIC) počas praktickej skúšky, preskúšania odbornej spôsobilosti alebo hodnotenia spôsobilosti, ak sa vykonáva v lietadle.

b) Osobitné podmienky

1. V prípade zavádzania nového lietadla v členských štátoch alebo v lietadlovom parku prevádzkovateľa, keď nie je možné splniť požiadavky stanovené v tejto podčasti, príslušný orgán môže vydať osobitné osvedčenie poskytujúce oprávnenia na vykonávanie praktických skúšok a preskúšania odbornej spôsobilosti. Takéto osvedčenie je obmedzené na praktické skúšky a preskúšanie odbornej spôsobilosti potrebné na zavedenie nového typu lietadla a jeho platnosť v žiadnom prípade neprekročí dĺžku jedného roka.
2. Držiteľia osvedčenia vydaného v súlade s bodom 1 písmena b), ktorí chcú požiadať o vydanie osvedčenia examinátora, musia spĺňať nevyhnutné predpoklady a požiadavky na predĺženie platnosti, stanovené pre danú kategóriu examinátora.

c) Vykonávanie skúšok mimo územia členských štátov

1. Bez toho, aby bolo dotknuté ustanovenie písmena a), v prípade praktických skúšok a preskúšania odbornej spôsobilosti uskutočňovaných v organizácii schválenej na výcvik mimo územia členských štátov môže príslušný orgán členského štátu vydať osvedčenie examinátora žiadateľovi, ktorý je držiteľom preukazu spôsobilosti pilota vydaného treťou krajinou v súlade s prílohou 1 ICAO za predpokladu, že žiadateľ:
  - i) je držiteľom preukazu, kvalifikačnej kategórie alebo osvedčenia prinajmenšom rovnocenného s tými, pre ktoré majú oprávnenie vykonávať praktické skúšky, preskúšanie odbornej spôsobilosti alebo hodnotenie spôsobilosti, pričom je v každom prípade držiteľom prinajmenšom preukazu spôsobilosti CPL;
  - ii) spĺňa požiadavky ustanovené v tejto podčasti na vydanie príslušného osvedčenia examinátora a
  - iii) preukáže príslušnému orgánu primeranú úroveň znalostí európskych predpisov o bezpečnosti letectva, aby mohol uplatňovať oprávnenia examinátora v súlade s touto časťou.
2. Oprávnenia vyplývajúce z osvedčenia uvedeného v bode 1 sú obmedzené na poskytovanie praktických skúšok a preskúšania odbornej spôsobilosti:
  - i) mimo územia členských štátov a
  - ii) pre pilotov, ktorí dostatočne ovládajú jazyk, v ktorom sa preskúšanie/skúška vykonáva.

#### **FCL.1005. Obmedzenie oprávnení v prípade osobných záujmov**

Examinátori nesmú vykonávať:

- a) praktické skúšky alebo hodnotenie spôsobilosti žiadateľov na účely vydania preukazu spôsobilosti, kvalifikačnej kategórie alebo osvedčenia;
1. ktorým poskytli letový výcvik pre preukaz spôsobilosti, kvalifikačnú kategóriu alebo osvedčenie, pre ktoré sa praktická skúška alebo preskúšanie odbornej spôsobilosti vykonáva, alebo

2. ak boli zodpovední za odporúčanie na praktickú skúšku v súlade s článkom FCL.030 písm. b);

b) praktické skúšky, preskúšanie odbornej spôsobilosti ani hodnotenie spôsobilosti, ak majú pocit, že ich objektivita by mohla byť ovplyvnená.

#### **FCL.1010. Nevyhnutné predpoklady examinátorov**

Žiadatelia o osvedčenie examinátora preukážu:

a) zodpovedajúce vedomosti, prípravu a príslušnú prax súvisiace s oprávneniami examinátora;

b) že v priebehu uplynulých troch rokov proti nim neboli uplatnené žiadne postihy vrátane pozastavenia, obmedzenia alebo zrušenia platnosti ich preukazov spôsobilosti, kvalifikačných kategórií alebo osvedčení vydaných v súlade s touto časťou, za neplnenie základného nariadenia a jeho vykonávacích predpisov.

#### **FCL.1015. Normalizácia examinátorov**

a) Žiadatelia o osvedčenie examinátora absolvujú kurz normalizácie, ktorý pripraví príslušný orgán alebo organizácia schválená na výcvik a schválí príslušný orgán.

b) Kurz normalizácie pozostáva z teoretickej výučby a praktického výcviku a zahŕňa prinajmenšom:

1. vykonanie 2 praktických skúšok, preskúšaní odbornej spôsobilosti alebo hodnotení spôsobilostí pre preukazy spôsobilosti, kvalifikačné kategórie alebo osvedčenia, pre ktoré chce žiadateľ získať oprávnenie na vykonávanie skúšok a preskúšaní;
2. školenie o príslušných požiadavkách v tejto oblasti a príslušných požiadavkách na letovú prevádzku, o vykonávaní praktických skúšok, preskúšaní odbornej spôsobilosti a hodnotení spôsobilosti a o ich dokumentovaní a zaznamenávaní;
3. inštrukcií z vnútroštátnych administratívnych postupoch, požiadavkách na ochranu osobných údajov, zodpovednosti, poistení proti nehodám a o poplatkoch.

c) Držitelia osvedčenia examinátora nesmú vykonávať praktické skúšky, preskúšanie odbornej spôsobilosti ani hodnotenie spôsobilosti žiadateľa, ktorého príslušný orgán nie je ten istý ako orgán, ktorý vydal osvedčenie examinátora, pokiaľ:

1. neinformujú príslušný orgán žiadateľa o svojom zámere vykonať praktickú skúšku, preskúšanie odbornej spôsobilosti alebo hodnotenie spôsobilosti a o rozsahu svojich oprávnení ako examinátorov;
2. neabsolvujú inštrukcií zo strany príslušného orgánu žiadateľa o prvkoch uvedených v bode 3 písmena b).

#### **FCL.1020. Hodnotenie spôsobilosti examinátorov**

Žiadatelia o osvedčenie examinátora preukážu svoju spôsobilosť inšpektorovi príslušného orgánu alebo examinátorovi s vyšším služobným postavením, ktorého tým osobitne poverí príslušný orgán zodpovedný za osvedčenie examinátora, vykonaním praktickej skúšky, preskúšania odbornej spôsobilosti alebo hodnotenia spôsobilosti v úlohe examinátora, pre ktorú chcú získať oprávnenia, vrátane brífingu, vykonania praktickej skúšky, preskúšania odbornej spôsobilosti alebo hodnotenia spôsobilosti a hodnotenia osoby, ktorá sa podrobí skúške, preskúšaniu alebo hodnoteniu, poletovému rozboru a vypracovania dokumentácie.

#### **FCL.1025. Platnosť, predĺženie platnosti a obnovenie platnosti osvedčení examinátora**

a) Platnosť. Osvedčenie examinátora platí 3 roky.

b) Predĺženie platnosti. Platnosť osvedčenia examinátora sa predĺži, ak počas platnosti osvedčenia jeho držiteľ:

1. každý rok vykonal najmenej 2 praktické skúšky, preskúšania odbornej spôsobilosti alebo hodnotenia spôsobilosti;
2. sa v poslednom roku platnosti osvedčenia zúčastnil na opakovacom seminári examinátorov, ktorý pripravil príslušný orgán alebo organizácia schválená na výcvik a schválil príslušný orgán.

3. Jednu z praktických skúšok alebo preskúšaní odbornej spôsobilosti, vykonaných v poslednom roku obdobia platnosti osvedčenia v súlade s bodom 1, zhodnotí inšpektor príslušného orgánu alebo examinátor s vyšším služobným postavením, ktorého tým osobitne poverí príslušný orgán zodpovedný za osvedčenie examinátora.
  4. Keď je žiadateľ o predĺženie platnosti držiteľom oprávnení na viac kategórií examinátora, môže so súhlasom príslušného orgánu dosiahnuť spoločné predĺženie platnosti všetkých oprávnení examinátora, ak spĺňa požiadavky uvedené v bodoch 1 a 2 písmena b) a v článku FCL.1020 pre jednu z kategórií osvedčenia examinátora, ktorého je skúšajúci držiteľom.
- c) **Obnovenie platnosti.** Po uplynutí platnosti osvedčenia musia žiadatelia spĺňať požiadavky uvedené v bode 2 písmena b) a v článku FCL.1020, predtým než začnú znovu uplatňovať svoje oprávnenia.
  - d) **Platnosť osvedčenia examinátora sa predĺži alebo obnoví, iba ak žiadateľ preukáže priebežné plnenie požiadaviek uvedených v článkoch FCL.1010 a FCL.1030.**

### **FCL.1030. Vykonávanie praktických skúšok, preskúšania odbornej spôsobilosti a hodnotenia spôsobilosti**

- a) **Pri vykonávaní praktických skúšok, preskúšania odbornej spôsobilosti a hodnotenia spôsobilosti examinátor:**
  1. zabezpečí, aby komunikácia s uchádzačom mohla prebiehať bez jazykových bariér;
  2. overí, že uchádzač spĺňa všetky požiadavky tejto časti na kvalifikáciu, výcvik a prax na účely vydania, predĺženia platnosti alebo obnovenia platnosti preukazu spôsobilosti, kvalifikačnej kategórie alebo osvedčenia, pre ktoré sa vykonáva praktická skúška, preskúšanie odbornej spôsobilosti alebo hodnotenie spôsobilosti;
  3. poučí žiadateľa o následkoch poskytnutia neúplných, nepresných alebo nepravdivých informácií, ktoré sa týkajú jeho výcviku a letovej praxe.
- b) **Po vykonaní praktickej skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti examinátor:**
  1. oznámi žiadateľovi výsledok skúšky. V prípade čiastočného zloženia alebo nezloženia skúšky informuje examinátor žiadateľa, že až do úspešného zloženia celej skúšky nesmie uplatňovať oprávnenia príslušnej kvalifikačnej kategórie. Examinátor poskytne podrobnosti o akýchkoľvek ďalších požiadavkách na výcvik a vysvetlí uchádzačovi jeho právo na odvolanie;
  2. v prípade úspešného výsledku preskúšania odbornej spôsobilosti alebo hodnotenia spôsobilosti na účely predĺženia alebo obnovenia platnosti zapíše žiadateľovi do preukazu spôsobilosti alebo do osvedčenia nový dátum uplynutia platnosti kvalifikačnej kategórie alebo osvedčenia, ak ho tým osobitne poverí príslušný orgán zodpovedný za preukaz spôsobilosti žiadateľa;
  3. poskytne žiadateľovi podpísanú správu o praktickej skúške alebo preskúšaní odbornej spôsobilosti a bezodkladne predloží kópie správy príslušnému orgánu zodpovednému za preukaz spôsobilosti žiadateľa a príslušnému orgánu, ktorý vydal osvedčenie examinátora. Správa musí obsahovať:
    - i) vyhlásenie, že examinátor dostal od žiadateľa informácie týkajúce sa jeho praxe a výcviku a že zistil súlad praxe a výcviku s príslušnými požiadavkami tejto časti;
    - ii) potvrdenie, že všetky požadované manévry a cvičenia sa uskutočnili, a v prípade potreby aj informácie o ústnej skúške teoretických vedomostí. Ak žiadateľ v niektorom bode neuspel, skúšajúci zaznamená dôvody tohto hodnotenia;
    - iii) výsledok skúšky, preskúšania alebo hodnotenia spôsobilosti.
- c) Examinátori uchovávajú záznamy s podrobnosťami o všetkých vykonaných praktických skúškach, preskúšaní odbornej spôsobilosti a hodnotení spôsobilosti a s ich výsledkami po dobu 5 rokov.
- d) Examinátori na požiadanie predložia príslušnému orgánu zodpovednému za osvedčenie examinátora alebo príslušnému orgánu zodpovednému za preukaz spôsobilosti žiadateľa všetky záznamy a správy a akékoľvek ďalšie informácie, požadované na činnosť dohľadu.

## ODDIEL 2

**Osobitné požiadavky na letových examinátorov – FE****FCL.1005.FE. FE – Oprávnenia a podmienky**

- a) FE(A). Letový examinátor (FE) pre letúny je oprávnený vykonávať:
1. praktické skúšky na účely vydania PPL(A) a praktické skúšky a preskúšania odbornej spôsobilosti pre súvisiace kvalifikačné kategórie na triedu a typové kvalifikačné kategórie na jednopilotné letúny s výnimkou jednopilotných vysokovýkonných letúnov so zložitou konštrukciou za predpokladu, že examinátor absolvoval najmenej 1 000 hodín letu vo funkcii pilota letúnov alebo turistických motorových klzákov, z toho aspoň 250 hodín letového výcviku;
  2. praktické skúšky na účely vydania CPL(A) a praktické skúšky a preskúšania odbornej spôsobilosti pre súvisiace kvalifikačné kategórie na triedu a typové kvalifikačné kategórie na jednopilotné letúny s výnimkou jednopilotných vysokovýkonných letúnov so zložitou konštrukciou za predpokladu, že examinátor absolvoval najmenej 2 000 hodín letu vo funkcii pilota letúnov alebo turistických motorových klzákov, z toho aspoň 250 hodín letového výcviku;
  3. praktické skúšky a preskúšania odbornej spôsobilosti pre LAPL(A) za predpokladu, že examinátor absolvoval najmenej 500 hodín letu vo funkcii pilota letúnov alebo turistických motorových klzákov, z toho aspoň 100 hodín letového výcviku;
  4. praktické skúšky na účely vydania kvalifikačnej kategórie na lety v horách za predpokladu, že examinátor absolvoval najmenej 500 hodín letu vo funkcii pilota letúnov alebo turistických motorových klzákov vrátane aspoň 500 vzletov a pristátí v rámci letového výcviku pre lety v horách.
- b) FE(H). Letový examinátor (FE) pre vrtuľníky je oprávnený vykonávať:
1. praktické skúšky na účely vydania PPL(H) a praktické skúšky a preskúšania odbornej spôsobilosti pre typové kvalifikačné kategórie na jednopilotné jednomotorové vrtuľníky uvedené v PPL(H) za predpokladu, že examinátor absolvoval 1 000 hodín letu vo funkcii pilota vrtuľníkov, z toho aspoň 250 hodín letového výcviku;
  2. praktické skúšky na účely vydania CPL(H) a praktické skúšky a preskúšania odbornej spôsobilosti pre typové kvalifikačné kategórie na jednopilotné jednomotorové vrtuľníky uvedené v CPL(H) za predpokladu, že examinátor absolvoval 2 000 hodín letu vo funkcii pilota vrtuľníkov, z toho aspoň 250 hodín letového výcviku;
  3. praktické skúšky a preskúšania odbornej spôsobilosti pre typové kvalifikačné kategórie na jednopilotné viacmotorové vrtuľníky uvedené v PPL(H) alebo CPL(H) za predpokladu, že examinátor spĺňa požiadavky uvedené v bode 1 alebo v bode 2 a že je držiteľom CPL(H) alebo ATPL(H) a v prípade potreby IR(H);
  4. praktické skúšky a preskúšania odbornej spôsobilosti pre LAPL(H) za predpokladu, že examinátor absolvoval najmenej 500 hodín letu vo funkcii pilota vrtuľníkov, z toho aspoň 150 hodín letového výcviku.
- c) FE(As). Letový examinátor (FE) pre vzducholode je oprávnený vykonávať praktické skúšky na účely vydania PPL(As) a CPL(As) a praktické skúšky a preskúšania odbornej spôsobilosti pre súvisiace typové kvalifikačné kategórie na vzducholode za predpokladu, že examinátor absolvoval 500 hodín letu vo funkcii pilota vzducholodí, z toho 100 hodín letového výcviku.
- d) FE(S). Letový examinátor (FE) pre vetrone je oprávnený vykonávať:
1. praktické skúšky a preskúšania odbornej spôsobilosti pre SPL a LAPL(S) za predpokladu, že examinátor absolvoval 300 hodín letu vo funkcii pilota vetroňov alebo motorových vetroňov, z toho 150 hodín alebo 300 vzletov v rámci letového výcviku;
  2. preskúšania odbornej spôsobilosti na účely rozšírenia oprávnení SPL na obchodnú prevádzku za predpokladu, že examinátor absolvoval 300 hodín letu vo funkcii pilota vetroňov alebo motorových vetroňov, z toho 90 hodín letového výcviku;
  3. praktické skúšky na účely rozšírenia oprávnení SPL alebo LAPL(S) na turistické motorové klzáky (TMG) za predpokladu, že examinátor absolvoval 300 hodín letu vo funkcii pilota vetroňov alebo motorových vetroňov, z toho 50 hodín letového výcviku na turistických motorových klzákoch.

e) FE(B). Letový examinátor (FE) pre balóny je oprávnený vykonávať:

1. praktické skúšky na účely vydania BPL a LAPL(B) a praktické skúšky a preskúšania odbornej spôsobilosti na účely rozšírenia oprávnení na ďalšiu triedu alebo skupinu balónov za predpokladu, že skúšajúci absolvoval 250 hodín letu vo funkcii pilota balónov, z toho 50 hodín letového výcviku;
2. preskúšania odbornej spôsobilosti na účely rozšírenia oprávnení BPL na obchodnú prevádzku za predpokladu, že skúšajúci absolvoval 300 hodín letu vo funkcii pilota balónov, z toho 50 hodín v balónoch tej istej triedy, pre akú sa rozšírenie požaduje. Z 300 hodín letu musí letový výcvik tvoriť 50 hodín.

**FCL.1010.FE. FE – Nevyhnutné predpoklady**

Žiadateľ o osvedčenie FE musí byť držiteľom:

osvedčenia FI na lietadlá príslušnej kategórie.

**ODDIEL 3**

**Osobitné požiadavky na examinátorov typovej kvalifikačnej kategórie – TRE**

**FCL.1005.TRE. TRE – Oprávnenia a podmienky**

a) TRE(A) a TRE(PL). Examinátor typovej kvalifikačnej kategórie (TRE) pre letúny alebo lietadlá so vzlakovými motormi je oprávnený vykonávať:

1. praktické skúšky na účely prvotného vydania typových kvalifikačných kategórií buď na letúny, alebo na lietadlá so vzlakovými motormi;
2. preskúšania odbornej spôsobilosti na účely predĺženia alebo obnovenia platnosti typovej a prístrojovej kvalifikačnej kategórie (IR);
3. praktické skúšky na účely vydania ATPL(A);
4. praktické skúšky na účely vydania MPL za predpokladu, že examinátor spĺňa požiadavky uvedené v článku FCL.925;
5. hodnotenia spôsobilosti na účely vydania, predĺženia platnosti alebo obnovenia platnosti osvedčenia TRI alebo SFI na lietadlá príslušnej kategórie za predpokladu, že examinátor pracoval najmenej 3 roky vo funkcii examinátora typovej kvalifikačnej kategórie (TRE).

b) TRE(H). Examinátor typovej kvalifikačnej kategórie pre vrtuľníky je oprávnený vykonávať:

1. praktické skúšky a preskúšania odbornej spôsobilosti na účely vydania, predĺženia platnosti alebo obnovenia platnosti typových kvalifikačných kategórií na vrtuľníky;
2. preskúšania odbornej spôsobilosti na účely predĺženia alebo obnovenia platnosti IR, alebo rozšírenia IR(H) z jednomotorových na viacmotorové vrtuľníky za predpokladu, že TRE(H) je držiteľom platnej IR(H);
3. praktické skúšky na účely vydania ATPL(H);
4. hodnotenia spôsobilosti na účely vydania, predĺženia platnosti alebo obnovenia platnosti osvedčenia TRI(H) alebo SFI(H) za predpokladu, že examinátor pracoval najmenej 3 roky vo funkcii TRE.

**FCL.1010.TRE. TRE – Nevyhnutné predpoklady**

a) TRE(A) a TRE(PL). Žiadatelia o osvedčenie TRE pre letúny a lietadlá so vzlakovými motormi:

1. v prípade viacpilotných letúnov alebo lietadiel so vzlakovými motormi musia absolvovať 1 500 hodín letu vo funkcii pilota buď viacpilotných letúnov, alebo lietadiel so vzlakovými motormi, z toho aspoň 500 hodín vo funkcii veliaceho pilota (PIC);
2. v prípade jednopilotných vysokovýkonných letúnov so zložitou konštrukciou musia absolvovať 500 hodín letu vo funkcii pilota jednopilotných letúnov, z toho aspoň 200 hodín vo funkcii veliaceho pilota (PIC);
3. musia byť držiteľmi osvedčenia CPL alebo ATPL a TRI pre príslušný typ;
4. pre prvotné vydanie osvedčenia TRE musia absolvovať najmenej 50 hodín letového výcviku vo funkcii TRI, FI alebo SFI na príslušnom type alebo vo výcvikovom zariadení na simuláciu letu (FSTD), ktoré predstavuje tento typ.

- b) TRE(H). Žiadatelia o osvedčenie TRE(H) pre vrtuľníky:
1. musia byť držiteľmi osvedčenia TRI(H) alebo v prípade jednopilotných jednomotorových vrtuľníkov držiteľmi platného osvedčenia FI(H) na príslušný typ vrtuľníkov;
  2. pre prvotné vydanie osvedčenia TRE musia absolvovať 50 hodín letového výcviku vo funkcii inštruktora TRI, FI alebo SFI na príslušnom type vrtuľníkov alebo vo FSTD, ktoré predstavuje tento typ;
  3. v prípade viacpilotných vrtuľníkov musia byť držiteľmi osvedčenia CPL(H) alebo ATPL(H) a absolvovať 1 500 hodín letu vo funkcii pilota viacpilotných vrtuľníkov, z toho aspoň 500 hodín vo funkcii veliaceho pilota;
  4. v prípade jednopilotných viacmotorových vrtuľníkov:
    - i) musia absolvovať 1 000 hodín letu vo funkcii pilota vrtuľníkov, z toho aspoň 500 hodín vo funkcii veliaceho pilota;
    - ii) musia byť držiteľmi CPL(H) alebo ATPL(H) a v prípade potreby držiteľmi platnej IR(H);
  5. v prípade jednopilotných jednomotorových vrtuľníkov:
    - i) musia absolvovať 750 hodín letu vo funkcii pilota vrtuľníkov, z toho aspoň 500 hodín vo funkcii veliaceho pilota;
    - ii) musia byť držiteľmi preukazu spôsobilosti profesionálneho pilota vrtuľníkov.
  6. Pred rozšírením oprávnení TRE(H) z jednopilotných viacmotorových na viacpilotné viacmotorové vrtuľníky toho istého typu držiteľ musí absolvovať aspoň 100 hodín letu vo viacpilotnej prevádzke v tomto type vrtuľníkov.
  7. V prípade žiadateľov o prvé osvedčenie TRE pre viacpilotné viacmotorové vrtuľníky sa požiadavka na 1 500 hodín letovej praxe na viacpilotných vrtuľníkoch uvedená v bode 3 písmena b) môže považovať za splnenú, ak absolvovali 500 hodín letu vo funkcii veliaceho pilota vo viacpilotných vrtuľníkoch rovnakého typu.

#### ODDIEL 4

##### **Osobitné požiadavky na examinátora kvalifikačnej kategórie na triedu – CRE**

###### **FCL.1005.CRE. CRE – Oprávnenia**

Examinátor kvalifikačnej kategórie na triedu (CRE) je oprávnený vykonávať pre jednopilotné letúny s výnimkou jednopilotných vysokovýkonných letúnov so zložitou konštrukciou:

- a) praktické skúšky na účely vydávania kvalifikačných kategórií na triedu a typových kvalifikačných kategórií;
- b) preskúšania odbornej spôsobilosti pre:
  1. predĺženie alebo obnovenie platnosti kvalifikačných kategórií na triedu a typových kvalifikačných kategórií;
  2. predĺženie alebo obnovenie platnosti prístrojových kvalifikačných kategórií (IR) za predpokladu, že CRE spĺňa požiadavky uvedené v článku FCL.1010.IRE písm. a).

###### **FCL.1010.CRE. CRE – Nevyhnutné predpoklady**

Žiadatelia o osvedčenie CRE:

- a) sú držiteľmi preukazov spôsobilosti CPL(A), MPL(A) alebo ATPL(A) s oprávneniami na jednopilotné letúny alebo boli ich držiteľmi a sú držiteľmi PPL(A);
- b) sú držiteľmi osvedčenia CRI pre príslušnú triedu alebo typ letúnov;
- c) absolvovali 500 hodín letu vo funkcii pilota letúnov.

## ODDIEL 5

**Osobitné požiadavky na examinátora prístrojovej kvalifikačnej kategórie – IRE****FCL.1005.IRE. IRE – Oprávnenia**

Držiteľ osvedčenia examinátora prístrojovej kvalifikačnej kategórie (IRE) je oprávnený vykonávať praktické skúšky na účely vydávania prístrojových kvalifikačných kategórií (IR) a preskúšania odbornej spôsobilosti pre predĺženie alebo obnovenie platnosti IR.

**FCL.1010.IRE. IRE – Nevyhnutné predpoklady**

a) IRE(A). Žiadatelia o osvedčenie IRE pre letúny musia byť držiteľmi osvedčenia IRI(A) a absolvovať:

1. 2 000 hodín letu vo funkcii pilota letúnov a
2. 450 hodín letu podľa IFR, z toho 250 hodín vo funkcii inštruktora.

b) IRE(H). Žiadatelia o osvedčenie IRE pre vrtuľníky musia byť držiteľmi osvedčenia IRI(H) a absolvovať:

1. 2 000 hodín letu vo funkcii pilota vrtuľníkov a
2. 300 hodín letu podľa prístrojov vo vrtuľníkoch, z toho 200 hodín vo funkcii inštruktora.

c) IRE(As). Žiadatelia o osvedčenie IRE pre vzducholode musia byť držiteľmi osvedčenia IRI(As) a absolvovať:

1. 500 hodín letu vo funkcii pilota vzducholodí a
2. 100 hodín letu podľa prístrojov vo vzducholodiach, z toho 50 hodín vo funkcii inštruktora.

## ODDIEL 6

**Osobitné požiadavky na examinátora na letovom simulátore – SFE****FCL.1005.SFE. SFE – Oprávnenia a podmienky**

a) SFE(A) a SFE(PL). Skúšajúci na letovom simulátore (SFE) pre letúny alebo lietadlá so vzlakovými motormi je oprávnený vykonávať v letovom simulátore (FFS):

1. praktické skúšky a preskúšania odbornej spôsobilosti na účely vydania, predĺženia platnosti alebo obnovenia platnosti typových kvalifikačných kategórií na viacpilotné letúny alebo na lietadlá so vzlakovými motormi;
2. preskúšania odbornej spôsobilosti na účely predĺženia alebo obnovenia platnosti prístrojových kvalifikačných kategórií (IR) za predpokladu, že SFE spĺňa požiadavky uvedené v článku FCL.1010.IRE pre letúny príslušnej kategórie;
3. praktické skúšky na účely vydania ATPL(A);
4. praktické skúšky na účely vydania MPL za predpokladu, že examinátor spĺňa požiadavky uvedené v článku FCL.925;
5. hodnotenia spôsobilosti na účely vydania, predĺženia platnosti alebo obnovenia platnosti osvedčenia SFI na lietadlá príslušnej kategórie za predpokladu, že examinátor pracoval najmenej 3 roky vo funkcii examinátora na letovom simulátore (SFE).

b) SFE(H). Examinátor na letovom simulátore (SFE) pre vrtuľníky je oprávnený vykonávať v letovom simulátore (FFS):

1. praktické skúšky a preskúšania odbornej spôsobilosti na účely vydania, predĺženia platnosti a obnovenia platnosti typových kvalifikačných kategórií a
2. preskúšania odbornej spôsobilosti na účely predĺženia a obnovenia platnosti IR za predpokladu, že SFE spĺňa požiadavky uvedené v článku FCL.1010.IRE písm. b);
3. praktické skúšky na účely vydania ATPL(H);
4. praktické skúšky a preskúšania odbornej spôsobilosti na účely vydania, predĺženia platnosti alebo obnovenia platnosti osvedčenia SFI(H) za predpokladu, že examinátor pracoval najmenej 3 roky vo funkcii SFE.



**FCL.1010.SFE. SFE – Nevyhnutné predpoklady**

a) SFE(A). Žiadatelia o osvedčenie SFE pre letúny:

1. sú alebo boli držiteľmi ATPL(A), kvalifikačnej kategórie na triedu alebo typovej kvalifikačnej kategórie a osvedčenia SFI(A) pre príslušný typ letúnov;
2. absolvovali najmenej 1 500 hodín letu vo funkcii pilota viacpilotných letúnov;
3. na účely prvotného vydania osvedčenia SFE absolvovali najmenej 50 hodín letového výcviku v simulátore vo funkcii SFI(A) na príslušnom type letúnov.

b) SFE(H). Žiadatelia o osvedčenie SFE pre vrtuľníky:

1. sú alebo boli držiteľmi ATPL(H), typovej kvalifikačnej kategórie a osvedčenia SFI(H) pre príslušný typ vrtuľníkov;
2. absolvovali najmenej 1 000 hodín letu vo funkcii pilota viacpilotných vrtuľníkov;
3. na účely prvotného vydania osvedčenia SFE absolvovali najmenej 50 hodín letového výcviku v simulátore vo funkcii SFI(H) na príslušnom type vrtuľníkov.

**ODDIEL 7****Osobitné požiadavky na examinátora letových inštruktorov – FIE****FCL.1005.FIE. FIE – Oprávnenia a podmienky**

- a) FIE(A). Examinátor letových inštruktorov (FIE) pre letúny je oprávnený vykonávať hodnotenia spôsobilosti na účely vydania, predĺženia platnosti alebo obnovenia platnosti osvedčení FI(A), CRI(A), IRI(A) a TRI(A) pre jednopilotné letúny za predpokladu, že je držiteľom príslušného osvedčenia inštruktora.
- b) FIE(H). Examinátor letových inštruktorov (FIE) pre vrtuľníky je oprávnený vykonávať hodnotenia spôsobilosti na účely vydania, predĺženia platnosti alebo obnovenia platnosti osvedčení FI(H), IRI(H) a TRI(H) pre jednopilotné vrtuľníky za predpokladu, že je držiteľom príslušného osvedčenia inštruktora.
- c) FIE(As), (S), (B). Examinátor letových inštruktorov (FIE) pre vetrone, motorové vetrone, balóny a vzducholode je oprávnený vykonávať hodnotenia spôsobilosti na účely vydania, predĺženia platnosti alebo obnovenia platnosti osvedčení inštruktorov pre lietadlá príslušnej kategórie za predpokladu, že je držiteľom príslušného osvedčenia inštruktora.

**FCL.1010.FIE. FIE – Nevyhnutné predpoklady**

a) FIE(A). Žiadatelia o osvedčenie FIE pre letúny:

v prípade žiadateľov, ktorí chcú vykonávať hodnotenia spôsobilosti:

1. musia byť držiteľmi príslušného osvedčenia inštruktora;
2. musia absolvovať 2 000 hodín letu vo funkcii pilota letúnov alebo turistických motorových klzákov a
3. musia absolvovať najmenej 100 hodín letu v rámci vykonávania výcviku žiadateľov o osvedčenie inštruktora.

b) FIE(H). Žiadatelia o osvedčenie FIE pre vrtuľníky:

1. musia byť držiteľmi príslušného osvedčenia inštruktora;
2. musia absolvovať 2 000 hodín letu vo funkcii pilota vrtuľníkov;
3. musia absolvovať najmenej 100 hodín letu v rámci vykonávania výcviku žiadateľov o osvedčenie inštruktora.

- c) FIE(As). Žiadatelia o osvedčenie FIE pre vzducholode:
1. musia absolvovať 500 hodín letu vo funkcii pilota vzducholodí;
  2. musia absolvovať najmenej 20 hodín letu v rámci vykonávania výcviku žiadateľov o osvedčenie FI(As);
  3. musia byť držiteľmi príslušného osvedčenia inštruktora.
- d) FIE(S). Žiadatelia o osvedčenie FIE pre vetrone:
1. musia byť držiteľmi príslušného osvedčenia inštruktora;
  2. musia absolvovať 500 hodín letu vo funkcii pilota vetroňov alebo motorových vetroňov;
  3. musia:
    - i) v prípade žiadateľov, ktorí chcú vykonávať hodnotenia spôsobilosti pre turistické motorové klzáky, absolvovať 10 hodín letu alebo 30 vzletov v rámci vykonávania výcviku žiadateľov o osvedčenie inštruktora v turistických motorových klzákoch;
    - ii) vo všetkých ostatných prípadoch absolvovať 10 hodín letu alebo 30 vzletov v rámci vykonávania výcviku žiadateľov o osvedčenie inštruktora.
- e) FIE(B). Žiadatelia o osvedčenie FIE pre balóny:
1. musia byť držiteľmi príslušného osvedčenia inštruktora;
  2. musia absolvovať 350 hodín letu vo funkcii pilota balónov;
  3. musia absolvovať 10 hodín letu v rámci vykonávania výcviku žiadateľov o osvedčenie inštruktora.
-

## Dodatok 1

**Započítavanie teoretických vedomostí****A. ZAPOČÍTAVANIE TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ NA ÚČELY VYDANIA PREUKAZU SPÔSOBILOSTI PILOTA NA ĎALŠIU KATEGÓRIU LIETADIEL – POŽIADAVKY NA PREKLENOVACÍ VÝCVIK A SKÚŠKY****1. LAPL, PPL, BPL a SPL**

1.1. Držiteľovi LAPL sa na účely vydania LAPL na letúny inej kategórie plne započítajú teoretické vedomosti v spoločných predmetoch, ktoré sú stanovené v článku FCL.120 písm. a).

1.2. Bez toho, aby bol dotknutý predchádzajúci odsek, držiteľ preukazu spôsobilosti na lietadlá inej kategórie musí na účely vydania LAPL, PPL, BPL alebo SPL absolvovať teoretickú výučbu a skúšky teoretických vedomostí na príslušnej úrovni v týchto predmetoch:

- zásady letu,
- prevádzkové postupy,
- letové charakteristiky lietadla a plánovanie letu,
- všeobecné vedomosti o lietadlách, navigácia.

1.3. Držiteľ LAPL dostane na účely vydania PPL, BPL alebo SPL na lietadlá tej istej kategórie plný zápočet vo vzťahu k požiadavkám na teoretickú výučbu a skúšky.

**2. CPL**

2.1. Žiadateľ o CPL, ktorý je držiteľom CPL na lietadlá inej kategórie musí absolvovať preklenovaciu teoretickú výučbu v schválenom kurze v závislosti od rozdielov zistených medzi osnovami CPL pre lietadlá rozličných kategórií.

2.2. Žiadateľ absolvuje teoretické skúšky, ako je stanovené v tejto časti, v týchto predmetoch pre lietadlá príslušnej kategórie:

021 — všeobecné vedomosti o lietadlách: trup a systémy, elektrický systém, pohonná jednotka, núdzové vybavenie,

022 — všeobecné vedomosti o lietadlách: prístrojové vybavenie,

032/034 — letové charakteristiky letúnov prípadne vrtuľníkov,

070 — prevádzkové postupy a

080 — zásady letu.

2.3. Žiadateľ o CPL, ktorý úspešne absolvoval príslušné teoretické skúšky pre prístrojovú kvalifikačnú kategóriu (IR) na lietadlá tej istej kategórie, dostane zápočet vo vzťahu k požiadavkám na teoretické vedomosti v týchto predmetoch:

— ľudská výkonnosť,

— meteorológia.

**3. ATPL**

3.1. Žiadateľ o ATPL, ktorý je držiteľom ATPL na lietadlá inej kategórie musí absolvovať preklenovaciu teoretickú výučbu v organizácii schválenej na výcvik v závislosti od rozdielov zistených medzi osnovami ATPL pre lietadlá rozličných kategórií.

- 3.2. Žiadateľ absolvuje teoretické skúšky, ako je stanovené v tejto časti, v týchto predmetoch pre lietadlá príslušnej kategórie:
- 021 — všeobecné vedomosti o lietadlách: trup a systémy, elektrický systém, pohonná jednotka, núdzové vybavenie,
  - 022 — všeobecné vedomosti o lietadlách: prístrojové vybavenie,
  - 032 — letové charakteristiky lietadla,
  - 070 — prevádzkové postupy a
  - 080 — zásady letu.
- 3.3. Žiadateľ o ATPL(A), ktorý úspešne absolvoval príslušnú teoretickú skúšku pre CPL(A), dostane zápočet vo vzťahu k požiadavkám na teoretické vedomosti v predmete komunikácia podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR).
- 3.4. Žiadateľ o ATPL(H), ktorý úspešne absolvoval príslušné teoretické skúšky pre CPL(H), dostane zápočet vo vzťahu k požiadavkám na teoretické vedomosti v týchto predmetoch:
- letecké právne predpisy,
  - zásady letu (vrtuľník),
  - komunikácia podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR).
- 3.5. Žiadateľ o ATPL(A), ktorý úspešne absolvoval príslušnú teoretickú skúšku pre IR(A), dostane zápočet vo vzťahu k požiadavkám na teoretické vedomosti v predmete komunikácia podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR).
- 3.6. Žiadateľ o ATPL(H) s IR(H), ktorý úspešne absolvoval príslušné teoretické skúšky pre CPL(H), dostane zápočet vo vzťahu k požiadavkám na teoretické vedomosti v týchto predmetoch:
- zásady letu (vrtuľník),
  - komunikácia podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR).
4. **IR**
- 4.1. Žiadateľ o IR, ktorý úspešne absolvoval príslušné teoretické skúšky pre CPL na lietadlá tej istej kategórie, dostane zápočet vo vzťahu k požiadavkám na teoretické vedomosti v týchto predmetoch:
- ľudská výkonnosť,
  - meteorológia.
- 4.2. Žiadateľ o IR(H), ktorý úspešne absolvoval príslušné teoretické skúšky pre ATPL(H) VFR, musí úspešne absolvovať tieto skúšobné predmety:
- letecké právne predpisy,
  - plánovanie a monitorovanie letu,
  - rádiová navigácia,
  - komunikácia podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR).
-

Klasifikačná stupnica jazykovej spôsobilosti – odborná úroveň, veľmi pokročilá úroveň a funkčná úroveň

| Úroveň                            | Výslovnosť  | Štruktúra  | Slovná zásoba  | Plynulosť komunikácie   | Porozumenie   | Interakcia  |
|-----------------------------------|---|--|--|---|---|---|
| <b>Odborná (úroveň 6)</b>         | Výslovnosť, dôraz, rytmus a intonácia, hoci môžu byť ovplyvnené prvým jazykom alebo regionálnym variantom, takmer nikdy nenarušujú ľahké porozumenie. | Základné aj zložité gramatické štruktúry a vetné vzorce sú sústavne dobre zvládané.  | Rozsah a presnosť slovných zásob sú dostatočné na efektívnu komunikáciu o širokom spektre známych a neznámych tém. Slovná zásoba pozostáva z ustálených spojení, zachytáva nuansy a podľa druhu situácie sa prispôbuje štýlu vyjadrovania.                               | Dokáže rozprávať detailne, prirodzeným spôsobom a bez námahy. Obmieňa plynulosť reči zo štylistických dôvodov, napríklad na zdôraznenie myšlienky. Spontánne používa vhodné diskurzívne identifikátory a spojovacie prostriedky.  | Porozumenie je dôsledne presné takmer vo všetkých kontextoch a zahŕňa porozumenie jazykových a kultúrnych odtienkov.  | Lahko reaguje takmer vo všetkých situáciách. Vníma verbálne a neverbálne podnety a odpovedá na ne primerane.  |
| <b>Veľmi pokročilá (úroveň 5)</b> | Výslovnosť, dôraz, rytmus a intonácia sú ovplyvnené prvým jazykom alebo regionálnym variantom, zriedka narušujú ľahké porozumenie.                    | Základné gramatické štruktúry a vetné vzorce sú sústavne dobre zvládnuté. Pokúša sa o zložité štruktúry, ale s chybami, ktoré niekedy narušujú zmysel.   | Rozsah a presnosť slovných zásob sú dostatočné na efektívnu komunikáciu o všeobecných, konkrétnych a pracovne zameraných témach. Prerozprávanie je dôsledné a úspešné. Slovná zásoba niekedy pozostáva z ustálených spojení.   | Dokáže rozprávať detailne a s relatívnou ľahkosťou o bežných témach, ale nemusí meniť plynulosť reči ako štylistický nástroj. Dokáže používať vhodné diskurzívne identifikátory a spojovacie prostriedky.   | Porozumenie je presné pri bežných, konkrétnych a pracovne zameraných témach a väčšinou presné, keď sa hovoriaci stretne s jazykovou komplikáciou alebo komplikovanou situáciou alebo neočakávaným zvratom udalostí. Dokáže chápať spektrum rôznych druhov rečového prejavu (dialekt a/alebo prízvuk) alebo štýlov vyjadrovania.   | Odpovede sú okamžité, správne a obsažné. Efektívne zvláda vzťah hovoriaci/počúvajúci.   |
| <b>Funkčná (úroveň 4)</b>         | Výslovnosť, dôraz, rytmus a intonácia sú ovplyvnené prvým jazykom alebo regionálnym variantom, ale len niekedy narušujú ľahké porozumenie.            | Základné gramatické štruktúry a vetné vzorce sa používajú tvorivo a sú zvyčajne dobre zvládnuté. Chyby sa môžu vyskytovať, najmä za nezvyčajných alebo neočakávaných okolností, ale zriedka narušujú zmysel. | Rozsah a presnosť slovných zásob sú zvyčajne dostatočné na efektívnu komunikáciu o všeobecných, konkrétnych a pracovne zameraných témach. Dokáže informáciu často úspešne parafrázovať, keď má nedostatočnú slovnú zásobu za nezvyčajných alebo neočakávaných okolností. | Vytvára vety primeranou rýchlosťou. Občas môže stratiť plynulosť pri prechode z vopred premysleného alebo opakovaného rozprávania k spontánnej interakcii, čo však nebráni efektívnej komunikácii. Dokáže obmedzene používať diskurzívne identifikátory a spojovacie prostriedky. Výplňové slová nie sú rušivé. | Porozumenie je väčšinou presné pri bežných, konkrétnych a pracovne zameraných témach, keď je prízvuk alebo druh reči dostatočne zrozumiteľný pre medzinárodnú komunitu používateľov. Keď sa hovoriaci stretne s jazykovou komplikáciou alebo komplikovanou situáciou alebo neočakávaným zvratom udalostí, porozumenie môže byť pomalšie alebo si môže vyžadovať stratégie na vysvetlenie. | Odpovede sú zvyčajne okamžité, primerané a obsažné. Iniciuje a udržiava konverzáciu, aj keď sa stretne s neočakávaným zvratom udalostí. Primerane zvláda zjavné nepochopenie pomocou preverovania, potvrdzovania a vysvetľovania. |

Poznámka: Východiskový text dodatku 2 bol prenesený do materiálu AMC (priateľné prostriedky preukázania zhody), pozri aj dôvodovú správu.

## Dodatok 3

**Výcvikové kurzy na účely vydania CPL a ATPL**

1. V tomto dodatku sú opísané požiadavky na rôzne typy výcvikových kurzov na účely vydania preukazov spôsobilosti pilota CPL a ATPL s prístrojovou kvalifikáciou (IR) a bez IR.
2. Žiadateľ, ktorý chce počas výcvikového kurzu zmeniť organizáciu schválenú na výcvik, požiada príslušný orgán o formálne posúdenie ďalších požadovaných hodín výcviku.

**A. Integrovaný kurz ATP – Letúny**

## VŠEOBECNÉ

1. Cieľom integrovaného kurzu ATP(A) je vycvičiť pilotov na úroveň odbornej spôsobilosti, ktorá im umožní vykonávať funkciu druhého pilota na viacpilotných viacmotorových letúnoch v obchodnej leteckej doprave a získať preukaz spôsobilosti pilota CPL(A)/IR.
2. Žiadateľ, ktorý chce absolvovať integrovaný kurz ATP(A), absolvuje všetky fázy výcviku v rámci jedného súvislého kurzu tak, ako ho pripraví organizácia schválená na výcvik.
3. Žiadateľ môže byť do výcvikového kurzu prijatý ako začiatočník alebo ako držiteľ preukazu spôsobilosti pilota PPL(A) alebo PPL(H) vydaného v súlade s prílohou 1 k Chicagskému dohovoru. Držiteľovi PPL(A) alebo PPL(H) sa v tomto prípade započíta 50 % hodín nalietaných pred kurzom, a to až do výšky najviac 40 hodín letovej praxe, alebo 45 hodín, ak žiadateľ získal kvalifikačnú kategóriu na nočné lety na letúnoch, z toho až 20 hodín sa môže započítať vo vzťahu k požiadavke na čas letu s inštruktorom.
4. Kurz pozostáva z:
  - a) teoretickej výučby na úrovni vedomostí pre ATPL(A);
  - b) letového výcviku pre let za viditeľnosti a podľa prístrojov;
  - c) výcviku súčinnosti viacčlennej posádky (MCC) pre prevádzku viacpilotných letúnov.
5. Žiadateľ, ktorý neuspje alebo nie je schopný absolvovať celý kurz ATP(A), môže požiadať príslušný orgán o vykonanie skúšky teoretických vedomostí a praktickej skúšky na účely preukazu spôsobilosti s nižšími oprávneniami a IR, ak sú splnené príslušné požiadavky.

## TEORETICKÉ VEDOMOSTI

6. Kurz teoretických vedomostí ATP(A) obsahuje najmenej 750 hodín výučby.
7. Kurz MCC obsahuje najmenej 25 hodín teoretickej výučby a cvičení.

## SKÚŠKA TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ

8. Žiadateľ preukáže úroveň vedomostí zodpovedajúcu oprávneniam poskytovaným držiteľovi ATPL(A).

## LETOVÝ VÝCVIK

9. Letový výcvik, ktorý nezahŕňa výcvik pre typovú kvalifikačnú kategóriu, obsahuje spolu najmenej 195 hodín zahŕňajúcich všetky skúšky dosiahnutého pokroku, z čoho až 55 hodín na celý kurz môže tvoriť prístrojový pozemný čas. V rámci týchto 195 hodín žiadatelia absolvujú najmenej:
  - a) 95 hodín letu s inštruktorom, z čoho až 55 hodín môže tvoriť prístrojový čas;
  - b) 70 hodín letu vo funkcii veliaceho pilota (PIC) vrátane letu podľa pravidiel za viditeľnosti (VFR) a času letu podľa prístrojov vo funkcii žiaka – veliaceho pilota (SPIC). Čas letu podľa prístrojov vo funkcii žiaka – veliaceho pilota (SPIC) sa započítava do času letu vo funkcii veliaceho pilota maximálne do výšky 20 hodín;
  - c) 50 hodín preletu vo funkcii veliaceho pilota vrátane preletu podľa pravidiel letu za viditeľnosti do vzdialenosti najmenej 540 km (300 NM), počas ktorého sa uskutočnia pristátia s úplným zastavením na dvoch letiskách odlišných od letiska odletu;
  - d) 5 hodín nočného letu, z toho 3 hodiny letu s inštruktorom, ktorý zahŕňa najmenej 1 hodinu preletu s navigáciou a 5 samostatných vzletov a 5 samostatných pristátí s úplným zastavením a

- e) 115 hodín prístrojového času pozostávajúceho aspoň:
1. z 20 hodín letu vo funkcii žiaka – veliaceho pilota;
  2. z 15 hodín výcviku súčinnosti viacčlennej posádky, na ktorý sa môže použiť letový simulátor (FFS) alebo tréner letových a navigačných postupov (FNPT II);
  3. z 50 hodín letového výcviku podľa prístrojov, z čoho až:
    - i) 25 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas v FNPT I, alebo
    - ii) 40 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas v FNPT II, FTD 2 alebo FFS, z toho až 10 hodín sa môže vykonať v FNPT I.
- Žiadateľovi, ktorý je držiteľom osvedčenia o absolvovaní základného modulu kurzu letu podľa prístrojov (Basic Instrument Flight Module), sa započíta až 10 hodín vo vzťahu k požadovanému času výcviku letu podľa prístrojov. Hodiny absolvované v základnom zariadení na nácvik používania prístrojov sa nezapočítavajú;
- f) 5 hodín letu v letúne s osvedčením na prevoz aspoň 4 osôb s vrtulou nastaviteľnou počas letu a s vyťahovacím podvozkom.

#### PRAKTICKÁ SKÚŠKA

10. Po ukončení súvisiaceho letového výcviku žiadateľ absolvuje praktickú skúšku pre CPL(A) buď na jednomotorovom, alebo na viacmotorovom letúne a praktickú skúšku pre IR na viacmotorovom letúne.

#### B. Modulový kurz ATP – Letúny

1. Žiadatelia o ATPL(A), ktorí absolvujú teoretickú výučbu v rámci modulového kurzu:
- a) sú držiteľmi prinajmenšom PPL(A) vydaného v súlade s prílohou 1 k Chicagskému dohovoru a
  - b) absolvujú aspoň tento počet hodín teoretickej výučby:
    1. žiadatelia, ktorí sú držiteľmi PPL(A): 650 hodín;
    2. žiadatelia, ktorí sú držiteľmi CPL(A): 400 hodín;
    3. žiadatelia, ktorí sú držiteľmi IR(A): 500 hodín;
    4. žiadatelia, ktorí sú držiteľmi CPL(A) a IR(A): 250 hodín.

Teoretická výučba sa musí ukončiť pred absolvovaním praktickej skúšky pre ATPL(A).

#### C. Integrovaný kurz CPL/IR – Letúny

##### VŠEOBECNÉ

1. Cieľom integrovaného kurzu CPL(A) a IR(A) je vycvičiť pilotov na úroveň odbornej spôsobilosti potrebnú na riadenie jednopilotných jednomotorových alebo viacmotorových letúnov v obchodnej leteckej doprave a získať preukaz spôsobilosti pilota CPL(A)/IR.
2. Žiadateľ, ktorý chce absolvovať integrovaný kurz CPL(A)/IR, absolvuje všetky fázy výcviku v rámci jedného súvislého kurzu tak, ako ho pripraví organizácia schválená na výcvik.
3. Žiadateľ môže byť do výcvikového kurzu prijatý ako začiatočník alebo ako držiteľ preukazu spôsobilosti pilota PPL(A) alebo PPL(H) vydaného v súlade s prílohou 1 k Chicagskému dohovoru. Držiteľovi PPL(A) alebo PPL(H) sa v tomto prípade započíta 50 % hodín nalietaných pred kurzom, až do výšky najviac 40 hodín letovej praxe, alebo 45 hodín, ak žiadateľ získal kvalifikačnú kategóriu na nočné lety na letúnoch, z toho až 20 hodín sa môže započítať vo vzťahu k požiadavke na čas letu s inštruktorom.
4. Kurz pozostáva z:
  - a) teoretickej výučby na úrovni vedomostí pre CPL(A) a IR a
  - b) výcviku letu za viditeľnosti a podľa prístrojov.

5. Žiadateľ, ktorý neuspeje alebo nie je schopný absolvovať celý kurz CPL(A)/IR, môže požiadať príslušný orgán o vykonanie skúšky teoretických vedomostí a praktickej skúšky na účely preukazu spôsobilosti s nižšími oprávneniami a IR, ak sú splnené príslušné požiadavky.

#### TEORETICKÉ VEDOMOSTI

6. Kurz teoretických vedomostí CPL(A)/IR obsahuje najmenej 500 hodín výučby.

#### SKÚŠKA TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ

7. Žiadateľ preukáže úroveň vedomostí zodpovedajúcu oprávneniam poskytovaným držiteľovi CPL(A) a IR.

#### LETOVÝ VÝCVIK

8. Letový výcvik, ktorý nezahŕňa výcvik pre typovú kvalifikačnú kategóriu, obsahuje spolu najmenej 180 hodín zahŕňajúcich všetky skúšky dosiahnutého pokroku, z čoho až 40 hodín na celý kurz môže tvoriť prístrojový pozemný čas. V rámci týchto 180 hodín žiadatelia absolvujú najmenej:

- a) 80 hodín letu s inštruktorom, z čoho až 40 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas;
- b) 70 hodín letu vo funkcii veliaceho pilota (PIC) vrátane letu podľa pravidiel letu za viditeľnosti a času letu podľa prístrojov, ktorý sa môže absolvovať vo funkcii žiaka – veliaceho pilota (SPIC). Prístrojový čas letu vo funkcii SPIC sa započítava do času letu vo funkcii veliaceho pilota maximálne do výšky 20 hodín;
- c) 50 hodín preletu vo funkcii veliaceho pilota vrátane preletu podľa pravidiel letu za viditeľnosti do vzdialenosti najmenej 540 km (300 NM), počas ktorého sa uskutočnia pristátia s úplným zastavením na dvoch letiskách odlišných od letiska odletu;
- d) 5 hodín nočného letu, z toho 3 hodiny letu s inštruktorom, ktorý zahŕňa najmenej 1 hodinu preletu s navigáciou a 5 samostatných vzletov a 5 samostatných pristátí s úplným zastavením;
- e) 100 hodín prístrojového času pozostávajúceho najmenej:
  1. z 20 hodín letu vo funkcii žiaka – veliaceho pilota (SPIC) a
  2. z 50 hodín letového výcviku podľa prístrojov, z čoho až:
    - i) 25 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas v FNPT I alebo
    - ii) 40 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas v FNPT II, FTD 2 alebo FFS, z toho až 10 hodín sa môže vykonať v FNPT I.

Žiadateľovi, ktorý je držiteľom osvedčenia o absolvovaní základného modulu kurzu letu podľa prístrojov (Basic Instrument Flight Module), sa započíta až 10 hodín vo vzťahu k požadovanému času výcviku letu podľa prístrojov. Hodiny absolvované v základnom zariadení na nácvik používania prístrojov sa nezapočítavajú;

- f) 5 hodín letu v letúne s osvedčením na prevoz najmenej 4 osôb s vrtuľou nastaviteľnou počas letu a s vyťahovacím podvozkom.

#### PRAKTICKÉ SKÚŠKY

9. Po ukončení súvisiaceho letového výcviku žiadateľ absolvuje praktickú skúšku pre CPL(A) a praktickú skúšku pre IR buď na viacmotorovom, alebo na jednomotorovom letúne.

### D. Integrovaný kurz CPL – Letúny

#### VŠEOBECNÉ

1. Cieľom integrovaného kurzu CPL(A) je vycvičiť pilotov na úroveň odbornej spôsobilosti potrebnú na vydanie preukazu spôsobilosti pilota CPL(A).
2. Žiadateľ, ktorý chce absolvovať integrovaný kurz CPL(A), absolvuje všetky fázy výcviku v rámci jedného súvislého kurzu tak, ako ho pripraví organizácia schválená na výcviková.
3. Žiadateľ môže byť do výcvikového kurzu prijatý ako začiatok alebo ako držiteľ preukazu spôsobilosti pilota PPL(A) alebo PPL(H) vydaného v súlade s prílohou 1 k Chicagskému dohovoru. Držiteľovi PPL(A) alebo PPL(H) sa v tomto prípade započíta 50 % hodín nalietaných pred kurzom až do výšky najviac 40 hodín letovej praxe, alebo 45 hodín, ak žiadateľ získal kvalifikačnú kategóriu na nočné lety na letúnoch, z toho až 20 hodín sa môže započítať vo vzťahu k požiadavke na čas letu s inštruktorom.



4. Kurz pozostáva z:

- a) teoretickej výučby na úrovni vedomostí pre CPL(A) a
- b) výcviku letu za viditeľnosti a podľa prístrojov.

5. Žiadateľ, ktorý neuspeje alebo nie je schopný absolvovať celý kurz CPL(A), môže požiadať príslušný orgán o vykonanie skúšky teoretických vedomostí a praktickej skúšky na účely preukazu spôsobilosti s nižšími oprávneniami, ak sú splnené príslušné požiadavky.

#### TEORETICKÉ VEDOMOSTI

6. Kurz teoretických vedomostí CPL(A) obsahuje najmenej 350 hodín výučby.

#### SKÚŠKA TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ

7. Žiadateľ preukáže úroveň vedomostí zodpovedajúcu oprávneniam poskytovaným držiteľovi CPL(A).

#### LETOVÝ VÝCVIK

8. Letový výcvik, ktorý nezahŕňa výcvik pre typovú kvalifikačnú kategóriu, obsahuje spolu najmenej 150 hodín zahŕňajúcich všetky skúšky dosiahnutého pokroku, z čoho až 5 hodín na celý kurz môže tvoriť prístrojový pozemný čas. V rámci týchto 150 hodín žiadatelia absolvujú najmenej:

- a) 80 hodín letu s inštruktorom, z čoho až 5 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas;
- b) 70 hodín letu vo funkcii veliaceho pilota (PIC);
- c) 20 hodín preletu vo funkcii veliaceho pilota vrátane preletu podľa pravidiel letu za viditeľnosti do vzdialenosti najmenej 540 km (300 NM), počas ktorého sa uskutočnia pristátia s úplným zastavením na dvoch letiskách odlišných od letiska odletu;
- d) 5 hodín nočného letu, z toho 3 hodiny letu s inštruktorom, ktorý zahŕňa najmenej 1 hodinu preletu s navigáciou a 5 samostatných vzletov a 5 samostatných pristátí s úplným zastavením;
- e) 10 hodín prístrojového času, z čoho až 5 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas v FNPT I, FTD 2, FNPT II alebo FFS. Žiadateľovi, ktorý je držiteľom osvedčenia o absolvovaní základného modulu kurzu letu podľa prístrojov (Basic Instrument Flight Module), sa započíta až 10 hodín vo vzťahu k požadovanému času výcviku letu podľa prístrojov. Hodiny absolvované v základnom zariadení na nácvik používania prístrojov sa nezapočítavajú;
- f) 5 hodín letu v letúne s osvedčením na prevoz najmenej štyroch osôb, s vrtuľou nastaviteľnou počas letu a s vyťahovacím podvozkom.

#### PRAKTICKÁ SKÚŠKA

9. Po ukončení súvisiaceho letového výcviku žiadateľ absolvuje praktickú skúšku pre CPL(A) na jednomotorovom alebo viacmotorovom letúne.

### E. Modulový kurz CPL – Letúny

#### VŠEOBECNÉ

1. Cieľom modulového kurzu CPL(A) je vycvičiť držiteľov preukazu spôsobilosti pilota PPL(A) na úroveň odbornej spôsobilosti potrebnú na vydanie preukazu spôsobilosti pilota CPL(A).
2. Pred začiatkom modulového kurzu CPL(A) musí byť žiadateľ držiteľom PPL(A) vydaného v súlade s prílohou 1 k Chicagskému dohovoru.
3. Pred začiatkom letového výcviku žiadateľ musí:
  - a) absolvovať 150 hodín letu;
  - b) spĺňať nevyhnutné predpoklady na vydanie kvalifikačnej kategórie na triedu alebo typovej kvalifikačnej kategórie na viacmotorové letúny v súlade s podčastou H, ak sa má viacmotorový letún použiť pri praktickej skúške.
4. Žiadateľ, ktorý chce absolvovať modulový kurz CPL(A), absolvuje všetky fázy letového výcviku v rámci jedného súvislého kurzu tak, ako ho pripraví organizácia schválená na výcvik. Teoretická výučba môže prebiehať iba v organizácii schválenej na výcvik, ktorá takúto výučbu vykonáva.

5. Kurz pozostáva z:

- a) teoretickej výučby na úrovni vedomostí pre CPL(A) a
- b) výcviku letu za viditeľnosti a podľa prístrojov.

#### TEORETICKÉ VEDOMOSTI

6. Schválený kurz teoretických vedomostí CPL(A) obsahuje najmenej 250 hodín výučby.

#### SKÚŠKA TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ

7. Žiadateľ preukáže úroveň vedomostí zodpovedajúcu oprávneniam poskytovaným držiteľovi CPL(A).

#### LETOVÝ VÝCVIK

8. Žiadatelia, ktorí nie sú držiteľmi IR, absolvujú najmenej 25 hodín letového výcviku s inštruktorom vrátane 10 hodín výcviku letu podľa prístrojov, z čoho až 5 hodín môže tvoriť prístrojový pozemný čas v BITD, FNPT I alebo II, FTD 2 alebo FFS.

9. Žiadatelia, ktorí sú držiteľmi platnej IR(A), dostanú plný zápočet vo vzťahu k času letu s inštruktorom podľa prístrojov. Žiadatelia, ktorí sú držiteľmi platnej IR(H), dostanú zápočet až 5 hodín vo vzťahu k času letu s inštruktorom podľa prístrojov, pričom v tomto prípade najmenej 5 hodín letu s inštruktorom podľa prístrojov absolvujú v letúne. Žiadateľovi, ktorý je držiteľom osvedčenia o absolvovaní základného modulu kurzu letu podľa prístrojov (Basic Instrument Flight Module), sa započíta až 10 hodín vo vzťahu k požadovanému času výcviku letu podľa prístrojov.

10. a) Žiadatelia, ktorí sú držiteľmi platnej IR, absolvujú najmenej 15 hodín letu s inštruktorom za viditeľnosti.

- b) Žiadatelia, ktorí nie sú držiteľmi kvalifikačnej kategórie na nočné lety pre letúny, dodatočne absolvujú najmenej 5 hodín nočného letového výcviku, z toho 3 hodiny letu s inštruktorom, ktorý zahŕňa najmenej 1 hodinu preletu s navigáciou a 5 samostatných vzletov a 5 samostatných pristátí s úplným zastavením.

11. Najmenej 5 hodín letového výcviku absolvujú na letúne s osvedčením na prevoz najmenej 4 osôb, s vrtuľou nastaviteľnou počas letu a s vyťahovacím podvozkom.

#### PRAX

12. Žiadateľ o CPL(A) musí absolvovať najmenej 200 hodín letu vrátane prinajmenšom:

- a) 100 hodín vo funkcii veliaceho pilota, z toho 20 hodín preletu vo funkcii veliaceho pilota vrátane preletu podľa pravidiel letu za viditeľnosti do vzdialenosti najmenej 540 km (300 NM), počas ktorého sa uskutočnia pristátia s úplným zastavením na dvoch letiskách odlišných od letiska odletu;

- b) 5 hodín nočného letu, z toho 3 hodiny letu s inštruktorom, ktorý zahŕňa najmenej 1 hodinu preletu s navigáciou a 5 samostatných vzletov a 5 samostatných pristátí s úplným zastavením, a

- c) 10 hodín výcviku letu podľa prístrojov, z čoho až 5 hodín môže tvoriť prístrojový pozemný čas v FNPT I alebo II, alebo FFS. Žiadateľovi, ktorý je držiteľom osvedčenia o absolvovaní základného modulu kurzu letu podľa prístrojov (Basic Instrument Flight Module), sa započíta až 10 hodín vo vzťahu k požadovanému času výcviku letu podľa prístrojov. Hodiny absolvované v základnom zariadení na nácvik používania prístrojov sa nezapočítavajú;

- d) 6 hodín letu musí absolvovať vo viacmotorovom letúne;

- e) hodiny letu absolvované vo funkcii veliaceho pilota v lietadlách iných kategórií sa môžu započítať do 200 hodín letu v týchto prípadoch:

- i) 30 hodín vo vrtuľníkoch, ak je žiadateľ držiteľom PPL(H), alebo
- ii) 100 hodín vo vrtuľníkoch, ak je žiadateľ držiteľom CPL(H), alebo
- iii) 30 hodín v turistických motorových klzákoch alebo vo vetroňoch, alebo
- iv) 30 hodín vo vzducholodiach, ak je žiadateľ držiteľom PPL(As), alebo
- v) 60 hodín vo vzducholodiach, ak je žiadateľ držiteľom CPL(As).

## PRAKTICKÁ SKÚŠKA

13. Po ukončení letového výcviku a splnení príslušných požiadaviek na prax žiadateľ absolvuje praktickú skúšku pre CPL(A) buď na jednomotorovom, alebo na viacmotorovom letúne.

## F. Integrovaný kurz ATP/IR – Vrtuľníky

## VŠEOBECNÉ

1. Cieľom integrovaného kurzu ATP(H)/IR je vycvičiť pilotov na úroveň odbornej spôsobilosti, ktorá im umožní vykonávať funkciu druhého pilota na viacpilotných viacmotorových vrtuľníkoch v obchodnej leteckej doprave a získať preukaz spôsobilosti pilota CPL(H)/IR.
2. Žiadateľ, ktorý chce absolvovať integrovaný kurz ATP(H)/IR, absolvuje všetky fázy výcviku v rámci jedného súvislého kurzu, ako ho pripraví organizácia schválená na výcvik.
3. Žiadateľ môže byť do výcvikového kurzu prijatý ako začiatočník alebo ako držiteľ preukazu spôsobilosti pilota PPL(H) vydaného v súlade s prílohou 1 k Chicagskému dohovoru. Držiteľovi PPL(H) sa v tomto prípade započíta 50 % príslušnej praxe, maximálne do výšky:
  - a) 40 hodín, z toho až 20 hodín môže tvoriť let s inštruktorom, alebo
  - b) 50 hodín, z toho až 25 hodín môže tvoriť let s inštruktorom, ak žiadateľ získal kvalifikačnú kategóriu na nočné lety na vrtuľníkoch.
4. Kurz pozostáva z:
  - a) teoretickej výučby na úrovni vedomostí pre ATPL(H) a IR;
  - b) výcviku letu za viditeľnosti a podľa prístrojov;
  - c) výcviku MCC pre prevádzku viacpilotných vrtuľníkov.
5. Žiadateľ, ktorý neuspje alebo nie je schopný absolvovať celý kurz ATP(H)/IR, môže požiadať príslušný orgán o vykonanie skúšky teoretických vedomostí a praktickej skúšky na účely preukazu spôsobilosti s nižšími oprávneniami a IR, ak sú splnené príslušné požiadavky.

## TEORETICKÉ VEDOMOSTI

6. Kurz teoretických vedomostí ATP(H)/IR obsahuje najmenej 750 hodín výučby.
7. Kurz MCC obsahuje najmenej 25 hodín teoretickej výučby a cvičení.

## SKÚŠKA TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ

8. Žiadateľ preukáže úroveň vedomostí zodpovedajúcu oprávneniam poskytovaným držiteľovi ATPL(H) a IR.

## LETOVÝ VÝCVIK

9. Letový výcvik obsahuje spolu najmenej 195 hodín zahŕňajúcich všetky skúšky dosiahnutého pokroku. V rámci týchto 195 hodín žiadatelia absolvujú aspoň:
  - a) 140 hodín letu s inštruktorom, z toho:
    1. 75 hodín výcviku letu za viditeľnosti môže zahŕňať:
      - i) 30 hodín v FFS vrtuľníka, úroveň C/D, alebo
      - ii) 25 hodín v FTD 2/3, alebo
      - iii) 20 hodín v FNPT II/III vrtuľníka, alebo
      - iv) 20 hodín v letúne alebo turistickom motorovom klzáku;
    2. 50 hodín výcviku letu podľa prístrojov môže zahŕňať:
      - i) až 20 hodín v FFS alebo FTD 2/3 alebo FNPT II/III vrtuľníka, alebo
      - ii) 10 hodín prinajmenšom v FNPT I vrtuľníka alebo v letúne;

3. 15 hodín výcviku MCC, na ktorý sa môže využiť FFS alebo FTD 2/3 (MCC) alebo FNPT II/III (MCC) vrtuľníka.

Ak vrtuľník, ktorý sa používa na letový výcvik, je iného typu než FFS vrtuľníka, ktorý sa používa na výcvik letu za viditeľnosti, najvyšší zápočet sa zníži na výšku zápočtu za FNPT II/III vrtuľníka;

- b) 55 hodín letu vo funkcii veliaceho pilota, z čoho 40 hodín môžu absolvovať vo funkcii žiaka – veliaceho pilota (SPIC). Vykonajú najmenej 14 hodín samostatného denného letu a 1 hodinu samostatného nočného letu;
- c) 50 hodín preletu, z toho najmenej 10 hodín preletu vo funkcii žiaka – veliaceho pilota (SPIC) vrátane preletu podľa pravidiel letu za viditeľnosti do vzdialenosti najmenej 185 km (100 NM), počas ktorého sa uskutočnia pristátia na dvoch letiskách odlišných od letiska odletu;
- d) 5 hodín nočného letu vo vrtuľníkoch, z toho 3 hodiny letu s inštruktorom, ktorý zahŕňa najmenej 1 hodinu preletu s navigáciou a 5 samostatných nočných okruhov. Súčasťou každého okruhu je vzlet a pristátie;
- e) 50 hodín letu podľa prístrojov s inštruktorom, z toho:
  - i) 10 hodín základného výcviku letu podľa prístrojov a
  - ii) 40 hodín výcviku pre IR, ktorý zahŕňa najmenej 10 hodín letu vo viacmotorovom vrtuľníku s oprávnením IFR.

#### PRAKTICKÉ SKÚŠKY

10. Po ukončení súvisiaceho letového výcviku žiadateľ podstúpi praktickú skúšku pre CPL(H) na viacmotorovom vrtuľníku a praktickú skúšku pre IR na viacmotorovom vrtuľníku s oprávnením IFR a musí spĺňať požiadavky výcviku MCC.

#### G. Integrovaný kurz ATP – Vrtuľníky

##### VŠEOBECNÉ

1. Cieľom integrovaného kurzu ATP(H) je vycvičiť pilotov na úroveň odbornej spôsobilosti, ktorá im umožní vykonávať funkciu druhého pilota na viacpilotných viacmotorových vrtuľníkoch s obmedzením oprávnení na lety podľa pravidiel za viditeľnosti v obchodnej leteckej doprave a získať preukaz spôsobilosti pilota CPL(H).
2. Žiadateľ, ktorý chce absolvovať integrovaný kurz ATP(H), absolvuje všetky fázy výcviku v rámci jedného súvislého kurzu tak, ako ho pripraví organizácia schválená na výcvik.
3. Žiadateľ môže byť do výcvikového kurzu prijatý ako začiatočník alebo ako držiteľ preukazu spôsobilosti pilota PPL(H) vydaného v súlade s prílohou 1 k Chicagskému dohovoru. Držiteľovi PPL(H) sa v tomto prípade započíta 50 % príslušnej praxe, až do výšky najviac:
  - a) 40 hodín, z toho až 20 hodín môže tvoriť let s inštruktorom, alebo
  - b) 50 hodín, z toho až 25 hodín môže tvoriť let s inštruktorom, ak žiadateľ získal kvalifikačnú kategóriu na nočné lety na vrtuľníkoch.
4. Kurz pozostáva z:
  - a) teoretickej výučby na úrovni vedomostí pre ATPL(H);
  - b) letového výcviku za viditeľnosti a základného letového výcviku podľa prístrojov a
  - c) výcviku MCC pre prevádzku viacpilotných vrtuľníkov.
5. Žiadateľ, ktorý neuspje alebo nie je schopný absolvovať celý kurz ATP(H), môže požiadať príslušný orgán o vykonanie skúšky teoretických vedomostí a praktickej skúšky na účely preukazu spôsobilosti s nižšími oprávneniami, ak sú splnené príslušné požiadavky.

##### TEORETICKÉ VEDOMOSTI

6. Kurz teoretických vedomostí ATP(H) obsahuje najmenej 650 hodín výučby.
7. Kurz MCC obsahuje najmenej 20 hodín teoretickej výučby a cvičení.

## SKÚŠKA TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ

8. Žiadateľ preukáže úroveň vedomostí zodpovedajúcu oprávneniam poskytovaným držiteľovi ATPL(H).

## LETOVÝ VÝCVIK

9. Letový výcvik obsahuje spolu najmenej 150 hodín zahŕňajúcich všetky skúšky dosiahnutého pokroku. V rámci týchto 150 hodín žiadatelia absolvujú aspoň:

- a) 95 hodín letu s inštruktorom, z toho:

- i) 75 hodín výcviku letu za viditeľnosti môže zahŕňať:

1. 30 hodín v FFS vrtuľníka, úroveň C/D, alebo
2. 25 hodín v FTD 2/3 vrtuľníka, alebo
3. 20 hodín v FNPT II/III vrtuľníka, alebo
4. 20 hodín v letúne alebo turistickom motorovom klzáku;

- ii) 10 hodín základného výcviku letu podľa prístrojov, ktorý môže zahŕňať 5 hodín prinajmenšom v FNPT I vrtuľníka alebo v letúne;

- iii) 10 hodín výcviku MCC, na ktorý sa môže použiť FFS, FTD 2/3 (MCC) alebo FNPT II/III (MCC) vrtuľníka.

Ak vrtuľník, ktorý sa používa na letový výcvik, je iného typu než FFS vrtuľníka, ktorý sa používa na výcvik letu za viditeľnosti, najvyšší zápočet bude znížený na výšku zápočtu za FNPT II/III vrtuľníka;

- b) 55 hodín letu vo funkcii veliaceho pilota, z čoho 40 hodín môžu absolvovať vo funkcii žiaka – veliaceho pilota (SPIC). Vykonajú najmenej 14 hodín samostatného denného letu a 1 hodinu samostatného nočného letu;
- c) 50 hodín preletu, z toho najmenej 10 hodín preletu vo funkcii žiaka – veliaceho pilota (SPIC) vrátane preletu podľa pravidiel letu za viditeľnosti do vzdialenosti najmenej 185 km (100 NM), počas ktorého sa uskutočnia pristátia na dvoch letiskách odlišných od letiska odletu;
- d) 5 hodín nočného letu vo vrtuľníkoch, z toho 3 hodiny letu s inštruktorom, ktorý zahŕňa najmenej 1 hodinu preletu s navigáciou a 5 samostatných nočných okruhov. Súčasťou každého okruhu je vzlet a pristátie.

## PRAKTICKÉ SKÚŠKY NOSTI

10. Po ukončení súvisiaceho letového výcviku žiadateľ podstúpi praktickú skúšku pre CPL(H) na viacmotorovom vrtuľníku a musí spĺňať požiadavky výcviku MCC.

**H. Modulový kurz ATP — Vrtuľníky**

1. Žiadatelia o ATPL(H), ktorí absolvujú teoretickú výučbu v rámci modulového kurzu, musia byť držiteľmi aspoň PPL(H) a v priebehu 18 mesiacov absolvovať najmenej tento počet hodín výcviku:

- a) žiadatelia, ktorí sú držiteľmi PPL(H) vydaného v súlade s prílohou 1 k Chicagskému dohovoru ICAO: 550 hodín;
- b) žiadatelia, ktorí sú držiteľmi CPL(H): 300 hodín.

2. Žiadatelia o ATPL(H)/IR, ktorí absolvujú teoretickú výučbu v rámci modulového kurzu, musia byť držiteľmi aspoň PPL(H) a absolvovať najmenej tento počet hodín výcviku:

- a) žiadatelia, ktorí sú držiteľmi PPL(H): 650 hodín;
- b) žiadatelia, ktorí sú držiteľmi CPL(H): 400 hodín;
- c) žiadatelia, ktorí sú držiteľmi IR(H): 500 hodín;
- d) žiadatelia, ktorí sú držiteľmi CPL(H) a IR(H): 250 hodín.

## I. Integrovaný kurz CPL/IR — Vrtuľníky

### VŠEOBECNÉ

1. Cieľom integrovaného kurzu CPL(H)/IR je vycvičiť pilotov na úroveň odbornej spôsobilosti potrebnú na riadenie jednopilotných viacmotorových vrtuľníkov a získať preukaz spôsobilosti pilota CPL(H)/IR na viacmotorové vrtuľníky.
2. Žiadateľ, ktorý chce absolvovať integrovaný kurz CPL(H)/IR, absolvuje všetky fázy výcviku v rámci jedného súvislého kurzu tak, ako ho pripraví organizácia schválená na výcvik.
3. Žiadateľ môže byť do výcvikového kurzu prijatý ako začiatočník alebo ako držiteľ preukazu spôsobilosti pilota PPL(H) vydaného v súlade s prílohou 1 k Chicagskému dohovoru. Držiteľovi PPL(H) sa v tomto prípade započíta 50 % príslušnej praxe, do výšky maximálne:
  - a) 40 hodín, z toho až 20 hodín môže tvoriť let s inštruktorom, alebo
  - b) 50 hodín, z toho až 25 hodín môže tvoriť let s inštruktorom, ak žiadateľ získal kvalifikačnú kategóriu na nočné lety na vrtuľníkoch.
4. Kurz pozostáva z:
  - a) teoretickej výučby na úrovni vedomostí pre CPL(H) a IR a pre prvotnú typovú kvalifikačnú kategóriu na viacmotorové vrtuľníky a
  - b) výcviku letu za viditeľnosti a podľa prístrojov.
5. Žiadateľ, ktorý neuspeje alebo nie je schopný absolvovať celý kurz CPL(H)/IR, môže požiadať príslušný orgán o vykonanie skúšky teoretických vedomostí a praktickej skúšky na účely preukazu spôsobilosti s nižšími oprávneniami a pre IR, ak sú splnené príslušné požiadavky.

### TEORETICKÉ VEDOMOSTI

6. Kurz teoretických vedomostí CPL(H)/IR obsahuje najmenej 500 hodín výučby.

### SKÚŠKA TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ

7. Žiadateľ preukáže úroveň vedomostí zodpovedajúcu oprávneniam poskytovaným držiteľovi CPL(H) a IR.

### LETOVÝ VÝCVIK

8. Letový výcvik obsahuje spolu najmenej 180 hodín zahŕňajúcich všetky skúšky dosiahnutého pokroku. V rámci týchto 180 hodín žiadatelia absolvujú aspoň:
  - a) 125 hodín letu s inštruktorom, z toho:
    - i) 75 hodín výcviku letu za viditeľnosti, ktorý môže zahŕňať:
      1. 30 hodín v FFS vrtuľníka, úroveň C/D, alebo
      2. 25 hodín v FTD 2/3 vrtuľníka, alebo
      3. 20 hodín v FNPT II/III vrtuľníka, alebo
      4. 20 hodín v letúne alebo turistickom motorovom klzáku;
    - ii) 50 hodín výcviku letu podľa prístrojov, ktorý môže zahŕňať:
      1. až 20 hodín v FFS, FTD 2/3 alebo FNPT II/III vrtuľníka, alebo
      2. 10 hodín prinajmenšom v FNPT I vrtuľníka alebo v letúne.

Ak vrtuľník, ktorý sa používa na letový výcvik, je iného typu než FFS vrtuľníka, ktorý sa používa na výcvik letu za viditeľnosti, najvyšší zápočet bude znížený na výšku zápočtu za FNPT II/III;

  - b) 55 hodín letu vo funkcii veliaceho pilota, z čoho 40 hodín môžu absolvovať vo funkcii žiaka – veliaceho pilota (SPIC). Vykonajú najmenej 14 hodín samostatného denného letu a 1 hodinu samostatného nočného letu;

- c) 10 hodín preletu s inštruktorom;
- d) 10 hodín preletu vo funkcii veliaceho pilota vrátane preletu podľa pravidiel letu za viditeľnosti do vzdialenosti najmenej 185 km (100 NM), počas ktorého sa uskutočnia pristátia s úplným zastavením na dvoch letiskách odlišných od letiska odletu;
- e) 5 hodín nočného letu vo vrtuľníkoch, z toho 3 hodiny letu s inštruktorom, ktorý zahŕňa najmenej 1 hodinu preletu s navigáciou a 5 samostatných nočných okruhov. Súčasťou každého okruhu je vzlet a pristátie;
- f) 50 hodín letu podľa prístrojov s inštruktorom, z toho:
  - i) 10 hodín základného výcviku letu podľa prístrojov a
  - ii) 40 hodín výcviku pre IR, ktorý zahŕňa najmenej 10 hodín letu vo viacmotorovom vrtuľníku s oprávnením IFR.

#### PRAKTICKÁ SKÚŠKA

9. Po ukončení súvisiaceho letového výcviku žiadateľ absolvuje praktickú skúšku pre CPL(H) buď na viacmotorovom, alebo na jednomotorovom vrtuľníku a praktickú skúšku pre IR na viacmotorovom vrtuľníku s oprávnením IFR.

#### J. Integrovaný kurz CPL — Vrtuľníky

##### VŠEOBECNÉ

1. Cieľom integrovaného kurzu CPL(H) je vycvičiť pilotov na úroveň odbornej spôsobilosti potrebnú na vydanie preukazu spôsobilosti pilota CPL(H).
2. Žiadateľ, ktorý chce absolvovať integrovaný kurz CPL(H), absolvuje všetky fázy výcviku v rámci jedného súvislého kurzu tak, ako ho pripraví organizácia schválená na výcvik.
3. Žiadateľ môže byť do výcvikového kurzu prijatý ako začiatočník alebo ako držiteľ preukazu spôsobilosti pilota PPL(H) vydaného v súlade s prílohou 1 k Chicagskému dohovoru. Držiteľovi PPL(H) sa v tomto prípade započíta 50 % príslušnej praxe, do výšky maximálne:
  - a) 40 hodín, z toho až 20 hodín môže tvoriť let s inštruktorom, alebo
  - b) 50 hodín, z toho až 25 hodín môže tvoriť let s inštruktorom, ak žiadateľ získal kvalifikačnú kategóriu na nočné lety na vrtuľníkoch.
4. Kurz pozostáva z:
  - a) teoretickej výučby na úrovni vedomostí pre CPL(H) a
  - b) letového výcviku za viditeľnosti a podľa prístrojov.
5. Žiadateľ, ktorý neuspje alebo nie je schopný absolvovať celý kurz CPL(H), môže požiadať príslušný orgán o vykonanie skúšky teoretických vedomostí a praktickej skúšky na účely preukazu spôsobilosti s nižšími oprávneniami a pre IR, ak sú splnené príslušné požiadavky.

##### TEORETICKÉ VEDOMOSTI

6. Schválený kurz teoretických vedomostí CPL(H) obsahuje najmenej 350 hodín výučby, alebo 200 hodín, ak je žiadateľ držiteľom PPL.

##### SKÚŠKA TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ

7. Žiadateľ preukáže úroveň vedomostí zodpovedajúcu oprávneniam poskytovaným držiteľovi CPL(H).

##### LETOVÝ VÝCVIK

8. Letový výcvik obsahuje spolu najmenej 135 hodín zahŕňajúcich všetky skúšky dosiahnutého pokroku, z čoho až 5 hodín môže tvoriť prístrojový pozemný čas. V rámci týchto 135 hodín žiadatelia absolvujú aspoň:
- a) 85 hodín letu s inštruktorom, z toho:
    - i) až 75 hodín môže tvoriť výcvik letu za viditeľnosti a môže zahŕňať:
      1. 30 hodín v FFS vrtuľníka, úroveň C/D, alebo

2. 25 hodín v FTD 2/3 vrtuľníka, alebo
  3. 20 hodín v FNPT II/III vrtuľníka, alebo
  4. 20 hodín v letúne alebo turistickom motorovom klzáku;
- ii) až 10 hodín môže tvoriť výcvik letu podľa prístrojov a môže zahŕňať 5 hodín prinajmenšom v FNPT I vrtuľníka alebo v letúne.
- Ak vrtuľník, ktorý sa používa na letový výcvik, je iného typu než FFS vrtuľníka, ktorý sa používa na výcvik letu za viditeľnosti, najvyšší zápočet bude znížený na výšku zápočtu za FNPT II/III;
- b) 50 hodín letu vo funkcii veliaceho pilota, z čoho 35 hodín môžu absolvovať vo funkcii žiaka – veliaceho pilota (SPIC). Vykonajú najmenej 14 hodín samostatného denného letu a 1 hodinu samostatného nočného letu;
  - c) 10 hodín preletu s inštruktorom;
  - d) 10 hodín preletu vo funkcii veliaceho pilota vrátane preletu podľa pravidiel letu za viditeľnosti do vzdialenosti najmenej 185 km (100 NM), počas ktorého sa uskutočnia pristátia s úplným zastavením na dvoch letiskách odlišných od letiska odletu;
  - e) 5 hodín nočného letu vo vrtuľníkoch, z toho 3 hodiny letu s inštruktorom, ktorý zahŕňa najmenej 1 hodinu preletu s navigáciou a 5 samostatných nočných okruhov. Súčasťou každého okruhu je vzlet a pristátie;
  - f) 10 hodín letu podľa prístrojov s inštruktorom, z toho najmenej 5 hodín vo vrtuľníku.

#### PRAKTICKÁ SKÚŠKA

9. Po ukončení súvisiaceho letového výcviku žiadateľ absolvuje praktickú skúšku pre CPL(H).

#### K. Modulový kurz CPL – Vrtuľníky

##### VŠEOBECNÉ

1. Cieľom modulového kurzu CPL(H) je vycvičiť držiteľov preukazu spôsobilosti pilota PPL(H) na úroveň odbornej spôsobilosti potrebnú na vydanie preukazu spôsobilosti pilota CPL(H).
2. Pred začiatkom modulového kurzu CPL(H) musí byť žiadateľ držiteľom PPL(H) vydaného v súlade s prílohou 1 k Chicagskému dohovoru.
3. Pred začiatkom letového výcviku žiadateľ musí:
  - a) absolvovať 155 hodín letu vo funkcii pilota vrtuľníkov vrátane 50 hodín vo funkcii veliaceho pilota, z toho 10 hodín tvorí prelet;
  - b) spĺňa požiadavky uvedené v článkoch FCL.725 a FCL.720.H, ak sa má pri praktickej skúške použiť viacmotorový vrtuľník.
4. Žiadateľ, ktorý chce absolvovať modulový kurz CPL(H), absolvuje všetky fázy letového výcviku v rámci jedného súvislého kurzu tak, ako ho pripraví organizácia schválená na výcvik. Teoretická výučba môže prebiehať iba v organizácii schválenej na výcvik, ktorá takúto výučbu vykonáva.
5. Kurz pozostáva z:
  - a) teoretickej výučby na úrovni vedomostí pre CPL(H) a
  - b) výcviku letu za viditeľnosti a podľa prístrojov.

##### TEORETICKÉ VEDOMOSTI

6. Schválený kurz teoretických vedomostí CPL(H) obsahuje najmenej 250 hodín výučby.

##### SKÚŠKA TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ

7. Žiadateľ preukáže úroveň vedomostí zodpovedajúcu oprávneniam poskytovaným držiteľovi CPL(H).



## LETOVÝ VÝCVIK

8. Žiadatelia, ktorí nie sú držiteľmi IR, absolvujú najmenej 30 hodín letového výcviku s inštruktorom, z toho:
- a) 20 hodín výcviku letu za viditeľnosti, z čoho až 5 hodín môže tvoriť výcvik v FFS, FTD 2/3 alebo FNPT II/III vrtuľníka, a
  - b) 10 hodín výcviku letu podľa prístrojov, z čoho 5 hodín môže tvoriť výcvik prinajmenšom v FTD I alebo FNPT I vrtuľníka alebo v letúne.
9. Žiadatelia, ktorí sú držiteľmi platnej IR(H), dostanú plný zápočet vo vzťahu k času letu s inštruktorom podľa prístrojov. Žiadatelia, ktorí sú držiteľmi platnej IR(A), absolvujú najmenej 5 hodín letu s inštruktorom podľa prístrojov vo vrtuľníku.
10. Žiadatelia, ktorí nie sú držiteľmi kvalifikačnej kategórie na nočné lety pre vrtuľníky, dodatočne absolvujú najmenej 5 hodín výcviku nočného letu, z toho 3 hodiny letu s inštruktorom, ktorý zahŕňa najmenej 1 hodinu preletu s navigáciou a 5 samostatných nočných okruhov. Súčasťou každého okruhu je vzlet a pristátie.

## PRAX

11. Žiadateľ o CPL(H) absolvoval najmenej 185 hodín letu vrátane najmenej 50 hodín vo funkcii veliaceho pilota, z toho 10 hodín preletu vo funkcii veliaceho pilota vrátane preletu podľa pravidiel letu za viditeľnosti do vzdialenosti najmenej 185 km (100 NM), počas ktorého sa uskutočnia pristátia s úplným zastavením na dvoch letiskách odlišných od letiska odletu.

Hodiny letu absolvované vo funkcii veliaceho pilota v lietadlách iných kategórií sa môžu započítať do 185 hodín letu v týchto prípadoch:

- a) 20 hodín v letúnoch, ak je žiadateľ držiteľom PPL(A), alebo
- b) 50 hodín v letúnoch, ak je žiadateľ držiteľom CPL(A), alebo
- c) 10 hodín v turistických motorových klzákoch alebo vo vetroňoch, alebo
- d) 20 hodín vo vzducholodiach, ak je žiadateľ držiteľom PPL(As), alebo
- e) 50 hodín vo vzducholodiach, ak je žiadateľ držiteľom CPL(As).

## PRAKTICKÁ SKÚŠKA

12. Po ukončení súvisiaceho letového výcviku a splnení príslušných požiadaviek na prax žiadateľ absolvuje praktickú skúšku pre CPL(H).

**L. Integrovaný kurz CPL/IR — Vzducholode**

## VŠEOBECNÉ

1. Cieľom integrovaného kurzu CPL(As)/IR je vycvičiť pilotov na úroveň odbornej spôsobilosti potrebnú na riadenie vzducholodí a získanie preukazu spôsobilosti pilota CPL(As)/IR.
2. Žiadateľ, ktorý chce absolvovať integrovaný kurz CPL(As)/IR, absolvuje všetky fázy výcviku v rámci jedného súvislého kurzu tak, ako ho pripraví organizácia schválená na výcvik.
3. Žiadateľ môže byť do výcvikového kurzu prijatý ako začiatočník alebo ako držiteľ preukazu spôsobilosti pilota PPL(As), PPL(A) alebo PPL(H) vydaného v súlade s prílohou 1 k Chicagskému dohovoru. Držiteľovi PPL(As), PPL(A) alebo PPL(H) sa v tomto prípade započíta najviac:
  - a) 10 hodín, z toho až 5 hodín môže tvoriť let s inštruktorom, alebo
  - b) 15 hodín, z toho až 7 hodín môže tvoriť let s inštruktorom, ak žiadateľ získal kvalifikačnú kategóriu na nočné lety na vzducholodiach.
4. Kurz pozostáva z:
  - a) teoretickej výučby na úrovni vedomostí pre CPL(As) a IR a pre prvotnú typovú kvalifikačnú kategóriu na vzducholode a
  - b) výcviku letu za viditeľnosti a podľa prístrojov.

5. Žiadateľ, ktorý neuspeje alebo nie je schopný absolvovať celý kurz CPL(As)/IR, môže požiadať príslušný orgán o vykonanie skúšky teoretických vedomostí a praktickej skúšky na účely preukazu spôsobilosti s nižšími oprávneniami a pre IR, ak sú splnené príslušné požiadavky.

#### TEORETICKÉ VEDOMOSTI

6. Kurz teoretických vedomostí CPL(As)/IR obsahuje najmenej 500 hodín výučby.

#### SKÚŠKA TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ

7. Žiadateľ preukáže úroveň vedomostí zodpovedajúcu oprávneniam poskytovaným držiteľovi CPL(As) a IR.

#### LETOVÝ VÝCVIK

8. Letový výcvik obsahuje spolu najmenej 80 hodín zahŕňajúcich všetky skúšky dosiahnutého pokroku. V rámci týchto 80 hodín žiadatelia absolvujú aspoň:

- a) 60 hodín letu s inštruktorom, z toho:

- i) 30 hodín výcviku letu za viditeľnosti, ktorý môže zahŕňať:

1. 12 hodín v FFS vzducholode, alebo
2. 10 hodín v FTD vzducholode, alebo
3. 8 hodín v FNPT II/III vzducholode, alebo
4. 8 hodín v letúne, vrtuľníku alebo turistickom motorovom klzáku;

- ii) 30 hodín výcviku letu podľa prístrojov, ktorý môže zahŕňať:

1. až 12 hodín v FFS, FTD alebo FNPT II/III vzducholode, alebo
2. 6 hodín prinajmenšom v FTD I alebo FNPT I vzducholode alebo v letúne.

Ak vzducholod', ktorá sa používa na letový výcvik, je iného typu než FFS, ktorý sa používa na výcvik letu za viditeľnosti, najvyšší zápočet sa zníži na 8 hodín;

- b) 20 hodín letu vo funkcii veliaceho pilota, z čoho 5 hodín môžu absolvovať vo funkcii žiaka – veliaceho pilota (SPIC). Vykonajú najmenej 14 hodín samostatného denného letu a 1 hodinu samostatného nočného letu;
- c) 5 hodín preletu vo funkcii veliaceho pilota vrátane preletu podľa pravidiel letu za viditeľnosti do vzdialenosti najmenej 90 km (50 NM), počas ktorého sa uskutočnia dve pristátia s úplným zastavením na cieľovom letisku;
- d) 5 hodín nočného letu vo vzducholodiach, z toho 3 hodiny letu s inštruktorom, ktorý zahŕňa najmenej 1 hodinu preletu s navigáciou a 5 samostatných nočných okruhov. Súčasťou každého okruhu je vzlet a pristátie;
- e) 30 hodín letu podľa prístrojov s inštruktorom, z toho:
- i) 10 hodín základného výcviku letu podľa prístrojov a
- ii) 20 hodín výcviku pre IR, ktorý zahŕňa najmenej 10 hodín letu vo viacmotorovej vzducholodi s oprávnením IFR.

#### PRAKTICKÁ SKÚŠKA

9. Po ukončení súvisiaceho letového výcviku žiadateľ absolvuje praktickú skúšku pre CPL(As) buď na viacmotorovej vzducholodi, alebo na jednomotorovej vzducholodi a praktickú skúšku pre IR na viacmotorovej vzducholodi s oprávnením IFR.

### M. Integrovaný kurz CPL — Vzducholode

#### VŠEOBECNÉ

1. Cieľom integrovaného kurzu CPL(As) je vycvičiť pilotov na úroveň odbornej spôsobilosti potrebnú na vydanie preukazu spôsobilosti pilota CPL(As).
2. Žiadateľ, ktorý chce absolvovať integrovaný kurz CPL(As), absolvuje všetky fázy výcviku v rámci jedného súvislého kurzu tak, ako ho pripraví organizácia schválená na výcvik.

3. Žiadateľ môže byť do výcvikového kurzu prijatý ako začiatočník alebo ako držiteľ preukazu spôsobilosti pilota PPL(As), PPL(A) alebo PPL(H) vydaného v súlade s prílohou 1 k Chicagskému dohovoru. Držiteľovi PPL(As), PPL(A) alebo PPL(H) sa v tomto prípade započíta najviac:

- a) 10 hodín, z toho až 5 hodín môže tvoriť let s inštruktorom, alebo
- b) 15 hodín, z toho až 7 hodín môže tvoriť let s inštruktorom, ak žiadateľ získal kvalifikačnú kategóriu na nočné lety na vzducholodiach.

4. Kurz pozostáva z:

- a) teoretickej výučby na úrovni vedomostí pre CPL(As) a
- b) výcviku letu za viditeľnosti a podľa prístrojov.

5. Žiadateľ, ktorý neuspeje alebo nie je schopný absolvovať celý kurz CPL(As), môže požiadať príslušný orgán o vykonanie skúšky teoretických vedomostí a praktickej skúšky pre preukaz spôsobilosti s nižšími oprávneniami, ak sú splnené príslušné požiadavky.

#### TEORETICKÉ VEDOMOSTI

6. Schválený kurz teoretických vedomostí CPL(As) obsahuje najmenej 350 hodín výučby, alebo 200 hodín, ak je žiadateľ držiteľom PPL.

#### SKÚŠKA TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ

7. Žiadateľ preukáže úroveň vedomostí zodpovedajúcu oprávneniam poskytovaným držiteľovi CPL(As).

#### LETOVÝ VÝCVIK

8. Letový výcvik obsahuje spolu najmenej 50 hodín zahŕňajúcich všetky skúšky dosiahnutého pokroku, z čoho až 5 hodín môže tvoriť prístrojový pozemný čas. V rámci týchto 50 hodín žiadatelia absolvujú aspoň:

- a) 30 hodín letu s inštruktorom, z čoho až 5 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas;
- b) 20 hodín letu vo funkcii veliaceho pilota;
- c) 5 hodín preletu s inštruktorom;
- d) 5 hodín preletu vo funkcii veliaceho pilota vrátane preletu podľa pravidiel letu za viditeľnosti do vzdialenosti najmenej 90 km (50 NM), počas ktorého sa uskutočnia dve pristátia s úplným zastavením na cieľovom letisku;
- e) 5 hodín nočného letu vo vzducholodiach, z toho 3 hodiny letu s inštruktorom, ktorý zahŕňa najmenej 1 hodinu preletu s navigáciou a 5 samostatných nočných okruhov. Súčasťou každého okruhu je vzlet a pristátie;
- f) 10 hodín letu podľa prístrojov s inštruktorom, z toho najmenej 5 hodín letu vo vzducholodi.

#### PRAKTICKÁ SKÚŠKA

9. Po ukončení súvisiaceho letového výcviku žiadateľ absolvuje praktickú skúšku pre CPL(As).

### N. Modulový kurz CPL — Vzducholode

#### VŠEOBECNÉ

1. Cieľom modulového kurzu CPL(As) je vycvičiť držiteľov preukazu spôsobilosti pilota PPL(As) na úroveň odbornej spôsobilosti potrebnú na vydanie preukazu spôsobilosti pilota CPL(As).
2. Pred začiatkom modulového kurzu CPL(As) žiadateľ musí:
  - a) byť držiteľom PPL(As) vydaného v súlade s prílohou 1 k Chicagskému dohovoru;
  - b) absolvovať 200 hodín letu vo funkcii pilota vzducholode vrátane 100 hodín vo funkcii veliaceho pilota, z toho 50 hodín tvorí prelet.
3. Žiadateľ, ktorý chce prejsť modulovým kurzom CPL(As), absolvuje všetky fázy letového výcviku v rámci jedného súvislého kurzu tak, ako ho pripraví organizácia schválená na výcvik. Teoretická výučba môže prebiehať iba v organizácii schválenej na výcvik, ktorá takúto výučbu vykonáva.

4. Kurz pozostáva z:

- a) teoretickej výučby na úrovni vedomostí pre CPL(As) a
- b) výcviku letu za viditeľnosti a podľa prístrojov.

#### TEORETICKÉ VEDOMOSTI

5. Schválený kurz teoretických vedomostí CPL(As) obsahuje najmenej 250 hodín výučby.

#### SKÚŠKA TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ

6. Žiadateľ preukáže úroveň vedomostí zodpovedajúcu oprávneniam poskytovaným držiteľovi CPL(As).

#### LETOVÝ VÝCVIK

7. Žiadatelia, ktorí nie sú držiteľmi IR, absolvujú najmenej 20 hodín letového výcviku s inštruktorom, z toho:

10 hodín výcviku letu za viditeľnosti, z čoho 5 hodín môže tvoriť výcvik v FFS, FTD 2/3 alebo FNPT II/III vzducholode, a

10 hodín výcviku letu podľa prístrojov, z čoho 5 hodín môže tvoriť výcvik prinajmenšom v FTD I alebo FNPT I vzducholode alebo v letúne.

8. Žiadatelia, ktorí sú držiteľmi platnej IR(As), dostanú plný zápočet vo vzťahu k času letu s inštruktorom podľa prístrojov. Žiadatelia, ktorí sú držiteľmi platnej IR na lietadlá inej kategórie, absolvujú najmenej 5 hodín letu s inštruktorom podľa prístrojov vo vzducholodi.

9. Žiadatelia, ktorí nie sú držiteľmi kvalifikačnej kategórie na nočné lety pre vzducholode, dodatočne absolvujú najmenej 5 hodín výcviku nočného letu, z toho 3 hodiny letu s inštruktorom, ktorý zahŕňa najmenej 1 hodinu preletu s navigáciou a 5 samostatných nočných okruhov. Súčasťou každého okruhu je vzlet a pristátie.

#### PRAX

10. Žiadateľ o CPL(As) musí absolvovať najmenej 250 hodín letu vo vzducholodiach vrátane 125 hodín vo funkcii veliaceho pilota, z toho 50 hodín preletu vo funkcii veliaceho pilota vrátane preletu podľa pravidiel letu za viditeľnosti do vzdialenosti najmenej 90 km (50 NM), počas ktorého sa uskutoční pristátie s úplným zastavením na cieľovom letisku.

Hodiny letu absolvované vo funkcii veliaceho pilota v lietadlách iných kategórií sa môžu započítať do 250 hodín letu v týchto prípadoch:

- a) 30 hodín v letúnoch alebo vrtuľníkoch, ak je žiadateľ držiteľom buď PPL(A), alebo PPL(H), alebo
- b) 60 hodín v letúnoch alebo vrtuľníkoch, ak je žiadateľ držiteľom buď CPL(A), alebo CPL(H), alebo
- c) 10 hodín v turistických motorových klzákoch alebo vo vetroňoch, alebo
- d) 10 hodín v balónoch.

#### PRAKTICKÁ SKÚŠKA

11. Po ukončení súvisiaceho letového výcviku a splnení príslušných požiadaviek na prax žiadateľ absolvuje praktickú skúšku pre CPL(As).

## Dodatok 4

**Praktická skúška pre vydanie CPL****A. Všeobecné**

1. Žiadateľ o praktickú skúšku pre CPL musí absolvovať výcvik na lietadle rovnakej triedy alebo typu, aké sa použije pri praktickej skúške.
2. Žiadateľ musí úspešne absolvovať všetky príslušné oddiely praktickej skúšky. Ak nesplní niektorý z prvkov určitého oddielu skúšky, znamená to nesplnenie celého oddielu. Nesplnenie viac ako jedného oddielu si bude vyžadovať, aby žiadateľ opakovane celú skúšku. Ak žiadateľ nesplní iba jeden oddiel skúšky, bude opakovat len tento oddiel. Nesplnenie niektorého oddielu opakovanej skúšky vrátane oddielov, ktoré žiadateľ úspešne splnil pri predchádzajúcom pokuse, si bude vyžadovať, aby žiadateľ opakovane celú skúšku. Všetky príslušné oddiely praktickej skúšky je potrebné absolvovať počas 6 mesiacov. Ak žiadateľ nesplní všetky príslušné oddiely skúšky v priebehu dvoch pokusov, bude musieť absolvovať ďalší výcvik.
3. Ďalší výcvik sa môže požadovať po každej neúspešnej praktickej skúške. Počet praktických skúšok, ktoré môže žiadateľ absolvovať, nie je obmedzený.

**VYKONANIE SKÚŠKY**

4. Ak sa žiadateľ rozhodne prerušiť praktickú skúšku z dôvodov, ktoré letový skúšajúci (FE) neuzná za primerané, žiadateľ musí opakovat celú praktickú skúšku. Ak skúšku preruší z dôvodov, ktoré FE uzná za primerané, pri ďalšom lete sa budú skúšať len oddiely, ktoré žiadateľ neabsolvoval.
5. Podľa uváženia FE môže žiadateľ jedenkrát opakovat ktorýkoľvek manéver alebo postup. Ak FE usúdi, že letové zručnosti, ktoré žiadateľ preukázal, si vyžadujú opakovanie celej skúšky, môže skúšku v ktorejkoľvek fáze zastaviť.
6. Od žiadateľa sa bude vyžadovať riadenie lietadla z miesta, kde môže vykonávať funkcie veliaceho pilota (PIC) a vykonávať skúšku, ako keby nebol prítomný žiaden ďalší člen posádky. Zodpovednosť za let bude vymedzená v súlade s vnútroštátnymi predpismi.
7. Žiadateľ opíše examinátorovi FE vykonávané kontroly a úlohy vrátane identifikácie rádiových zariadení. Kontroly vykoná podľa kontrolného zoznamu pre lietadlo, na ktorom sa skúška vykonáva. Počas predletovej prípravy na skúšku musí žiadateľ určiť nastavenia výkonu a rýchlosti. Žiadateľ vypočíta výkonové údaje pre vzlet, priblíženie a pristátie v súlade s prevádzkovou príručkou alebo letovou príručkou používaného lietadla.
8. FE sa nezúčastňuje na riadení lietadla s výnimkou prípadov, keď je zásah nevyhnutný v záujme bezpečnosti, alebo aby predišiel neprijateľnému zdržaniu ostatnej dopravy.

**B. Obsah praktickej skúšky pre vydanie CPL — Letúny**

1. Letún, ktorý sa používa na praktickú skúšku, musí spĺňať požiadavky na výcvikové letúny a musí mať osvedčenie na prevoz najmenej štyroch osôb, vrtuľu nastaviteľnú počas letu a vyťahovací podvozok.
2. Trasu, po ktorej sa má letieť, vyberie FE a cieľom je riadené letisko. Žiadateľ je zodpovedný za plánovanie letu a zabezpečí, aby všetky prístroje a celá dokumentácia na vykonanie letu boli na palube. Let musí trvať najmenej 90 minút.
3. Žiadateľ preukáže svoju schopnosť:
  - a) riadiť letún v rámci jeho obmedzení;
  - b) vykonávať všetky manévry hladko a presne;
  - c) používať dobrý úsudok a schopnosť riadiť letún;
  - d) uplatňovať letecko-navigačné vedomosti a
  - e) neustále udržiavať kontrolu nad letúnom takým spôsobom, aby nebol nikdy vážne ohrozený úspešný výsledok postupu alebo manévru.

## TOLERANCIE LETOVEJ SKÚŠKY

4. Použijú sa tieto limity upravené o prípustné odchýlky v závislosti od turbulentných podmienok a kvality ovládania a výkonnosti použitého letúna.

## Výška

|                                |            |
|--------------------------------|------------|
| normálny let                   | ± 100 stôp |
| so simulovanou poruchou motora | ± 150 stôp |

Let s pomocou rádiových zariadení ± 5°

## Kurz

|                                |       |
|--------------------------------|-------|
| normálny let                   | ± 10° |
| so simulovanou poruchou motora | ± 15° |

## Rýchlosť

|                              |            |
|------------------------------|------------|
| vzlet a priblíženie          | ± 5 uzlov  |
| všetky ostatné letové režimy | ± 10 uzlov |

## OBSAH SKÚŠKY

5. Prvky uvedené v oddiele 2 písm. c) a písmene e) bode iv) a celé oddiely 5 a 6 sa môžu vykonať v trenažéri letových a navigačných postupov (FNPT II) alebo v letovom simulátore (FFS).

Vo všetkých oddieloch sa uplatňuje použitie kontrolných zoznamov letúna, schopnosť riadiť letún, riadenie letúna pomocou vonkajšej vizuálnej orientácie, postupy ochrany proti námraze/odmrazovania a zásady riadenia nebezpečenstiev a chýb.

| ODDIEL 1 — PREDLETOVÉ ČINNOSTI A ODLET |  |
|--|--|
| a                                      | Predletové činnosti vrátane:<br>plánovania letu, dokumentácie, stanovenia hmotnosti a vyváženia letúna, rozboru poveternostných podmienok, oznámení NOTAM  |
| b                                      | Prehliadka a obsluha letúna  |
| c                                      | Rolovanie a vzlet  |
| d                                      | Posudzovanie výkonnosti a vyváženie  |
| e                                      | Činnosti týkajúce sa letiska a štruktúry prevádzky   |
| f                                      | Postup odletu, nastavenie výškomera, vyhýbanie sa zrážkam (výhľad)   |
| g                                      | Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiatelefonne postupy  |
| ODDIEL 2 — VŠEOBECNÁ LETOVÁ ČINNOSŤ    |  |
| a                                      | Riadenie letúna pomocou vonkajšej vizuálnej orientácie vrátane priamočiareho horizontálneho letu, stúpania, klesania, výhľadu  |
| b                                      | Let pri kriticky nízkych rýchlostiach vrátane rozpoznania a vyrovnania začínajúcich a úplných pádov  |
| c                                      | Zatáčky vrátane zatáčok v pristávacej konfigurácii. Ostré zatáčky 45°  |
| d                                      | Let pri kriticky vysokých rýchlostiach vrátane rozpoznania a vyrovnania špirálových pádov  |
| e                                      | Let výlučne podľa prístrojov vrátane:<br>i) horizontálneho letu, konfigurácie cestovného letu, kontroly kurzu, výšky a rýchlosti<br>ii) stúpavých a klesavých zatáčok s náklonom 10° – 30°<br>iii) vyrovnania nezvyčajných letových polôh<br>iv) obmedzeného panela prístrojov |
| f                                      | Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiatelefonne postupy  |

| ODDIEL 3 — TRAŤOVÉ POSTUPY   |   |
|--|---|
| a  | Riadenie letúna pomocou vonkajšej vizuálnej orientácie vrátane konfigurácie cestovného letu.<br>Posudzovanie doletu/výdrže  |
| b  | Orientácia, čítanie mapy  |
| c  | Kontrola výšky, rýchlosti a kurzu, výhľad   |
| d  | Nastavenie výškomera. Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiatelefonne postupy   |
| e  | Monitorovanie postupu letu, letový záznam, spotreba paliva, vyhodnotenie odchýlky od trasy a návrat na správnu trasu  |
| f  | Pozorovanie poveternostných podmienok, hodnotenie trendov, plánovanie zmeny trasy   |
| g  | Udržiavanie trasy letu, určovanie polohy (NDB alebo VOR), identifikácia zariadení (let podľa prístrojov).<br>Realizácia plánu zmeny trasy a let na náhradné letisko (let za viditeľnosti) |
| ODDIEL 4 — POSTUPY PRIBLIŽENIA A PRISTÁTIA   |   |
| a  | Postupy priletu, nastavenie výškomera, kontroly, výhľad   |
| b  | Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiatelefonne (R/T) postupy   |
| c  | Postup opakovaného okruhu z malej výšky   |
| d  | Normálne pristátie, pristátie s bočným vetrom (ak sú vhodné podmienky)  |
| e  | Pristátie na krátkej dráhe  |
| f  | Priblíženie a pristátie s výkonom na voľnobeh (len jednomotorové letúny)  |
| g  | Pristátie bez použitia klapiek  |
| h  | Poletové činnosti   |
| ODDIEL 5 — ABNORMÁLNE A NÚDZOVÉ POSTUPY  |   |
| Tento oddiel sa môže spájať s oddielmi 1 až 4  |   |
| a  | Simulovaná porucha motora po vzlete (v bezpečnej výške), požiarne cvičenie  |
| b  | Nesprávna funkcia zariadení<br>Vrátane náhradného vysunutia podvozka, poruchy elektrického systému a brzd   |
| c  | Vynútené pristátie (simulované)   |
| d  | Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiatelefonne (R/T) postupy   |
| e  | Ústne otázky  |
| ODDIEL 6 — SIMULOVANÝ NESYMETRICKÝ LET A PRÍSLUŠNÉ PRVKY SÚVISIACE S TRIEDOU ALEBO TYPOM |   |
| Tento oddiel sa môže spájať s oddielmi 1 až 5  |   |
| a  | Simulovaná porucha motora počas vzletu (v bezpečnej výške, pokiaľ sa nevykonáva v FFS)  |
| b  | Nesymetrické priblíženie a opakovanie okruhu  |
| c  | Nesymetrické priblíženie a pristátie s úplným zastavením  |

|   |  |
|---|--|
| d | Zastavenie a opätovné spustenie motora   |
| e | Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiové postupy, schopnosť riadiť letún   |
| f | Podľa pokynov FE — v prípade potreby sa zahrnú príslušné prvky praktickej skúšky pre kvalifikačnú kategóriu na triedu alebo typovú kvalifikačnú kategóriu:<br>i) systémy letúna vrátane obsluhy autopilota<br>ii) prevádzka pretlakového systému<br>iii) použitie systému odmrazovania a systému proti námraze |
| g | Ústne otázky   |

### C. Obsah praktickej skúšky pre vydanie CPL – Vrtuľníky

- Vrtuľník, ktorý sa používa na praktickú skúšku, musí spĺňať požiadavky na výcvikové vrtuľníky.
- Oblasť a trasu, po ktorej sa má letieť, vyberie FE a všetka činnosť v nízkych hladinách a pri vísení sa vykonáva na schválenom letisku/mieste. Trasy použité na činnosť podľa oddielu 3 sa môžu končiť na letisku odletu alebo na inom letisku a jedným cieľovým miestom musí byť riadené letisko. Praktická skúška sa môže vykonať v rámci dvoch letov. Celkové trvanie letu (letov) musí byť najmenej 90 minút.
- Žiadateľ preukáže svoju schopnosť:
  - riadiť vrtuľník v rámci jeho obmedzení;
  - vykonávať všetky manévry hladko a presne;
  - používať dobrý úsudok a schopnosť riadiť lietadlo;
  - uplatňovať letecko-navigačné vedomosti a
  - neustále udržiavať kontrolu nad vrtuľníkom takým spôsobom, aby nebol nikdy vážne ohrozený úspešný výsledok postupu alebo manévru.

#### TOLERANCIE LETOVEJ SKÚŠKY

- Použijú sa tieto limity upravené o prípustné odchýlky v závislosti od turbulentných podmienok a kvality ovládania a výkonnosti použitého vrtuľníka.

#### Výška

|                                    |            |
|------------------------------------|------------|
| normálny let                       | ± 100 stôp |
| so simulovaným stavom veľkej núdze | ± 150 stôp |

Let s pomocou rádiových zariadení ± 10°

#### Kurz

|                                    |       |
|------------------------------------|-------|
| normálny let                       | ± 10° |
| so simulovaným stavom veľkej núdze | ± 15° |

#### Rýchlosť

|   |            |
|---|------------|
| vzlet a priblíženie vo viacmotorovom režime | ± 5 uzlov  |
| všetky ostatné letové režimy                | ± 10 uzlov |

#### Posun voči zemi

|  |           |
|--|-----------|
| vísenie s vplyvom zeme (IGE)                   | ± 3 stopy |
| pristávanie bez bočného pohybu a pohybu dozadu |           |



## OBSAH SKÚŠKY

5. Prvky uvedené v oddiele 4 sa môžu vykonať v FNPT alebo v FFS vrtuľníka. Vo všetkých oddieloch sa uplatňuje použitie kontrolných zoznamov vrtuľníka, schopnosť riadiť vrtuľník, riadenie vrtuľníka pomocou vonkajšej vizuálnej orientácie, postupy ochrany proti námraze a zásady riadenia nebezpečenstiev a chýb.

| ODDIEL 1 — PREDLETOVÉ/POLETOVÉ KONTROLY A POSTUPY                       |   |
|---|---|
| a   | Vedomosti o vrtuľníku (napr. technický záznam, palivo, hmotnosť a vyváženie, výkonnosť), plánovanie letu, dokumentácia, oznámenia NOTAM, počasie                                    |
| b   | Predletová prehliadka/činnosť, rozmiestnenie a účel zariadení   |
| c   | Prehliadka pilotnej kabíny, postup štartovania  |
| d   | Kontrola komunikačných a navigačných zariadení, voľba a nastavenie frekvencií   |
| e   | Predvzletový postup, rádiotelefonne postupy, dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC  |
| f   | Parkovanie, zastavenie motora a poletové postupy  |
| ODDIEL 2 — MANÉVRE PRI VISENÍ, POKROČILÉ RIADENIE A OBMEDZENÉ PRIESTORY |   |
| a   | Vzlet a pristátie (odpútanie a dotyk)   |
| b   | Rolovanie, rolovanie vo vzduchu   |
| c   | Visenie na mieste s čelným/bočným/zadným vetrom   |
| d   | Otáčanie pri visení na mieste, 360° doľava a doprava (otáčanie na mieste)   |
| e   | Pohyby dopredu, do strán a dozadu pri visení  |
| f   | Simulovaná porucha motora pri visení  |
| g   | Rýchle zastavenia proti vetru a po vetre  |
| h   | Pristátia a vzlety na šikmom teréne/nepripravených plochách   |
| i   | Vzlety (rôzne profily)  |
| j   | Vzlet pri bočnom vetre a po vetre (ak je to možné)  |
| k   | Vzlet pri maximálnej vzletovej hmotnosti (skutočnej alebo simulovanej)  |
| l   | Priblíženia (rôzne profily)   |
| m   | Vzlet a pristátie s obmedzeným výkonom  |
| n   | Autorotácie (FE vyberie dva z týchto prvkov – základ, rozsah, nízka rýchlosť, otáčanie o 360°)  |
| o   | Pristátie autorotáciou  |
| p   | Praktické vynútené pristátie s obnovením pohonu   |
| q   | Kontrola pohonu, technika prieskumu, technika priblíženia a odletu  |
| ODDIEL 3 — NAVIGÁCIA — TRAŤOVÉ POSTUPY                                  |   |
| a   | Navigácia a orientácia v rôznych nadmorských výškach/výškach, čítanie mapy  |
| b   | Kontrola nadmorskej výšky/výšky, rýchlosti, kurzu, pozorovanie vzdušného priestoru, nastavenie výškomera  |
| c   | Monitorovanie postupu letu, letový záznam, spotreba paliva, výdrž, predpokladaný čas priletu (ETA), vyhodnotenie odchýlky od trasy a návrat na správnu trasu, sledovanie prístrojov |
| d   | Pozorovanie poveternostných podmienok, plánovanie zmeny trasy   |

|   |  |
|---|--|
| e   | Udržiavanie trasy letu, určovanie polohy (NDB a/alebo VOR), identifikácia zariadení  |
| f   | Spojenie s ATC a dodržiavanie predpisov atď.   |
| ODDIEL 4 — LETOVÉ POSTUPY A MANÉVRE VÝLUČNE PODĽA PRÍSTROJOV  |  |
| a   | Horizontálny let, kontrola kurzu, nadmorskej výšky/výšky a rýchlosti   |
| b   | Horizontálne zatáčky 1. stupňa do určených kurzov, 180° až 360° doľava a doprava   |
| c   | Stúpanie a klesanie vrátane zatáčok 1. stupňa do určených kurzov   |
| d   | Vyrovnanie nezvyčajných letových polôh   |
| e   | Zatáčky s náklonom 30°, zatáčanie až 90° doľava a doprava  |
| ODDIEL 5 — ABNORMÁLNE A NÚDZOVÉ POSTUPY (V PRÍPADE POTREBY SIMULOVANÉ)  |  |
| Poznámka 1: Ak sa skúška vykonáva na viacmotorovom vrtuľníku, jej súčasťou musí byť nácvik simulovanej poruchy motora vrátane priblíženia a pristátia s jedným motorom. |  |
| Poznámka 2: FE vyberie 4 z týchto prvkov:   |  |
| a   | Nesprávna funkcia motora vrátane zlyhania regulátora, námrazy na karburátore/motore, zlyhania mazacej sústavy, podľa potreby   |
| b   | Nesprávna funkcia palivového systému   |
| c   | Nesprávna funkcia elektrického systému   |
| d   | Nesprávna funkcia hydraulického systému vrátane priblíženia a pristátia bez hydrauliky, podľa potreby  |
| e   | Nesprávna funkcia hlavného rotora a/alebo vyrovnávacieho systému (iba v FFS alebo ústne)   |
| f   | Požiarne cvičenie vrátane kontroly a odstránenia dymu, podľa potreby   |
| g   | Ďalšie abnormálne a núdzové postupy, ako sú opísané v príslušnej letovej príručke, vrátane postupov pre viacmotorové vrtuľníky:<br>Simulovaná porucha motora počas vzletu:<br>vykonanie prerušeného vzletu v bode rozhodnutia o vzlete (TDP) alebo pred ním, alebo bezpečné vynútené pristátie v stanovenom bode po vzlete (DPATO) alebo pred ním, krátko po TDP alebo DPATO.<br>Pristátie so simulovanou poruchou motora:<br>pristátie alebo opakovanie okruhu po poruche motora pred bodom rozhodnutia o pristátí (LDP) alebo stanoveným bodom pred pristátím (DPBL),<br>po poruche motora po LDP alebo bezpečné vynútené pristátie po DPBL. |

#### D. Obsah praktickej skúšky pre vydanie CPL – Vzducholode

1. Vzducholode, ktorá sa používa na praktickú skúšku, musí spĺňať požiadavky na výcvikové vzducholode.
2. Oblasť a trasu, po ktorej sa má letieť, vyberie FE. Trasy použité na činnosť podľa oddielu 3 sa môžu končiť na letisku odletu alebo na inom letisku a jedným cieľovým miestom musí byť riadené letisko. Praktická skúška sa môže vykonať v dvoch letoch. Celkové trvanie letu (letov) musí byť najmenej 60 minút.
3. Žiadateľ preukáže svoju schopnosť:
  - a) riadiť vzducholode v rámci jej obmedzení;
  - b) vykonať všetky manévry hladko a presne;
  - c) používať dobrý úsudok a schopnosť riadiť vzducholode;
  - d) uplatňovať letecko-navigačné vedomosti a
  - e) neustále udržiavať kontrolu nad vzducholodou takým spôsobom, aby nebol nikdy vážne ohrozený úspešný výsledok postupu alebo manévru.

## TOLERANCIE LETOVEJ SKÚŠKY

4. Použijú sa tieto limity upravené o prípustné odchýlky v závislosti od turbulentných podmienok a kvality ovládania a výkonnosti použitej vzducholode.

## Výška

|                                    |            |
|------------------------------------|------------|
| normálny let                       | ± 100 stôp |
| so simulovaným stavom veľkej núdze | ± 150 stôp |

Let s pomocou rádiových zariadení ± 10°

## Kurz

|                                    |       |
|------------------------------------|-------|
| normálny let                       | ± 10° |
| so simulovaným stavom veľkej núdze | ± 15° |

## OBSAH SKÚŠKY

5. Prvky uvedené v oddieloch 5 a 6 sa môžu vykonať v FNPT alebo v FFS vzducholode. Vo všetkých oddieloch sa uplatňuje použitie kontrolných zoznamov vzducholode, schopnosť riadiť vzducholod', riadenie vzducholode pomocou vonkajšej vizuálnej orientácie, postupy ochrany proti námraze a zásady riadenia nebezpečenstiev a chýb.

## ODDIEL 1 — PREDLETOVÉ ČINNOSTI A ODLET

|   |  |
|---|--|
| a | Predletové činnosti vrátane:<br>plánovania letu, dokumentácie, stanovenia hmotnosti a vyváženia vzducholode, rozboru poveternostných podmienok, oznámení NOTAM |
| b | Prehliadka a obsluha vzducholode   |
| c | Postup odpútania od stožiaru, pozemné manévrovanie a vzlet   |
| d | Posudzovanie výkonnosti a vyváženie  |
| e | Činnosti týkajúce sa letiska a štruktúry prevádzky   |
| f | Postup odletu, nastavenie výškomera, vyhýbanie sa zrážkam (výhľad)   |
| g | Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiatelefonne postupy  |

## ODDIEL 2 — VŠEOBECNÁ LETOVÁ ČINNOSŤ

|   |   |
|---|---|
| a | Riadenie vzducholode pomocou vonkajšej vizuálnej orientácie vrátane priamočiareho horizontálneho letu, stúpania, klesania, výhľadu  |
| b | Let v tlakovej výške  |
| c | Zatáčky   |
| d | Strmé klesania a stúpania   |
| e | Let výlučne podľa prístrojov vrátane:<br>i) horizontálneho letu, kontroly kurzu, výšky a rýchlosti<br>ii) stúpavých a klesavých zatáčok<br>iii) vyrovnania nezvyčajných letových polôh<br>iv) obmedzeného panela prístrojov |
| f | Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiatelefonne postupy   |

## ODDIEL 3 — TRAŤOVÉ POSTUPY

|   |   |
|---|---|
| a | Riadenie vzducholode pomocou vonkajšej vizuálnej orientácie<br>Posudzovanie doletu/výdrže |
| b | Orientácia, čítanie mapy  |

|   |  |
|---|--|
| c | Kontrola výšky, rýchlosti a kurzu, výhľad  |
| d | Nastavenie výškomera, dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiatelefonne postupy  |
| e | Monitorovanie postupu letu, letový záznam, spotreba paliva, vyhodnotenie odchýlky od trasy a návrat na správnu trasu   |
| f | Pozorovanie poveternostných podmienok, hodnotenie trendov, plánovanie zmeny trasy  |
| g | Udržiavanie trasy letu, určovanie polohy (NDB alebo VOR), identifikácia zariadení (let podľa prístrojov). Realizácia plánu zmeny trasy a let na náhradné letisko (let za viditeľnosti) |

#### ODDIEL 4 — POSTUPY PRIBLÍŽENIA A PRISTÁTIA

|   |   |
|---|---|
| a | Postupy priletu, nastavenie výškomera, kontroly, výhľad                       |
| b | Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiatelefonne postupy                 |
| c | Postup opakovaného okruhu z malej výšky                                       |
| d | Normálne pristátie  |
| e | Pristátie na krátkej dráhe  |
| f | Priblíženie a pristátie s výkonom na voľnobeh (len jednomotorové vzducholode) |
| g | Pristátie bez použitia klapiek  |
| h | Poletové činnosti   |

#### ODDIEL 5 — ABNORMÁLNE A NÚDZOVÉ POSTUPY

Tento oddiel sa môže spájať s oddielmi 1 až 4

|   |  |
|---|--|
| a | Simulovaná porucha motora po vzlete (v bezpečnej výške), požiarne cvičenie |
| b | Nesprávna funkcia zariadení  |
| c | Vynútené pristátie (simulované)  |
| d | Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiatelefonne postupy              |
| e | Ústne otázky   |

#### ODDIEL 6 — PRÍSLUŠNÉ PRVKY SÚVISIACE S TRIEDOU ALEBO TYPOM

Tento oddiel sa môže spájať s oddielmi 1 až 5

|   |   |
|---|---|
| a | Simulovaná porucha motora počas vzletu (v bezpečnej výške, pokiaľ sa nevykonáva v FFS)  |
| b | Priblíženie a opakovanie okruhu s poruchou motora (motorov)   |
| c | Priblíženie a pristátie s úplným zastavením s poruchou motora (motorov)   |
| d | Nesprávna funkcia tlakového systému obalu   |
| e | Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiatelefonne postupy, schopnosť riadiť vzducholode   |
| f | Podľa pokynov FE — v prípade potreby sa zahrnú príslušné prvky praktickej skúšky pre kvalifikačnú kategóriu na triedu alebo typovú kvalifikačnú kategóriu:<br>i) systémy vzducholode<br>ii) prevádzka tlakového systému obalu |
| g | Ústne otázky  |

## Dodatok 5

**Integrovaný výcvikový kurz MPL**

## VŠEOBECNÉ

1. Cieľom integrovaného kurzu pre preukaz spôsobilosti pilota viacčlennej posádky (MPL) je vycvičiť pilotov na úroveň odbornej spôsobilosti, ktorá im umožní vykonávať funkciu druhého pilota na viacmotorových viacpilotných turbínových dopravných letúnoch podľa pravidiel letu za viditeľnosti a podľa prístrojov a získať MPL.
2. Súhlas na uskutočnenie výcvikového kurzu MPL dostane iba organizácia schválená na výcvik, ktorá patrí pod prevádzkovateľa obchodnej leteckej dopravy s osvedčením v súlade s časťou MS a s príslušnými požiadavkami na leteckú prevádzku alebo ktorá má uzavretú osobitnú dohodu s takýmto prevádzkovateľom. Preukaz spôsobilosti je obmedzený na tohto konkrétneho prevádzkovateľa, pokiaľ žiadateľ neabsolvuje preškoľovací kurz prevádzkovateľa leteckej dopravy.
3. Žiadateľ, ktorý chce absolvovať integrovaný kurz MPL, absolvuje všetky fázy výcviku v rámci jedného súvislého kurzu v organizácii schválenej na výcvik. Výcvik je zameraný na odbornú spôsobilosť a vykonáva sa v prevádzkovom prostredí viacčlennej posádky.
4. Do kurzu sa môžu žiadatelia zapojiť iba ako začiatočníci.
5. Kurz pozostáva z:
  - a) teoretickej výučby na úrovni vedomostí pre ATPL(A);
  - b) výcviku letu za viditeľnosti a podľa prístrojov;
  - c) výcviku súčinnosti viacčlennej posádky (MCC) pre prevádzku viacpilotných letúnov a
  - d) výcviku pre typovú kvalifikačnú kategóriu.
6. Žiadateľ, ktorý neuspeje alebo nie je schopný absolvovať celý kurz MPL, môže požiadať príslušný orgán o vykonanie skúšky teoretických vedomostí a praktickej skúšky na účely preukazu spôsobilosti s nižšími oprávneniami a pre IR, ak sú splnené príslušné požiadavky.

## TEORETICKÉ VEDOMOSTI

7. Schválený kurz teoretických vedomostí pre MPL obsahuje najmenej 750 hodín výučby pre úroveň vedomostí ATPL(A), ako aj hodiny požadované na teoretickú výučbu pre príslušnú typovú kvalifikačnú kategóriu v súlade s podčasťou H.

## LETOVÝ VÝCVIK

8. Letový výcvik obsahuje celkovo najmenej 240 hodín, ktoré pozostávajú z hodín vo funkcii pilota riadiaceho (PF) a pilota neriadiaceho letún (PNF) počas skutočných a simulovaných letov a ktoré zahŕňajú tieto 4 fázy výcviku:
  - a) Fáza 1 — Hlavné letové zručnosti  
Osobitný základný jednopilotný výcvik v letúne.
  - b) Fáza 2 — Základná  
Úvod do prevádzky s viacčlennou posádkou a letu podľa prístrojov.
  - c) Fáza 3 — Stredná  
Uplatnenie prevádzky s viacčlennou posádkou na viacmotorový turbínový letún s oprávnením vysokovýkonného letúna v súlade s časťou 21.
  - d) Fáza 4 — Pokročilá  
Výcvik pre typovú kvalifikačnú kategóriu v prostredí zameranom na leteckú dopravu.

Letová prax v rámci skutočných letov zahŕňa všetky požiadavky na prax uvedené v podčasti H, nácvik vyrovnania letu na chrbte letúna, nočné lietanie, let výlučne podľa prístrojov a prax požadovanú na dosiahnutie príslušnej schopnosti riadiť letún.

Požiadavky na MCC sa zahrnú do príslušných uvedených fáz.

Výcvik asymetrického letu sa uskutoční buď v letúne, alebo v letovom simulátore (FFS).

9. Každá fáza v osnovách letového výcviku pozostáva z podpornej teoretickej výučby a z prvkov praktického výcviku.
10. Výcvikový kurz zahŕňa priebežné sledovanie osnov výcviku a hodnotenie žiakov podľa týchto osnov. Hodnotením sa zaisťuje, že:
  - a) spôsobilosť a príslušné hodnotenie zodpovedá úlohám druhého pilota vo viacpilotnom letúne a
  - b) žiaci postupne na uspokojivej úrovni získavajú potrebnú spôsobilosť.
11. Na zaistenie spôsobilosti žiadateľov zahŕňa výcvikový kurz najmenej 12 vzletov a pristátí. Tieto vzlety a pristátia sa uskutočnia pod dohľadom inštruktora v letúne typu, na ktorý sa má vydať typová kvalifikačná kategória.

#### ÚROVEŇ HODNOTENIA

12. Žiadateľ o MPL preukáže spôsobilosť vo všetkých 9 celkoch, uvedených v odseku 13, na pokročilej úrovni spôsobilosti, ktorá je potrebná na vykonávanie funkcie druhého pilota turbínového viacpilotného letúna v prevádzke za viditeľnosti a podľa prístrojov. Hodnotením sa potvrdí, že pilot má po celý čas letún alebo situáciu pod kontrolou a zabezpečí sa úspešný výsledok postupu alebo manévru. Žiadateľ priebežne preukazuje vedomosti, zručnosti a postoje, ktoré sú potrebné na bezpečnú prevádzku letúna príslušného typu, v súlade s kritériami uplatňovania MPL.

#### CELKY SPÔSOBILOSTI

13. Žiadateľ preukáže spôsobilosť v týchto 9 celkoch:
  1. uplatňovanie zásad ľudskej výkonnosti vrátane zásad riadenia nebezpečenstiev a chýb;
  2. vykonávanie pozemnej prevádzky letúna;
  3. vykonávanie vzletu;
  4. vykonávanie stúpania;
  5. vykonávanie cestovného letu;
  6. vykonávanie klesania;
  7. vykonávanie priblíženia;
  8. vykonávanie pristátia a
  9. vykonávanie činností po pristátí a poletových činností v letúne.

#### SIMULOVANÝ LET

14. Minimálne požiadavky na výcvikové zariadenie na simuláciu letu (FSTD):

- a) Fáza 1 — Hlavné letové zručnosti

Zariadenia na elektronickú formu výcviku a stanovovania úloh, schválené príslušným orgánom, majú tieto vlastnosti:

- obsahujú príslušenstvo, ktoré nie je bežne súčasťou počítačov, ako sú funkčné kópie ovládača škrtiacich klapiek „throttle quadrant“, pákového ovládača „sidestick“ alebo klávesnice systému riadenia letu (FMS) a
- umožňujú psychomotorickú činnosť s príslušným použitím sily a načasovania reakcií.

## b) Fáza 2 — Základná

Trenažér letových a navigačných postupov (FNPT II MCC), ktorý predstavuje všeobecný viacmotorový turbínový letún.

## c) Fáza 3 — Stredná

FSTD, ktoré predstavuje viacmotorový turbínový letún vyžadujúci si prevádzku s druhým pilotom, má kvalifikáciu na úroveň B príslušnej normy a navyše obsahuje:

— systém sústavného videnia cez deň/za súmraku/v noci s minimálnym obmedzením zorného poľa v celej pilotnej kabíne, ktorý poskytuje každému pilotovi zorné pole 180° v horizontálnej rovine a 40° vo vertikálnej rovine, a

— simuláciu prostredia riadenia letovej prevádzky (ATC).

## d) Fáza 4 — Pokročilá

FFS, ktorý je plne rovnocenný s úrovňou D alebo úrovňou C s posilneným systémom videnia cez deň vrátane simulácie prostredia ATC.

---

## Dodatok 6

**Modulové výcvikové kurzy pre prístrojovú kvalifikačnú kategóriu (IR)****A. IR(A) — Modulový kurz letového výcviku**

## VŠEOBECNÉ

1. Cieľom modulového kurzu letového výcviku pre prístrojovú kvalifikačnú kategóriu IR(A) je vycvičiť pilotov na úroveň odbornej spôsobilosti, ktorá im umožní riadiť letúny podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) a v meteorologických podmienkach pre let podľa prístrojov (IMC). Kurz pozostáva z dvoch modulov, ktoré je možné absolvovať samostatne alebo v kombinácii:

- a) Základný modul kurzu letu podľa prístrojov

Tento modul obsahuje 10 hodín letu s inštruktorom podľa prístrojov, z čoho až 5 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas v simulátoroch BITD, FNPT I alebo II, alebo FFS. Po ukončení základného modulu kurzu letu podľa prístrojov dostane uchádzač osvedčenie o absolvovaní kurzu.

- b) Procedurálny modul kurzu letu podľa prístrojov

Tento modul obsahuje zvyšok osnov výcviku pre IR(A), 40 hodín letu s inštruktorom podľa prístrojov pri jednomotorových letúnoch alebo 45 hodín pri viacmotorových letúnoch a kurz teoretických vedomostí pre IR(A).

2. Uchádzač o modulový kurz IR(A) musí byť držiteľom PPL(A) alebo CPL(A) vrátane oprávnení na nočné lety. Uchádzač o procedurálny modul kurzu letu podľa prístrojov, ktorý nie je držiteľom CPL(A), musí byť držiteľom osvedčenia o absolvovaní základného modulu kurzu letu podľa prístrojov.

Organizácia schválená na výcvik zabezpečí, aby uchádzač o kurz IR(A) pre viacmotorové letúny, ktorý nie je držiteľom kvalifikačnej kategórie na triedu alebo typovej kvalifikačnej kategórie na viacmotorové letúny, pred začiatkom letového výcviku v rámci kurzu IR(A) absolvoval výcvik na viacmotorové letúny podľa podčasti H.

3. Od uchádzača, ktorý chce absolvovať procedurálny modul letu podľa prístrojov modulového kurzu IR(A), sa vyžaduje, aby absolvoval všetky fázy výcviku v rámci jedného súvislého schváleného výcvikového kurzu. Organizácia schválená na výcvik zabezpečí, aby pred začiatkom procedurálneho modulu kurzu letu podľa prístrojov uchádzač disponoval základnými schopnosťami pre let podľa prístrojov. V prípade potreby uchádzač absolvuje opakovací výcvik.
4. Kurz teoretickej výučby musí byť ukončený v priebehu 18 mesiacov. Procedurálny modul kurzu letu podľa prístrojov a praktickú skúšku je potrebné absolvovať počas obdobia platnosti úspešne zložených teoretických skúšok.
5. Kurz pozostáva z:
  - a) teoretickej výučby na úrovni vedomostí pre IR;
  - b) výcviku letu podľa prístrojov.

## TEORETICKÉ VEDOMOSTI

6. Schválený modulový kurz IR(A) obsahuje najmenej 150 hodín teoretickej výučby.

## LETOVÝ VÝCVIK

7. Kurz IR(A) pre jednomotorové letúny pozostáva najmenej z 50 hodín letu s inštruktorom podľa prístrojov, z čoho až 20 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas v simulátoroch FNPT I alebo až 35 hodín v simulátoroch FFS alebo FNPT II. Najviac 10 hodín pozemného prístrojového času pre FFS alebo FNPT II sa môže vykonať v FNPT I.
8. Kurz IR(A) pre viacmotorové letúny pozostáva najmenej z 55 hodín letu s inštruktorom podľa prístrojov, z čoho až 25 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas v simulátoroch FNPT I alebo až 40 hodín v simulátoroch FFS alebo FNPT II. Najviac 10 hodín pozemného prístrojového času pre FFS alebo FNPT II sa môže vykonať v FNPT I. Zvyšok letového výcviku podľa prístrojov zahŕňa najmenej 15 hodín vo viacmotorových letúnoch.
9. Držiteľ IR(A) na jednomotorové letúny, ktorý je zároveň držiteľom kvalifikačnej kategórie na triedu alebo typovej kvalifikačnej kategórie na viacmotorové letúny a chce prvýkrát získať IR(A) na viacmotorové letúny, absolvuje v organizácii schválenej na výcvik kurz zahŕňajúci najmenej 5 hodín letového výcviku podľa prístrojov vo viacmotorovom letúne, z čoho 3 hodiny môže tvoriť výcvik v FFS alebo FNPT II.



- 10.1. Držiteľovi CPL(A) alebo osvedčenia o absolvovaní základného modulu kurzu letu podľa prístrojov sa môže celková dĺžka výcviku požadovaná v bodoch 7 alebo 8 skrátiť o 10 hodín.
- 10.2. Držiteľovi IR(H) sa môže celková dĺžka výcviku požadovaná v bodoch 7 alebo 8 skrátiť o 10 hodín.
- 10.3. Celkový čas letového výcviku podľa prístrojov v letúne musí byť v súlade s odsekom 7 prípadne s bodom 8.
11. Letové cvičenia pre praktickú skúšku IR(A) obsahujú:
- a) Základný modul kurzu letu podľa prístrojov: postupy a manévry základného letu podľa prístrojov, zahŕňajúce prinajmenej:
- základný let podľa prístrojov bez úloh vonkajšej viditeľnosti:
- horizontálny let,
  - stúpanie,
  - klesanie,
  - zatáčanie pri horizontálnom lete, stúpaní, klesaní;
- prístrojové vzorce;
- ostrá zatáčka;
- rádiová navigácia;
- vyrovnanie nezvyčajných letových polôh;
- obmedzený panel prístrojov;
- rozpoznanie a vyrovnanie začínajúcich a úplných pádov.
- b) Procedurálny modul kurzu letu podľa prístrojov:
- i) predletové činnosti pre lety podľa IFR vrátane použitia letovej príručky a príslušných dokumentov letových prevádzkových služieb pri príprave letového plánu podľa IFR;
- ii) postupy a manévry pre prevádzku podľa IFR za normálnych, abnormálnych a núdzových podmienok, zahŕňajúce prinajmenej:
- prechod od letu za viditeľnosti k letu podľa prístrojov počas vzletu,
  - štandardné odlety a prílety podľa prístrojov,
  - postupy traťového letu IFR,
  - vyčkávacie postupy,
  - priblíženia podľa prístrojov do stanovených miním,
  - postupy pri nevydarenom priblížení,
  - pristátia z priblížení podľa prístrojov vrátane letu po okruhu;
- iii) manévry počas letu a konkrétne letové vlastnosti;
- iv) v prípade potreby riadenie viacmotorového letúna v uvedených cvičeniach vrátane riadenia letúna výlučne podľa prístrojov, so simulovaným výpadkom jedného motora a so zastavením a opätovným spustením motora (posledné uvedené cvičenie sa musí uskutočniť v bezpečnej výške, pokiaľ sa nevykonáva v FFS alebo FNPT II).

**B. IR(H) — Modulový kurz letového výcviku**

1. Cieľom modulového kurzu letového výcviku IR(H) je vycvičiť pilotov na úroveň odbornej spôsobilosti, ktorá im umožní riadiť vrtuľníky podľa IFR a v podmienkach IMC.
2. Uchádzač o modulový kurz IR(H) musí byť držiteľom PPL(H) s kvalifikačnou kategóriou na nočné lety, CPL(H) alebo ATPL(H). Pred začiatkom fázy výcviku na lietadle v rámci kurzu IR(H) musí byť uchádzač držiteľom typovej kvalifikačnej kategórie na vrtuľník, ktorý sa bude používať pri praktickej skúške IR(H), alebo absolvuje na tomto type vrtuľníka schválený výcvik pre typovú kvalifikačnú kategóriu. Uchádzač musí byť držiteľom osvedčenia o uspokojivom absolvovaní MCC, ak sa má praktická skúška vykonávať v podmienkach viacpilotnej prevádzky.
3. Od uchádzača, ktorý chce absolvovať modulový kurz IR(H), sa vyžaduje, aby absolvoval všetky fázy výcviku v rámci jedného súvislého schváleného výcvikového kurzu.
4. Kurz teoretickej výučby musí byť ukončený v priebehu 18 mesiacov. Letový výcvik a praktickú skúšku je potrebné absolvovať počas obdobia platnosti úspešne zložených teoretických skúšok.
5. Kurz pozostáva z:
  - a) teoretickej výučby na úrovni vedomostí pre IR;
  - b) výcviku letu podľa prístrojov.

**TEORETICKÉ VEDOMOSTI**

6. Schválený modulový kurz IR(H) obsahuje najmenej 150 hodín výučby.  
**LETOVÝ VÝCVIK**
7. Kurz IR(H) pre jednomotorové vrtuľníky pozostáva najmenej z 50 hodín letu s inštruktorom podľa prístrojov, z čoho:
  - a) až 20 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas v simulátoroch FNPT I (H) alebo (A). Týchto 20 hodín výcviku v FNPT I (H) alebo (A) možno nahradiť 20 hodinami výcviku pre IR(H) v letúne schválenom pre tento kurz, alebo
  - b) až 35 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas v simulátoroch vrtuľníkov FTD 2/3, FNPT II/III alebo FFS.Výcvik letu podľa prístrojov zahŕňa najmenej 10 hodín výcviku vo vrtuľníku s oprávnením na IFR.
8. Kurz IR(H) pre viacmotorové vrtuľníky pozostáva najmenej z 55 hodín letu s inštruktorom podľa prístrojov, z čoho:
  - a) až 20 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas v simulátoroch FNPT I (H) alebo (A). Týchto 20 hodín výcviku v FNPT I (H) alebo (A) možno nahradiť 20 hodinami výcviku pre IR(H) v letúne schválenom pre tento kurz, alebo
  - b) až 40 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas v simulátoroch vrtuľníkov FTD 2/3, FNPT II/III alebo FFS.Výcvik letu podľa prístrojov zahŕňa najmenej 10 hodín výcviku vo viacmotorovom vrtuľníku s oprávnením na IFR.

9.1. Držiteľom ATPL(H) sa dĺžka teoretickej výučby skráti o 50 hodín.

9.2. Držiteľovi IR(A) sa môže dĺžka požadovaného výcviku skrátiť o 10 hodín.

10. Letové cvičenia pre praktickú skúšku IR(H) obsahujú:

- a) predletové činnosti pre lety podľa IFR vrátane použitia letovej príručky a príslušných dokumentov letových prevádzkových služieb pri príprave letového plánu podľa IFR;
- b) postupy a manévry pre prevádzku podľa IFR za normálnych, abnormálnych a núdzových podmienok, zahŕňajúce prinajmenej:

prechod od letu za viditeľnosti k letu podľa prístrojov počas vzletu,

štandardné odlety a prílety podľa prístrojov,

postupy traťového letu IFR,

- vyčkávacie postupy,
- priblíženia podľa prístrojov do stanovených miním,
- postupy pri nevydarenom priblížení,
- pristátia z priblížení podľa prístrojov vrátane letu po okruhu;
- c) manévry počas letu a konkrétne letové vlastnosti;
- d) v prípade potreby riadenie viacmotorového vrtuľníka v uvedených cvičeniach vrátane riadenia vrtuľníka výlučne podľa prístrojov, so simulovaným výpadkom jedného motora a so zastavením a opätovným spustením motora (posledné uvedené cvičenie sa musí uskutočniť v FFS, FNPT II alebo v FTD 2/3).

### C. IR(As) — Modulový kurz letového výcviku

#### VŠEOBECNÉ

1. Cieľom modulového kurzu letového výcviku pre prístrojovú kvalifikáciu IR(As) je vycvičiť pilotov na úrovni odbornej spôsobilosti, ktorá im umožní riadiť vzducholode podľa IFR a v podmienkach IMC. Kurz pozostáva z dvoch modulov, ktoré je možné absolvovať samostatne alebo v kombinácii:
  - a) Základný modul kurzu letu podľa prístrojov

Tento modul obsahuje 10 hodín letu s inštruktorom podľa prístrojov, z čoho až 5 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas v simulátoroch BITD, FNPT I alebo II, alebo FFS. Po ukončení základného modulu kurzu letu podľa prístrojov dostane uchádzač osvedčenie o absolvovaní kurzu.
  - b) Procedurálny modul kurzu letu podľa prístrojov

Tento modul obsahuje zvyšok osnov výcviku pre IR(As), 25 hodín letu s inštruktorom podľa prístrojov a kurz teoretických vedomostí pre IR(As).
2. Uchádzač o modulový kurz IR(As) musí byť držiteľom PPL(As) vrátane oprávnení na nočné lety alebo CPL(As). Uchádzač o procedurálny modul kurzu letu podľa prístrojov, ktorý nie je držiteľom CPL(As), musí byť držiteľom osvedčenia o absolvovaní základného modulu kurzu letu podľa prístrojov.
3. Od uchádzača, ktorý chce absolvovať procedurálny modul letu podľa prístrojov modulového kurzu IR(As), sa vyžaduje, aby absolvoval všetky fázy výcviku v rámci jedného súvislého schváleného výcvikového kurzu. Organizácia schválená na výcvik zabezpečí, aby pred začiatkom procedurálneho modulu kurzu letu podľa prístrojov uchádzač získal základné zručnosti letu podľa prístrojov. V prípade potreby uchádzač absolvuje opakovací výcvik.
4. Kurz teoretickej výučby musí byť ukončený v priebehu 18 mesiacov. Procedurálny modul kurzu letu podľa prístrojov a praktickú skúšku je potrebné absolvovať počas obdobia platnosti úspešne zložených teoretických skúšok.
5. Kurz pozostáva z:
  - a) teoretickej výučby na úrovni vedomostí pre IR;
  - b) výcviku letu podľa prístrojov.

#### TEORETICKÉ VEDOMOSTI

6. Schválený modulový kurz IR(As) obsahuje najmenej 150 hodín teoretickej výučby.

#### LETOVÝ VÝCVIK

7. Kurz IR(As) pozostáva najmenej z 35 hodín letu s inštruktorom podľa prístrojov, z čoho až 15 hodín môže tvoriť pozemný prístrojový čas v simulátoroch FNPT I alebo až 20 hodín v simulátoroch FFS alebo FNPT II. Najviac 5 hodín pozemného prístrojového času pre FNPT II alebo FFS sa môže vykonať v FNPT I.
8. Držiteľovi CPL(As) alebo osvedčenia o absolvovaní základného modulu kurzu letu podľa prístrojov sa môže celková dĺžka výcviku požadovaného v bode 7 skrátiť o 10 hodín. Celkový čas letového výcviku podľa prístrojov vo vzducholodi musí byť v súlade s bodom 7.
9. Ak je uchádzač držiteľom IR na lietadlá inej kategórie, môže sa celková požadovaná dĺžka letového výcviku skrátiť o 10 hodín na vzducholodiach.

10. Letové cvičenia pre praktickú skúšku IR(As) obsahujú:

a) Základný modul kurzu letu podľa prístrojov:

postupy a manévry základného letu podľa prístrojov, zahŕňajúce prinajmenej:

základný let podľa prístrojov bez úloh vonkajšej viditeľnosti:

- horizontálny let,
- stúpanie,
- klesanie,
- zatáčanie pri horizontálnom lete, stúpaní, klesaní;

prístrojové vzorce;

rádiovú navigáciu;

vyrovnanie nezvyčajných letových polôh;

obmedzený panel prístrojov.

b) Procedurálny modul kurzu letu podľa prístrojov:

i) predletové činnosti pre lety podľa IFR vrátane použitia letovej príručky a príslušných dokumentov letových prevádzkových služieb pri príprave letového plánu podľa IFR;

ii) postupy a manévry pre prevádzku podľa IFR za normálnych, abnormálnych a núdzových podmienok, zahŕňajúce najmenej:

- prechod od letu za viditeľnosti k letu podľa prístrojov počas vzletu,
- štandardné odlety a prílety podľa prístrojov,
- postupy traťového letu IFR,
- vyčkávacie postupy,
- priblíženia podľa prístrojov do stanovených miním,
- postupy pri nevydarenom priblížení,
- pristátia z priblížení podľa prístrojov vrátane letu po okruhu;

iii) manévry počas letu a konkrétne letové vlastnosti;

iv) riadenie vzducholode v uvedených cvičeniach vrátane riadenia vzducholode výlučne podľa prístrojov, so simulovaným výpadkom jedného motora a so zastavením a opätovným spustením motora (posledné uvedené cvičenie sa musí uskutočniť v bezpečnej výške, pokiaľ sa nevykonáva v FFS alebo FNPT II).

—

## Dodatok 7

**Praktická skúška pre IR**

1. Žiadateľ o IR musí absolvovať výcvik na lietadle rovnakej triedy alebo typu, aké sa použije pri praktickej skúške.
2. Žiadateľ musí úspešne absolvovať všetky príslušné oddiely praktickej skúšky. Ak nesplní niektorý z prvkov určitého oddielu skúšky, znamená to nesplnenie celého oddielu. Nesplnenie viac ako jedného oddielu si bude vyžadovať, aby žiadateľ opakovane celú skúšku. Ak žiadateľ nesplní iba jeden oddiel skúšky, bude opakovat len tento oddiel. Nesplnenie niektorého oddielu opakovanej skúšky vrátane oddielov, ktoré žiadateľ úspešne splnil pri predchádzajúcom pokuse, si bude vyžadovať, aby žiadateľ opakovane celú skúšku. Všetky príslušné oddiely praktickej skúšky je potrebné absolvovať počas 6 mesiacov. Ak žiadateľ nesplní všetky príslušné oddiely skúšky v priebehu dvoch pokusov, bude musieť absolvovať ďalší výcvik.
3. Ďalší výcvik sa môže požadovať po každej neúspešnej praktickej skúške. Počet praktických skúšok, ktoré môže žiadateľ absolvovať, nie je obmedzený.

## VYKONANIE SKÚŠKY

4. Účelom skúšky je simulovať skutočný let. Trasu, po ktorej sa má letieť, vyberie examinátor. Základným prvkom je schopnosť žiadateľa naplánovať a vykonať let podľa bežného materiálu predletového rozboru. Žiadateľ vykoná plánovanie letu a zabezpečí, aby všetky prístroje a celá dokumentácia pre vykonanie letu boli na palube. Let bude trvať najmenej 1 hodinu.
5. Ak sa žiadateľ rozhodne prerušiť praktickú skúšku z dôvodov, ktoré examinátor neuzná za primerané, žiadateľ musí opakovat celú praktickú skúšku. Ak skúšku preruší z dôvodov, ktoré examinátor uzná za primerané, pri ďalšom lete sa budú skúšať len oddiely, ktoré žiadateľ neabsolvoval.
6. Podľa uváženia skúšajúceho môže žiadateľ v rámci skúšky jedenkrát opakovat ktorýkoľvek manéver alebo postup. Ak skúšajúci usúdi, že letové schopnosti, ktoré žiadateľ preukázal, si vyžadujú opakovanie celej skúšky, môže skúšku v ktorejkoľvek fáze zastaviť.
7. Žiadateľ musí riadiť lietadlo z miesta, kde môže vykonávať funkcie veliaceho pilota a vykonávať skúšku, ako keby nebol prítomný žiaden ďalší člen posádky. Examinátor sa nezúčastňuje na riadení lietadla s výnimkou prípadov, keď je zásah nevyhnutný v záujme bezpečnosti, alebo aby sa predišlo neprijateľnému zdržaniu ostatnej dopravy. Zodpovednosť za let sa vymedzí v súlade s vnútroštátnymi predpismi.
8. O výškach/nadmorských výškach, minimálnych výškach/nadmorských výškach zostupu a o bode nevydareného priblíženia rozhodne žiadateľ a schváli ich examinátor.
9. Žiadateľ o IR opíše examinátorovi vykonávané kontroly a úlohy vrátane identifikácie rádiových zariadení. Kontroly vykoná podľa schváleného kontrolného zoznamu pre lietadlo, na ktorom sa skúška vykonáva. Počas predletovej prípravy na skúšku musí žiadateľ určiť nastavenia výkonu a rýchlosti. Žiadateľ vypočíta výkonové údaje pre vzlet, priblíženie a pristátie v súlade s prevádzkovou príručkou alebo letovou príručkou používaného lietadla.

## TOLERANCIE LETOVEJ SKÚŠKY

10. Žiadateľ preukáže svoju schopnosť:

riadiť lietadlo v rámci jeho obmedzení,

vykonávať všetky manévry hladko a presne,

používať dobrý úsudok a schopnosť riadiť lietadlo,

uplatňovať letecko-navigačné vedomosti a

neustále udržiavať kontrolu nad lietadlom takým spôsobom, aby nebol nikdy vážne ohrozený úspešný výsledok postupu alebo manévru.

11. Použijú sa tieto limity upravené o prípustné odchýlky v závislosti od turbulentných podmienok a kvality ovládania a výkonnosti použitého lietadla.

## Výška

|   |                    |
|---|--------------------|
| všeobecne   | ± 100 stôp         |
| začiatok opakovaného okruhu vo výške/nadmorskej výške rozhodnutia | + 50 stôp/- 0 stôp |
| minimálna výška zostupu/MAP/nadmorská výška                       | + 50 stôp/- 0 stôp |

## Let

|                               |  |
|-------------------------------|--|
| s pomocou rádiových zariadení | ± 5°   |
| presné priblíženie            | odchýlka do polovice stupnice azimut a zostupová dráha |

## Kurz

|                                |       |
|--------------------------------|-------|
| so všetkými motormi            | ± 5°  |
| so simulovanou poruchou motora | ± 10° |

## Rýchlosť

|                                |                      |
|--------------------------------|----------------------|
| so všetkými motormi            | ± 5 uzlov            |
| so simulovanou poruchou motora | + 10 uzlov/- 5 uzlov |

## OBSAH SKÚŠKY

## Letúny

| ODDIEL 1 — PREDLETOVÉ ČINNOSTI A ODLET  |   |
|---|---|
| Použitie kontrolného zoznamu letúna, schopnosť riadiť letún, postupy ochrany proti námraze/odmrazovania atď. sa uplatňujú vo všetkých oddieloch |   |
| a   | Použitie letovej príručky (alebo rovnocenného dokumentu) najmä pri výpočte výkonnosti, hmotnosti a vyváženia letúna   |
| b   | Použitie dokumentu letových prevádzkových služieb, dokumentu o počasí   |
| c   | Príprava letového plánu ATC, letového plánu/záznamu IFR   |
| d   | Predletová prehliadka   |
| e   | Poveternostné minimá  |
| f   | Rolovanie   |
| g   | Predvzletová inštrukcia, vzlet  |
| h (°)   | Prechod na let podľa prístrojov   |
| i (°)   | Postupy odletu podľa prístrojov, nastavenie výškomera   |
| j (°)   | Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiatelefonne (R/T) postupy   |
| ODDIEL 2 — VŠEOBECNÁ OBSLUHA (°)  |   |
| a   | Riadenie letúna výlučne podľa prístrojov vrátane horizontálneho letu pri rôznych rýchlostiach, vyváženie  |
| b   | Stúpavé a klesavé zatáčky s ustálenou zatáčkou 1. stupňa  |
| c   | Vyrovnanie nezvyčajných letových polôh vrátane ustálených zatáčok s náklonom 45° a ostrých klesavých zatáčok  |
| d (*)   | Vyrovnanie priblíženia k pádovej rýchlosti pri horizontálnom lete, stúpavých/klesavých zatáčkach a v pristávacej konfigurácii – použiteľné iba pri letúnoch                                   |
| e   | Obmedzený panel prístrojov: stabilizované stúpanie alebo klesanie, horizontálne zatáčky 1. stupňa do stanovených kurzov, vyrovnanie nezvyčajných letových polôh – použiteľné iba pri letúnoch |

| ODDIEL 3 — TRAŤOVÉ POSTUPY IFR (°)                           |  |
|--|--|
| a  | Udržiavanie trasy letu vrátane navádzania, napr. NDB, VOR, RNAV                                    |
| b  | Použitie rádiových zariadení   |
| c  | Horizontálny let, kontrola kurzu, výšky a rýchlosti, nastavenie výkonu, technika vyváženia         |
| d  | Nastavenia výškomera   |
| e  | Dodržiavanie času a oprava predpokladaného času priletu (ETA) (v prípade potreby čakanie na trase) |
| f  | Monitorovanie postupu letu, letový záznam, spotreba paliva, riadenie systémov                      |
| g  | Postupy na ochranu pred námrazou, v prípade potreby simulované                                     |
| h  | Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiatelefonne (R/T) postupy                                |
| ODDIEL 4 — POSTUPY PRI PRESNOM PRIBLIŽENÍ (°)                |  |
| a  | Nastavenie a kontrola navigačných zariadení, identifikácia zariadení                               |
| b  | Postupy priletu, kontroly výškomera  |
| c  | Rozbor priblíženia a pristátia vrátane kontroly klesania/priblíženia/pristátia                     |
| d (*)  | Postup vyčkávania  |
| e  | Dodržiavanie uverejneného postupu priblíženia  |
| f  | Dodržiavanie času priblíženia  |
| g  | Kontrola výšky, rýchlosti, kurzu (stabilizované priblíženie)                                       |
| h (*)  | Postup opakovaného okruhu  |
| i (*)  | Postup nevydareného priblíženia/pristátie  |
| j  | Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiatelefonne postupy                                      |
| ODDIEL 5 — POSTUPY PRI NEPRESNOM PRÍSTROJOVOM PRIBLIŽENÍ (°) |  |
| a  | Nastavenie a kontrola navigačných zariadení, identifikácia zariadení                               |
| b  | Postupy priletu, nastavenia výškomera  |
| c  | Rozbor priblíženia a pristátia vrátane kontroly klesania/priblíženia/pristátia                     |
| d (*)  | Postup vyčkávania  |
| e  | Dodržiavanie uverejneného postupu priblíženia  |
| f  | Dodržiavanie času priblíženia  |
| g  | Kontrola výšky, rýchlosti, kurzu (stabilizované priblíženie)                                       |
| h (*)  | Postup opakovaného okruhu  |
| i (*)  | Postup pri nevydarenom priblížení/pristátie  |
| j  | Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiatelefonne postupy                                      |

| ODDIEL 6 — LET S JEDNÝM NEPRACUJÚCIM MOTOROM (iba pre viacmotorové letúny) (°) |  |
|--|--|
| a  | Simulovaná porucha motora po vzlete alebo počas opakovaného okruhu                           |
| b  | Priblíženie, opakovaný okruh a postup nevydareného priblíženia s jedným nepracujúcim motorom |
| c  | Priblíženie a pristátie s jedným nepracujúcim motorom  |
| d  | Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiatelefonne postupy                                |

(\*) Môže sa vykonávať v FFS, FTD 2/3 alebo FNPT II.

(†) Môže sa vykonávať v rámci oddielu 4 prípadne oddielu 5.

(°) Musí sa vykonávať výlučne podľa prístrojov.

## Vrtuľníky

| ODDIEL 1 — ODLET  |  |
|---|--|
| Použitie kontrolného zoznamu vrtuľníka, schopnosť riadiť vrtuľník, postupy ochrany proti námraze/odmrazovania atď. sa uplatňujú vo všetkých oddieloch |  |

|   |   |
|---|---|
| a | Použitie letovej príručky (alebo rovnocenného dokumentu) najmä pri výpočte výkonnosti, hmotnosti a vyváženia lietadla |
| b | Použitie dokumentu letových prevádzkových služieb, dokumentu o počasí   |
| c | Príprava letového plánu ATC, letového plánu/záznamu IFR   |
| d | Predletová prehliadka   |
| e | Poveternostné minimá  |
| f | Rolovanie/rolovanie vo vzduchu podľa ATC alebo pokynov inštruktora  |
| g | Predvzletová inštrukcia, postupy a kontroly   |
| h | Prechod na let podľa prístrojov   |
| i | Postupy odletu podľa prístrojov   |

## ODDIEL 2 — VŠEOBECNÁ OBSLUHA

|   |  |
|---|--|
| a | Riadenie vrtuľníka výlučne podľa prístrojov, okrem iného:  |
| b | Stúpavé a klesavé zatáčky s ustálenou zatáčkou 1. stupňa   |
| c | Vyrovnávanie nezvyčajných letových polôh vrátane ustálených zatáčok s náklonom 30° a ostrých klesavých zatáčok |

## ODDIEL 3 — TRAŤOVÉ POSTUPY IFR

|   |  |
|---|--|
| a | Udržiavanie trasy letu vrátane navádzania, napr. NDB, VOR, RNAV                  |
| b | Použitie rádiových zariadení   |
| c | Horizontálny let, kontrola kurzu, výšky a rýchlosti, nastavenie výkonu           |
| d | Nastavenia výškomera   |
| e | Dodržiavanie času a oprava ETA   |
| f | Monitorovanie postupu letu, letový záznam, spotreba paliva, riadenie systémov    |
| g | Postupy na ochranu pred námrazou, v prípade potreby a ak je to možné, simulované |
| h | Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiatelefonne postupy                    |



| ODDIEL 4 — PRESNÉ PRIBLIŽENIE   |   |
|---|---|
| a   | Nastavenie a kontrola navigačných zariadení, identifikácia zariadení  |
| b   | Postupy priletu, kontroly výškomera   |
| c   | Rozbor priblíženia a pristátia vrátane kontroly klesania/priblíženia/pristátia  |
| d (*)   | Postup vyčkávania   |
| e   | Dodržiavanie uverejneného postupu priblíženia   |
| f   | Dodržiavanie času priblíženia   |
| g   | Kontrola výšky, rýchlosti, kurzu (stabilizované priblíženie)  |
| h (*)   | Postup opakovaného okruhu   |
| i (*)   | Postup pri nevydarenom priblížení/pristátie   |
| j   | Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiatelefonne postupy   |
| ODDIEL 5 — NEPRESNÉ PRÍSTROJOVÉ PRIBLIŽENIE   |   |
| a   | Nastavenie a kontrola navigačných zariadení, identifikácia zariadení  |
| b   | Postupy priletu, kontroly výškomera   |
| c   | Rozbor priblíženia a pristátia vrátane kontroly klesania/priblíženia/pristátia  |
| d (*)   | Postup vyčkávania   |
| e   | Dodržiavanie uverejneného postupu priblíženia   |
| f   | Dodržiavanie času priblíženia   |
| g   | Kontrola výšky, rýchlosti, kurzu (stabilizované priblíženie)  |
| h (*)   | Postup opakovaného okruhu   |
| i (*)   | Postup pri nevydarenom priblížení (*)/pristátie   |
| j   | Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiatelefonne postupy   |
| ODDIEL 6 — ABNORMÁLNE A NÚDZOVÉ POSTUPY   |   |
| Tento oddiel sa môže kombinovať s oddielmi 1 až 5. Skúška sa zameria na ovládanie vrtuľníka, zistenie poruchy motora, okamžité zásahy (návky letných pristátí), následné činnosti a kontroly a letovú presnosť v týchto situáciách: |   |
| a   | Simulovaná porucha motora po vzlete a počas priblíženia (**) (v bezpečnej výške, pokiaľ sa nevykonáva v FFS alebo FNPT II/III, FTD 2/3) |
| b   | Porucha zariadení na udržiavanie stability/hydraulického systému (ak je to možné)   |
| c   | Obmedzený panel prístrojov  |
| d   | Autorotácia a návrat do nastavenej výšky  |
| e   | Presné priblíženie ručne, bez letového povelového prístroja (***)<br>Presné priblíženie ručne, s letovým povelovým prístrojom (***)     |

(\*) Vykonáva sa v rámci oddielu 4 alebo oddielu 5.

(\*\*) Iba pri viacpilotnom vrtuľníku.

(\*\*\*) Skúša sa iba jeden prvok.

**Vzducholode****ODDIEL 1 — PREDLETOVÉ ČINNOSTI A ODLET**

Použitie kontrolného zoznamu vzducholode, schopnosť riadiť vzducholode, dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiové postupy sa uplatňujú vo všetkých oddieloch

|   |  |
|---|--|
| a | Použitie letovej príručky (alebo rovnocenného dokumentu) najmä pri výpočte výkonnosti, hmotnosti a vyváženia vzducholode |
| b | Použitie dokumentu letových prevádzkových služieb, dokumentu o počasí  |
| c | Príprava letového plánu ATC, letového plánu/záznamu IFR  |
| d | Predletová prehliadka  |
| e | Poveternostné minimá   |
| f | Predvzletová inštrukcia, postup odpútania, manévrovanie na zemi  |
| g | Vzlet  |
| h | Prechod na let podľa prístrojov  |
| i | Postupy odletu podľa prístrojov, nastavenie výškomera  |
| j | Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiové (R/T) postupy   |

**ODDIEL 2 — VŠEOBECNÁ OBSLUHA**

|   |   |
|---|---|
| a | Riadenie vzducholode výlučne podľa prístrojov vrátane horizontálneho letu pri rôznych rýchlostiach, vyváženie |
| b | Stúpavé a klesavé zatáčky s ustálenou veľkosťou zatáčania   |
| c | Vyrovnávanie nezvyčajných letových polôh  |
| d | Obmedzený panel prístrojov  |

**ODDIEL 3 — TRAŤOVÉ POSTUPY IFR**

|   |  |
|---|--|
| a | Udržiavanie trasy letu vrátane navádzania, napr. NDB, VOR, RNAV                            |
| b | Použitie rádiových zariadení   |
| c | Horizontálny let, kontrola kurzu, výšky a rýchlosti, nastavenie výkonu, technika vyváženia |
| d | Nastavenia výškomera   |
| e | Dodržiavanie času a oprava ETA   |
| f | Monitorovanie postupu letu, letový záznam, spotreba paliva, riadenie systémov              |
| g | Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiové postupy                                     |

**ODDIEL 4 — POSTUPY PRESNÉHO PRIBLIŽENIA**

|       |  |
|-------|--|
| a     | Nastavenie a kontrola navigačných zariadení, identifikácia zariadení           |
| b     | Postupy priletu, kontroly výškomera  |
| c     | Rozbor priblíženia a pristátia vrátane kontroly klesania/priblíženia/pristátia |
| d (*) | Postup vyčkávania  |
| e     | Dodržiavanie uverejneného postupu priblíženia                                  |
| f     | Dodržiavanie času priblíženia  |
| g     | Stabilizované priblíženie (kontrola výšky, rýchlosti, kurzu)                   |

|   |  |
|---|--|
| h (*)   | Postup opakovaného okruhu  |
| i (*)   | Postup pri nevydarenom priblížení/pristátie  |
| j   | Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiatelefonne postupy                            |
| <b>ODDIEL 5 — POSTUPY PRI NEPRESNOM PRÍSTROJOVOM PRIBLÍŽENÍ</b>   |  |
| a   | Nastavenie a kontrola navigačných zariadení, identifikácia zariadení                     |
| b   | Postupy priletu, nastavenia výškomera  |
| c   | Rozbor priblíženia a pristátia vrátane kontroly klesania/priblíženia/pristátia           |
| d (*)   | Postup vyčkávania  |
| e   | Dodržiavanie uverejneného postupu priblíženia  |
| f   | Dodržiavanie času priblíženia  |
| g   | Stabilizované priblíženie (kontrola výšky, rýchlosti, kurzu)                             |
| h (*)   | Postup opakovaného okruhu  |
| i (*)   | Postup pri nevydarenom priblížení/pristátie  |
| j   | Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiatelefonne postupy                            |
| <b>ODDIEL 6 — LET S JEDNÝM NEPRACUJÚCIM MOTOROM</b>   |  |
| Tento oddiel sa môže kombinovať s oddielmi 1 až 5. Skúška sa zameria na ovládanie vzducholode, zistenie poruchy motora, okamžité zásahy, následné činnosti, kontroly a letovú presnosť v týchto situáciách: |  |
| a   | Simulovaná porucha motora po vzlete alebo počas opakovaného okruhu                       |
| b   | Priblíženie a postup opakovaného okruhu s jedným nepracujúcim motorom                    |
| c   | Priblíženie a pristátie, postup pri nevydarenom priblížení s jedným nepracujúcim motorom |
| d   | Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiatelefonne postupy                            |

(\*) Môže sa vykonávať buď v rámci oddielu 4, alebo oddielu 5.

## Dodatok 8

**Vzájomné započítavanie časti IR preskúšania odbornej spôsobilosti pre kvalifikačnú kategóriu na triedu alebo typovú kvalifikačnú kategóriu****A. Letúny**

Zápočty sa poskytujú, iba ak si držiteľ predlžuje platnosť oprávnení IR buď na jednomotorové, alebo na jednopilotné viacmotorové letúny.

|  |   |
|--|---|
| Keď sa vykonáva preskúšanie odbornej spôsobilosti vrátane IR a držiteľ má platnú:                                      | Zápočet platí vo vzťahu k časti IR preskúšania odbornej spôsobilosti pre:   |
| typovú kvalifikačnú kategóriu MP,<br>typovú kvalifikačnú kategóriu na vysokovýkonné letúny so zložitou konštrukciou    | kvalifikačnú kategóriu na triedu SE (*) a typovú kvalifikačnú kategóriu SE (*) a kvalifikačnú kategóriu na triedu SP ME a typovú kvalifikačnú kategóriu SP ME na nie vysokovýkonné letúny so zložitou konštrukciou, iba zápočty vo vzťahu k oddielu 3B praktickej skúšky pre jednopilotné nie vysokovýkonné letúny so zložitou konštrukciou podľa dodatku 9 (*) |
| typovú kvalifikačnú kategóriu SP ME na nie vysokovýkonné letúny so zložitou konštrukciou, v jednopilotnej prevádzke    | kvalifikačnú kategóriu na triedu SP ME (*) a typovú kvalifikačnú kategóriu SP ME na nie vysokovýkonné letúny so zložitou konštrukciou a kvalifikačnú kategóriu na triedu a typovú kvalifikačnú kategóriu SE (*)   |
| typovú kvalifikačnú kategóriu SP ME na nie vysokovýkonné letúny so zložitou konštrukciou, s obmedzením na MP prevádzku | a) kvalifikačnú kategóriu na triedu SP ME (*) a<br>b) typovú kvalifikačnú kategóriu SP ME na nie vysokovýkonné letúny so zložitou konštrukciou (*) a<br>c) kvalifikačnú kategóriu na triedu a typovú kvalifikačnú kategóriu SE (*)  |
| kvalifikačnú kategóriu na triedu SP ME v jednopilotnej prevádzke   | kvalifikačnú kategóriu na triedu a typovú kvalifikačnú kategóriu SE a kvalifikačnú kategóriu na triedu SP ME a typovú kvalifikačnú kategóriu SP ME na nie vysokovýkonné letúny so zložitou konštrukciou   |
| kvalifikačnú kategóriu na triedu SP ME s obmedzením na MP prevádzku  | kvalifikačnú kategóriu na triedu a typovú kvalifikačnú kategóriu SE (*) a kvalifikačnú kategóriu na triedu SP ME (*) a typovú kvalifikačnú kategóriu SP ME na nie vysokovýkonné letúny so zložitou konštrukciou (*)   |
| kvalifikačnú kategóriu na triedu SP SE   | kvalifikačnú kategóriu na triedu a typovú kvalifikačnú kategóriu SE   |
| typovú kvalifikačnú kategóriu SP SE  | kvalifikačnú kategóriu na triedu a typovú kvalifikačnú kategóriu SE   |

(\*) Za predpokladu, že žiadateľ absolvoval počas predchádzajúcich 12 mesiacov najmenej tri odlety a priblíženia IFR na letúne triedy alebo typu SP v jednopilotnej prevádzke, alebo v prípade viacmotorových nie vysokovýkonných letúnov s jednoduchou konštrukciou žiadateľ absolvoval oddiel 6 praktickej skúšky pre jednopilotné nie vysokovýkonné letúny s jednoduchou konštrukciou výlučne podľa prístrojov v jednopilotnej prevádzke.

**B. Vrtuľníky**

Zápočty sa poskytujú, iba ak si držiteľ predlžuje platnosť oprávnení IR buď na jednomotorové, alebo na jednopilotné viacmotorové vrtuľníky.

|   |   |
|---|---|
| Keď sa vykonáva preskúšanie odbornej spôsobilosti vrátane IR a držiteľ má platnú: | Zápočet platí vo vzťahu k časti IR preskúšania odbornej spôsobilosti pre:       |
| typovú kvalifikačnú kategóriu MPH   | typovú kvalifikačnú kategóriu SE (*) a typovú kvalifikačnú kategóriu SP ME (*). |
| typovú kvalifikačnú kategóriu SP ME, v jednopilotnej prevádzke                    | typovú kvalifikačnú kategóriu SE, typovú kvalifikačnú kategóriu SP ME.          |
| typovú kvalifikačnú kategóriu SP ME, s obmedzením na viacpilotnú prevádzku        | typovú kvalifikačnú kategóriu SE (*), typovú kvalifikačnú kategóriu SP ME (*).  |

(\*) Za predpokladu, že žiadateľ absolvoval počas predchádzajúcich 12 mesiacov najmenej tri odlety a priblíženia IFR na vrtuľníku typu SP v SP prevádzke.

## Dodatok 9

**Výcvik, praktická skúška a preskúšanie odbornej spôsobilosti pre MPL, ATPL, typové kvalifikačné kategórie a kvalifikačné kategórie na triedu a preskúšanie odbornej spôsobilosti pre IRS****A. Všeobecné**

1. Žiadateľ o praktickú skúšku musí absolvovať výcvik na lietadle rovnakej triedy alebo typu, aké sa použije pri skúške.
2. Ak žiadateľ nesplní všetky oddiely skúšky v priebehu dvoch pokusov, bude musieť absolvovať ďalší výcvik.
3. Počet praktických skúšok, ktoré môže žiadateľ absolvovať, nie je obmedzený.

**OBSAH VÝCVIKU, PRAKTICKEJ SKÚŠKY/PRESKÚŠANIA ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI**

4. Pokiaľ nie je inak uvedené v údajoch o prevádzkovej spôsobilosti stanovených v súlade s časťou 21, osnovy letového výcviku sú v súlade s týmto dodatkom. Osnovy sa môžu zúžiť pri započítavaní predchádzajúcej praxe na lietadlách podobného typu, ako je uvedené v údajoch o prevádzkovej spôsobilosti stanovených v súlade s časťou 21.
5. S výnimkou prípadu praktických skúšok na účely vydania ATPL, ak je to uvedené v údajoch o prevádzkovej spôsobilosti stanovených v súlade s časťou 21 pre konkrétny typ, je možné poskytnúť zápočet za prvky praktickej skúšky, ktoré sú spoločné pre ďalšie typy alebo varianty, na ktoré má pilot kvalifikáciu.

**VYKONANIE SKÚŠKY/PRESKÚŠANIA**

6. Examinátor si môže vybrať medzi rozličnými scenármi praktickej skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti, ktoré obsahujú zodpovedajúce simulované operácie, pripravené a schválené príslušným orgánom. Ako je stanovené v tejto časti, použijú sa letové simulátory a ďalšie výcvikové zariadenia, ak sú k dispozícii.
7. Počas preskúšania odbornej spôsobilosti si skúšajúci overí, že držiteľ kvalifikačnej kategórie na triedu alebo typovej kvalifikačnej kategórie dosahuje primeranú úroveň teoretických vedomostí.
8. Ak sa žiadateľ rozhodne ukončiť praktickú skúšku z dôvodov, ktoré examinátor neuzná za primerané, žiadateľ musí opakovať celú praktickú skúšku. Ak skúšku ukončí z dôvodov, ktoré examinátor uzná za primerané, pri ďalšom lete sa budú skúšať len tie oddiely, ktoré žiadateľ neabsolvoval.
9. Podľa uváženia examinátora môže žiadateľ v rámci skúšky jedenkrát opakovať ktorýkoľvek manéver alebo postup. Ak skúšajúci usúdi, že letové zručnosti, ktoré žiadateľ preukázal, si vyžadujú opakovanie celej skúšky, môže skúšku v ktorejkoľvek fáze zastaviť.
10. Od žiadateľa sa bude vyžadovať riadenie lietadla z miesta, kde môže vykonávať funkcie veliaceho pilota alebo druhého pilota a vykonávať skúšku, ako keby nebol prítomný žiaden ďalší člen posádky, ak ide o skúšku/preskúšanie v jednopilotnej prevádzke. Zodpovednosť za let musí byť vymedzená v súlade s vnútroštátnymi predpismi.
11. Počas predletovej prípravy na skúšku musí žiadateľ určiť nastavenia výkonu a rýchlosti. Žiadateľ opíše examinátorovi vykonávané kontroly a úlohy vrátane identifikácie rádiových zariadení. Kontroly vykoná podľa kontrolného zoznamu pre lietadlo, na ktorom sa skúška vykonáva, a ak je to potrebné, s koncepciou MCC. Žiadateľ vypočíta výkonové údaje pre vzlet, priblíženie a pristátie v súlade s prevádzkovou príručkou alebo letovou príručkou používaného lietadla. O výškach/nadmorských výškach, minimálnych výškach/nadmorských výškach zostupu a o bode nevydareného priblíženia sa žiadateľ dohodne s examinátorom.
12. Skúšajúci sa nezúčastňuje na riadení lietadla s výnimkou prípadov, keď je zásah nevyhnutný v záujme bezpečnosti, alebo aby predišiel neprijateľnému zdržaniu ostatnej dopravy.

**OSOBITNÉ POŽIADAVKY NA PRAKTICKÚ SKÚŠKU/PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI PRE TYPOVÉ KVALIFIKAČNÉ KATEGÓRIE NA VIACPILOTNÉ LIETADLÁ, PRE TYPOVÉ KVALIFIKAČNÉ KATEGÓRIE NA JEDNOPILOTNÉ LETÚNY VO VIACPILOTNEJ PREVÁDZKE, PRE MPL A ATPL**

13. Praktická skúška na viacpilotné lietadlá alebo jednopilotné letúny vo viacpilotnej prevádzke sa vykoná v podmienkach viacčlennej posádky. Funkciu druhého pilota môže vykonávať ďalší žiadateľ alebo iný pilot s typovou kvalifikačnou kategóriou. Ak sa používa lietadlo, funkciu druhého pilota bude vykonávať examinátor alebo inštruktor.

14. Žiadateľ vykonáva funkciu pilota riadiaceho letún (PF) počas všetkých oddielov praktickej skúšky s výnimkou abnormálnych a núdzových postupov, ktoré môže vykonávať vo funkcii pilota riadiaceho (PF) alebo pilota neriadiaceho letún (PNF) v súlade s MCC. Žiadateľ o prvotné vydanie typovej kvalifikačnej kategórie na viacpilotné lietadlá alebo ATPL preukáže aj svoju schopnosť vykonávať funkciu PNF. Žiadateľ si môže vybrať na absolvovanie skúšky ľavé alebo pravé sedadlo, ak sa zo zvoleného sedadla dajú vykonať všetky prvky.
15. V prípade žiadateľov o ATPL alebo typovú kvalifikačnú kategóriu na viacpilotné lietadlá alebo jednopilotné letúny vo viacpilotnej prevádzke examinátor nad rámec úloh veliaceho pilota, bez ohľadu na to, či žiadateľ vykonáva funkciu PF alebo PNF, osobitne preskúša tieto otázky:
- riadenie súčinnosti posádky;
  - udržiavanie všeobecného prehľadu o prevádzke lietadla primeraným dohľadom a
  - stanovenie priorít a prijímanie rozhodnutí v súlade s bezpečnostnými aspektmi a príslušnými predpismi a normami, primeraných prevádzkovej situácii vrátane núdzových situácií.
16. Skúška/preskúšanie sa uskutoční podľa IFR, ak zahŕňa aj kvalifikačnú kategóriu IR, a podľa možnosti prebehne v simulovanom prostredí obchodnej leteckej dopravy. Základným prvkom preskúšania je schopnosť žiadateľa naplánovať a vykonať let podľa bežného materiálu predletového rozboru.
17. Ak kurz pre typovú kvalifikačnú kategóriu obsahuje menej ako 2 hodiny letového výcviku na lietadle, praktická skúška sa môže vykonať v FFS pred letovým výcvikom na lietadle. V tom prípade sa osvedčenie o absolvovaní kurzu pre typovú kvalifikačnú kategóriu vrátane letového výcviku na lietadle pred zápisom novej typovej kvalifikačnej kategórie do preukazu spôsobilosti žiadateľa predloží príslušnému orgánu.

#### B. Osobitné požiadavky na kategóriu letúnov

##### PODMIENKY ÚSPEŠNÉHO ABSOLVOVANIA

1. V prípade jednopilotných letúnov s výnimkou jednopilotných vysokovýkonných letúnov so zložitou konštrukciou musí žiadateľ úspešne absolvovať všetky oddiely praktickej skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti. Ak nesplní niektorý z prvkov určitého oddielu skúšky, znamená to nesplnenie celého oddielu. Pri nesplnení viac ako jedného oddielu sa vyžaduje, aby žiadateľ opakovane celú skúšku alebo preskúšanie. Ak žiadateľ nesplní iba jeden oddiel skúšky, musí opakovať len tento oddiel. Pri nesplnení niektorého oddielu opakovanej skúšky alebo preskúšania vrátane oddielov, ktoré žiadateľ úspešne splnil pri predchádzajúcom pokuse, sa vyžaduje, aby žiadateľ opakovane celú skúšku alebo preskúšanie. V prípade jednopilotných viacmotorových letúnov je potrebné úspešne absolvovať oddiel 6 príslušnej skúšky alebo preskúšania, ktorá je venovaná asymetrickému letu.
2. V prípade viacpilotných letúnov a jednopilotných vysokovýkonných letúnov so zložitou konštrukciou musí žiadateľ úspešne absolvovať všetky oddiely praktickej skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti. Pri nesplnení viac ako 5 prvkov sa vyžaduje, aby žiadateľ opakovane celú skúšku alebo preskúšanie. Ak žiadateľ nesplní 5 alebo menej prvkov, musí opakovať len tieto prvky. Pri nesplnení niektorého prvku opakovanej skúšky alebo preskúšania vrátane prvkov, ktoré žiadateľ úspešne splnil pri predchádzajúcom pokuse, sa vyžaduje, aby žiadateľ opakovane celú skúšku alebo preskúšanie. Oddiel 6 nie je súčasťou praktickej skúšky pre ATPL alebo MPL. Ak žiadateľ nesplní alebo neabsolvuje iba oddiel 6, typová kvalifikačná kategória sa mu vydá bez oprávnení na CAT II alebo CAT III. Na rozšírenie oprávnení typovej kvalifikačnej kategórie na CAT II alebo CAT III musí žiadateľ úspešne absolvovať oddiel 6 na lietadle príslušného typu.

##### TOLERANCIE LETOVEJ SKÚŠKY

3. Žiadateľ preukáže svoju schopnosť:
- riadiť letún v rámci jeho obmedzení;
  - vykonať všetky manévry hladko a presne;
  - používať dobrý úsudok a schopnosť riadiť letún;
  - uplatňovať letecko-navigačné vedomosti;
  - neustále udržiavať kontrolu nad letúnom takým spôsobom, aby bol vždy zaručený úspešný výsledok postupu alebo manévru;
  - chápať a uplatňovať postupy koordinácie posádky a stanovenia nespôsobilosti, ak je to použiteľné a
  - efektívne komunikovať s ďalšími členmi posádky, ak je to použiteľné.

4. Použijú sa tieto limity upravené o prípustné odchýlky v závislosti od turbulentných podmienok a kvality ovládania a výkonnosti lietadla:

#### Výška

|  |                    |
|--|--------------------|
| všeobecne  | ± 100 stôp         |
| začiatok opakovaného okruhu vo výške rozhodnutia | + 50 stôp/- 0 stôp |
| minimálna výška zostupu/nadmorská výška          | + 50 stôp/- 0 stôp |

#### Let

|                               |      |
|-------------------------------|------|
| s pomocou rádiových zariadení | ± 5° |
|-------------------------------|------|

Presné priblíženie odchýlka do polovice stupnice, azimut a zostupová dráha

#### Kurz

|                                |       |
|--------------------------------|-------|
| so všetkými motormi            | ± 5°  |
| so simulovanou poruchou motora | ± 10° |

#### Rýchlosť

|                                |                      |
|--------------------------------|----------------------|
| so všetkými motormi            | ± 5 uzlov            |
| so simulovanou poruchou motora | + 10 uzlov/- 5 uzlov |

#### OBSAH VÝCVIKU/PRAKTICKEJ SKÚŠKY/PRESKÚŠANIA ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI

5. Jednopilotné letúny s výnimkou vysokovýkonných letúnov so zložitou konštrukciou

- a) Nasledujúce symboly znamenajú:

P = Výcvik na funkciu veliaceho pilota alebo druhého pilota a pilota riadiaceho (PF) a pilota neriadiaceho letún (PNF).

X = Na toto cvičenie sa použijú letové simulátory, ak sú k dispozícii, inak sa použije letún, ak je vhodný na daný manéver alebo postup.

P# = Výcvik doplní prehliadka letúna pod dohľadom.

- b) Praktický výcvik sa musí vykonávať aspoň na výcvikovom zariadení úrovne označenej ako (P), alebo sa môže vykonávať na ľubovoľnom zariadení vyššej úrovne označenej šípku (←→).

Použité výcvikové zariadenie označujú tieto skratky:

A = letún;

FFS = letový simulátor;

FTD = letové výcvikové zariadenie (vrátane fnpt ii pre kvalifikačnú kategóriu na triedu ME).

- c) Prvky v oddiele 3B a pre viacmotorové letúny v oddiele 6 označené hviezdičkou (\*) sa vykonávajú výlučne podľa prístrojov, ak praktická skúška alebo preskúšanie odbornej spôsobilosti zahŕňa predĺženie alebo obnovenie platnosti IR. Ak sa prvky označené hviezdičkou (\*) pri praktickej skúške alebo preskúšaní odbornej spôsobilosti nevykonávajú výlučne podľa prístrojov a ak sa nezapočítavajú žiadne oprávnenia IR, kvalifikačná kategória na triedu alebo typová kvalifikačná kategória bude obmedzená iba na VFR.
- d) Oddiel 3A sa musí absolvovať pri predĺžení platnosti typovej kvalifikačnej kategórie alebo kvalifikačnej kategórie na triedu na viacmotorové letúny, výlučne na VFR, ak žiadateľ neabsolvoval požadovanú prax 10 úsekov trate počas predchádzajúcich 12 mesiacov. Absolvovanie oddielu 3A sa nepožaduje, ak žiadateľ absolvoval oddiel 3B.
- e) Písmeno „M“ v stĺpci praktickej skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti označuje povinné vykonanie cvičenia, alebo možnosť voľby tam, kde sa vyskytuje viac cvičení.

- f) Simulátory FFS alebo FNPT II sa použijú na praktický výcvik pre typové kvalifikačné kategórie alebo kvalifikačné kategórie na triedu na viacmotorové letúny, ak sú súčasťou schváleného kurzu pre kvalifikačnú kategóriu na triedu alebo typovú kvalifikačnú kategóriu. Pri schvaľovaní kurzu sa berú do úvahy tieto podmienky:
- i) kvalifikačná kategória FFS alebo FNPT II, ako je stanovená v časti OR;
  - ii) kvalifikačné kategórie inštruktorov;
  - iii) objem výcviku na FFS alebo FNPT II, ktorý poskytuje kurz, a
  - iv) kvalifikačné kategórie pilota, ktorý absolvuje výcvik, a jeho predchádzajúca prax na podobných typoch simulátorov.
- g) Ak sa praktická skúška alebo preskúšanie odbornej spôsobilosti vykonáva vo viacpilotnej prevádzke, typová kvalifikačná kategória sa obmedzí na viacpilotnú prevádzku.

| JEDNOPILOTNÉ LETÚNY OKREM<br>VYSOKOVÝKONNÝCH LETÚNOV SO<br>ZLOŽITOU KONŠTRUKCIU  | PRAKTICKÝ VÝCVIK |     |     |   | PRAKT. SK./PRESK. ODB.<br>SPÔS. PRE KVALIF. KAT.<br>NA TRIEDU/TYP. KVALIF.<br>KAT. |                     |
|--|------------------|-----|-----|---|--|---------------------|
|  | Manévre/Postupy  | FTD | FFS | A | Podpis<br>inštruktora<br>po skončení<br>výcviku                                    | Skúš. v<br>FFS<br>A |
| <b>ODDIEL 1</b>  |                  |     |     |   |  |                     |
| 1. Odlet   |                  |     |     |   |  |                     |
| 1.1. Predletové činnosti vrátane:<br>dokumentácie<br>hmotnosti a vyváženia<br>rozboru počasia<br>NOTAM                           |                  |     |     |   |  |                     |
| 1.2. Kontroly pred štartom   |                  |     |     |   |  |                     |
| 1.2.1. vonkajšie   | P#               |     | P   |   |  |                     |
| 1.2.2. vnútorné  |                  |     | P   |   | M  |                     |
| 1.3. Spúšťanie motora:<br>normálne<br>poruchy činnosti   | P—>              | —>  | —>  |   | M  |                     |
| 1.4. Rolovanie   |                  | P—> | —>  |   | M  |                     |
| 1.5. Kontroly pred odletom:<br>motorová skúška (ak je to vhodné)   | P—>              | —>  | —>  |   | M  |                     |
| 1.6. Postup pri vzlete:<br>normálny s klapkami nastavenými<br>podľa letovej príručky<br>bočný vietor (ak sú vhodné<br>podmienky) |                  | P—> | —>  |   |  |                     |
| 1.7. Stúpanie:<br>dodržanie profilu Vx/Vy<br>zátáčky do kurzov<br>prechod do horizontu   |                  | P—> | —>  |   | M  |                     |



| JEDNOPILOTNÉ LETÚNY OKREM VYSOKOVÝKONNÝCH LETÚNOV SO ZLOŽITOU KONŠTRUKCIOU   | PRAKTICKÝ VÝCVIK |     |   |  | PRAKT. SK./PRESK. ODB. SPŔS. PRE KVALIF. KAT. NA TRIEDU/TYP. KVALIF. KAT. |                                       |
|--|------------------|-----|---|--|---|---------------------------------------|
| Manévry/Postupy  | FTD              | FFS | A | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Skúš. v FFS A   | Podpis examinátora po skončení skúšky |
| 1.8. Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiatelefonne postupy   |                  |     |   |  |   |                                       |
| <b>ODDIEL 2</b>  |                  |     |   |  |   |                                       |
| 2. Letová činnosť (VMC)  |                  |     |   |  |   |                                       |
| 2.1. Priamočiary a horizontálny let so zmenou rýchlosti letu vrátane letu na kriticky nízkych rýchlostiach s klapkami a bez klapiek (a priblíženia k VMCA, ak je to použiteľné)  |                  | P→  | → |  |   |                                       |
| 2.2. Ostré zatačky (o 360° vľavo a vpravo s náklonom 45°)  |                  | P→  | → |  | M   |                                       |
| 2.3. Pády a vyrovnanie pádu:<br>i) Plný pád v čistej konfigurácii<br>ii) Priblíženie k pádovej rýchlosti v klesavej zatačke s náklonom v približovacej konfigurácii a s výkonom motora pre priblíženie<br>iii) Priblíženie k pádovej rýchlosti v pristávacej konfigurácii a s výkonom motora pre pristátie<br>iv) Priblíženie k pádovej rýchlosti v stúpavej zatačke s klapkami v polohe pre vzlet a s výkonom motora pre stúpanie (len jednomotorové letúny). |                  | P→  | → |  | M   |                                       |
| 2.4. Ovládanie pomocou autopilota a letového povelového prístroja (môže sa vykonať v rámci oddielu 3), ak je to použiteľné   |                  | P→  | → |  | M   |                                       |
| 2.5. Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiatelefonne postupy   |                  |     |   |  |   |                                       |
| <b>ODDIEL 3A</b>   |                  |     |   |  |   |                                       |
| 3A. Traťové postupy VFR<br><br>[pozri písmeno B bod 5 písm. c) a d)]   |                  |     |   |  |   |                                       |
| 3A.1. Letový plán, navigácia výpočtom a čítanie mapy   |                  |     |   |  |   |                                       |

| JEDNOPILOTNÉ LETÚNY OKREM VYSOKOVÝKONNÝCH LETÚNOV SO ZLOŽITOU KONŠTRUKCIOU  | PRAKTICKÝ VÝCVIK |     |    |  | PRAKT. SK./PRESK. ODB. SPŔS. PRE KVALIF. KAT. NA TRIEDU/TYP. KVALIF. KAT. |                                       |
|---|------------------|-----|----|--|---|---------------------------------------|
|   | FTD              | FFS | A  | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Skúš. v FFS A   | Podpis examinátora po skončení skúšky |
| Manévre/Postupy   |                  |     |    |  |   |                                       |
| 3A.2. Dodržiavanie výšky, kurzu a rýchlosti   |                  |     |    |  |   |                                       |
| 3A.3. Orientácia, dodržiavanie času a oprava ETA  |                  |     |    |  |   |                                       |
| 3A.4. Použitie rádiových navigačných prostriedkov (ak je to vhodné)   |                  |     |    |  |   |                                       |
| 3A.5. Vedenie letu (letový záznam, bežné kontroly vrátane paliva, systémov a námrazy)   |                  |     |    |  |   |                                       |
| 3A.6. Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiotelefonne postupy   |                  |     |    |  |   |                                       |
| ODDIEL 3B   |                  |     |    |  |   |                                       |
| 3B. Let podľa prístrojov  |                  |     |    |  |   |                                       |
| 3B.1.*Odlet podľa prístrojov (IFR)  |                  | P—> | —> |  | M   |                                       |
| 3B.2.*Traťový let IFR   |                  | P—> | —> |  | M   |                                       |
| 3B.3.*Vyčkávacie postupy  |                  | P—> | —> |  | M   |                                       |
| 3B.4.*ILS do DH/A 200 stôp (60 m) alebo postup do miním (autopilot môže byť použitý na zachytenie zostupovej roviny)              |                  | P—> | —> |  | M   |                                       |
| 3B.5.*Nepresné prístrojové priblíženie do MDH/A a MAP   |                  | P—> | —> |  | M   |                                       |
| 3B.6.*Letové cvičenie vrátane simulovanej poruchy kompasu a umelého horizontu: zatačky 1. stupňa, vyrovnávanie nezvyčajných polôh | P—>              | —>  | —> |  | M   |                                       |
| 3B.7.*Porucha kurzového alebo zostupového majáka  | P—>              | —>  | —> |  |   |                                       |
| 3B.8.*Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiotelefonne postupy   |                  |     |    |  |   |                                       |

| JEDNOPILOTNÉ LETÚNY OKREM<br>VYSOKOVÝKONNÝCH LETÚNOV SO<br>ZLOŽITOU KONŠTRUKCIU  | PRAKTICKÝ VÝCVIK |     |    |   | PRAKT. SK./PRESK. ODB.<br>SPÔS. PRE KVALIF. KAT.<br>NA TRIEDU/TYP. KVALIF.<br>KAT. |  |
|--|------------------|-----|----|---|--|--|
|  | FTD              | FFS | A  | Podpis<br>inštruktora<br>po skončení<br>výcviku | Skúš. v<br>FFS<br>A  | Podpis<br>examinátora<br>po skončení<br>skúšky |
| Manévry/Postupy  |                  |     |    |   |  |  |
| Zámerne vynechané  |                  |     |    |   |  |  |
| <b>ODDIEL 4</b>  |                  |     |    |   |  |  |
| 4. Prílet a pristátia  |                  |     |    |   |  |  |
| 4.1. Postup príletu na letisko   |                  | P—> | —> |   | M  |  |
| 4.2. Normálne pristátie  |                  | P—> | —> |   | M  |  |
| 4.3. Pristátie bez klapiek   |                  | P—> | —> |   | M  |  |
| 4.4. Pristátie s bočným vetrom (ak sú vhodné podmienky)  |                  | P—> | —> |   |  |  |
| 4.5. Priblíženie a pristátie s výkonom na voľnobeh z výšky do 2 000 stôp nad vzletovou a pristávacou dráhou (len jednomotorové letúny) |                  | P—> | —> |   |  |  |
| 4.6. Opakovanie okruhu z minimálnej výšky  |                  | P—> | —> |   | M  |  |
| 4.7. Opakovanie okruhu a pristátie v noci bez použitia pristávacích svetiel (ak je vhodné)   | P—>              | —>  | —> |   |  |  |
| 4.8. Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiové postupy  |                  |     |    |   |  |  |
| <b>ODDIEL 5</b>  |                  |     |    |   |  |  |
| 5. Abnormálne a núdzové postupy<br><br>(Tento oddiel sa môže kombinovať s oddielmi 1 až 4)   |                  |     |    |   |  |  |
| 5.1. Vykonanie prerušeného vzletu prijateľnou rýchlosťou   |                  | P—> | —> |   | M  |  |
| 5.2. Simulovaná porucha motora po vzlete (len jednomotorové letúny)  |                  |     | P  |   | M  |  |

| JEDNOPILOTNÉ LETÚNY OKREM VYSOKOVÝKONNÝCH LETÚNOV SO ZLOŽITOU KONŠTRUKCIOU  | PRAKTICKÝ VÝCVIK |     |     |   | PRAKT. SK./PRESK. ODB. SPŔS. PRE KVALIF. KAT. NA TRIEDU/TYP. KVALIF. KAT. |               |                                       |
|---|------------------|-----|-----|---|---|---------------|---------------------------------------|
|   | Manévry/Postupy  | FTD | FFS | A | Podpis inštruktora po skončení výcviku                                    | Skúš. v FFS A | Podpis examinátora po skončení skúšky |
| 5.3. Simulované vynútené pristátie bez výkonu motora (len jednomotorové letúny)   |                  |     | P   |   |   | M             |                                       |
| 5.4. Simulované núdzové prípady:<br>i) požiar alebo dym za letu;<br>ii) nesprávna funkcia systémov, ak je to vhodné.  | P—>              | —>  | —>  |   |   |               |                                       |
| 5.5. Zastavenie a opätovné spustenie motora (len praktická skúška ME) (v bezpečnej výške, ak sa vykonáva v lietadle)  | P—>              | —>  | —>  |   |   |               |                                       |
| 5.6. Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiové postupy   |                  |     |     |   |   |               |                                       |
| <b>ODDIEL 6</b>   |                  |     |     |   |   |               |                                       |
| 6. Simulovaný nesymetrický let  |                  |     |     |   |   |               |                                       |
| 6.1.* (Tento oddiel sa môže kombinovať s oddielmi 1 až 5)<br>Simulovaná porucha motora počas vzletu (v bezpečnej výške, pokiaľ sa nevykonáva na simulátore FFS alebo FNPT II) | P—>              | —>  | —>X |   |   | M             |                                       |
| 6.2.* Nesymetrické priblíženie a opakovanie okruhu  | P—>              | —>  | —>  |   |   | M             |                                       |
| 6.3.* Nesymetrické priblíženie a pristátie s úplným zastavením  | P—>              | —>  | —>  |   |   | M             |                                       |
| 6.4. Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiové postupy   |                  |     |     |   |   |               |                                       |

## 6. Viacpilotné letúny a jednopilotné vysokovýkonné letúny so zložitou konštrukciou

## a) Nasledujúce symboly znamenajú:

P = výcvik na funkciu veliaceho pilota alebo druhého pilota a pilota riadiaceho (PF) a pilota neriadiaceho letún (PNF) pre vydanie príslušnej typovej kvalifikačnej kategórie.

X = na toto cvičenie sa použijú letové simulátory, ak sú k dispozícii, inak sa použije lietadlo, ak je vhodné na daný manéver alebo postup.

P# = výcvik doplní prehliadka letúna pod dohľadom.

## b) Praktický výcvik sa vykonáva aspoň na výcvikovom zariadení úrovne označenej ako (P), alebo sa môže vykonávať na ľubovoľnom zariadení vyššej úrovne označenej šípkou (—&gt;).

Použité výcvikové zariadenie označujú tieto skratky:

A = letún;

FFS = letový simulátor;

FTD = letové výcvikové zariadenie;

OTD = ďalšie výcvikové zariadenia.

## c) Prvky označené hviezdíčkou (\*) sa vykonávajú výlučne podľa prístrojov. Ak sa táto podmienka počas praktickej skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti nespĺní, typová kvalifikačná kategória sa obmedzí iba na VFR.

## d) Písmeno „M“ v stĺpci praktickej skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti označuje povinné vykonanie cvičenia.

## e) Simulátor FFS sa použije na praktický výcvik a skúšku, ak je súčasťou schváleného kurzu pre typovú kvalifikáciu. Pri schvaľovaní kurzu sa berú do úvahy tieto podmienky:

i) kvalifikačná kategória FFS alebo FNPT II;

ii) kvalifikačné kategórie inštruktorov;

iii) objem výcviku na FFS alebo FNPT II, ktorý sa poskytuje v kurze, a

iv) kvalifikačné kategórie pilota, ktorý absolvuje výcvik, a jeho predchádzajúca prax na podobných typoch simulátorov.

## f) Manévry a postupy zahŕňajú MCC pre viacpilotné letúny a pre jednopilotné vysokovýkonné letúny so zložitou konštrukciou vo viacpilotnej prevádzke.

## g) Manévry a postupy sa vykonávajú v úlohe jedného pilota jednopilotných vysokovýkonných letúnov so zložitou konštrukciou v jednopilotnej prevádzke.

## h) Ak sa praktická skúška alebo preskúšanie odbornej spôsobilosti v prípade jednopilotných vysokovýkonných letúnov so zložitou konštrukciou vykonáva vo viacpilotnej prevádzke, typová kvalifikačná kategória sa obmedzí na viacpilotnú prevádzku. Ak chce žiadateľ získať oprávnenia na jednopilotnú prevádzku, musí v úlohe jedného pilota navyše vykonať manévry/postupy v oddieloch 2.5, 3.9.3.4, 4.3, 5.5 a najmenej jeden manéver/postup z oddielu 3.4.

## i) V prípade obmedzenej typovej kvalifikačnej kategórie vydanéj v súlade s článkom FCL.720.A písm. e) žiadatelia musia spĺňať rovnaké požiadavky, ako ostatní žiadatelia o typovú kvalifikačnú kategóriu s výnimkou praktických cvičení týkajúcich sa vzletu a pristátia.

| VIACPILOTNÉ LETÚNY<br>A JEDNOPILOTNÉ<br>VYSOKOVÝKONNÉ SO<br>ZLOŽITOU KONŠTRUKCIOU  |        | PRAKTICKÝ VÝCVIK |        |       |   |          | PRAKT. SKÚŠKA/<br>PRESKÚŠ. ODB.<br>SPÔSOBILOSTI ATPL/<br>MPL/TYP. KVALIF. KAT. |  |
|--|--------|------------------|--------|-------|---|----------|--|--|
| Manévry/postupy  | OTD    | FTD              | FFS    | A     | Podpis<br>inštruktora<br>po skončení<br>výcviku | Skúš. v  | Podpis<br>examinátora<br>po skončení<br>skúšky                                 |  |
|  |        |                  |        |       |   | FFS<br>A |  |  |
| ODDIEL 1   |        |                  |        |       |   |          |  |  |
| 1. Letová príprava   |        |                  |        |       |   |          |  |  |
| 1.1. Výpočet výkonnosti  | P      |                  |        |       |   |          |  |  |
| 1.2. Vonkajšia vizuálna<br>prehliadka letúna,<br>umiestnenie každého<br>zariadenia a účel<br>prehliadky  | P#     |                  |        | P     |   |          |  |  |
| 1.3. Prehliadka pilotnej<br>kabíny   |        | P————>           | ————>  | ————> |   |          |  |  |
| 1.4. Použitie kontrolného<br>zoznamu pred<br>štartovaním motorov,<br>postup štartovania,<br>kontrola<br>komunikačných<br>a navigačných<br>zariadení, voľba<br>a nastavenie<br>navigačných<br>a komunikačných<br>frekvencií | P————> | ————>            | ————>  | ————> |   | M        |  |  |
| 1.5. Rolovanie podľa ATC<br>alebo pokynov<br>inštruktora   |        |                  | P————> | ————> |   |          |  |  |
| 1.6. Predvzletové kontroly   |        | P————>           | ————>  | ————> |   | M        |  |  |
| ODDIEL 2   |        |                  |        |       |   |          |  |  |
| 2. Vzlety  |        |                  |        |       |   |          |  |  |
| 2.1. Normálne vzlety<br>s rôznym nastavením<br>klapiek vrátane<br>urýchleného vzletu   |        |                  | P————> | ————> |   |          |  |  |
| 2.2.* Vzlet podľa<br>prístrojov; prechod<br>na let podľa<br>prístrojov sa vyžaduje<br>počas otáčania alebo<br>okamžite po vzlete   |        |                  | P————> | ————> |   |          |  |  |

| VIACPILOTNÉ LETÚNY<br>A JEDNOPILOTNÉ<br>VYSOKOVÝKONNÉ SO<br>ZLOŽITOU KONŠTRUKCIOU  | PRAKTICKÝ VÝCVIK |     |        |        |   | PRAKT. SKÚŠKA/<br>PRESKÚŠ. ODB.<br>SPÔSOBILOSTI ATPL/<br>MPL/TYP. KVALIF. KAT. |  |
|--|------------------|-----|--------|--------|---|--|--|
|  | OTD              | FTD | FFS    | A      | Podpis<br>inštruktora<br>po skončení<br>výcviku | Skúš. v<br>FFS<br>A  | Podpis<br>examinátora<br>po skončení<br>skúšky |
| Manévre/postupy  |                  |     |        |        |   |  |  |
| 2.3. Vzlet s bočným vetrom   |                  |     | P————> | ————>  |   |  |  |
| 2.4. Vzlet s maximálnou vzletovou hmotnosťou (skutočná alebo simulovaná maximálna vzletová hmotnosť)   |                  |     | P————> | ————>  |   |  |  |
| 2.5. Vzlety so simulovanou poruchou motora:  |                  |     |        |        |   |  |  |
| 2.5.1.* krátko po dosiahnutí V <sub>2</sub><br>[V letúnoch, ktoré nemajú osvedčenie na kategóriu dopravných alebo civilných prepravných (commuter) letúnov sa porucha motora nesimuluje pred dosiahnutím minimálnej výšky 500 stôp nad koncom vzletovej a pristávacej dráhy. V letúnoch, ktoré majú podobnú výkonnosť ako letúny dopravnej kategórie, čo sa týka vzletovej hmotnosti a hustotnej výšky, inštruktor môže simulovať poruchu motora krátko po dosiahnutí V <sub>2</sub> ] |                  |     | P————> | ————>  |   |  |  |
| 2.5.2.* medzi V <sub>1</sub> a V <sub>2</sub>  |                  |     | P      | X      |   | M<br>iba FFS   |  |
| 2.6. Vykonanie prerušeného vzletu prijateľnou rýchlosťou pred dosiahnutím V <sub>1</sub>   |                  |     | P————> | ————>X |   | M  |  |

| VIACPILOTNÉ LETÚNY<br>A JEDNOPILOTNÉ<br>VYSOKOVÝKONNÉ SO<br>ZLOŽITOU KONŠTRUKCIOU   | PRAKTICKÝ VÝCVIK |       |        |  |   | PRAKT. SKÚŠKA/<br>PRESKÚŠ. ODB.<br>SPÔSOBILOSTI ATPL/<br>MPL/TYP. KVALIF. KAT. |  |
|---|------------------|-------|--------|--|---|--|--|
|   | OTD              | FTD   | FFS    | A  | Podpis<br>inštruktora<br>po skončení<br>výcviku | Skúš. v<br>FFS<br>A  | Podpis<br>examinátora<br>po skončení<br>skúšky   |
| ODDIEL 3  |                  |       |        |  |   |  |  |
| 3. Letové manévry<br>a postupy  |                  |       |        |  |   |  |  |
| 3.1. Zatačky s rušičmi<br>vztlaku a bez nich  |                  |       | P————> | ————>  |   |  |  |
| 3.2. Pokles prednej časti<br>lietadla (tuck under)<br>a rozkmitanie lietadla<br>(Mach buffets) po<br>dosiahnutí kritickéj<br>hodnoty Machovho<br>čísła a ďalšie osobitné<br>letové charakteristiky<br>letúna (napr. tzv.<br>holandský krok –<br>Dutch Roll) |                  |       | P————> | ————>X<br>Na toto<br>cvičenie<br>sa nesmie<br>použiť<br>lietadlo |   |  |  |
| 3.3. Normálna prevádzka<br>systémov<br>a ovládacích prvkov<br>panela palubného<br>technika  | P————>           | ————> | ————>  | ————>  |   |  |  |
| Normálna a abnormálna<br>prevádzka týchto systémov:   |                  |       |        |  |   | M  | Povinné<br>minimum<br>3 abnor-<br>málnych<br>prípado-<br>v sa vyberie<br>z oddie-<br>lov 3.4.0<br>až 3.4.14<br>vrátane |
| 3.4.0. Motor (v prípade<br>potreby vrtuľa)  | P————>           | ————> | ————>  | ————>  |   |  |  |
| 3.4.1. Pretlakový systém<br>a klimatizácia  | P————>           | ————> | ————>  | ————>  |   |  |  |
| 3.4.2. Sústava Pitotových<br>trubic/statická sústava  | P————>           | ————> | ————>  | ————>  |   |  |  |
| 3.4.3. Palivová sústava   | P————>           | ————> | ————>  | ————>  |   |  |  |
| 3.4.4. Elektrická sústava   | P————>           | ————> | ————>  | ————>  |   |  |  |



| VIACPILOTNÉ LETÚNY<br>A JEDNOPILOTNÉ<br>VYSOKOVÝKONNÉ SO<br>ZLOŽITOU KONŠTRUKCIOU                             | PRAKTICKÝ VÝCVIK |      |     |     |   | PRAKT. SKÚŠKA/<br>PRESKÚŠ. ODB.<br>SPÔSOBILOSTI ATPL/<br>MPL/TYP. KVALIF. KAT. |  |
|---|------------------|------|-----|-----|---|--|--|
|   | OTD              | FTD  | FFS | A   | Podpis<br>inštruktora<br>po skončení<br>výcviku | Skúš. v<br>FFS<br>A  | Podpis<br>examinátora<br>po skončení<br>skúšky   |
| Manévre/postupy   |                  |      |     |     |   |  |  |
| 3.4.5. Hydraulická sústava  | P——>             | ——>  | ——> | ——> |   |  |  |
| 3.4.6. Sústava kontroly letu<br>a vyváženia   | P——>             | ——>  | ——> | ——> |   |  |  |
| 3.4.7. Systém ochrany pred<br>námrazou/<br>odstraňovania<br>námrazy, vyhrievanie<br>ochrany proti<br>oslneniu | P——>             | ——>  | ——> | ——> |   |  |  |
| 3.4.8. Autopilot/letový<br>povelový prístroj  | P——>             | ——>  | ——> | ——> |   | M (iba<br>jedno<br>pilotné   |  |
| 3.4.9. Zariadenia výstrahy<br>pred pádom<br>a predchádzania pádu<br>a zariadenia na<br>zvyšovanie stability   | P——>             | ——>  | ——> | ——> |   |  |  |
| 3.4.10. Výstražný systém na<br>blízkosť terénu,<br>poveternostný radar,<br>rádiový výškomer,<br>odpovedač     |                  | P——> | ——> | ——> |   |  |  |
| 3.4.11. Rádiá, navigačné<br>zariadenia, prístroje, systém<br>riadenia letu                                    | P——>             | ——>  | ——> | ——> |   |  |  |
| 3.4.12. Podvozok a brzda  | P——>             | ——>  | ——> | ——> |   |  |  |
| 3.4.13. Sústava nábežných<br>a vztlakových klapiek  | P——>             | ——>  | ——> | ——> |   |  |  |
| 3.4.14. Pomocná pohonná<br>jednotka   | P——>             | ——>  | ——> | ——> |   |  |  |
| Zámerne vynechané   |                  |      |     |     |   |  |  |
| 3.6. Abnormálne<br>a núdzové postupy:   |                  |      |     |     |   | M  | Povinné<br>minimum<br>3 prvkov<br>sa vyberie<br>z oddie-<br>lov 3.6.1<br>až 3.6.9<br>vrátane |

| VIACPILOTNÉ LETÚNY<br>A JEDNOPILOTNÉ<br>VYSOKOVÝKONNÉ SO<br>ZLOŽITOU KONŠTRUKCIOU  | PRAKTICKÝ VÝCVIK |        |        |                                 |   | PRAKT. SKÚŠKA/<br>PRESKÚŠ. ODB.<br>SPÔSOBILOSTI ATPL/<br>MPL/TYP. KVALIF. KAT. |  |
|--|------------------|--------|--------|---------------------------------|---|--|--|
|  | OTD              | FTD    | FFS    | A                               | Podpis<br>inštruktora<br>po skončení<br>výcviku | Skúš. v<br>FFS<br>A  | Podpis<br>examinátora<br>po skončení<br>skúšky |
| 3.6.1. Požiarny výcvik,<br>napr. požiar motora,<br>APU, kabíny,<br>nákladného priestoru,<br>letovej paluby, krídla<br>a elektrickej sústavy<br>vrátane evakuácie |                  | P————> | ————>  | ————>                           |   |  |  |
| 3.6.2. Kontrola<br>a odstránenie dymu  |                  | P————> | ————>  | ————>                           |   |  |  |
| 3.6.3. Poruchy motora,<br>zastavenie<br>a opätovné spustenie<br>v bezpečnej výške  |                  | P————> | ————>  | ————>                           |   |  |  |
| 3.6.4. Vypúšťanie paliva<br>(simulované)   |                  | P————> | ————>  | ————>                           |   |  |  |
| 3.6.5. Strih vetra pri<br>vzlete/pristávaní  |                  |        | P      | X                               |   | iba FFS  |  |
| 3.6.6. Simulovaný pokles<br>tlaku<br>v kabíne/núdzové<br>klesanie  |                  |        | P————> | ————>                           |   |  |  |
| 3.6.7. Nespôsobilosť člena<br>letovej posádky  |                  | P————> | ————>  | ————>                           |   |  |  |
| 3.6.8. Ďalšie núdzové<br>postupy, ako sú<br>uvedené v príslušnej<br>letovej príručke<br>letúna   |                  | P————> | ————>  | ————>                           |   |  |  |
| 3.6.9. Aktivácia systému<br>ACAS   | P————>           | ————>  | ————>  | Nesmie sa<br>použiť<br>lietadlo |   | iba FFS  |  |
| 3.7. Ostré zatáčky<br>s náklonom 45°,<br>180° až 360° doľava<br>a doprava  |                  | P————> | ————>  | ————>                           |   |  |  |

| VIACPILOTNÉ LETÚNY<br>A JEDNOPILOTNÉ<br>VYSOKOVÝKONNÉ SO<br>ZLOŽITOU KONŠTRUKCIOU  | PRAKTICKÝ VÝCVIK |        |        |       |   | PRAKT. SKÚŠKA/<br>PRESKÚŠ. ODB.<br>SPÔSOBILOSTI ATPL/<br>MPL/TYP. KVALIF. KAT. |  |
|--|------------------|--------|--------|-------|---|--|--|
|  | OTD              | FTD    | FFS    | A     | Podpis<br>inštruktora<br>po skončení<br>výcviku | Skúš. v<br>FFS<br>A  | Podpis<br>examinátora<br>po skončení<br>skúšky |
| 3.8. Skoré spozorovanie a opatrenia proti blížiacemu sa priblíženiu k pádovej rýchlosti (až po aktiváciu pádového varovného zariadenia) vo vzletovej konfigurácii (klapky vo vzletovej polohe), v konfigurácii cestovného letu a v pristávacej konfigurácii (klapky v pristávacej polohe, podvozok vysunutý) |                  |        | P————> | ————> |   |  |  |
| 3.8.1. Vyrovnanie plného pádu alebo po aktivácii pádového varovného zariadenia v konfigurácii stúpania, cestovného letu a priblíženia  |                  |        | P      | X     |   |  |  |
| 3.9. Postupy letu podľa prístrojov   |                  |        |        |       |   |  |  |
| 3.9.1.* Dodržiavanie odletovej a priletovej trasy a pokynov ATC  |                  | P————> | ————>  | ————> |   | M  |  |
| 3.9.2.* Vyčkávacie postupy   |                  | P————> | ————>  | ————> |   |  |  |
| 3.9.3.* Presné priblíženia na výšku rozhodnutia (DH) nie menej ako 60 m (200 stôp)   |                  |        |        |       |   |  |  |
| 3.9.3.1.* ručne, bez letového povelového prístroja   |                  |        | P————> | ————> |   | M (iba praktická skúška)   |  |
| 3.9.3.2.* ručne, s letovým povelovým prístrojom  |                  |        | P————> | ————> |   |  |  |
| 3.9.3.3.* s autopilotom  |                  |        | P————> | ————> |   |  |  |

| VIACPILOTNÉ LETÚNY<br>A JEDNOPILOTNÉ<br>VYSOKOVÝKONNÉ SO<br>ZLOŽITOU KONŠTRUKCIOU  | PRAKTICKÝ VÝCVIK |     |     |                    |   | PRAKT. SKÚŠKA/<br>PRESKÚŠ. ODB.<br>SPÔSOBILOSTI ATPL/<br>MPL/TYP. KVALIF. KAT. |         |
|--|------------------|-----|-----|--------------------|---|--|---------|
|  | Manévry/postupy  | OTD | FTD | FFS                | A | Podpis<br>inštruktora<br>po skončení<br>výcviku                                | Skúš. v |
| FFS<br>A   |                  |     |     |                    |   |  |         |
| <p>3.9.3.4.* ručne, so simuláciou nefunkčnosti jedného motora; porucha motora sa musí simulovať počas záverečného priblíženia pred preletom vonkajšieho návestidla (OM) až po dotyk, alebo počas celého postupu nevydareného priblíženia.</p> <p>V letúnoch, ktoré nemajú osvedčenie na kategóriu dopravných (JAR/FAR 25) alebo civilných prepravných (commuter) letúnov (SFAR 23), sa priblíženie so simulovanou poruchou motora a opakovanie okruhu vykonáva v spojení s nepresným prístrojovým priblížením, ako je opísané v oddiele 3.9.4. Opakovanie okruhu sa začne po dosiahnutí bezpečnej výšky nad prekážkami (OCH/A), najneskôr však pri dosiahnutí minimálnej výšky/nadmorskej výšky (MDH/A) klesania 500 stôp nad koncom vzletovej a pristávacej dráhy. V letúnoch, ktoré majú podobnú výkonnosť ako letúny dopravnej kategórie, čo sa týka vzletovej hmotnosti a hustotnej výšky, inštruktor môže simulovať poruchu motora v súlade s oddielom 3.9.3.4.</p> |                  |     |     | P————>      —————> |   | M  |         |
| <p>3.9.4.* Nepresné prístrojové priblíženie na MDH/A</p>   |                  |     |     | P*——>      —————>  |   | M  |         |

| VIACPILOTNÉ LETÚNY<br>A JEDNOPILOTNÉ<br>VYSOKOVÝKONNÉ SO<br>ZLOŽITOU KONŠTRUKCIOU   | PRAKTICKÝ VÝCVIK |     |      |    |   | PRAKT. SKÚŠKA/<br>PRESKÚŠ. ODB.<br>SPÔSOBILOSTI ATPL/<br>MPL/TYP. KVALIF. KAT. |  |
|---|------------------|-----|------|----|---|--|--|
|   | OTD              | FTD | FFS  | A  | Podpis<br>inštruktora<br>po skončení<br>výcviku | Skúš. v<br>FFS<br>A  | Podpis<br>examinátora<br>po skončení<br>skúšky |
| <p>3.9.5. Priblíženie okruhom za týchto podmienok:</p> <p>a)* priblíženie na schválenú minimálnu výšku priblíženia okruhom na danom letisku v súlade s miestnymi zariadeniami na prístrojové priblíženie v simulovaných podmienkach letu podľa prístrojov</p> <p>a potom:</p> <p>b) priblíženie okruhom na ďalšiu vzletovú a pristávaciu dráhu minimálne 90° od osi záverečného priblíženia v bode a), na schválenú minimálnu výšku priblíženia okruhom.</p> <p>Poznámka: Ak nie sú prvky v písmenách a) a b) možné z dôvodov ATC, môže sa vykonať simulovaný okruh za nízkej viditeľnosti.</p> |                  |     | P*—> | —> |   |  |  |
| <b>ODDIEL 4</b>   |                  |     |      |    |   |  |  |
| 4. Postupy pri nevydarenom priblížení   |                  |     |      |    |   |  |  |
| 4.1. Opakovanie okruhu so všetkými motormi* po priblížení ILS pri dosiahnutí výšky rozhodnutia  |                  |     | P*—> | —> |   |  |  |

| VIACPILOTNÉ LETÚNY<br>A JEDNOPILOTNÉ<br>VYSOKOVÝKONNÉ SO<br>ZLOŽITOU KONŠTRUKCIOU   |     | PRAKTICKÝ VÝCVIK |      |  |   |          | PRAKT. SKÚŠKA/<br>PRESKÚŠ. ODB.<br>SPÔSOBILOSTI ATPL/<br>MPL/TYP. KVALIF. KAT. |  |
|---|-----|------------------|------|--|---|----------|--|--|
| Manévry/postupy   | OTD | FTD              | FFS  | A  | Podpis<br>inštruktora<br>po skončení<br>výcviku | Skúš. v  | Podpis<br>examinátora<br>po skončení<br>skúšky                                 |  |
|   |     |                  |      |  |   | FFS<br>A |  |  |
| 4.2. Ďalšie postupy<br>nevydareného<br>priblíženia  |     |                  | P*—> | —>   |   |          |  |  |
| 4.3.* Ručné opakovanie<br>okruhu so<br>simulovanou<br>kritickou<br>nefunkčnosťou<br>motora po<br>prístrojovom<br>priblížení, pri<br>dosiahnutí DH, MDH<br>alebo MAP |     |                  | P*—> | —>   |   | M        |  |  |
| 4.4. Vykonanie<br>prerušeného pristátia<br>vo výške 15 m (50<br>stôp) nad prahom<br>vzletovej a pristávacej<br>dráhy a opakovanie<br>okruhu                         |     |                  | P—>  | —>   |   |          |  |  |
| <b>ODDIEL 5</b>   |     |                  |      |  |   |          |  |  |
| 5. Pristátia  |     |                  |      |  |   |          |  |  |
| 5.1. Normálne pristátia*<br>aj po priblížení ILS<br>s prechodom na let<br>za viditeľnosti pri<br>dosiahnutí DH  |     |                  | P    |  |   |          |  |  |
| 5.2. Pristátie so<br>simulovaným<br>zablokovaním<br>horizontálneho<br>stabilizátora<br>v ľubovoľnej polohe<br>mimo vyváženia<br>letúna                              |     |                  | P—>  | Na toto<br>cvičenie<br>sa nesmie<br>použiť<br>lietadlo |   |          |  |  |
| 5.3. Pristátia s bočným<br>vetrom (ak je to<br>možné, použiť<br>lietadlo)   |     |                  | P—>  | —>   |   |          |  |  |
| 5.4. Letiskový okruh<br>a pristátie bez<br>vysunutých alebo<br>s čiastočne<br>vysunutými<br>vztlakovými<br>a nábežnými<br>klapkami                                  |     |                  | P—>  | —>   |   |          |  |  |
| 5.5. Pristátie so<br>simulovanou<br>kritickou<br>nefunkčnosťou<br>motora  |     |                  | P—>  | —>   |   | M        |  |  |

| VIACPILOTNÉ LETÚNY<br>A JEDNOPILOTNÉ<br>VYSOKOVÝKONNÉ SO<br>ZLOŽITOU KONŠTRUKCIOU  | PRAKTICKÝ VÝCVIK |     |     |   |   | PRAKT. SKÚŠKA/<br>PRESKÚŠ. ODB.<br>SPÔSOBILOSTI ATPL/<br>MPL/TYP. KVALIF. KAT. |  |
|--|------------------|-----|-----|---|---|--|--|
|  | OTD              | FTD | FFS | A | Podpis<br>inštruktora<br>po skončení<br>výcviku | Skúš. v<br>FFS<br>A  | Podpis<br>examinátora<br>po skončení<br>skúšky |
| 5.6. Pristátie<br>s nefunkčnosťou<br>dvoch motorov:<br><br>— letúny s 3<br>motormi: stredný<br>motor a jeden<br>z bočných<br>motorov, ak je to<br>možné na<br>základe údajov<br>AFM,<br><br>— letúny so 4<br>motormi: 2<br>motory na jednej<br>strane. |                  |     | P   | X |   | M<br><br>iba FFS<br><br>(iba<br>prak-<br>tická<br>skúška)                      |  |

Všeobecné poznámky:

Osobitné požiadavky na rozšírenie typovej kvalifikačnej kategórie na prístrojové priblíženie do výšky rozhodnutia menej ako 200 stôp (60 m), t. j. na prevádzku CAT II/III.

#### ODDIEL 6

|   |  |  |      |   |  |    |  |
|---|--|--|------|---|--|----|--|
| Dodatočné schválenie typovej kvalifikačnej kategórie na prístrojové priblíženie do výšky rozhodnutia menej ako 60 m (200 stôp) (CAT II/III)<br><br>Nasledujúce manévry a postupy sú minimálnymi výcvikovými požiadavkami na povolenie prístrojového priblíženia do DH menej ako 60 m (200 stôp). Pri nasledujúcich prístrojových priblíženiach a postupoch nevydareného priblíženia sa použije všetko vybavenie letúna požadované pre typovú kvalifikačnú kategóriu na prístrojové priblíženie do DH menej ako 60 m (200 stôp). |  |  |      |   |  |    |  |
| 6.1.* Vykonanie prerušeného vzletu za minimálnej povolenej dohľadnosti (RVR)  |  |  | P*—> | —>X<br><br>Na toto cvičenie sa nesmie použiť lietadlo |  | M* |  |

| VIACPILOTNÉ LETÚNY<br>A JEDNOPILOTNÉ<br>VYSOKOVÝKONNÉ SO<br>ZLOŽITOU KONŠTRUKCIOU  | PRAKTICKÝ VÝCVIK |     |        |       |   | PRAKT. SKÚŠKA/<br>PRESKÚŠ. ODB.<br>SPÔSOBILOSTI ATPL/<br>MPL/TYP. KVALIF. KAT. |         |
|--|------------------|-----|--------|-------|---|--|---------|
|  | Manévre/postupy  | OTD | FTD    | FFS   | A | Podpis<br>inštruktora<br>po skončení<br>výcviku                                | Skúš. v |
| FFS  |                  |     |        |       |   |  | A       |
| 6.2.* Priblíženia ILS:<br>v podmienkach<br>simulovaného letu<br>podľa prístrojov<br>dosiahnutie príslušnej<br>úrovne DH,<br>s použitím letového<br>navádzacieho<br>systému. Dodržiavajú<br>sa štandardné<br>postupy koordinácie<br>posádky (spoločné<br>plnenie úloh, postupy<br>hlásenia, vzájomná<br>kontrola, výmena<br>informácií<br>a podpora).   |                  |     | P————> | ————> |   | M  |         |
| 6.3.* Opakovanie okruhu:<br><br>po priblíženiach<br>opísaných v oddiele<br>6.2 pri dosiahnutí<br>DH.<br><br>Výcvik zahŕňa aj<br>opakovanie okruhu<br>v dôsledku<br>(simulovanej)<br>nedostatočnej<br>dohľadnosti (RVR),<br>strihu vetra,<br>nadmernej odchýlky<br>letúna od hraníc<br>priblíženia pre<br>úspešné priblíženie<br>a poruchy<br>pozemného/<br>palubného zariadenia<br>pred dosiahnutím DH<br>a opakovanie okruhu<br>so simulovanou<br>poruchou palubného<br>zariadenia. |                  |     | P————> | ————> |   | M*   |         |
| 6.4.* Pristátie (pristátia):<br><br>za viditeľnosti od<br>výšky DH po<br>prístrojovom<br>priblížení.<br>V závislosti od<br>konkrétneho<br>letového<br>navádzacieho<br>systému sa vykoná<br>automatické pristátie.  |                  |     | P————> | ————> |   | M  |         |

Poznámka: Prevádzka CAT II/III bude prebiehať v súlade s príslušnými požiadavkami na leteckú prevádzku.



## 7. Kvalifikačné kategórie na triedu (voda)

Oddiel 6 sa absolvuje s cieľom predĺženia platnosti kvalifikačnej kategórie na triedu (voda) na viacmotorové letúny, iba VFR, keď žiadateľ neabsolvoval požadovanú prax 10 úsekov trasy počas predchádzajúcich 12 mesiacov.

| KVALIFIKAČNÁ KATEGÓRIA NA TRIEDU (VODA)   | PRAKTICKÝ VÝCVIK                       |                                       |
|---|--|---------------------------------------|
| Manévre/Postupy   | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Podpis examinátora po skončení skúšky |
| <b>ODDIEL 1</b>   |  |                                       |
| 1. <b>Odlet</b>   |  |                                       |
| 1.1. Predletové činnosti vrátane:<br>dokumentácie<br>hmotnosti a vyváženia<br>rozboru počasia<br>NOTAM  |  |                                       |
| 1.2. Kontroly pred štartom<br>vonkajšie/vnútorne  |  |                                       |
| 1.3. Spúšťanie a zastavovanie motora<br>Normálne poruchy činnosti   |  |                                       |
| 1.4. Rolovanie  |  |                                       |
| 1.5. Krokové rolovanie  |  |                                       |
| 1.6. Zakotvenie: pláž<br>prístavné mólo<br>bója   |  |                                       |
| 1.7. Plachtenie bez motora  |  |                                       |
| 1.8. Kontroly pred odletom:<br>motorová skúška<br>(ak je to vhodné)   |  |                                       |
| 1.9. Postup vzletu:<br>normálny s klapkami nastavenými<br>podľa letovej príručky<br>bočný vietor (ak sú vhodné<br>podmienky)  |  |                                       |
| 1.10. Stúpanie<br>zatáčky do kurzu<br>prechod do horizontu  |  |                                       |
| 1.11. Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC,<br>rádiotelefonne postupy  |  |                                       |
| <b>ODDIEL 2</b>   |  |                                       |
| 2. <b>Letová činnosť (VFR)</b>  |  |                                       |
| 2.1. Priamočiary a horizontálny let so<br>zmenou rýchlosti letu vrátane letu na<br>kriticky nízkych rýchlostiach<br>s klapkami a bez klapiek (a priblíženia<br>k VMCA, ak je to použiteľné) |  |                                       |

| KVALIFIKAČNÁ KATEGÓRIA NA TRIEDU (VODA)   | PRAKTICKÝ VÝCVIK                       |                                       |
|---|--|---------------------------------------|
| Manévry/Postupy   | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Podpis examinátora po skončení skúšky |
| 2.2. Ostré zatáčky (o 360° vľavo a vpravo s náklonom 45°)   |  |                                       |
| 2.3. Pády a vyrovnanie pádu:<br>i) plný pád v čistej konfigurácii;<br>ii) priblíženie k pádovej rýchlosti v klesavej zatáčke s náklonom v približovacej konfigurácii a s výkonom motora pre priblíženie;<br>iii) priblíženie k pádovej rýchlosti v pristávacej konfigurácii a s výkonom motora pre pristátie;<br>iv) priblíženie k pádovej rýchlosti v stúpavej zatáčke s klapkami v polohe pre vzlet a s výkonom motora pre stúpanie (len jednomotorové letúny). |  |                                       |
| 2.4. Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiatelefonne postupy  |  |                                       |
| <b>ODDIEL 3</b>   |  |                                       |
| <b>3. Traťové postupy VFR</b>   |  |                                       |
| 3.1. Letový plán, navigácia výpočtom a čítanie mapy   |  |                                       |
| 3.2. Dodržiavanie výšky, kurzu a rýchlosti  |  |                                       |
| 3.3. Orientácia, dodržiavanie času a oprava ETA   |  |                                       |
| 3.4. Použitie rádiových navigačných prostriedkov (ak je to vhodné)  |  |                                       |
| 3.5. Vedenie letu (letový záznam, bežné kontroly vrátane paliva, systémov a námrazy)  |  |                                       |
| 3.6. Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiatelefonne postupy  |  |                                       |
| <b>ODDIEL 4</b>   |  |                                       |
| <b>4. Prílety a pristátia</b>   |  |                                       |
| 4.1. Postup príletu na letisko (iba obojživelné lietadlá)   |  |                                       |
| 4.2. Normálne pristátie   |  |                                       |
| 4.3. Pristátie bez klapiek  |  |                                       |
| 4.4. Pristátie s bočným vetrom (ak sú vhodné podmienky)   |  |                                       |
| 4.5. Priblíženie a pristátie s výkonom na voľnobeh z výšky do 2 000 stôp nad vodou (len jednomotorové letúny)   |  |                                       |

| KVALIFIKAČNÁ KATEGÓRIA NA TRIEDU (VODA)  | PRAKTICKÝ VÝCVIK                       |                                       |
|--|--|---------------------------------------|
| Manévry/Postupy  | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Podpis examinátora po skončení skúšky |
| 4.6. Opakovanie okruhu z minimálnej výšky  |  |                                       |
| 4.7. Pristátie na hladkej vodnej hladine<br>Pristátie na rozbúrenej vodnej hladine                                   |  |                                       |
| 4.8. Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiatelefonne postupy   |  |                                       |
| <b>ODDIEL 5</b>  |  |                                       |
| 5. <b>Abnormálne a núdzové postupy</b><br><br>(Tento oddiel sa môže kombinovať s oddielmi 1 až 4)                    |  |                                       |
| 5.1. Vykonanie prerušeného vzletu prijateľnou rýchlosťou   |  |                                       |
| 5.2. Simulovaná porucha motora po vzlete (len jednomotorové letúny)  |  |                                       |
| 5.3. Simulované vynútené pristátie bez výkonu motora (len jednomotorové letúny)                                      |  |                                       |
| 5.4. Simulované núdzové prípady:<br>i) požiar alebo dym za letu;<br>ii) nesprávna funkcia systémov, ak je to vhodné. |  |                                       |
| 5.5. Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiatelefonne postupy   |  |                                       |
| <b>ODDIEL 6</b>  |  |                                       |
| 6. <b>Simulovaný nesymetrický let</b><br><br>(Tento oddiel sa môže kombinovať s oddielmi 1 až 5)                     |  |                                       |
| 6.1. Simulovaná porucha motora počas vzletu (v bezpečnej výške pokiaľ sa nevykonáva na simulátore FFS alebo FNPT II) |  |                                       |
| 6.2. Zastavenie a opätovné spustenie motora (iba praktická skúška ME)  |  |                                       |
| 6.3. Nesymetrické priblíženie a opakovanie okruhu  |  |                                       |
| 6.4. Nesymetrické priblíženie a pristátie s úplným zastavením  |  |                                       |
| 6.5. Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiatelefonne postupy   |  |                                       |

### C. Osobitné požiadavky na kategóriu vrtuľníkov

1. V prípade praktickej skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti pre typové kvalifikačné kategórie a ATPL musí žiadateľ úspešne absolvovať oddiely 1 až 4 a 6 (podľa potreby) praktickej skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti. Pri nesplnení viac ako 5 prvkov musí žiadateľ opakovať celú skúšku alebo preskúšanie. Ak žiadateľ nesplní 5 alebo menej prvkov, musí opakovať len tieto prvky. Pri nesplnení niektorého prvku opakovanej skúšky alebo preskúšania vrátane prvkov, ktoré žiadateľ už úspešne splnil, musí žiadateľ opakovať celú skúšku alebo preskúšanie. Všetky oddiely praktickej skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti sa musia ukončiť v priebehu 6 mesiacov.
2. V prípade preskúšania odbornej spôsobilosti pre IR musí žiadateľ úspešne absolvovať oddiel 5 preskúšania odbornej spôsobilosti. Pri nesplnení viac ako 3 prvkov musí žiadateľ opakovať celý oddiel 5 preskúšania. Ak žiadateľ nesplní 3 alebo menej prvkov, musí opakovať len tieto prvky. Pri nesplnení niektorého prvku opakovaného preskúšania vrátane prvkov oddielu 5, ktoré žiadateľ už úspešne splnil, musí žiadateľ opakovať celé preskúšanie.

#### TOLERANCIE LETOVEJ SKÚŠKY

3. Žiadateľ preukáže svoju schopnosť:
  - a) riadiť vrtuľník v rámci jeho obmedzení;
  - b) vykonať všetky manévry hladko a presne;
  - c) používať dobrý úsudok a schopnosť riadiť vrtuľník;
  - d) uplatňovať letecko-navigačné vedomosti;
  - e) neustále udržiavať kontrolu nad vrtuľníkom takým spôsobom, aby nebol nikdy ohrozený úspešný výsledok postupu alebo manévru;
  - f) chápať a uplatňovať postupy koordinácie posádky a stanovenia nespôsobilosti, ak je to použiteľné a
  - g) efektívne komunikovať s ďalšími členmi posádky, ak je to použiteľné.
4. Použijú sa tieto limity upravené o prípustné odchýlky v závislosti od turbulentných podmienok a kvality ovládania a výkonnosti lietadla:
  - a) Letové limity IFR

#### Výška

|  |                    |
|--|--------------------|
| všeobecne  | ± 100 stôp         |
| začiatok opakovaného okruhu vo výške rozhodnutia | + 50 stôp/- 0 stôp |
| minimálna výška/nadmorská výška zostupu          | + 50 stôp/- 0 stôp |

#### Let

|                               |     |
|-------------------------------|-----|
| s pomocou rádiových zariadení | ±5° |
|-------------------------------|-----|

|                    |   |
|--------------------|---|
| presné priblíženie | odchýlka do polovice stupnice, azimut a zostupová dráha |
|--------------------|---|

## Kurz

|                                   |       |
|-----------------------------------|-------|
| normálna prevádzka                | ± 5°  |
| abnormálna prevádzka/núdzový stav | ± 10° |

## Rýchlosť

|                                |                      |
|--------------------------------|----------------------|
| všeobecne                      | ± 10 uzlov           |
| so simulovanou poruchou motora | + 10 uzlov/- 5 uzlov |

## b) Letové limity VFR

## Výška

|           |            |
|-----------|------------|
| všeobecne | ± 100 stôp |
|-----------|------------|

## Kurz

|                                   |       |
|-----------------------------------|-------|
| normálna prevádzka                | ± 5°  |
| abnormálna prevádzka/núdzový stav | ± 10° |

## Rýchlosť

|                                |                      |
|--------------------------------|----------------------|
| všeobecne                      | ± 10 uzlov           |
| so simulovanou poruchou motora | + 10 uzlov/- 5 uzlov |

## Posun voči zemi

|                              |  |
|------------------------------|--|
| visenie s vplyvom zeme (IGE) | ± 3 stopy                                |
| pristávanie                  | ± 2 stopy (0 stôp zadný alebo bočný let) |

## OBSAH VÝCVIKU/PRAKTICKEJ SKÚŠKY/PRESKÚŠANIA ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI

## VŠEOBECNE

## 5. Nasledujúce symboly znamenajú:

P = Výcvik na funkciu veliaceho pilota na účely vydania typovej kvalifikačnej kategórie na SPH, alebo výcvik na funkciu veliaceho pilota alebo druhého pilota a pilota riadiaceho letún (PF) a pilota neriadiaceho letún (PNF) na účely vydania typovej kvalifikačnej kategórie na MPH.

## 6. Praktický výcvik sa vykonáva prinajmenšom na výcvikovom zariadení úrovne označenej ako (P), alebo sa môže vykonávať na ľubovoľnom zariadení vyššej úrovne označenej šípku (←→).

Použité výcvikové zariadenie označujú tieto skratky:

FFS = letový simulátor;

FTD = letové výcvikové zariadenie;

H = vrtuľník.

## 7. Prvky označené hviezdíčkou (\*) vykonávajú v skutočných alebo simulovaných IMC iba žiadatelia, ktorí si chcú obnoviť alebo predĺžiť platnosť IR(H), alebo rozšíriť oprávnenia tejto kvalifikačnej kategórie na ďalší typ.

## 8. Postupy letu podľa prístrojov (oddiel 5) vykonávajú iba žiadatelia, ktorí si chcú obnoviť alebo predĺžiť platnosť IR(H), alebo rozšíriť oprávnenia tejto kvalifikačnej kategórie na ďalší typ. Na tento účel sa môžu používať simulátory FFS alebo FTD 2/3.

## 9. Písmeno „M“ v stĺpci praktickej skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti označuje povinné vykonanie cvičenia.

## 10. Simulátor FSTD sa použije na praktický výcvik a skúšku, ak je súčasťou kurzu pre typovú kvalifikačnú kategóriu. Pri schvaľovaní kurzu sa berú do úvahy tieto podmienky:

i) kvalifikačná kategória FSTD, ako je stanovená v časti OR;

ii) kvalifikačné kategórie inštruktora a skúšajúceho;

iii) objem výcviku na FSTD, ktorý sa poskytuje na kurze;

iv) kvalifikačné kategórie pilota, ktorý absolvuje výcvik, a jeho predchádzajúca prax na podobných typoch simulátorov a

v) dĺžka letovej praxe pod dohľadom, poskytovaná po vydaní novej typovej kvalifikačnej kategórie.

#### VIACPILOTNÉ VRTUENÍKY

11. Uchádzači o praktickú skúšku na účely vydania typovej kvalifikačnej kategórie na viacpilotný vrtuľník a ATPL(H) absolvujú iba oddiely 1 až 4 a v prípade potreby oddiel 6.
12. Uchádzači o preskúšanie odbornej spôsobilosti na účely obnovy alebo predĺženia platnosti typovej kvalifikačnej kategórie na viacpilotný vrtuľník absolvujú iba oddiely 1 až 4 a v prípade potreby oddiel 6.

| JEDNOPILOTNÉ/VIACPILOTNÉ VRTUENÍKY   | PRAKTICKÝ VÝCVIK |     |    |   | PRAKT. SKÚŠKA ALEBO<br>PRESKÚŠ. ODB.<br>SPÔSOBOM |  |
|--|------------------|-----|----|---|--|--|
|  | FTD              | FFS | H  | Podpis<br>inštruktora<br>po skončení<br>výcviku | Skúš. v<br>FFS<br>H                              | Podpis<br>examinátora<br>po skončení<br>skúšky |
| Manévre/Postupy  |                  |     |    |   |  |  |
| ODDIEL 1 — Predletové prípravy a kontroly  |                  |     |    |   |  |  |
| 1.1. Vonkajšia vizuálna prehliadka vrtuľníka, umiestnenie každého zariadenia a účel prehliadky                                     |                  |     | P  |   | M (ak sa vykonáva vo vrtuľníku)                  |  |
| 1.2. Prehliadka pilotnej kabíny  |                  | P   | —> |   | M  |  |
| 1.3. Postup štartovania, kontrola komunikačných a navigačných zariadení, voľba a nastavenie navigačných a komunikačných frekvencií | P                | —>  | —> |   | M  |  |
| 1.4. Rolovanie/rolovanie vo vzduchu podľa pokynov ATC alebo pokynov inštruktora  |                  | P   | —> |   | M  |  |
| 1.5. Predvzletové postupy a kontroly   | P                | —>  | —> |   | M  |  |
| ODDIEL 2 — Letové manévre a postupy  |                  |     |    |   |  |  |
| 2.1. Vzlety (rôzne profily)  |                  | P   | —> |   | M  |  |
| 2.2. Vzlety a pristátia na šikmom teréne alebo v bočnom vetre  |                  | P   | —> |   |  |  |
| 2.3. Vzlet pri maximálnej vzletovej hmotnosti (skutočnej alebo simulovanej)  | P                | —>  | —> |   |  |  |
| 2.4. Vzlet so simulovanou poruchou motora krátko pred dosiahnutím TDP alebo DPATO  |                  | P   | —> |   | M  |  |
| 2.4.1. Vzlet so simulovanou poruchou motora krátko po dosiahnutí TDP alebo DPATO   |                  | P   | —> |   | M  |  |
| 2.5. Stúpavé a klesavé zatáčky do určených kurzov  | P                | —>  | —> |   | M  |  |

| JEDNOPILOTNÉ/VIACPILOTNÉ VRTULNÍKY  | PRAKTICKÝ VÝCVIK |     |    |   | PRAKT. SKÚŠKA ALEBO<br>PRESKÚŠ. ODB.<br>SPÔSOBOM |  |
|---|------------------|-----|----|---|--|--|
|   | FTD              | FFS | H  | Podpis<br>inštruktora<br>po skončení<br>výcviku | Skúš. v<br>FFS<br>H                              | Podpis<br>examinátora<br>po skončení<br>skúšky |
| Manévre/Postupy   |                  |     |    |   |  |  |
| 2.5.1. Zatačky s náklonom 30°, 180° až 360° doľava a doprava, výlučne podľa prístrojov          | P                | —>  | —> |   | M  |  |
| 2.6. Klesanie autorotáciou  | P                | —>  | —> |   | M  |  |
| 2.6.1. Pristátie autorotáciou (iba SEH) alebo s obnovením pohonu                                |                  | P   | —> |   | M  |  |
| 2.7. Pristátia (rôzne profily)  |                  | P   | —> |   | M  |  |
| 2.7.1. Opakovanie okruhu alebo pristátie po simulovanej poruche motora pred LDP alebo pred DPBL |                  | P   | —> |   | M  |  |
| 2.7.2. Pristátie po simulovanej poruche motora za LDP alebo za DPBL                             |                  | P   | —> |   | M  |  |

ODDIEL 3 — Normálna a abnormálna prevádzka týchto systémov a postupov

|  |   |    |    |  |   |   |
|--|---|----|----|--|---|---|
| 3. Normálna a abnormálna prevádzka týchto systémov a postupov: |   |    |    |  | M | Z tohto oddielu sa ako povinné minimum vyberú 3 prvky |
| 3.1. Motor   | P | —> | —> |  |   |   |
| 3.2. Klimatizácia (kúrenie, ventilácia)                        | P | —> | —> |  |   |   |
| 3.3. Sústava Pitotovych trubíc/<br>statická sústava            | P | —> | —> |  |   |   |
| 3.4. Palivová sústava  | P | —> | —> |  |   |   |
| 3.5. Elektrická sústava  | P | —> | —> |  |   |   |
| 3.6. Hydraulická sústava                                       | P | —> | —> |  |   |   |
| 3.7. Sústava kontroly letu<br>a vyváženia                      | P | —> | —> |  |   |   |
| 3.8. Systém ochrany pred námrazou/<br>odstraňovania námrazy    | P | —> | —> |  |   |   |
| 3.9. Autopilot/letový povelový<br>prístroj                     | P | —> | —> |  |   |   |
| 3.10. Zariadenia na zvyšovanie stabi-<br>lity                  | P | —> | —> |  |   |   |

| JEDNOPILOTNÉ/VIACPILOTNÉ VRTULNÍKY   | PRAKTICKÝ VÝCVIK |     |  |   | PRAKT. SKÚŠKA ALEBO PRESKÚŠ. ODB. SPÔSOBOM |   |                                       |
|--|------------------|-----|--|---|--|---|---------------------------------------|
|  | Manévry/Postupy  | FTD | FFS  | H | Podpis inštruktora po skončení výcviku     | Skúš. v FFS H   | Podpis examinátora po skončení skúšky |
| 3.11. Poveternostný radar, rádiový výškomer, odpovedač                     | P                | —>  | —>   |   |  |   |                                       |
| 3.12. Systém priestorovej navigácie  | P                | —>  | —>   |   |  |   |                                       |
| 3.13. Sústava podvozku   | P                | —>  | —>   |   |  |   |                                       |
| 3.14. Pomocná pohonná jednotka   | P                | —>  | —>   |   |  |   |                                       |
| 3.15. Rádio, navigačné zariadenia, systém riadenia letu podľa prístrojov   | P                | —>  | —>   |   |  |   |                                       |
| <b>ODDIEL 4 — Abnormálne a núdzové postupy</b>                             |                  |     |  |   |  |   |                                       |
| 4. Abnormálne a núdzové postupy  |                  |     |  |   | M  | Z tohto oddielu sa ako povinné minimum vyberú 3 prvky |                                       |
| 4.1. Požiarly výcvik (podľa možnosti vrátane evakuácie)                    | P                | —>  | —>   |   |  |   |                                       |
| 4.2. Kontrola a odstránenie dymu   | P                | —>  | —>   |   |  |   |                                       |
| 4.3. Poruchy motora, zastavenie a opätovné spustenie v bezpečnej výške     | P                | —>  | —>   |   |  |   |                                       |
| 4.4. Vypúšťanie paliva (simulované)  | P                | —>  | —>   |   |  |   |                                       |
| 4.5. Porucha ovládania vyrovnávacieho rotora (ak je to možné)              | P                | —>  | —>   |   |  |   |                                       |
| 4.5.1. Strata vyrovnávacieho rotora (v prípade potreby)                    | P                | —>  | Na toto cvičenie sa nesmie použiť vrtuľník |   |  |   |                                       |
| 4.6. Nespôsobilosť člena letovej posádky – iba MPH                         | P                | —>  | —>   |   |  |   |                                       |
| 4.7. Nesprávna funkcia prevodovky  | P                | —>  | —>   |   |  |   |                                       |
| 4.8. Ďalšie núdzové postupy, ako sa uvádzajú v príslušnej letovej príručke | P                | —>  | —>   |   |  |   |                                       |



| JEDNOPILOTNÉ/VIACPILOTNÉ VRTULNÍKY  | PRAKTICKÝ VÝCVIK |     |     |   | PRAKT. SKÚŠKA ALEBO<br>PRESKÚŠ. ODB.<br>SPÔSOBOM |                     |
|---|------------------|-----|-----|---|--|---------------------|
|   | Manévry/Postupy  | FTD | FFS | H | Podpis<br>inštruktora<br>po skončení<br>výcviku  | Skúš. v<br>FFS<br>H |
| ODDIEL 5 — Postupy letu podľa prístrojov (vykonávajú sa v IMC alebo simulovanom IMC)  |                  |     |     |   |  |                     |
| 5.1. Vzlet podľa prístrojov; prechod na let podľa prístrojov sa vyžaduje čo najskôr po vzlete   | p*               | —>* | —>* |   |  |                     |
| 5.1.1. Simulovaná porucha motora počas odletu   | p*               | —>* | —>* |   | M*   |                     |
| 5.2. Dodržiavanie odletovej a priletovej trasy a pokynov ATC  | p*               | —>* | —>* |   | M*   |                     |
| 5.3. Vyčkávacie postupy   | p*               | —>* | —>* |   |  |                     |
| 5.4. Priblíženia ILS na výšku rozhodnutia CAT I   | p*               | —>* | —>* |   |  |                     |
| 5.4.1. Ručne, bez letového povelového prístroja   | p*               | —>* | —>* |   | M*   |                     |
| 5.4.2. Presné priblíženie ručne, s letovým povelovým prístrojom alebo bez neho  | p*               | —>* | —>* |   | M*   |                     |
| 5.4.3. S pripojeným autopilotom   | p*               | —>* | —>* |   |  |                     |
| 5.4.4. Ručne, so simuláciou nefunkčnosti jedného motora. [Porucha motora sa musí simulovať počas záverečného priblíženia pred preletom vonkajšieho návestidla (OM) až po dotyk alebo po vykonanie postupu nevydareného priblíženia] | p*               | —>* | —>* |   | M*   |                     |
| 5.5. Nepresné prístrojové priblíženie na minimálnu výšku klesania MDA/H   | p*               | —>* | —>* |   | M*   |                     |
| 5.6. Opakovanie okruhu so všetkými motormi pri dosiahnutí DA/DH alebo MDA/MDH   | p*               | —>* | —>* |   |  |                     |
| 5.6.1. Ďalšie postupy pri nevydarenom priblížení  | p*               | —>* | —>* |   |  |                     |
| 5.6.2. Opakovanie okruhu so simuláciou nefunkčnosti jedného motora pri dosiahnutí DA/DH alebo MDA/MDH   | p*               |     |     |   | M*   |                     |

| JEDNOPILOTNÉ/VIACPILOTNÉ VRTULNÍKY          | PRAKTICKÝ VÝCVIK |     |     |   | PRAKT. SKÚŠKA ALEBO<br>PRESKÚŠ. ODB.<br>SPÔSOBOM |                     |  |
|---|------------------|-----|-----|---|--|---------------------|--|
|   | Manévry/Postupy  | FTD | FFS | H | Podpis<br>inštruktora<br>po skončení<br>výcviku  | Skúš. v<br>FFS<br>H | Podpis<br>examinátora<br>po skončení<br>skúšky |
| 5.7. Autorotácia IMC s obnovením pohonu     | P*               | —>* | —>* |   |  | M*                  |  |
| 5.8. Vyrovnanie nezvyčajných letových polôh | P*               | —>* | —>* |   |  | M*                  |  |
| ODDIEL 6 — Použitie doplnkového vybavenia   |                  |     |     |   |  |                     |  |
| 6. Použitie doplnkového vybavenia           | P                | —>  | —>  |   |  |                     |  |

#### D. Osobitné požiadavky na kategóriu lietadiel so zdvihovými motormi

1. V prípade praktických skúšok alebo preskúšaní odbornej spôsobilosti pre typové kvalifikačné kategórie na lietadlá so vzlakovými motormi musí žiadateľ úspešne absolvovať oddiely 1 až 5 a 6 (podľa potreby) praktickej skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti. Pri nesplnení viac ako 5 prvkov musí žiadateľ opakovať celú skúšku alebo preskúšanie. Ak žiadateľ nesplní 5 alebo menej prvkov, musí opakovať len tieto prvky. Pri nesplnení niektorého prvku opakovanej skúšky alebo preskúšania vrátane prvkov, ktoré žiadateľ už úspešne splnil, musí žiadateľ opakovať celú skúšku alebo preskúšanie. Všetky oddiely praktickej skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti sa musia ukončiť v priebehu 6 mesiacov.

#### TOLERANCIE LETOVEJ SKÚŠKY

2. Žiadateľ preukáže svoju schopnosť:
- riadiť lietadlo so vzlakovými motormi v rámci jeho obmedzení;
  - vykonať všetky manévry hladko a presne;
  - používať dobrý úsudok a schopnosť riadiť lietadlo;
  - uplatňovať letecko-navigačné vedomosti;
  - neustále udržiavať kontrolu nad lietadlom so vzlakovými motormi takým spôsobom, aby nebol nikdy ohrozený úspešný výsledok postupu alebo manévru;
  - chápať a uplatňovať postupy koordinácie posádky a stanovenia nespôsobilosti a
  - efektívne komunikovať s ďalšími členmi posádky, ak je to použiteľné.
3. Použijú sa tieto limity upravené o prípustné odchýlky v závislosti od turbulentných podmienok a kvality ovládania a výkonnosti lietadla so vzlakovými motormi:
- Letové limity IFR
 

Výška

|  |                    |
|--|--------------------|
| všeobecne  | ± 100 stôp         |
| začiatok opakovaného okruhu vo výške rozhodnutia | + 50 stôp/- 0 stôp |
| minimálna výška/nadmorská výška zostupu          | + 50 stôp/- 0 stôp |

## Let

|                               |   |
|-------------------------------|---|
| s pomocou rádiových zariadení | ± 5°  |
| presné priblíženie            | odchýlka do polovice stupnice, azimut a zostupová dráha |

## Kurz

|                                   |       |
|-----------------------------------|-------|
| normálna prevádzka                | ± 5°  |
| abnormálna prevádzka/núdzový stav | ± 10° |

## Rýchlosť

|                                |                      |
|--------------------------------|----------------------|
| všeobecne                      | ± 10 uzlov           |
| so simulovanou poruchou motora | + 10 uzlov/- 5 uzlov |

## b) Letové limity VFR

## Výška

|           |            |
|-----------|------------|
| všeobecne | ± 100 stôp |
|-----------|------------|

## Kurz

|                                   |       |
|-----------------------------------|-------|
| normálna prevádzka                | ± 5°  |
| abnormálna prevádzka/núdzový stav | ± 10° |

## Rýchlosť

|                                |                      |
|--------------------------------|----------------------|
| všeobecne                      | ± 10 uzlov           |
| so simulovanou poruchou motora | + 10 uzlov/- 5 uzlov |

## Posun voči zemi

|                              |  |
|------------------------------|--|
| vísanie s vplyvom zeme (IGE) | ± 3 stopy                                |
| pristávanie                  | ± 2 stopy (0 stôp zadný alebo bočný let) |

## OBSAH VÝCVIKU/PRAKTICKEJ SKÚŠKY/PRESKÚŠANIA ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI

## 4. Nasledujúce symboly znamenajú:

P = Výcvik na funkciu veliaceho pilota alebo druhého pilota a pilota riadiaceho (PF) a pilota neriadiaceho letún (PNF) na účely vydania príslušnej typovej kvalifikačnej kategórie.

## 5. Praktický výcvik sa vykonáva prinajmenšom na výcvikovom zariadení úrovne označenej ako (P), alebo sa môže vykonávať na ľubovoľnom zariadení vyššej úrovne označenej šípku (—&gt;).

## 6. Použité výcvikové zariadenie označujú tieto skratky:

FFS = letový simulátor;

FTD = letové výcvikové zariadenie;

OTD = ďalšie výcvikové zariadenia;

PL = lietadlo so vztlakovými motormi.

a) Uchádzači o praktickú skúšku na účely vydania typovej kvalifikačnej kategórie na lietadlá so vztlakovými motormi absolvujú prvky oddielov 1 až 5 a v prípade potreby oddielu 6.

b) Uchádzači o preskúšanie odbornej spôsobilosti na účely predĺženia alebo obnovenia platnosti typovej kvalifikačnej kategórie na lietadlá so vztlakovými motormi absolvujú prvky oddielov 1 až 5 a v prípade potreby oddiel 6 a/alebo 7.

c) Prvky označené hviezdikou (\*) sa vykonávajú výlučne podľa prístrojov. Ak sa táto podmienka počas praktickej skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti nespĺní, typová kvalifikačná kategória sa obmedzí iba na VFR.

7. Písmeno „M“ v stĺpci praktickej skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti označuje povinné vykonanie cvičenia.
8. Simulátory FSTD sa použijú na praktický výcvik a skúšku, ak sú súčasťou schváleného kurzu pre typovú kvalifikačnú kategóriu. Pri schvaľovaní kurzu sa berú do úvahy tieto podmienky:
- a) kvalifikačná kategória FSTD, ako je stanovená v časti OR;
- b) kvalifikačné kategórie inštruktora.

| KATEGÓRIA LIETADIEL SO VZTLAKOVÝMI MOTORMI   | PRAKTICKÝ VÝCVIK |     |     |    |  | PRAKT. SKÚŠKA ALEBO PRESKÚŠ. ODB. SPÔSOBILOSTI |                                       |
|--|------------------|-----|-----|----|--|--|---------------------------------------|
|  | OTD              | FTD | FFS | PL | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Skúš. v FFS PL                                 | Podpis examinátora po skončení skúšky |
| Manévry/Postupy  |                  |     |     |    |  |  |                                       |
| ODDIEL 1 — Predletové prípravy a kontroly  |                  |     |     |    |  |  |                                       |
| 1.1. Vonkajšia vizuálna prehliadka lietadla so vztlakovými motormi, umiestnenie každého zariadenia a účel prehliadky   |                  |     |     | P  |  |  |                                       |
| 1.2. Prehliadka pilotnej kabíny  | P                | —>  | —>  | —> |  |  |                                       |
| 1.3. Postup štartovania, kontrola komunikačných a navigačných zariadení, voľba a nastavenie navigačných a komunikačných frekvencií                                     | P                | —>  | —>  | —> |  | M  |                                       |
| 1.4. Rolovanie podľa pokynov ATC alebo pokynov inštruktora   |                  | P   | —>  | —> |  |  |                                       |
| 1.5. Predvzletové postupy a kontroly vrátane kontroly pohonu   | P                | —>  | —>  | —> |  | M  |                                       |
| ODDIEL 2 — Letové manévry a postupy  |                  |     |     |    |  |  |                                       |
| 2.1. Profily normálnych vzletov VFR: operácie na vzletovej a pristávacej dráhe (STOL a VTOL) vrátane bočného vetra<br>vyvýšené heliporty<br>heliporty na úrovni terénu |                  | P   | —>  | —> |  | M  |                                       |
| 2.2. Vzlet pri maximálnej vzletovej hmotnosti (skutočnej alebo simulovanej)  |                  | P   | —>  |    |  |  |                                       |

| KATEGÓRIA LIETADIEL SO<br>VZTLAKOVÝMI MOTORMI  | PRAKTICKÝ VÝCVIK |     |     |    |  | PRAKT. SKÚŠKA<br>ALEBO PRESKÚŠ.<br>ODB.<br>SPÔSOBILOSTI |   |
|--|------------------|-----|-----|----|--|---|---|
|  | OTD              | FTD | FFS | PL | Podpis<br>inštruk-<br>tora po<br>skončení<br>výcviku | Skúš. v<br>FFS<br>PL                                    | Podpis<br>examiná-<br>tora po<br>skončení<br>skúšky |
| 2.3.1. Vykonanie prerušeného vzletu:<br>počas operácií na vzletovej a pristávacej dráhe<br>počas operácií na vyvýšenom heliporte<br>počas operácií na úrovni terénu  |                  | P   | —>  |    |  | M   |   |
| 2.3.2. Vzlet so simulovanou poruchou motora po prelete bodom rozhodnutia:<br>počas operácií na vzletovej a pristávacej dráhe<br>počas operácií na vyvýšenom heliporte<br>počas operácií na úrovni terénu       |                  | P   | —>  |    |  | M   |   |
| 2.4. Klesanie autorotáciou na zem v režime vrtuľníka (na toto cvičenie sa nepoužije lietadlo)  | P                | —>  | —>  |    |  | M<br>iba<br>FFS   |   |
| 2.4.1. Vrtuľníkové klesanie v režime letúna (na toto cvičenie sa nepoužije lietadlo)   |                  | P   | —>  |    |  | M<br>iba<br>FFS   |   |
| 2.5. Profily normálnych pristátí VFR:<br>operácie na vzletovej a pristávacej dráhe (STOL a VTOL)<br>vyvýšené heliporty<br>heliporty na úrovni terénu   |                  | P   | —>  | —> |  | M   |   |
| 2.5.1. Pristátie so simulovanou poruchou motora po dosiahnutí bodu rozhodnutia:<br>počas operácií na vzletovej a pristávacej dráhe<br>počas operácií na vyvýšenom heliporte<br>počas operácií na úrovni terénu |                  |     |     |    |  |   |   |

| KATEGÓRIA LIETADIEL SO<br>VZTLAKOVÝMI MOTORMI  | PRAKTICKÝ VÝCVIK |     |     |    |  | PRAKT. SKÚŠKA<br>ALEBO PRESKÚŠ.<br>ODB.<br>SPÔSOBILOSTI |   |
|--|------------------|-----|-----|----|--|---|---|
|  | OTD              | FTD | FFS | PL | Podpis<br>inštruk-<br>tora po<br>skončení<br>výcviku | Skúš. v<br>FFS<br>PL                                    | Podpis<br>examiná-<br>tora po<br>skončení<br>skúšky   |
| Manévre/Postupy  |                  |     |     |    |  |   |   |
| 2.6. Opakovanie okruhu alebo pristátie po simulovanej poruche motora pred bodom rozhodnutia                                      |                  | P   | —>  |    |  | M   |   |
| ODDIEL 3 — Normálna a abnormálna prevádzka týchto systémov a postupov:   |                  |     |     |    |  |   |   |
| 3. Normálna a abnormálna prevádzka týchto systémov a postupov: (môže sa absolvovať v FSTD, ak má kvalifikáciu na toto cvičenie): |                  |     |     |    |  | M   | Z tohto oddielu sa ako povinné minimum vyberú 3 prvky |
| 3.1. Motor   | P                | —>  | —>  |    |  |   |   |
| 3.2. Pretlakový systém a klimatizácia (kúrenie, ventilácia)  | P                | —>  | —>  |    |  |   |   |
| 3.3. Sústava Pitotovych trubíc/statická sústava  | P                | —>  | —>  |    |  |   |   |
| 3.4. Palivová sústava  | P                | —>  | —>  |    |  |   |   |
| 3.5. Elektrická sústava  | P                | —>  | —>  |    |  |   |   |
| 3.6. Hydraulická sústava   | P                | —>  | —>  |    |  |   |   |
| 3.7. Sústava kontroly letu a vyváženia   | P                | —>  | —>  |    |  |   |   |
| 3.8. Systém ochrany pred námrazou/odstraňovania námrazy, vyhrievanie ochrany proti oslneniu (ak je inštalované)                  | P                | —>  | —>  |    |  |   |   |
| 3.9. Autopilot/letový povelový prístroj  | P                | —>  | —>  |    |  |   |   |

| KATEGÓRIA LIETADIEL SO<br>VZTLAKOVÝMI MOTORMI   | PRAKTICKÝ VÝCVIK |     |     |    |  | PRAKT. SKÚŠKA<br>ALEBO PRESKÚŠ.<br>ODB.<br>SPÔSOBILOSTI |   |
|---|------------------|-----|-----|----|--|---|---|
|   | OTD              | FTD | FFS | PL | Podpis<br>inštruk-<br>tora po<br>skončení<br>výcviku | Skúš. v<br>FFS<br>PL                                    | Podpis<br>examiná-<br>tora po<br>skončení<br>skúšky   |
| Manévry/Postupy   |                  |     |     |    |  |   |   |
| 3.10. Zariadenia výstrahy pred pádom a predchádzania pádu a zariadenia na zvyšovanie stability  | P                | —>  | —>  |    |  |   |   |
| 3.11. Poveternostný radar, rádiový výškomer, odpovedač, výstražný systém na blízkosť terénu (ak je inštalovaný)   | P                | —>  | —>  |    |  |   |   |
| 3.12. Sústava podvozku  | P                | —>  | —>  |    |  |   |   |
| 3.13. Pomocná pohonná jednotka  | P                | —>  | —>  |    |  |   |   |
| 3.14. Rádio, navigačné zariadenia, prístroje, systém riadenia letu  | P                | —>  | —>  |    |  |   |   |
| 3.15. Sústava klapiek   | P                | —>  | —>  |    |  |   |   |
| <b>ODDIEL 4 — Abnormálne a núdzové postupy</b>  |                  |     |     |    |  |   |   |
| 4. Abnormálne a núdzové postupy<br>(môžu sa absolvovať v FSTD, ak má kvalifikáciu na toto cvičenie)   |                  |     |     |    |  | M   | Z tohto oddielu sa ako povinné minimum vyberú 3 prvky |
| 4.1. Požiarne cvičenie, napr. požiar motora, APU, nákladného priestoru, letovej paluby a elektrickej sústavy, podľa možnosti vrátane evakuácie  | P                | —>  | —>  |    |  |   |   |
| 4.2. Kontrola a odstránenie dymu  | P                | —>  | —>  |    |  |   |   |
| 4.3. Poruchy motora, zastavenie a opätovné spustenie.<br>(na toto cvičenie sa nepoužije lietadlo) vrátane prechodu z režimu vrtuľníka na režim letúna a naopak pri jednom nepracujúcom motore (OEL) | P                | —>  | —>  |    |  | iba FFS   |   |

| KATEGÓRIA LIETADIEL SO<br>VZTLAKOVÝMI MOTORMI  | PRAKTICKÝ VÝCVIK |     |     |    |  | PRAKT. SKÚŠKA<br>ALEBO PRESKÚŠ.<br>ODB.<br>SPÔSOBILOSTI |   |
|--|------------------|-----|-----|----|--|---|---|
|  | OTD              | FTD | FFS | PL | Podpis<br>inštruk-<br>tora po<br>skončení<br>výcviku | Skúš. v<br>FFS<br>PL                                    | Podpis<br>examiná-<br>tora po<br>skončení<br>skúšky |
| Manévry/Postupy  |                  |     |     |    |  |   |   |
| 4.4. Vypúšťanie paliva<br>(simulované, ak je<br>inštalované)   | P                | —>  | —>  |    |  |   |   |
| 4.5. Strih vetra pri vzlete a pristátí<br>(na toto cvičenie sa nepoužije<br>lietadlo)  |                  |     | P   |    |  | iba FFS   |   |
| 4.6. Simulovaný pokles tlaku<br>v kabíne/núdzové klesanie (na<br>toto cvičenie sa nepoužije<br>lietadlo)   | P                | —>  | —>  |    |  | iba FFS   |   |
| 4.7. Aktivácia systému ACAS<br>(na toto cvičenie sa nepoužije<br>lietadlo)   | P                | —>  | —>  |    |  | iba FFS   |   |
| 4.8. Nespôsobilosť člena letovej<br>posádky  | P                | —>  | —>  |    |  |   |   |
| 4.9. Nesprávna funkcia<br>prevodovky   | P                | —>  | —>  |    |  | iba FFS   |   |
| 4.10. Vyrovnávanie plného pádu<br>(vypnutie a zapnutie pohonu)<br>alebo po aktivácii zariadenia<br>výstrahy pred pádom<br>v konfigurácii stúpania,<br>cestovného letu a priblíženia<br>(na toto cvičenie sa nepoužije<br>lietadlo) | P                | —>  | —>  |    |  | iba FFS   |   |
| 4.11. Ďalšie núdzové postupy, ako<br>sú uvedené v príslušnej<br>letovej príručke lietadla  | P                | —>  | —>  |    |  |   |   |
| ODDIEL 5 — Postupy letu podľa prístrojov (vykonávajú sa v IMC alebo simulovanom IMC)   |                  |     |     |    |  |   |   |
| 5.1. Vzlet podľa prístrojov;<br>prechod na let podľa<br>prístrojov sa vyžaduje čo<br>najskôr po vzlete   | P*               | —>* | —>* |    |  |   |   |
| 5.1.1. Simulovaná porucha motora<br>počas odletu za bodom<br>rozhodnutia   | P*               | —>* | —>* |    |  | M*  |   |



| KATEGÓRIA LIETADIEL SO<br>VZTLAKOVÝMI MOTORMI  | PRAKTICKÝ VÝCVIK |     |     |     |    | PRAKT. SKÚŠKA<br>ALEBO PRESKÚŠ.<br>ODB.<br>SPÔSOBILOSTI |                                      |   |
|--|------------------|-----|-----|-----|----|---|--------------------------------------|---|
|  | Manévry/Postupy  | OTD | FTD | FFS | PL | Podpis<br>inštruk-<br>tora po<br>skončení<br>výcviku    | Skúš. v<br>FFS<br>PL                 | Podpis<br>examiná-<br>tora po<br>skončení<br>skúšky |
| 5.2. Dodržiavanie odletovej<br>a príletovej trasy a pokynov<br>ATC   | p*               | —>* | —>* |     |    |   | M*                                   |   |
| 5.3. Vyčkávacie postupy  | p*               | —>* | —>* |     |    |   |                                      |   |
| 5.4. Presné priblíženie na výšku<br>rozhodnutia nie menej ako<br>60 m (200 stôp)   | p*               | —>* | —>* |     |    |   |                                      |   |
| 5.4.1. Ručne, bez letového<br>povelového prístroja   | p*               | —>* | —>* |     |    |   | M* (iba<br>prak-<br>tická<br>skúška) |   |
| 5.4.2. Ručne, s letovým povelovým<br>prístrojom  | p*               | —>* | —>* |     |    |   |                                      |   |
| 5.4.3. S použitím autopílota   | p*               | —>* | —>* |     |    |   |                                      |   |
| 5.4.4. Ručne, so simuláciou<br>nefunkčnosti jedného motora;<br>porucha motora sa musí<br>simulovať počas záverečného<br>priblíženia pred preletom<br>vonkajšieho návestidla (OM)<br>a pokračovať až po dotyk<br>alebo počas celého postupu<br>nevydareného priblíženia | p*               | —>* | —>* |     |    |   | M*                                   |   |
| 5.5. Nepresné prístrojové<br>priblíženie na minimálnu<br>výšku klesania MDA/H  | p*               | —>* | —>* |     |    |   | M*                                   |   |
| 5.6. Opakovanie okruhu so<br>všetkými motormi pri<br>dosiahnutí DA/DH alebo<br>MDA/MDH   | p*               | —>* | —>* |     |    |   |                                      |   |
| 5.6.1. Ďalšie postupy nevydareného<br>priblíženia  | p*               | —>* | —>* |     |    |   |                                      |   |
| 5.6.2. Opakovanie okruhu so<br>simuláciou nefunkčnosti<br>jedného motora pri<br>dosiahnutí DA/DH alebo<br>MDA/MDH  | p*               |     |     |     |    |   | M*                                   |   |

| KATEGÓRIA LIETADIEL SO VZTLAKOVÝMI MOTORMI  | PRAKTICKÝ VÝCVIK |     |     |    |  | PRAKT. SKÚŠKA ALEBO PRESKÚŠ. ODB. SPÔSOBILOSTI |                                       |
|---|------------------|-----|-----|----|--|--|---------------------------------------|
|   | OTD              | FTD | FFS | PL | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Skúš. v FFS PL                                 | Podpis examinatora po skončení skúšky |
| Manévry/Postupy   |                  |     |     |    |  |  |                                       |
| 5.7. Autorotácia IMC s obnovením pohonu na pristátie na vzletovej a pristávacej dráhe iba v režime vrtuľníka (na toto cvičenie sa nepoužije lietadlo)   | P*               | —>* | —>* |    |  | M* iba FFS                                     |                                       |
| 5.8. Vyrovnanie nezvyčajných letových polôh (závisí od kvality FFS)   | P*               | —>* | —>* |    |  | M*   |                                       |
| ODDIEL 6 — Dodatočné schválenie typovej kvalifikačnej kategórie na prístrojové priblíženia do výšky rozhodnutia menej ako 60 m (CAT II/III)   |                  |     |     |    |  |  |                                       |
| 6. Dodatočné schválenie typovej kvalifikačnej kategórie na prístrojové priblíženia do výšky rozhodnutia menej ako 60 m (CAT II/III).<br>Nasledujúce manévry a postupy sú minimálnymi výcvikovými požiadavkami na povolenie prístrojového priblíženia do DH menej ako 60 m (200 stôp). Pri nasledujúcich prístrojových priblíženiach a postupoch nevydareného priblíženia sa použije všetko vybavenie lietadla so vztlakovými motormi požadované pre typovú kvalifikačnú kategóriu na prístrojové priblíženie do DH menej ako 60 m (200 stôp). |                  |     |     |    |  |  |                                       |
| 6.1. Vykonanie prerušeného vzletu za minimálnej povolenej dohľadnosti (RVR)   |                  | P   | —>  |    |  | M*   |                                       |
| 6.2. Priblíženia ILS v podmienkach simulovaného letu podľa prístrojov do príslušnej DH, s použitím letového navigačného systému. Dodržiavajú sa štandardné postupy koordinácie posádky (SOP)  |                  | P   | —>  | —> |  | M*   |                                       |

| KATEGÓRIA LIETADIEL SO<br>VZTLAKOVÝMI MOTORMI  | PRAKTICKÝ VÝCVIK |     |     |    |  | PRAKT. SKÚŠKA<br>ALEBO PRESKÚŠ.<br>ODB.<br>SPÔSOBILOSTI |   |
|--|------------------|-----|-----|----|--|---|---|
|  | OTD              | FTD | FFS | PL | Podpis<br>inštruk-<br>tora po<br>skončení<br>výcviku | Skúš. v<br>FFS<br>PL                                    | Podpis<br>examiná-<br>tora po<br>skončení<br>skúšky |
| 6.3. Opakovanie okruhu po priblíženiach opísaných v oddiele 6.2 pri dosiahnutí DH. Výcvik zahŕňa aj opakovanie okruhu v dôsledku (simulovanej) nedostatočnej dohľadnosti (RVR), strihu vetra, nadmernej odchýlky letúna od hraníc priblíženia pre úspešné priblíženie, poruchy pozemného/palubného zariadenia pred dosiahnutím DH, a opakovanie okruhu so simulovanou poruchou palubného zariadenia. |                  | P   | —>  | —> |  | M*  |   |
| 6.4. Pristátie (pristátia): za viditeľnosti od výšky DH po prístrojovom priblížení. V závislosti od konkrétneho letového navádzacieho systému sa vykoná automatické pristátie.   |                  | P   | —>  |    |  | M*  |   |
| <b>ODDIEL 7 Doplnkové vybavenie</b>  |                  |     |     |    |  |   |   |
| 7. Použitie doplnkového vybavenia  |                  | P   | —>  | —> |  |   |   |

#### E. Osobitné požiadavky na kategóriu vzducholodí

- V prípade praktických skúšok alebo preskúšaní odbornej spôsobilosti pre typové kvalifikačné kategórie na lietadlá so vztlakovými motormi musí žiadateľ úspešne absolvovať oddiely 1 až 5 a 6 (podľa potreby) praktickej skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti. Pri nesplnení viac ako 5 prvkov musí žiadateľ opakovat celú skúšku/preskúšanie. Ak žiadateľ nesplní 5 alebo menej prvkov, musí opakovat len tieto prvky. Pri nesplnení niektorého prvku opakovanej skúšky/preskúšania vrátane prvkov, ktoré žiadateľ už úspešne splnil, musí žiadateľ opakovat celú skúšku alebo preskúšanie. Všetky oddiely praktickej skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti sa musia ukončiť v priebehu 6 mesiacov.

#### TOLERANCIE LETOVEJ SKÚŠKY

- Žiadateľ preukáže svoju schopnosť:
  - riadit vzducholod' v rámci jej obmedzení;
  - vykonať všetky manévry hladko a presne;
  - používať dobrý úsudok a schopnosť riadiť vzducholod'.

- iv) uplatňovať letecko-navigačné vedomosti;
  - v) neustále udržiavať kontrolu nad vzducholodou takým spôsobom, aby nebol nikdy ohrozený úspešný výsledok postupu alebo manévru;
  - vi) chápať a uplatňovať postupy koordinácie posádky a stanovenia nespôsobilosti a
  - vii) efektívne komunikovať s ďalšími členmi posádky.
3. Použijú sa tieto limity upravené o prípustné odchýlky v závislosti od turbulentných podmienok a kvality ovládania a výkonnosti použitej vzducholode.

## a) Letové limity IFR

## Výška

|  |                    |
|--|--------------------|
| všeobecne  | ± 100 stôp         |
| začiatok opakovaného okruhu vo výške rozhodnutia | + 50 stôp/- 0 stôp |
| minimálna výška/nadmorská výška zostupu          | + 50 stôp/- 0 stôp |

## Let

|                               |   |
|-------------------------------|---|
| s pomocou rádiových zariadení | ± 5°  |
| presné priblíženie            | odchýlka do polovice stupnice, azimut a zostupová dráha |

## Kurz

|                                   |       |
|-----------------------------------|-------|
| normálna prevádzka                | ± 5°  |
| abnormálna prevádzka/núdzový stav | ± 10° |

## b) Letové limity VFR

## Výška

|           |            |
|-----------|------------|
| všeobecne | ± 100 stôp |
|-----------|------------|

## Kurz

|                                   |       |
|-----------------------------------|-------|
| normálna prevádzka                | ± 5°  |
| abnormálna prevádzka/núdzový stav | ± 10° |

## OBSAH VÝCVIKU/PRAKTICKEJ SKÚŠKY/PRESKÚŠANIA ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI

## 4. Nasledujúce symboly znamenajú:

P = Výcvik na funkciu veliaceho pilota alebo druhého pilota a pilota riadiaceho (PF) a pilota neriadaceho letún (PNF) na účely vydania príslušnej typovej kvalifikačnej kategórie.

## 5. Praktický výcvik sa vykonáva prinajmenšom na výcvikovom zariadení úrovne označenej ako (P), alebo sa môže vykonávať na ľubovoľnom zariadení vyššej úrovne označenej šípkou (—&gt;).

6. Použité výcvikové zariadenie označujú tieto skratky:

FFS = letový simulátor;

FTD = letové výcvikové zariadenie;

OTD = ďalšie výcvikové zariadenia.

As = Vzducholod'.

- a) Uchádzači o praktickú skúšku na účely vydania typovej kvalifikačnej kategórie na vzducholode absolvujú prvky oddielov 1 až 5 a v prípade potreby oddiel 6.
- b) Uchádzači o preskúšanie odbornej spôsobilosti na účely predĺženia alebo obnovenia platnosti typovej kvalifikačnej kategórie na vzducholode absolvujú prvky oddielov 1 až 5 a v prípade potreby oddiel 6.
- c) Prvky označené hviezdíčkou (\*) sa vykonávajú výlučne podľa prístrojov. Ak táto podmienka nie je počas praktickej skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti splnená, typová kvalifikačná kategória sa obmedzí iba na VFR.

7. Písmeno „M“ v stĺpci praktickej skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti označuje povinné vykonanie cvičenia.

8. Simulátory FSTD sa použijú na praktický výcvik a skúšku, ak sú súčasťou schváleného kurzu pre typovú kvalifikačnú kategóriu. Pri schvaľovaní kurzu sa berú do úvahy tieto podmienky:

a) kvalifikačná kategória FSTD, ako je stanovená v časti OR;

b) kvalifikačné kategórie inštruktora.

| KATEGÓRIA VZDUCHOLODÍ  | PRAKTICKÝ VÝCVIK |     |     |    |  | PRAKT. SKÚŠKA ALEBO PRESKÚŠ. ODB. SPÔSOB. |                                       |
|--|------------------|-----|-----|----|--|---|---------------------------------------|
|  | OTD              | FTD | FFS | As | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Skúš. v FFS As                            | Podpis examinátora po skončení skúšky |
| Manévry/Postupy  |                  |     |     |    |  |   |                                       |
| ODDIEL 1 — Predletové prípravy a kontroly  |                  |     |     |    |  |   |                                       |
| 1.1. Predletová prehliadka   |                  |     |     | P  |  |   |                                       |
| 1.2. Prehliadka pilotnej kabíny  | P                | —>  | —>  | —> |  |   |                                       |
| 1.3. Postup štartovania, kontrola komunikačných a navigačných zariadení, voľba a nastavenie navigačných a komunikačných frekvencií |                  | P   | —>  | —> |  | M   |                                       |
| 1.4. Postup odpútania od stožiaru a pozemné manévrovanie   |                  |     | P   | —> |  | M   |                                       |

| KATEGÓRIA VZDUCHOLODÍ                               | PRAKTICKÝ VÝCVIK |     |     |    |  | PRAKT. SKÚŠKA<br>ALEBO PRESKÚŠ.<br>ODB. SPÔSOB. |   |
|---|------------------|-----|-----|----|--|---|---|
|   | OTD              | FTD | FFS | As | Podpis<br>inštruk-<br>tora po<br>skončení<br>výcviku | Skúš. v<br>FFS<br>As                            | Podpis<br>examiná-<br>tora po<br>skončení<br>skúšky |
| Manévry/Postupy                                     |                  |     |     |    |  |   |   |
| 1.5. Predvzletové postupy<br>a kontroly             | P                | —>  | —>  | —> |  | M   |   |
| ODDIEL 2 — Letové manévry a postupy                 |                  |     |     |    |  |   |   |
| 2.1. Profil normálneho vzletu VFR                   |                  |     | P   | —> |  | M   |   |
| 2.2. Vzlet so simulovanou<br>poruchou motora        |                  |     | P   | —> |  | M   |   |
| 2.3. Vzlet so záťažou > 0 (ťažký<br>vzlet)          |                  |     | P   | —> |  |   |   |
| 2.4. Vzlet so záťažou < 0 (ľahký<br>vzlet)          |                  |     | P   | —> |  |   |   |
| 2.5. Normálny postup stúpania                       |                  |     | P   | —> |  |   |   |
| 2.6. Stúpanie do tlakovej výšky                     |                  |     | P   | —> |  |   |   |
| 2.7. Rozpoznanie tlakovej výšky                     |                  |     | P   | —> |  |   |   |
| 2.8. Let v tlakovej výške alebo<br>v jej blízkosti  |                  |     | P   | —> |  | M   |   |
| 2.9. Normálne klesanie<br>a priblíženie             |                  |     | P   | —> |  |   |   |
| 2.10. Profil normálneho pristátia<br>VFR            |                  |     | P   | —> |  | M   |   |
| 2.11. Pristátie so záťažou > 0<br>(ťažké pristátie) |                  |     | P   | —> |  | M   |   |
| 2.12. Pristátie so záťažou < 0<br>(ľahké pristátie) |                  |     | P   | —> |  | M   |   |
| Zámerné vynechané                                   |                  |     |     |    |  |   |   |

| KATEGÓRIA VZDUCHOLODÍ  | PRAKTICKÝ VÝCVIK |     |     |    |  | PRAKT. SKÚŠKA<br>ALEBO PRESKÚŠ.<br>ODB. SPÔSOB. |   |
|--|------------------|-----|-----|----|--|---|---|
|  | OTD              | FTD | FFS | As | Podpis<br>inštruk-<br>tora po<br>skončení<br>výcviku | Skúš. v<br>FFS<br>As                            | Podpis<br>examiná-<br>tora po<br>skončení<br>skúšky   |
| Manévry/Postupy  |                  |     |     |    |  |   |   |
| ODDIEL 3 — Normálna a abnormálna prevádzka týchto systémov a postupov:   |                  |     |     |    |  |   |   |
| 3. Normálna a abnormálna prevádzka týchto systémov a postupov: (môže sa absolvovať v FSTD, ak má kvalifikáciu na toto cvičenie): |                  |     |     |    |  | M   | Z tohto oddielu sa ako povinné minimum vyberú 3 prvky |
| 3.1. Motor   | P                | —>  | —>  | —> |  |   |   |
| 3.2. Pretlakový systém obalu   | P                | —>  | —>  | —> |  |   |   |
| 3.3. Sústava Pitotovych trubíc/statická sústava  | P                | —>  | —>  | —> |  |   |   |
| 3.4. Palivová sústava  | P                | —>  | —>  | —> |  |   |   |
| 3.5. Elektrická sústava  | P                | —>  | —>  | —> |  |   |   |
| 3.6. Hydraulická sústava   | P                | —>  | —>  | —> |  |   |   |
| 3.7. Sústava kontroly letu a vyváženia   | P                | —>  | —>  | —> |  |   |   |
| 3.8. Systém balonetu   | P                | —>  | —>  | —> |  |   |   |
| 3.9. Autopilot/letový povelový prístroj  | P                | —>  | —>  | —> |  |   |   |
| 3.10. Zariadenia na zvyšovanie stability   | P                | —>  | —>  | —> |  |   |   |
| 3.11. Poveternostný radar, rádiový výškomer, odpovedač, výstražný systém na blízkosť terénu (ak je inštalovaný)                  | P                | —>  | —>  | —> |  |   |   |
| 3.12. Sústava podvozku   | P                | —>  | —>  | —> |  |   |   |

| KATEGÓRIA VZDUCHOLODÍ  | PRAKTICKÝ VÝCVIK |     |     |    |  | PRAKT. SKÚŠKA<br>ALEBO PRESKÚŠ.<br>ODB. SPÔSOB. |  |
|--|------------------|-----|-----|----|--|---|--|
|  | OTD              | FTD | FFS | As | Podpis<br>inštruk-<br>tora po<br>skončení<br>výcviku | Skúš. v<br>FFS<br>As                            | Podpis<br>examiná-<br>tora po<br>skončení<br>skúšky                          |
| Manévry/Postupy  |                  |     |     |    |  |   |  |
| 3.13. Pomocná pohonná jednotka   | P                | —>  | —>  | —> |  |   |  |
| 3.14. Rádio, navigačné zariadenia,<br>prístroje, systém riadenia letu  | P                | —>  | —>  | —> |  |   |  |
| Zámerne vynechané  |                  |     |     |    |  |   |  |
| <b>ODDIEL 4 — Abnormálne a núdzové postupy</b>   |                  |     |     |    |  |   |  |
| 4. Abnormálne a núdzové<br>postupy<br>(môžu sa absolvovať v FSTD,<br>ak má kvalifikáciu na toto<br>cvičenie)   |                  |     |     |    |  | M   | Z tohto<br>oddielu<br>sa ako<br>povinné<br>mini-<br>mum<br>vyberú<br>3 prvky |
| 4.1. Požiarly výcvik, napr. požiar<br>motora, APU, nákladného<br>priestoru, letovej paluby<br>a elektrickej sústavy, podľa<br>možnosti vrátane evakuácie | P                | —>  | —>  | —> |  |   |  |
| 4.2. Kontrola a odstránenie dymu   | P                | —>  | —>  | —> |  |   |  |
| 4.3. Poruchy motora, zastavenie<br>a opätovné spustenie.<br>V určitých fázach letu zahŕňa<br>viacnásobnú poruchu<br>motorov                              | P                | —>  | —>  | —> |  |   |  |
| 4.4. Nespôsobilosť člena letovej<br>posádky  | P                | —>  | —>  | —> |  |   |  |
| 4.5. Nesprávna funkcia<br>prevodovky   | P                | —>  | —>  | —> |  | iba<br>FFS                                      |  |
| 4.6. Ďalšie núdzové postupy, ako<br>sú uvedené v príslušnej<br>letovej príručke vzducholode  | P                | —>  | —>  | —> |  |   |  |



| KATEGÓRIA VZDUCHOLODÍ  | PRAKTICKÝ VÝCVIK |     |     |     |  | PRAKT. SKÚŠKA<br>ALEBO PRESKÚŠ.<br>ODB. SPÔSOB. |   |
|--|------------------|-----|-----|-----|--|---|---|
|  | OTD              | FTD | FFS | As  | Podpis<br>inštruk-<br>tora po<br>skončení<br>výcviku | Skúš. v<br>FFS<br>As                            | Podpis<br>examiná-<br>tora po<br>skončení<br>skúšky |
| Manévre/Postupy  |                  |     |     |     |  |   |   |
| ODDIEL 5 — Postupy letu podľa prístrojov (vykonávajú sa v IMC alebo simulovanom IMC)   |                  |     |     |     |  |   |   |
| 5.1. Vzlet podľa prístrojov; prechod na let podľa prístrojov sa vyžaduje čo najskôr po vzlete  | p*               | —>* | —>* | —>* |  |   |   |
| 5.1.1. Simulovaná porucha motora počas odletu  | p*               | —>* | —>* | —>* |  | M*  |   |
| 5.2. Dodržiavanie odletovej a príletovej trasy a pokynov ATC   | p*               | —>* | —>* | —>* |  | M*  |   |
| 5.3. Vyčkávacie postupy  | p*               | —>* | —>* | —>* |  |   |   |
| 5.4. Presné priblíženie na výšku rozhodnutia nie menej ako 60 m (200 stôp)   | p*               | —>* | —>* | —>* |  |   |   |
| 5.4.1. Ručne, bez letového povelového prístroja  | p*               | —>* | —>* | —>* |  | M*<br>(Iba prak-<br>tická<br>skúška)            |   |
| 5.4.2. Ručne, s letovým povelovým prístrojom   | p*               | —>* | —>* | —>* |  |   |   |
| 5.4.3. S použitím autopilota   | p*               | —>* | —>* | —>* |  |   |   |
| 5.4.4. Ručne, so simuláciou nefunkčnosti jedného motora; porucha motora sa musí simulovať počas záverečného priblíženia pred preletom vonkajšieho návestidla (OM) a pokračovať až po dotyk alebo počas celého postupu nevydareného priblíženia | p*               | —>* | —>* | —>* |  | M*  |   |
| 5.5. Nepresné prístrojové priblíženie na minimálnu výšku klesania MDA/H  | p*               | —>* | —>* | —>* |  | M*  |   |

| KATEGÓRIA VZDUCHOLODÍ  | PRAKTICKÝ VÝCVIK |     |     |     |  | PRAKT. SKÚŠKA<br>ALEBO PRESKÚŠ.<br>ODB. SPÔSOB. |   |
|--|------------------|-----|-----|-----|--|---|---|
|  | OTD              | FTD | FFS | As  | Podpis<br>inštruk-<br>tora po<br>skončení<br>výcviku | Skúš. v<br>FFS<br>As                            | Podpis<br>examiná-<br>tora po<br>skončení<br>skúšky |
| Manévry/Postupy  |                  |     |     |     |  |   |   |
| 5.6. Opakovanie okruhu so všetkými motormi pri dosiahnutí DA/DH alebo MDA/MDH  | P*               | —>* | —>* | —>* |  |   |   |
| 5.6.1. Ďalšie postupy nevydareného priblíženia   | P*               | —>* | —>* | —>* |  |   |   |
| 5.6.2. Opakovanie okruhu so simuláciou nefunkčnosti jedného motora pri dosiahnutí DA/DH alebo MDA/MDH  | P*               |     |     |     |  | M*  |   |
| 5.7. Vyrovnávanie nezvyčajných letových polôh (závisí od kvality FFS)  | P*               | —>* | —>* | —>* |  | M*  |   |
| ODDIEL 6 — Dodatočné schválenie typovej kvalifikačnej kategórie na prístrojové priblíženia do výšky rozhodnutia menej ako 60 m (CAT II/III)  |                  |     |     |     |  |   |   |
| 6. Dodatočné schválenie typovej kvalifikačnej kategórie na prístrojové priblíženia do výšky rozhodnutia menej ako 60 m (CAT II/III).<br>Nasledujúce manévry a postupy sú minimálnymi výcvikovými požiadavkami na povolenie prístrojového priblíženia do DH menej ako 60 m (200 stôp). Pri nasledujúcich prístrojových priblíženiach a postupoch nevydareného priblíženia sa použije všetko vybavenie vzducholode požadované pre typovú certifikáciu prístrojového priblíženia do DH menej ako 60 m (200 stôp). |                  |     |     |     |  |   |   |

| KATEGÓRIA VZDUCHOLODÍ   | PRAKTICKÝ VÝCVIK |     |     |    |  | PRAKT. SKÚŠKA<br>ALEBO PRESKÚŠ.<br>ODB. SPÔSOB. |   |
|---|------------------|-----|-----|----|--|---|---|
|   | OTD              | FTD | FFS | As | Podpis<br>inštruk-<br>tora po<br>skončení<br>výcviku | Skúš. v<br>FFS<br>As                            | Podpis<br>examiná-<br>tora po<br>skončení<br>skúšky |
| Manévry/Postupy   |                  |     |     |    |  |   |   |
| 6.1. Vykonanie prerušeného vzletu za minimálnej povolenej dohľadnosti (RVR)   |                  | P   | —>  |    |  | M*  |   |
| 6.2. Priblíženia ILS v podmienkach simulovaného letu podľa prístrojov do príslušnej DH, s použitím letového navádzacieho systému. Dodržiavajú sa štandardné postupy koordinácie posádky (SOP)   |                  | P   | —>  |    |  | M*  |   |
| 6.3. Opakovanie okruhu po priblíženiach opísaných v oddiele 6.2 pri dosiahnutí DH.<br>Výcvik zahŕňa aj opakovanie okruhu v dôsledku (simulovanej) nedostatočnej dohľadnosti (RVR), strihu vetra, nadmernej odchýlky letúna od hraníc priblíženia pre úspešné priblíženie, poruchy pozemného/palubného zariadenia pred dosiahnutím DH, a opakovanie okruhu so simulovanou poruchou palubného zariadenia. |                  | P   | —>  |    |  | M*  |   |
| 6.4. Pristátie (pristátia): za viditeľnosti od výšky DH po prístrojovom priblížení. V závislosti od konkrétneho letového navádzacieho systému sa vykoná automatické pristátie   |                  | P   | —>  |    |  | M*  |   |

| KATEGÓRIA VZDUCHOLODÍ             | PRAKTICKÝ VÝCVIK |     |     |    |  | PRAKT. SKÚŠKA<br>ALEBO PRESKÚŠ.<br>ODB. SPÔSOB. |   |
|-----------------------------------|------------------|-----|-----|----|--|---|---|
| Manévry/Postupy                   |                  |     |     |    | Podpis<br>inštruk-<br>tora po<br>skončení<br>výcviku | Skúš. v   | Podpis<br>examiná-<br>tora po<br>skončení<br>skúšky |
|                                   | OTD              | FTD | FFS | As |  | FFS<br>As                                       |   |
| ODDIEL 7 — Doplnkové vybavenie    |                  |     |     |    |  |   |   |
| 7. Použitie doplnkového vybavenia |                  | P   | —>  |    |  |   |   |

## PRÍLOHA II

**PODMIENKY NA PREVOD PLATNÝCH NÁRODNÝCH PREUKAZOV SPÔSOBILOSTI A KVALIFIKAČNÝCH KATEGÓRIÍ NA LETÚNY A VRTUENÍKY**

## A. LETÚNY

## 1. Preukazy spôsobilosti pilotov

Preukaz spôsobilosti pilota vydaný členským štátom v súlade s vnútroštátnymi požiadavkami sa prevedie na preukaz spôsobilosti podľa Časti FCL za predpokladu, že žiadateľ spĺňa tieto požiadavky:

- pre ATPL(A) a CPL(A) prostredníctvom preskúšania odbornej spôsobilosti splní požiadavky časti FCL na predĺženie platnosti typovej kvalifikačnej kategórie, kvalifikačnej kategórie na triedu a prístrojovej kvalifikačnej kategórie, ktoré zodpovedajú oprávneniam držiteľa preukazu spôsobilosti;
- preukáže znalosť príslušných ustanovení časti OPS a časti FCL;
- preukáže jazykovú spôsobilosť v súlade s článkom FCL.055;
- spĺňa požiadavky stanovené v tejto tabuľke:

| Národný preukaz spôsobilosti   | Celkový počet hodín letovej praxe   | Ďalšie požiadavky  | Náhradný preukaz spôsobilosti podľa Časti FCL a podmienky (kde je to vhodné)     | Zrušenie podmienok   |    |
|--|---|--|--|--|----|
| (1)  | (2)   | (3)  | (4)  | (5)  |    |
| ATPL(A)  | > 1 500 ako veliaci pilot na viacpilotných letúnoch   | Žiadne   | ATPL(A)  | Neuplatňuje sa   | a) |
| ATPL(A)  | > 1 500 na viacpilotných letúnoch   | Žiadne   | ako v stĺpci 4 riadku c  | ako v riadku c, stĺpec 5   | b) |
| ATPL(A)  | > 500 na viacpilotných letúnoch   | Preukáže znalosť plánovania letu a letových charakteristík, ako sa požaduje v článku FCL.515   | ATPL(A), s typovou kvalifikačnou kategóriou obmedzenou na funkciu druhého pilota | Preukáže schopnosť vykonávať funkciu veliaceho pilota, ako sa požaduje v dodatku 9 k časti FCL | c) |
| CPL/IR(A) a úspešne absolvoval teoretickú skúšku ICAO ATPL v členskom štáte, kde bol preukaz spôsobilosti vydaný |   | i) Preukáže znalosť plánovania letu a letových charakteristík, ako sa požaduje v článku FCL.310 a FCL.615 písm. b)<br>ii) Spĺňa ostatné požiadavky uvedené v článku FCL.720.A písm. c) | CPL/IR(A) so zápočtom ATPL za teóriu   | Neuplatňuje sa   | d) |
| CPL/IR(A)  | > 500 na viacpilotných letúnoch alebo vo viacpilotnej prevádzke na jednopilotných letúnoch CS-23 kategórie commuter alebo rovnocenných, v súlade s požiadavkami časti OPS na obchodnú leteckú dopravu | i) Úspešne absolvuje skúšku vedomostí pre ATPL(A) v členskom štáte, kde bol preukaz spôsobilosti vydaný (*)<br>ii) Spĺňa ostatné požiadavky uvedené v článku FCL.720.A písm. c)        | CPL/IR(A) so zápočtom ATPL za teóriu   | Neuplatňuje sa   | e) |

| (1)       | (2)   | (3)   | (4)  | (5)  |    |
|-----------|---|---|--|--|----|
| CPL/IR(A) | > 500 ako veliaci pilot na jednopilotných letúnoch    | Žiadne  | CPL/IR(A) s typovou kvalifikačnou kategóriou/ kvalifikačnou kategóriou na triedu obmedzenou na jednopilotné letúny |  | f) |
| CPL/IR(A) | < 500 ako veliteľ lietadla na jednopilotných letúnoch | Preukáže znalosť plánovania letu a letových charakteristík, na úrovni CPL/IR  | ako v stĺpci 4 riadku f  | Získať typovú kvalifikačnú kategóriu na viacpilotné letúny v súlade s časťou FCL                       | g) |
| CPL(A)    | > 500 ako veliaci pilot na jednopilotných letúnoch    | Kvalifikačná kategória na nočné lety, ak je to vhodné   | CPL(A), s typovou kvalifikačnou kategóriou/ kvalifikačnou kategóriou na triedu obmedzenou na jednopilotné letúny   |  | h) |
| CPL(A)    | < 500 ako veliaci pilot na jednopilotných letúnoch    | i) Kvalifikačná kategória na nočné lety, ak je to vhodné;<br>ii) Preukáže znalosť letových charakteristík a plánovania letu, ako sa požaduje v článku FCL.310 | ako v stĺpci 4 riadku h  |  | i) |
| PPL/IR(A) | ≥ 75 v súlade s IFR                                   | Kvalifikačná kategória na nočné lety, ak oprávnenia na nočné lety nie sú zahrnuté v prístrojovej kvalifikačnej kategórii                                      | PPL/IR(A) (IR obmedzená na PPL)  | Preukázat znalosť letových charakteristík a plánovania letu, ako sa požaduje v článku FCL.615 písm. b) | j) |
| PPL(A)    | ≥ 70 na letúnoch                                      | Preukáže používanie zariadení rádiovej navigácie  | PPL(A)   |  | k) |

(\*) Od držiteľov CPL, ktorí už sú držiteľmi typovej kvalifikačnej kategórie na viacpilotné letúny, sa nevyžaduje absolvovanie skúšky teoretických vedomostí pre ATPL(A), keď naďalej riadia ten istý typ letúna, ale nedostanú zápočet ATPL(A) za teóriu pre preukaz spôsobilosti podľa časti FCL. Ak žiadajú o ďalšiu typovú kvalifikačnú kategóriu na iný viacpilotný letún, musia splňať požiadavky uvedené v bode i) riadku e) stĺpca 3 uvedenej tabuľky.

## 2. Osvedčenia inštruktorov

Osvedčenie inštruktora vydané členským štátom v súlade s vnútroštátnymi požiadavkami sa prevedie na osvedčenie podľa Časti FCL za predpokladu, že žiadateľ spĺňa tieto požiadavky:

| Národné osvedčenie alebo oprávnenia | Prax   | Ďalšie požiadavky | Náhradné osvedčenie podľa časti FCL |
|-------------------------------------|--|-------------------|-------------------------------------|
| (1)                                 | (2)  | (3)               | (4)                                 |
| FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)          | Ako sa požaduje v Časti FCL pre príslušné osvedčenie | Neuplatňuje sa    | FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)          |

### 3. Osvedčenie SFI

Osvedčenie SFI vydané členským štátom v súlade s vnútroštátnymi požiadavkami sa prevedie na osvedčenie podľa Časti FCL za predpokladu, že žiadateľ spĺňa tieto požiadavky:

| Národné osvedčenie | Prax                         | Ďalšie požiadavky  | Náhradné osvedčenie podľa Časti FCL |
|--------------------|------------------------------|--|-------------------------------------|
| (1)                | (2)                          | (3)  | (4)                                 |
| SFI(A)             | > 1 500 hodín ako pilot MPA  | i) Je alebo bol držiteľom CPL, MPL alebo ATPL na letúny, vydaného členským štátom<br>ii) absolvoval časť príslušného kurzu pre typovú kvalifikačnú kategóriu na letovom simulátore vrátane MCC | SFI(A)                              |
| SFI(A)             | 3-ročná rozlietanosť ako SFI | Absolvoval časť príslušného kurzu pre typovú kvalifikačnú kategóriu na letovom simulátore vrátane MCC  | SFI(A)                              |

Prevod je platný maximálne 3 roky. Podmienkou predĺženia platnosti je splnenie príslušných požiadaviek stanovených v časti FCL.

### 4. Osvedčenie STI

Osvedčenie STI vydané členským štátom v súlade s vnútroštátnymi požiadavkami daného štátu sa môže previesť na osvedčenie podľa časti FCL za predpokladu, že držiteľ spĺňa požiadavky stanovené v tejto tabuľke:

| Národné osvedčenie | Prax                         | Ďalšie požiadavky  | Náhradné osvedčenie |
|--------------------|------------------------------|--|---------------------|
| (1)                | (2)                          | (3)  | (4)                 |
| STI(A)             | > 500 hodín ako pilot SPA    | i) Je alebo bol držiteľom preukazu spôsobilosti pilota vydaného členským štátom<br>ii) Absolvoval preskúšanie odbornej spôsobilosti v súlade s dodatkom 9 k Časti FCL v FSTD, zodpovedajúcom zamýšľanému výcviku | STI(A)              |
| STI(A)             | 3-ročná rozlietanosť ako STI | Absolvoval preskúšanie odbornej spôsobilosti v súlade s dodatkom 9 k Časti FCL v FSTD, zodpovedajúcom zamýšľanému výcviku  | STI(A)              |

Podmienkou predĺženia platnosti osvedčenia je splnenie príslušných požiadaviek stanovených v časti FCL.

## B. VRTUĽNÍKY

### 1. Preukazy spôsobilosti pilotov

Preukaz spôsobilosti pilota vydaný členským štátom v súlade s vnútroštátnymi požiadavkami sa prevedie na preukaz spôsobilosti podľa časti FCL za predpokladu, že žiadateľ spĺňa tieto požiadavky:

- prostredníctvom preskúšania odbornej spôsobilosti splní požiadavky Časti FCL na typovú a prístrojovú kvalifikačnú kategóriu, ktoré zodpovedajú oprávneniam držiteľa preukazu spôsobilosti;
- preukáže znalosť príslušných ustanovení časti OPS a časti FCL;
- preukáže jazykovú spôsobilosť v súlade s článkom FCL.055;

d) spĺňa požiadavky stanovené v tejto tabuľke:

| Národný preukaz spôsobilosti  | Celkový počet hodín letovej praxe                      | Ďalšie požiadavky  | Náhradný preukaz spôsobilosti podľa časti FCL a podmienky (kde je to vhodné)   | Zrušenie podmienok   |    |
|---|--|--|--|--|----|
| (1)   | (2)  | (3)  | (4)  | (5)  |    |
| ATPL(H) platná IR(H)  | > 1 000 ako veliaci pilot na viacpilotných vrtuľníkoch | Žiadne   | ATPL(H) a IR   | Neuplatňuje sa   | a) |
| ATPL(H) žiadne oprávnenia IR(H)   | > 1 000 ako veliaci pilot na viacpilotných vrtuľníkoch | Žiadne   | ATPL(H)  |  | b) |
| ATPL(H) platná IR(H)  | > 1 000 na viacpilotných vrtuľníkoch                   | Žiadne   | ATPL(H) a IR s typovou kvalifikačnou kategóriou obmedzenou na funkciu druhého pilota   | Preukáže schopnosť vykonávať funkciu veliaceho pilota, ako sa požaduje v dodatku 9 k Časti FCL | c) |
| ATPL(H) žiadne oprávnenia IR(H)   | > 1 000 na viacpilotných vrtuľníkoch                   | Žiadne   | ATPL(H) s typovou kvalifikačnou kategóriou obmedzenou na funkciu druhého pilota  | Preukáže schopnosť vykonávať funkciu veliaceho pilota, ako sa požaduje v dodatku 9 k Časti FCL | d) |
| ATPL(H) platná IR(H)  | > 500 na viacpilotných vrtuľníkoch                     | Preukáže znalosť plánovania letu a letových charakteristík, ako sa požaduje v článku FCL.515 a FCL.615 písm. b)  | ako v stĺpci 4 riadku c  | ako v stĺpci 5 riadku c  | e) |
| ATPL(H) žiadne oprávnenia IR(H)   | > 500 na viacpilotných vrtuľníkoch                     | Ako v stĺpci 3 riadku e  | ako v stĺpci 4 riadku d  | ako v stĺpci 5 riadku d  | f) |
| CPL/IR(H) a úspešne absolvoval teoretickú skúšku ICAO ATPL(H) v členskom štáte, kde bol preukaz spôsobilosti vydaný |  | i) Preukáže znalosť plánovania letu a letových charakteristík, ako sa požaduje v článku FCL.310 a FCL.615 písm. b)<br>ii) Spĺňa ostatné požiadavky uvedené v článku FCL.720.H písm. b)           | CPL/IR(H) so zápočtom ATPL(H) za teóriu, za predpokladu, že teoretická skúška ICAO ATPL(H) je na úrovni ATPL podľa Časti FCL | Neuplatňuje sa   | g) |
| CPL/IR(H)   | > 500 na viacpilotných vrtuľníkoch                     | i) Úspešne absolvuje teoretickú skúšku pre ATPL(H) podľa časti FCL v členskom štáte, kde bol preukaz spôsobilosti vydaný (*)<br>ii) Spĺňa ostatné požiadavky uvedené v článku FCL.720.H písm. b) | CPL/IR(H) so zápočtom ATPL(H) podľa Časti FCL za teóriu  | Neuplatňuje sa   | h) |



| (1)  | (2)  | (3)  | (4)   | (5)  |    |
|--|--|--|---|--|----|
| CPL/IR(H)  | > 500 ako veliteľ lietadla na jednopilotných vrtuľníkoch | Žiadne   | CPL/IR(H) s typovou kvalifikačnou kategóriou obmedzenou na jednopilotné vrtuľníky | Získať typovú kvalifikačnú kategóriu na viacpilotné vrtuľníky, ako sa požaduje v časti FCL   | i) |
| CPL/IR(H)  | < 500 ako veliaci pilot na jednopilotných vrtuľníkoch    | Preukáže znalosť plánovania letu a letových charakteristík, ako sa požaduje v článku FCL.310 a FCL.615 písm. b)                    | ako v stĺpci 4 riadku i   |  | j) |
| CPL(H)   | > 500 ako veliaci pilot na jednopilotných vrtuľníkoch    | Kvalifikačná kategória na nočné lety   | CPL(H) s typovou kvalifikačnou kategóriou obmedzenou na jednopilotné vrtuľníky    |  | k) |
| CPL(H)   | < 500 ako veliaci pilot na jednopilotných vrtuľníkoch    | Kvalifikačná kategória na nočné lety, preukáže znalosť letových charakteristík a plánovania letu, ako sa požaduje v článku FCL.310 | ako v stĺpci 4 riadku k   |  | l) |
| CPL(H) bez kvalifikačnej kategórie na nočné lety | > 500 ako veliaci pilot na jednopilotných vrtuľníkoch    |  | Ako v stĺpci 4 riadku k a s obmedzením na dennú prevádzku VFR                     | Získať typovú kvalifikačnú kategóriu na viacpilotné vrtuľníky, ako sa požaduje v časti FCL, a kvalifikačnú kategóriu na nočné lety | m) |
| CPL(H) bez kvalifikačnej kategórie na nočné lety | < 500 ako veliaci pilot na jednopilotných vrtuľníkoch    | Preukáže znalosť plánovania letu a letových charakteristík, ako sa požaduje v článku FCL.310                                       | Ako v stĺpci 4 riadku k a s obmedzením na dennú prevádzku VFR                     |  | n) |
| PPL/IR(H)  | ≥ 75 v súlade s IFR                                      | Kvalifikačná kategória na nočné lety, ak oprávnenia na nočné lety nie sú zahrnuté v prístrojovej kvalifikačnej kategórii           | PPL/IR(H) (IR obmedzená na PPL)   | Preukáže znalosť letových charakteristík a plánovania letu, ako sa požaduje v článku FCL.615 písm. b)                              | o) |
| PPL (H)  | ≥ 75 na vrtuľníkoch                                      | Preukáže používanie zariadení rádiovej navigácie   | PPL (H)   |  | p) |

(\*) Od držiteľov CPL, ktorí už sú držiteľmi typovej kvalifikačnej kategórie na viacpilotné letúny, sa nevyžaduje absolvovanie skúšky teoretických vedomostí pre ATPL(H), keď naďalej riadia ten istý typ vrtuľníka, ale nedostanú zápočet ATPL(H) za teóriu pre preukaz spôsobilosti podľa Časti FCL. Ak žiadajú o ďalšiu typovú kvalifikačnú kategóriu na iný viacpilotný vrtuľník, musia spĺňať požiadavky uvedené v stĺpci 3 riadku h bodu i) uvedenej tabuľky.

## 2. Osvedčenia inštruktorov

Osvedčenie inštruktora vydané členským štátom v súlade s vnútroštátnymi požiadavkami sa prevedie na osvedčenie podľa Časti FCL za predpokladu, že žiadateľ spĺňa tieto požiadavky:

| Národné osvedčenie alebo oprávnenia | Prax   | Ďalšie požiadavky | Náhradné osvedčenie  |
|-------------------------------------|--|-------------------|----------------------|
| (1)                                 | (2)  | (3)               | (4)                  |
| FI(H)/IRI(H)/TRI(H)                 | Ako sa požaduje v Časti FCL pre príslušné osvedčenie |                   | FI(H)/IRI(H)/TRI(H)* |

Podmienkou predĺženia platnosti osvedčenia je splnenie príslušných požiadaviek stanovených v Časti FCL.

### 3. Osvedčenie SFI

Osvedčenie SFI vydané členským štátom v súlade s vnútroštátnymi požiadavkami sa prevedie na osvedčenie podľa Časti FCL za predpokladu, že žiadateľ spĺňa tieto požiadavky:

| Národné osvedčenie | Prax                         | Ďalšie požiadavky  | Náhradné osvedčenie |
|--------------------|------------------------------|--|---------------------|
| (1)                | (2)                          | (3)  | (4)                 |
| SFI(H)             | > 1 000 hodín ako pilot MPH  | i) Je alebo bol držiteľom CPL, MPL alebo ATPL, vydaného členským štátom<br>ii) absolvoval časť príslušného kurzu pre typovú kvalifikačnú kategóriu na letovom simulátore vrátane MCC | SFI(H)              |
| SFI(H)             | 3-ročná rozlietanosť ako SFI | Absolvoval časť príslušného kurzu pre typovú kvalifikačnú kategóriu na letovom simulátore vrátane MCC.   | SFI(H)              |

Podmienkou predĺženia platnosti osvedčenia je splnenie príslušných požiadaviek stanovených v časti FCL.

### 4. Osvedčenie STI

Osvedčenie STI vydané členským štátom v súlade s vnútroštátnymi požiadavkami daného štátu sa môže previesť na osvedčenie podľa časti FCL za predpokladu, že držiteľ spĺňa požiadavky stanovené v tejto tabuľke:

| Národné osvedčenie | Prax                         | Ďalšie požiadavky  | Náhradné osvedčenie |
|--------------------|------------------------------|--|---------------------|
| (1)                | (2)                          | (3)  | (4)                 |
| STI(H)             | > 500 hodín ako pilot SPH    | i) Je alebo bol držiteľom preukazu spôsobilosti pilota vydaného členským štátom<br>ii) Absolvoval preskúšanie odbornej spôsobilosti v súlade s dodatkom 9 k Časti FCL v FSTD, zodpovedajúcim zamýšľanému výcviku | STI(H)              |
| STI(H)             | 3-ročná rozlietanosť ako STI | Absolvoval preskúšanie odbornej spôsobilosti v súlade s dodatkom 9 k Časti FCL v FSTD, zodpovedajúcim zamýšľanému výcviku  | STI(H)              |

Podmienkou predĺženia platnosti osvedčenia je splnenie príslušných požiadaviek stanovených v časti FCL.

## PRÍLOHA III

**PODMIENKY UZNÁVANIA PREUKAZOV SPÔSOBILOSTI VYDANÝCH TRETÍMI KRAJINAMI ALEBO V ICH MENE**

**A. UZNÁVANIE PLATNOSTI PREUKAZOV SPÔSOBILOSTI**

**Všeobecne**

1. Platnosť preukazu spôsobilosti pilota, ktorý v súlade s požiadavkami prílohy 1 k Chicagskému dohovoru vydala tretia krajina, môže uznať príslušný orgán členského štátu.

Piloti o to požiadajú príslušný orgán členského štátu, v ktorom majú trvalé bydlisko, alebo v ktorom žijú, alebo, ak nežijú na území členských štátov, požiadajú tam, kde má svoje hlavné sídlo prevádzkovateľ, pre ktorého lietajú alebo chcú lietať.

2. Obdobie uznania platnosti preukazu spôsobilosti neprekročí 1 rok za predpokladu, že základný preukaz spôsobilosti je stále platný.

Príslušný orgán, ktorý uznal platnosť preukazu, môže toto obdobie raz predĺžiť, ak počas trvania tohto obdobia pilot o to požiada, alebo ak absolvuje výcvik pre vydanie preukazu spôsobilosti v súlade s časťou FCL. Toto predĺženie pokrýje obdobie potrebné na vydanie preukazu spôsobilosti v súlade s časťou FCL.

Držiteľia preukazu spôsobilosti, ktorý uznal členský štát, uplatňujú svoje oprávnenia v súlade s požiadavkami uvedenými v Časti FCL.

**Preukazy spôsobilosti pilota pre obchodnú leteckú dopravu a ďalšie obchodné činnosti**

3. V prípade preukazov spôsobilosti pilota pre obchodnú leteckú dopravu a ďalšie obchodné činnosti musí držiteľ spĺňať tieto požiadavky:
- prostredníctvom praktickej skúšky splní požiadavky časti FCL na predĺženie platnosti typovej kvalifikačnej kategórie alebo kvalifikačnej kategórie na triedu, ktoré zodpovedajú oprávneniam príslušného preukazu spôsobilosti;
  - preukáže znalosti o príslušných ustanoveniach časti OPS a časti FCL;
  - preukáže znalosť anglického jazyka v súlade s článkom FCL.055;
  - je držiteľom platného osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 1. triedy, ktoré bolo vydané v súlade s časťou Medical;
  - v prípade letúnov spĺňa požiadavky na prax uvedené v tejto tabuľke:

| Preukaz spôsobilosti        | Celkový počet hodín letovej praxe  | Oprávnenia  |    |
|-----------------------------|--|---|----|
| (1)                         | (2)  | (3)   |    |
| ATPL(A)                     | > 1 500 hodín ako veliaci pilot na viacpilotných letúnoch  | Veliaci pilot v obchodnej leteckej doprave na viacpilotných letúnoch                      | a) |
| ATPL(A) alebo CPL(A)/IR (*) | > 1 500 hodín ako veliaci pilot alebo ako druhý pilot na viacpilotných letúnoch podľa prevádzkových požiadaviek  | Druhý pilot v obchodnej leteckej doprave na viacpilotných letúnoch                        | b) |
| CPL(A)/IR                   | > 1 000 hodín ako veliaci pilot v obchodnej leteckej doprave od získania kvalifikačnej kategórie IR  | Veliaci pilot v obchodnej leteckej doprave na jednopilotných letúnoch                     | c) |
| CPL(A)/IR                   | > 1 000 hodín ako veliaci pilot alebo ako druhý pilot na jednopilotných letúnoch podľa prevádzkových požiadaviek   | Druhý pilot v obchodnej leteckej doprave na jednopilotných letúnoch v súlade s časťou OPS | d) |
| ATPL(A), CPLA(A)/IR, CPL(A) | > 700 hodín na letúnoch iných ako turistické motorové klzáky vrátane 200 hodín pri činnostiach takého druhu, na aký sa požaduje uznanie platnosti, a 50 hodín pri týchto činnostiach za posledných 12 mesiacov | Uplatňovanie oprávnení na letúnoch v inej ako obchodnej leteckej doprave                  | e) |

| (1)    | (2)  | (3)   |  |
|--------|--|---|--|
| CPL(A) | > 1 500 hodín ako veliaci pilot v obchodnej leteckej doprave vrátane 500 hodín prevádzkovej činnosti na vodných letúnoch | Veliaci pilot na jednopilotných letúnoch v obchodnej leteckej doprave |  |

(\*) Držiteľ preukazu spôsobilosti obchodného pilota letúnoch s prístrojovou kvalifikačnou kategóriou (CPL(A)/IR) na viacpilotných letúnoch musí pred uznaním preukázať úroveň teoretických vedomostí požadovaných ICAO na získanie preukazu spôsobilosti dopravného pilota letúnoch ATPL(A).

f) v prípade vrtuľníkov spĺňa požiadavky na prax, uvedené v tejto tabuľke:

| Preukaz spôsobilosti  | Celkový počet hodín letovej praxe   | Oprávnenia  |    |
|---|---|---|----|
| (1)   | (2)   | (3)   |    |
| ATPL(H) platná IR   | > 1 000 hodín ako veliaci pilot na viacpilotných vrtuľníkoch  | Veliaci pilot na viacpilotných vrtuľníkoch v obchodnej leteckej doprave v prevádzke VFR a IFR | a) |
| ATPL(H) bez oprávnení IR                                    | > 1 000 hodín ako veliaci pilot na viacpilotných vrtuľníkoch  | Veliaci pilot na viacpilotných vrtuľníkoch v obchodnej leteckej doprave v prevádzke VFR       | b) |
| ATPL(H) platná IR   | > 1 000 hodín ako pilot na viacpilotných vrtuľníkoch  | Druhý pilot na viacpilotných vrtuľníkoch v obchodnej leteckej doprave v prevádzke VFR a IFR   | c) |
| ATPL(H) bez oprávnení IR                                    | > 1 000 hodín ako pilot na viacpilotných vrtuľníkoch  | Druhý pilot na viacpilotných vrtuľníkoch v obchodnej leteckej doprave v prevádzke VFR         | d) |
| CPL(H)/IR (*)   | > 1 000 hodín ako pilot na viacpilotných vrtuľníkoch  | Druhý pilot na viacpilotných vrtuľníkoch v obchodnej leteckej doprave                         | e) |
| CPL(H)/IR   | > 1 000 hodín ako veliaci pilot v obchodnej leteckej doprave od získania kvalifikačnej kategórie IR   | Veliaci pilot na jednopilotných vrtuľníkoch v obchodnej leteckej doprave                      | f) |
| ATPL(H) s oprávneniami IR alebo bez nich, CPL(H)/IR, CPL(H) | > 700 hodín na vrtuľníkoch iných ako certifikovaných podľa JAR-27/29 alebo rovnocenných požiadaviek, vrátane 200 hodín pri činnostiach takého druhu, na aký sa požaduje uznanie preukazu spôsobilosti, z toho 50 hodín pri týchto činnostiach za posledných 12 mesiacov | Uplatňovanie oprávnení na vrtuľníkoch v inej ako obchodnej leteckej doprave                   | g) |

(\*) Držiteľ preukazu spôsobilosti obchodného pilota vrtuľníkov s prístrojovou kvalifikačnou kategóriou (CPL(H)/IR) na viacpilotných vrtuľníkoch musí pred uznaním preukázať úroveň vedomostí požadovaných organizáciou ICAO na získanie preukazu spôsobilosti dopravného pilota ATPL.

#### Preukazy spôsobilosti pilotov pre neobchodnú činnosť s prístrojovou kvalifikačnou kategóriou

4. V prípade preukazov spôsobilosti súkromných pilotov s prístrojovou kvalifikačnou kategóriou, alebo preukazov spôsobilosti CPL a ATPL s prístrojovou kvalifikačnou kategóriou, keď má pilot v úmysle uplatňovať iba oprávnenia súkromného pilota, musí spĺňať tieto požiadavky:

- absolvuje praktickú skúšku pre prístrojovú kvalifikačnú kategóriu a typovú kvalifikačnú kategóriu alebo kvalifikačnú kategóriu na triedu, zodpovedajúcu oprávneniam preukazu spôsobilosti, ktorého je držiteľom, v súlade s dodatkom 7 a dodatkom 9 k časti FCL;
- preukáže znalosť leteckých právnych predpisov, leteckého meteorologického kódu, plánovania letu a letových charakteristík (IR) a ľudskej výkonnosti;
- preukáže znalosť anglického jazyka v súlade s článkom FCL.055;
- je držiteľom platného osvedčenia zdravotnej spôsobilosti najmenej 2. triedy, ktoré bolo vydané v súlade s prílohou 1 k Chicagskému dohovoru;
- má minimálnu prax najmenej 100 hodín letu podľa prístrojov vo funkcii veliaceho pilota lietadla príslušnej kategórie.

**Preukazy spôsobilosti pilotov pre neobchodnú činnosť bez prístrojovej kvalifikačnej kategórie**

5. V prípade preukazov spôsobilosti súkromných pilotov alebo preukazov spôsobilosti CPL a ATPL bez prístrojovej kvalifikačnej kategórie, keď má pilot v úmysle uplatňovať iba oprávnenia súkromného pilota, musí spĺňať tieto požiadavky:
- preukáže znalosť leteckých právnych predpisov a ľudskej výkonnosti;
  - absolvuje praktickú skúšku pre preukaz spôsobilosti PPL, ako je stanovené v časti FCL;
  - splní príslušné požiadavky uvedené v Časti FCL na vydanie typovej alebo prístrojovej kvalifikačnej kategórie, zodpovedajúcej oprávneniam preukazu spôsobilosti, ktorého je držiteľom;
  - je držiteľom platného osvedčenia zdravotnej spôsobilosti najmenej 2. triedy, ktoré bolo vydané v súlade s prílohou 1 k Chicagskému dohovoru;
  - preukáže znalosť anglického jazyka v súlade s článkom FCL.055;
  - má minimálnu prax najmenej 100 hodín letu vo funkcii pilota lietadla príslušnej kategórie.

**Uznávanie platnosti preukazov spôsobilosti pilotov na osobitné úlohy s obmedzenou dĺžkou trvania**

6. Bez ohľadu na ustanovenia predchádzajúcich odsekov, v prípade továrenských letov môžu členské štáty uznať preukaz spôsobilosti, ktorý v súlade s prílohou 1 k Chicagskému dohovoru vydala tretia krajina, najviac na obdobie 12 mesiacov na vykonanie osobitných úloh s obmedzenou dĺžkou trvania, ako sú výcvikové lety pri nástupe do služby, predvádzanie, prevoz osôb alebo skúšobné lety za predpokladu, že žiadateľ spĺňa tieto požiadavky:
- je držiteľom príslušného preukazu spôsobilosti, oprávnenia zdravotnej spôsobilosti a súvisiacich kvalifikačných kategórií vydaných v súlade s prílohou 1 k Chicagskému dohovoru;
  - je priamo alebo nepriamo zamestnaný u výrobcu lietadiel.

V tomto prípade budú oprávnenia držiteľa obmedzené na vykonávanie letového výcviku a skúšok pre prvotné vydávanie typových kvalifikačných kategórií, dohľadu nad úvodnými linkovými letmi pilotov prevádzkovateľa, na dodávky tovaru alebo prevoz osôb, úvodné linkové lety, predvádzacie alebo skúšobné lety.

**B. PREVOD PREUKAZOV SPÔSOBILOSTI**

1. Preukazy spôsobilosti PPL/BPL/SPL, CPL alebo ATPL, vydané treťou krajinou v súlade s požiadavkami uvedenými v prílohe 1 k Chicagskému dohovoru, môže príslušný orgán členského štátu previesť na preukazy spôsobilosti PPL/BPL/SPL podľa časti FCL s kvalifikačnou kategóriou na triedu alebo typovou kvalifikačnou kategóriou na jednopilotné lietadlo.

Pilot podá žiadosť príslušnému orgánu členského štátu, v ktorom má trvalé bydlisko, alebo v ktorom žije.

2. Držiteľ preukazu spôsobilosti musí pre príslušnú kategóriu lietadiel spĺňať tieto minimálne požiadavky:
- úspešne absolvuje písomnú skúšku z oblasti leteckých právnych predpisov a ľudskej výkonnosti;
  - úspešne absolvuje praktickú skúšku pre preukazy spôsobilosti PPL, BPL alebo SPL, podľa potreby, v súlade s časťou FCL;
  - splní požiadavky na vydanie príslušnej kvalifikačnej kategórie na triedu alebo typovej kvalifikačnej kategórie v súlade s podčasťou H;
  - je držiteľom platného osvedčenia zdravotnej spôsobilosti najmenej 2. triedy, ktoré bolo vydané v súlade s časťou Medical;
  - preukáže znalosť anglického jazyka v súlade s článkom FCL.055;
  - má minimálnu prax najmenej 100 hodín letu vo funkcii pilota.

**C. UZNÁVANIE KVALIFIKAČNÝCH KATEGÓRIÍ NA TRIEDU A TYPOVÝCH KVALIFIKAČNÝCH KATEGÓRIÍ**

1. Platná kvalifikačná kategória na triedu alebo typová kvalifikačná kategória, obsiahnutá v preukaze spôsobilosti vydanom treťou krajinou, sa môže zapísať do preukazu spôsobilosti podľa časti FCL, ak žiadateľ:
- spĺňa požiadavky na prax a nevyhnutné predpoklady na vydanie príslušnej typovej kvalifikačnej kategórie alebo kvalifikačnej kategórie na triedu v súlade s časťou FCL;
  - úspešne absolvuje príslušnú praktickú skúšku pre vydanie zodpovedajúcej typovej kvalifikačnej kategórie alebo kvalifikačnej kategórie na triedu v súlade s časťou FCL;
  - aktuálne vykonáva letovú prax;

d) jeho letová prax predstavuje nie menej ako:

- i) 100 hodín vo funkcii pilota v triede letúnov v prípade kvalifikačnej kategórie na túto triedu;
  - ii) 500 hodín vo funkcii pilota typu letúnov v prípade tejto typovej kvalifikačnej kategórie;
  - iii) 100 hodín vo funkcii pilota jednomotorových vrtuľníkov s maximálnou vzletovou hmotnosťou 3 175 kg;
  - iv) 350 hodín vo funkcii pilota v prípade triedy všetkých ostatných vrtuľníkov.
-

## PRÍLOHA IV

## [ČASŤ – MED]

## PODČASŤ A

## VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY

## ODDIEL 1

## Všeobecné

**MED.A.001. Príslušný orgán**

Na účely tejto časti je príslušným orgánom:

## a) pre letecko-lekárske centrá (AeMC):

1. orgán určený členským štátom, v ktorom má AeMC hlavné obchodné sídlo;
2. agentúra, ak sa AeMC nachádza v tretej krajine;

## b) pre poverených lekárov (AME):

1. orgán určený členským štátom, v ktorom má AME hlavné miesto výkonu činnosti;
2. ak sa hlavné miesto výkonu činnosti AME nachádza v tretej krajine, orgán určený členským štátom, ktorý poverený lekár žiada o vydanie osvedčenia povereného lekára (AME);

## c) pre všeobecných lekárov (GMP), orgán určený členským štátom, ktorému GMP oznamuje svoju činnosť;

## d) pre pracovných lekárov (OHMP) posudzujúcich zdravotnú spôsobilosť palubných sprievodcov, orgán určený členským štátom, ktorému OHMP oznamuje svoju činnosť.

**MED.A.005. Rozsah pôsobnosti**

Táto časť stanovuje požiadavky na:

- a) vydávanie, platnosť, predĺženie platnosti a obnovenie osvedčenia zdravotnej spôsobilosti na výkon oprávnení preukazu spôsobilosti pilota alebo žiaka-pilota;
- b) zdravotnú spôsobilosť palubných sprievodcov;
- c) osvedčovanie poverených lekárov (AME) a
- d) kvalifikáciu všeobecných lekárov (GMP) a lekárov ochrany zdravia pri práci (OHMP).

**MED.A.010. Vymedzenie pojmov**

Na účely tejto časti platia tieto vymedzenia pojmov:

- „akreditované lekárske posúdenie“ je záver, ku ktorému dospel jeden alebo viacero lekárske odborníkov prijateľných pre licenčný úrad na základe objektívnych a nediskriminačných kritérií na účely príslušného prípadu a v prípade potreby po konzultácii s letovými prevádzkami alebo inými odborníkmi;
- „hodnotenie“ je záver týkajúci sa zdravotnej spôsobilosti osoby na základe vyhodnotenia predchádzajúceho zdravotného stavu osoby a/alebo na základe letecko-lekárskeho vyšetrení podľa požiadaviek tejto časti a ďalších potrebných vyšetrení a/alebo lekárskeho testov vrátane okrem iného EKG, merania tlaku krvi, vyšetrenia krvi, RTG;
- „správne rozpoznávať farby“ je schopnosť žiadateľa pohotovo rozlišovať farby používané pri leteckej navigácii a správne identifikovať farebné letecké svetlá;
- „očný špecialista“ je oftalmológ alebo špecialista na starostlivosť o zrak s kvalifikáciou na optometriu a vzdelaním na rozpoznávanie patologických stavov;

- „vyšetrenie“ je prehliadka, prehmatanie, poklepanie, vyšetrenie sluchom alebo iné spôsoby preskúmania určené hlavne na diagnostiku ochorenia;
- „preskúmanie“ je posúdenie predpokladaného patologického stavu žiadateľa prostredníctvom vyšetrení a testov na overenie prítomnosti alebo neprítomnosti určitého zdravotného stavu;
- „licenčný úrad“ je príslušný úrad členského štátu, ktorý vydal preukaz spôsobilosti alebo u ktorého osoba žiada o vydanie preukazu spôsobilosti, alebo ak osoba ešte nepožiadala o vydanie preukazu spôsobilosti, príslušný orgán podľa tejto časti;
- „obmedzenie“ je stav uvedený na osvedčení zdravotnej spôsobilosti, preukaze spôsobilosti alebo lekárskej správe člena posádky, ktorý je potrebné splňať pri vykonávaní oprávnení uvedených v preukaze spôsobilosti alebo osvedčení palubného sprievodcu;
- „refrakčná chyba“ je odchýlka od normálneho videnia meraná v dioptriách v najväčšom ametropickom meridiáne, meraná štandardnými metódami.

#### **MED.A.015. Dôvernosť medicínskych údajov**

Všetky osoby, ktoré sa podieľajú na lekárskom vyšetrení, hodnotení a osvedčovaní, musia za každých okolností zaručiť zachovanie dôvernosti medicínskych údajov.

#### **MED.A.020. Zníženie zdravotnej spôsobilosti**

a) Držiteľia preukazu spôsobilosti nesmú vykonávať oprávnenia na základe preukazu spôsobilosti a príslušných kvalifikačných kategórií alebo osvedčení, ak:

1. sú si vedomí akéhokoľvek zníženia zdravotnej spôsobilosti, ktorý im môže zabraňovať bezpečne vykonávať tieto oprávnenia;
2. berú alebo užívajú akékoľvek lieky na predpis alebo lieky, ktoré nie sú viazané na lekársky predpis, ktoré môžu mať negatívny vplyv na bezpečné vykonávanie oprávnení príslušného preukazu spôsobilosti;
3. dostávajú akúkoľvek medicínsku, chirurgickú alebo inú liečbu, ktorá by mohla mať negatívny vplyv na bezpečnosť letu.

b) Držiteľia preukazov spôsobilosti sa navyše musia bezodkladne obrátiť na príslušného povereného lekára, ak:

1. podstúpili chirurgickú operáciu alebo invazívny postup;
2. začali pravidelne užívať nejaké lieky;
3. utrpeli závažné poranenie, ktoré spôsobuje neschopnosť fungovať ako člen letovej posádky;
4. trpia závažnou chorobou, ktorá spôsobuje neschopnosť fungovať ako člen letovej posádky;
5. sú tehotné ženy;
6. boli prijatí do nemocnice alebo na kliniku;
7. prvýkrát potrebujú okuliare alebo kontaktné šošovky.

c) V týchto prípadoch:

1. držiteľia osvedčení zdravotnej spôsobilosti 1. a 2. triedy sa obrátia na AeMC alebo AME. AeMC alebo AME posúdi zdravotnú spôsobilosť držiteľov preukazu spôsobilosti a rozhodne, či sú spôsobilí naďalej vykonávať svoje oprávnenia;
2. držiteľia osvedčení zdravotnej spôsobilosti LAPL sa obrátia na AeMC alebo AME, alebo na GMP, ktorý podpísal osvedčenie zdravotnej spôsobilosti. AeMC, AME alebo GMP posúdi zdravotnú spôsobilosť držiteľov preukazu spôsobilosti a rozhodne, či sú spôsobilí naďalej vykonávať svoje oprávnenia.



- d) Palubní sprievodcovia posádky nesmú vykonávať povinnosti v lietadle a prípadne nesmú vykonávať oprávnenia svojho osvedčenia palubného sprievodcu, ak sú si vedomí akéhokoľvek zníženia zdravotnej spôsobilosti v rozsahu, ktorý im môže zabráňovať vykonávať ich povinnosti a zodpovednosti v oblasti bezpečnosti.
- e) Navyše, ak sa u palubného sprievodcu vyskytuje niektorý zo zdravotných stavov uvedených v písmene b) bod 1 až 5, palubný sprievodca sa musí bezodkladne obrátiť na AME, AeMC alebo OHMP podľa príslušnosti. AME, AeMC alebo OHMP posúdi zdravotnú spôsobilosť palubného sprievodcu a rozhodne, či je spôsobilý naďalej vykonávať povinnosti v oblasti bezpečnosti.

#### **MED.A.025. Povinnosti AeMC, AME, GMP a OHMP**

- a) Pri vykonávaní lekárskeho vyšetrení a/alebo hodnotení AeMC, AME, GMP a OHMP musia:
1. zaručiť, že s danou osobou je možná komunikácia bez jazykových bariér;
  2. upozorniť danú osobu na dôsledky poskytnutia neúplných, nepresných alebo nepravdivých vyjadrení o svojom predchádzajúcom zdravotnom stave.
- b) Po vykonaní letecko-lekárskeho vyšetrení a/alebo hodnotení AeMC, AME, GMP a OHMP musia:
1. informovať danú osobu o tom, či je spôsobilá, nespôsobilá alebo odoslaná na licenčný úrad, prípadne k AeMC alebo AME;
  2. informovať danú osobu o obmedzeniach, ktoré môžu obmedzovať letecký výcvik alebo oprávnenia preukazu spôsobilosti, resp. potvrdenia pre posádku lietadla;
  3. ak bola osoba vyhodnotená ako nespôsobilá, informovať ju o práve na druhý posudok a
  4. v prípade žiadateľov o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti bezodkladne odoslať podpísanú alebo elektronicky overenú správu, ktorá má zahŕňať výsledok hodnotenia a kópiu osvedčenia zdravotnej spôsobilosti, licenčnému úradu.
- c) AeMC, AME, GMP a OHMP musia uchovávať záznamy s podrobnými údajmi o lekárskeho vyšetreniach a hodnoteniach vykonaných v súlade s touto časťou a ich výsledky v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi.
- d) Ak sa to vyžaduje na účely osvedčovania zdravotnej spôsobilosti a/alebo dohľadu, AeMC, AME, GMP a OHMP predložia znalcovi-lekárovi príslušného úradu na jeho žiadosť všetky lekárske záznamy a správy a ďalšie príslušné informácie.

### **ODDIEL 2**

#### **Požiadavky na osvedčenia zdravotnej spôsobilosti**

#### **MED.A.030. Osvedčenia zdravotnej spôsobilosti**

- a) Žiak-pilot nesmie lietať samostatne, ak nie je držiteľom osvedčenia zdravotnej spôsobilosti požadovaného pre príslušný preukaz spôsobilosti.
- b) Žiadatelia a držiteľia preukazu spôsobilosti pilota malých lietadiel (LAPL) musia byť prinajmenšom držiteľmi osvedčenia zdravotnej spôsobilosti pre LAPL.
- c) Žiadatelia a držiteľia preukazu spôsobilosti súkromného pilota (PPL), preukazu spôsobilosti pilota vetroňa (SPL) alebo preukazu spôsobilosti pilota balóna (BPL) musia byť držiteľmi osvedčenia zdravotnej spôsobilosti minimálne 2. triedy.
- d) Žiadatelia a držiteľia preukazov spôsobilosti SPL alebo BPL, ktorí sa podieľajú na komerčných letoch vetroňov alebo balónov, musia byť držiteľmi osvedčenia zdravotnej spôsobilosti minimálne 2. triedy.
- e) Ak je súčasťou PPL alebo LAPL kvalifikačná kategória na lietanie v noci, držiteľ licencie musí správne rozpoznávať farby.
- f) Žiadatelia a držiteľia preukazu spôsobilosti obchodného pilota (CPL), preukazu spôsobilosti pilota viacčlennej posádky (MPL) alebo preukazu spôsobilosti dopravného pilota (ATPL) musia byť držiteľmi osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 1. triedy.
- g) Ak je súčasťou PPL prístrojová kvalifikačná kategória, držiteľ preukazu spôsobilosti musí absolvovať vyšetrenie audiometriou čistými tónmi v súlade s periodicitou a normou vyžadovanou pre držiteľov osvedčení zdravotnej spôsobilosti 1. triedy.
- h) Držiteľ preukazu spôsobilosti nesmie byť súčasne držiteľom viac než jedného osvedčenia zdravotnej spôsobilosti vydaného podľa tejto časti.

**MED.A.035. Žiadosť o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti**

- a) Žiadosti o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti sa podávajú vo formáte stanovenom príslušným orgánom.
- b) Žiadatelia o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti poskytnú AeMC, AME prípadne GMP:
1. doklad totožnosti;
  2. podpísané vyhlásenie:
    - i) o predchádzajúcom zdravotnom stave;
    - ii) o tom, či v minulosti absolvovali vyšetrenie na získanie osvedčenia zdravotnej spôsobilosti, a ak áno, u koho a s akým výsledkom;
    - iii) o tom, či už niekedy boli vyhodnotení ako nespôsobilí, alebo či ich osvedčenie zdravotnej spôsobilosti bolo pozastavené alebo zrušené.
- c) Pri žiadosti o predĺženie platnosti alebo obnovenie osvedčenia zdravotnej spôsobilosti musia žiadatelia pred príslušnými vyšetreniami predložiť osvedčenie zdravotnej spôsobilosti AeMC, AME alebo GMP.

**MED.A.040. Vydanie, predĺženie platnosti a obnovenie osvedčení zdravotnej spôsobilosti**

- a) Osvedčenie o zdravotnej spôsobilosti sa vydáva a jeho platnosť sa predlžuje alebo obnovuje až po absolvovaní požadovaných lekárskeho vyšetrení a/alebo hodnotení a posúdení zdravotnej spôsobilosti s výsledkom spôsobilý.
- b) Prvé vydanie
1. Osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 1. triedy vydáva AeMC.
  2. Osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 2. triedy vydáva AeMC alebo AME.
  3. Osvedčenia zdravotnej spôsobilosti LAPL vydáva AeMC, AME alebo GMP, ak to dovoľujú vnútroštátne predpisy členského štátu, v ktorom sa osvedčenia vydávajú.
- c) Predĺženie platnosti a obnovenie
1. Platnosť osvedčení zdravotnej spôsobilosti 1. a 2. triedy predlžuje alebo ich obnovuje AeMC alebo AME.
  2. Platnosť osvedčení zdravotnej spôsobilosti LAPL predlžuje alebo ich obnovuje AeMC, AME alebo GMP, ak to dovoľujú vnútroštátne predpisy členského štátu, v ktorom sa osvedčenia vydávajú.
- d) AeMC, AME alebo GMP vydá, predlži platnosť alebo obnoví osvedčenie zdravotnej spôsobilosti, iba ak:
1. im žiadateľ predložil úplné údaje o predchádzajúcom zdravotnom stave a, ak to vyžaduje AeMC, AME alebo GMP, výsledky lekárskeho vyšetrení a testov vykonaných lekárom žiadateľa alebo iným lekárskeho špecialistom, a
  2. AeMC, AME alebo GMP uskutočnili zdravotné hodnotenie na základe lekárskeho vyšetrení a testov vyžadovaných pre príslušné osvedčenie zdravotnej spôsobilosti na overenie, že žiadateľ spĺňa všetky príslušné požiadavky tejto časti.
- e) AME, AeMC alebo v prípade postúpenia na licenčný úrad môžu pred vydaním, predĺžením platnosti alebo obnovením osvedčenia zdravotnej spôsobilosti od žiadateľa vyžadovať, aby absolvoval dodatočné lekárske vyšetrenia a preskúmania, ak je to klinicky indikované.
- f) Licenčný úrad smie vydať alebo opätovne vydať osvedčenie zdravotnej spôsobilosti, ak:
1. mu bol prípad postúpený;
  2. zistil, že sú potrebné opravy údajov na osvedčení.

**MED.A.045. Platnosť, predĺženie platnosti a obnovenie osvedčení zdravotnej spôsobilosti****a) Platnosť**

1. Osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 1. triedy platia 12 mesiacov.
2. Obdobie platnosti osvedčení zdravotnej spôsobilosti 1. triedy sa skráti na 6 mesiacov držiteľom preukazov spôsobilosti, ktorí:
  - i) sa podieľajú na letoch komerčnej leteckej dopravy s pasažiermi na jednopilotných letúnoch a dosiahli vek 40 rokov;
  - ii) dosiahli vek 60 rokov.
3. Osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 2. triedy platia:
  - i) 60 mesiacov, kým držiteľ preukazu spôsobilosti nedosiahne vek 40 rokov. Osvedčenie zdravotnej spôsobilosti vydané pred dosiahnutím veku 40 rokov stráca platnosť, keď držiteľ preukazu spôsobilosti dosiahne vek 42 rokov;
  - ii) 24 mesiacov vo veku od 40 do 50 rokov. Osvedčenie zdravotnej spôsobilosti vydané pred dosiahnutím veku 50 rokov stráca platnosť, keď držiteľ preukazu spôsobilosti dosiahne vek 51 rokov, a
  - iii) 12 mesiacov po dosiahnutí veku 50 rokov.
4. Osvedčenia zdravotnej spôsobilosti LAPL platia:
  - i) 60 mesiacov, kým držiteľ preukazu spôsobilosti nedosiahne vek 40 rokov. Osvedčenie zdravotnej spôsobilosti vydané pred dosiahnutím veku 40 rokov stráca platnosť, keď držiteľ preukazu spôsobilosti dosiahne vek 42 rokov;
  - ii) 24 mesiacov po dosiahnutí veku 40 rokov.
5. Obdobie platnosti osvedčenia zdravotnej spôsobilosti vrátane všetkých príslušných vyšetrení alebo osobitých preskúmaní je:
  - i) určené na základe veku žiadateľa k dátumu uskutočnenia lekárskeho vyšetrenia a
  - ii) počítá sa od dátumu lekárskeho vyšetrenia, v prípade prvého vydania a obnovenia a od dátumu skončenia platnosti predchádzajúceho osvedčenia zdravotnej spôsobilosti, v prípade predĺženia platnosti.

**b) Predĺženie platnosti**

Vyšetrenia a/alebo hodnotenia týkajúce sa predĺženia platnosti osvedčenia zdravotnej spôsobilosti sa môžu vykonať maximálne 45 dní pred skončením platnosti osvedčenia zdravotnej spôsobilosti.

**c) Obnovenie**

1. Ak držiteľ preukazu spôsobilosti nespĺňa podmienku uvedenú v písmene b), vyžaduje sa vyšetrenie a/alebo hodnotenie na obnovenie osvedčenia.
2. V prípade osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 1. a 2. triedy:
  - i) ak sa platnosť osvedčenia zdravotnej spôsobilosti skončila pred viac než 2 rokmi, AeMC alebo AME vykoná vyšetrenie na obnovenie osvedčenia až po posúdení lekárskeho záznamov žiadateľa;
  - ii) ak sa platnosť osvedčenia zdravotnej spôsobilosti skončila pred viac než 5 rokmi, platia požiadavky na vyšetrenie pre prvé vydanie a hodnotenie sa musí zakladať na požiadavkách pre predĺženie platnosti.
3. V prípade osvedčenia zdravotnej spôsobilosti LAPL posúdi AeMC, AME alebo GMP predchádzajúci zdravotný stav žiadateľa a vykoná lekárske vyšetrenia a/alebo hodnotenie v súlade s MED.B.095.

**MED.A.050. Postúpenie**

- a) Ak je žiadateľ o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. alebo 2. triedy odoslaný k licenčnému orgánu v súlade s MED.B.001, AeMC alebo AME postúpi príslušnú zdravotnú dokumentáciu licenčnému úradu.

- b) Ak je žiadateľ o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti LAPL odoslaný k AME alebo AeMC v súlade s MED.B.001, GMP odošle príslušnú zdravotnú dokumentáciu AeMC alebo AME.

#### PODČASŤ B

### POŽIADAVKY NA OSVEDČENIA ZDRAVOTNEJ SPÔSOBILOSTI PILOTOV

#### ODDIEL 1

#### Všeobecné

#### MED.B.001. Obmedzenia osvedčení zdravotnej spôsobilosti

##### a) Obmedzenia osvedčení zdravotnej spôsobilosti 1. a 2. triedy

1. Ak žiadateľ úplne nespĺňa požiadavky na príslušnú triedu osvedčenia zdravotnej spôsobilosti, ale považuje sa za osobu, ktorá pravdepodobne neohrozuje bezpečnosť letu, AeMC alebo AME:
  - i) v prípade žiadateľov o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy, postúpi rozhodnutie o spôsobilosti na licenčný úrad, ako je uvedené v tejto podčasti;
  - ii) v prípadoch, keď postúpenie na licenčný orgán nie je v tejto podčasti uvedené, vyhodnotí, či je žiadateľ schopný vykonávať svoje povinnosti bezpečne za splnenia jedného alebo viacerých obmedzení zapísaných v osvedčení zdravotnej spôsobilosti, a vydá osvedčenie zdravotnej spôsobilosti s príslušnými obmedzeniami;
  - iii) v prípade žiadateľov o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 2. triedy vyhodnotí, či je žiadateľ schopný vykonávať svoje povinnosti bezpečne za splnenia jedného alebo viacerých obmedzení zapísaných v osvedčení zdravotnej spôsobilosti, a po porade s licenčným úradom vydá osvedčenie zdravotnej spôsobilosti s príslušnými obmedzeniami;
  - iv) AeMC alebo AME môžu predĺžiť platnosť alebo obnoviť osvedčenie zdravotnej spôsobilosti s rovnakými obmedzeniami bez odoslania žiadateľa k licenčnému úradu.

##### b) Obmedzenia osvedčení zdravotnej spôsobilosti LAPL

1. Ak GMP po dôkladnom zvážení predchádzajúceho zdravotného stavu žiadateľa dôjde k záveru, že žiadateľ úplne nespĺňa požiadavky na zdravotnú spôsobilosť, odošle žiadateľa k AeMC alebo AME, okrem žiadateľov, pri ktorých sa vyžaduje obmedzenie týkajúce sa len používania okuliarov alebo kontaktných šošoviek.
2. V prípade odoslania žiadateľa o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti AeMC alebo AME dôkladne zohľadní MED.B.095, vyhodnotí, či je žiadateľ schopný vykonávať svoje povinnosti bezpečne za splnenia jedného alebo viacerých obmedzení zapísaných v osvedčení zdravotnej spôsobilosti, a vydá osvedčenie zdravotnej spôsobilosti s príslušnými obmedzeniami. AeMC alebo AME vždy zohľadní potrebu obmedziť oprávnenie pilota lietať s pasažiermi (OPL – obmedzenie prevádzky iba na lety bez pasažierov).
3. GMP môže predĺžiť platnosť alebo obnoviť osvedčenie zdravotnej spôsobilosti s rovnakými obmedzeniami bez odoslania žiadateľa k AeMC alebo AME.

##### c) Pri posudzovaní potreby obmedzenia sa najmä zohľadňuje:

1. či sa v akreditovanom lekárskom posúdení uvádza, že za osobitných okolností je neplnenie nejakej požiadavky, číselnej alebo inej, zo strany žiadateľa takého charakteru, že vykonávanie oprávnení preukazu spôsobilosti, o ktorý sa žiada, pravdepodobne nebude ohrozovať bezpečnosť letu;
2. schopnosť, zručnosť a skúsenosti žiadateľa týkajúce sa činností, ktoré sa majú vykonávať.

##### d) Kódy operačných obmedzení

1. Obmedzenie na prevádzku s viacpilotnou posádkou (OML – Len 1. trieda)
  - i) Ak držiteľ preukazu spôsobilosti CPL, ATPL alebo MPL úplne nespĺňa požiadavky na osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy a bol odoslaný na licenčný úrad, posúdi sa, či je možné vydať osvedčenie zdravotnej spôsobilosti s obmedzením OML „platné len ako druhý pilot alebo s kvalifikovaným druhým pilotom“. Toto posúdenie uskutoční licenčný úrad.

- ii) Držiteľ osvedčenia zdravotnej spôsobilosti s obmedzením OML môže riadiť lietadlo ako člen viacpilotnej posádky, len ak je druhý pilot plne kvalifikovaný na príslušný typ lietadla, nevzťahuje sa naňho obmedzenie OML a nedosiahol vek 60 rokov.
  - iii) Obmedzenie OML pre osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy môže ukladať a rušiť len licenčný úrad.
2. Obmedzenie na prevádzku s bezpečnostným pilotom (OSL – 2. Trieda a oprávnenia LAPL)
- i) Držiteľ osvedčenia zdravotnej spôsobilosti s obmedzením OSL môže riadiť lietadlo, len ak je na palube iný pilot plne kvalifikovaný ako veliaci pilot na príslušnú triedu alebo typ lietadla, lietadlo je vybavené duálnymi ovládacími prvkami a druhý pilot sa nachádza na sedadle s dosahom na ovládacie prvky.
  - ii) Obmedzenie OSL pre osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 2. triedy môže ukladať a rušiť AeMC alebo AME po porade s licenčným úradom.
3. Obmedzenie prevádzky iba na lety bez pasažierov (OPL – 2. Trieda a oprávnenia LAPL)
- i) Držiteľ osvedčenia zdravotnej spôsobilosti s obmedzením OPL môže riadiť lietadlo len bez pasažierov na palube.
  - ii) Obmedzenie OPL pre osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 2. triedy môže ukladať AeMC alebo AME po porade s licenčným úradom.
  - iii) Obmedzenie OPL pre osvedčenie zdravotnej spôsobilosti LAPL môže ukladať AeMC alebo AME.
- e) Držiteľovi osvedčenia zdravotnej spôsobilosti môže byť uložené akékoľvek iné obmedzenie, ak sa to vyžaduje na zaručenie bezpečnosti letu.
- f) Všetky obmedzenia uložené držiteľovi osvedčenia zdravotnej spôsobilosti sa uvádzajú v samotnom osvedčení.

#### ODDIEL 2

##### **Zdravotné požiadavky na osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 1. a 2. triedy**

###### **MED.B.005. Všeobecné**

- a) Žiadatelia o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti by nemali mať žiadnu:
1. abnormalitu, vrodenú alebo získanú;
  2. aktívnu, latentnú, akútnu alebo chronickú chorobu alebo postihnutie;
  3. ranu, zranenie alebo následky po operácii a
  4. účinky alebo vedľajšie účinky žiadneho užívaného terapeutického, diagnostického ani preventívneho lieku na predpis alebo lieku, ktorý nie je viazaný na lekárske predpis,
- ktoré by predstavovali určitý stupeň funkčnej neschopnosti, ktorá by mohla mať negatívny vplyv na bezpečné vykonávanie oprávnení príslušného preukazu spôsobilosti alebo by mohla mať za následok, že žiadateľ nebude náhle schopný bezpečne vykonávať oprávnenia preukazu spôsobilosti.
- b) V prípade, že sa rozhodnutie o zdravotnej spôsobilosti žiadateľa o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy postúpi licenčnému úradu, tento úrad môže delegovať toto rozhodnutie na AeMC, okrem prípadov, keď je potrebné obmedzenie OML.
- c) V prípade, že sa rozhodnutie o zdravotnej spôsobilosti žiadateľa o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 2. triedy postúpi licenčnému úradu, tento úrad môže delegovať toto rozhodnutie na AeMC alebo AME, okrem prípadov, keď je potrebné obmedzenie OSL alebo OPL.

###### **MED.B.010. Kardiovaskulárny systém**

- a) *Vyšetrenie*
1. Štandardný, 12-zvodový pokojový elektrokardiogram (EKG) a jeho vyhodnotenie sa vykonávajú pri klinickej indikácii a:
    - i) v prípade osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 1. triedy pri vyšetrení na prvé vydanie osvedčenia zdravotnej spôsobilosti, potom každých 5 rokov do veku 30 rokov, každé 2 roky do veku 40 rokov, každoročne do veku 50 rokov a následne pri každom vyšetrení na predĺženie platnosti alebo obnovenie;
    - ii) v prípade osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 2. triedy pri prvom vyšetrení po dosiahnutí veku 40 rokov a každé 2 roky po dosiahnutí veku 50 rokov.

2. Rozšírené kardiovaskulárne hodnotenie sa vyžaduje pri klinickej indikácii.
  3. V prípade osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 1. triedy sa rozšírené kardiovaskulárne hodnotenie vykoná pri prvom vyšetrení na predĺženie platnosti alebo obnovenie po dosiahnutí veku 65 rokov a potom každé 4 roky.
  4. V prípade osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 1. triedy sa vyžaduje stanovenie sérových lipidov vrátane cholesterolu pri vyšetrení na prvé vydanie osvedčenia zdravotnej spôsobilosti a pri prvom vyšetrení po dosiahnutí veku 40 rokov.
- b) *Kardiovaskulárny systém – všeobecné*
1. Žiadatelia nesmú mať žiadne kardiovaskulárne ochorenie, ktoré môže mať negatívny vplyv na bezpečné vykonávanie oprávnení príslušného preukazu spôsobilosti.
  2. Žiadatelia o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy s ktorýmkoľvek z týchto stavov sa vyhodnotia ako nespôsobilí:
    - i) aneuryzma hrudnej alebo nadobličkovej brušnej aorty, pred operáciou alebo po nej;
    - ii) závažná funkčná abnormalita ktorejkoľvek srdcovej chlopne;
    - iii) transplantácia srdca alebo srdca a pľúc.
  3. Žiadatelia o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy so stanoveným predchádzajúcim výskytom alebo diagnózou ktoréhokoľvek z týchto zdravotných stavov sa odošlú k licenčnému úradu:
    - i) ochorenie periférnych tepien pred operáciou alebo po nej;
    - ii) aneuryzma brušnej aorty, pred operáciou alebo po nej;
    - iii) funkčne nezávažné srdcové chlopňové chyby;
    - iv) po operácii srdcovej chlopne;
    - v) abnormalita perikardu, myokardu alebo endokardu;
    - vi) vrodená abnormalita srdca, pred korekčnou operáciou alebo po nej;
    - vii) opakovaná vazovagálna synkopa;
    - viii) arteriálna alebo žilová trombóza;
    - ix) pulmonárny embolizmus;
    - x) kardiovaskulárny stav vyžadujúci si systematickú liečbu antikoagulantmi.
  4. Žiadatelia o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 2. triedy so zistenou diagnózou niektorého zo stavov uvedených v bodoch 2 a 3 vyššie musia byť pred stanovením zdravotnej spôsobilosti s výsledkom spôsobilý po konzultácii s licenčným úradom vyhodnotení kardiológom.
- c) *Tlak krvi*
1. Tlak krvi sa zmeria pri každom vyšetrení.
  2. Tlak krvi žiadateľa musí byť v rámci normálnych hodnôt.
  3. Žiadatelia o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy:
    - i) so symptomatickou hypotenziou alebo
    - ii) ktorých tlak krvi pri vyšetrení sústavne prekračuje 160 mmHg (systolický) alebo 95 mmHg (diastolický), s liečbou alebo bez nej,sa vyhodnotia ako nespôsobilí.

4. Nasadenie lieku na úpravu tlaku krvi si vyžaduje dočasné pozastavenie osvedčenia zdravotnej spôsobilosti na potvrdenie absencie závažných vedľajších účinkov.

d) *Koronárna choroba srdca*

1. Žiadatelia o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy s:
  - i) podozrením na ischémiu myokardu;
  - ii) asymptomatickou menej závažnou koronárnou chorobou srdca nevyžadujúcou si antianginálnu liečbu,sa pred stanovením zdravotnej spôsobilosti s výsledkom spôsobilý odošlú k licenčnému úradu a absolvujú kardio-vaskulárne hodnotenie na vylúčenie ischémie myokardu.
2. Žiadatelia o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 2. triedy s niektorým zo stavov uvedených v bode 1 pred stanovením zdravotnej spôsobilosti s výsledkom spôsobilý absolvujú kardiovaskulárne hodnotenie.
3. Žiadatelia s ktorýmkoľvek z týchto stavov sa vyhodnotia ako nespôsobilí:
  - i) ischémia myokardu;
  - ii) symptomatická koronárna choroba srdca;
  - iii) symptómy koronárnej choroby srdca regulované liekmi.
4. Žiadatelia o prvé vydanie osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 1. triedy s predchádzajúcim výskytom alebo diagnózou ktoréhokoľvek z týchto zdravotných stavov sa vyhodnotia ako nespôsobilí:
  - i) ischémia myokardu;
  - ii) infarkt myokardu;
  - iii) revaskularizácia koronárnej choroby srdca.
5. Žiadatelia o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 2. triedy, ktorí sú asymptomatickí po infarkte myokardu alebo po operácii koronárnej choroby srdca, pred stanovením zdravotnej spôsobilosti s výsledkom spôsobilý po porade s licenčným úradom absolvujú uspokojivé kardiovaskulárne hodnotenie. Žiadatelia o predĺženie platnosti osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 1. triedy sa odošlú k licenčnému úradu.

e) *Poruchy rytmu alebo vedenia*

1. Žiadatelia o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy sa odošlú k licenčnému úradu, ak trpia závažnými poruchami srdcového vedenia alebo rytmu vrátane:
  - i) poruchy supraventrikulárneho rytmu vrátane občasnej alebo zistenej sinoatriálnej dysfunkcie, predsieňovej fibrilácie a/alebo flutteru a asymptomatických sínusových páuz;
  - ii) úplného bloku ľavého ramienka;
  - iii) atrioventrikulárneho bloku typu Mobitz 2;
  - iv) širokej a/alebo úzkej komplexnej tachykardie;
  - v) ventrikulárnej preexcitácie;
  - vi) asymptomatického predĺženia intervalu QT;
  - vii) Brugadovho vzoru na EKG.
2. Žiadatelia o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 2. triedy s niektorým zo stavov uvedených v bode 1 pred stanovením zdravotnej spôsobilosti s výsledkom spôsobilý po porade s licenčným orgánom absolvujú uspokojivé kardiovaskulárne hodnotenie.

3. Žiadatelia s niektorým z týchto stavov:

- i) neúplný blok ramienka;
- ii) úplný blok pravého ramienka;
- iii) stabilná deviácia ľavej osi;
- iv) asymptomatická sínusová bradykardia;
- v) asymptomatická sínusová tachykardia;
- vi) asymptomatické izolované uniformné supraventrikulárne alebo ventrikulárne ektopické komplexy;
- vii) atrioventrikulárny blok prvého stupňa;
- viii) atrioventrikulárneho bloku typu Mobitz 1,

môžu byť vyhodnotení ako spôsobilí, ak nemajú žiadnu inú abnormalitu a na základe uspokojivého kardiologického hodnotenia.

4. Žiadatelia s predchádzajúcim:

- i) liečením ablácie;
- ii) implantovaným kardiostimulátorom,

pred stanovením zdravotnej spôsobilosti s výsledkom spôsobilý absolvujú uspokojivé kardiovaskulárne hodnotenie. Žiadatelia o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy sa odošlú k licenčnému orgánu. Žiadatelia o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 2. triedy sa vyhodnotia po porade s licenčným úradom.

5. Žiadatelia s ktorýmkoľvek z týchto stavov sa vyhodnotia ako nespôsobilí:

- i) symptomatická sinoatriálna choroba;
- ii) úplný atrioventrikulárny blok;
- iii) symptomatické predĺženie intervalu QT;
- iv) automatický implantovateľný defibrilačný systém;
- v) ventrikulárny antitachykardický kardiostimulátor.

**MED.B.015. Dýchacia sústava**

- a) Žiadatelia so závažným poškodením funkcie pľúc sa vyhodnotia ako nespôsobilí. Zdravotná spôsobilosť s výsledkom spôsobilý sa môže stanoviť po uspokojivom obnovení funkcie pľúc.
- b) V prípade osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 1. triedy sú žiadatelia povinní absolvovať test funkcie pľúc pri prvom vyšetrení a pri klinickej indikácii.
- c) V prípade osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 2. triedy sú žiadatelia povinní absolvovať test funkcie pľúc pri klinickej indikácii.
- d) Žiadatelia s predchádzajúcim výskytom alebo stanovenou diagnózou:
  - 1. astmy vyžadujúcej liečbu;
  - 2. aktívneho zápalového ochorenia dýchacej sústavy;
  - 3. aktívnej sarkoidózy;
  - 4. pneumotoraxu;
  - 5. syndrómu spánkového apnoe;



6. väčšou operáciou v oblasti hrudníka;

7. pneumonektómie,

pred stanovením zdravotnej spôsobilosti s výsledkom spôsobilý absolvujú uspokojivé respiračné hodnotenie. Žiadatelia so stanovenou diagnózou stavov uvedených v bode 3 a 5 pred stanovením zdravotnej spôsobilosti s výsledkom spôsobilý absolvujú uspokojivé kardiologické hodnotenie.

e) Letecko-lekárske hodnotenie:

1. žiadatelia o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy s niektorým zo stavov uvedených v písmene d) sa odošlú k licenčnému úradu;

2. žiadatelia o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 2. triedy s niektorým zo stavov uvedených v písmene d) sa vyhodnotia po porade s licenčným úradom.

f) Žiadatelia o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy, ktorí podstúpili úplnú pneumonektómiu, sa vyhodnotia ako nespôsobilí.

#### **MED.B.020. Tráviaca sústava**

a) Žiadatelia nesmú mať žiadnu funkčnú ani štrukturálnu chorobu tráviacej sústavy alebo pridružených anatomických častí, ktorá môže mať negatívny vplyv na bezpečné vykonávanie oprávnení príslušného preukazu spôsobilosti.

b) Žiadatelia s akýmkoľvek následkami po chorobe alebo chirurgickom zásahu v akejkoľvek časti tráviacej sústavy alebo pridružených anatomických častí, ktoré môžu spôsobiť nespôsobilosť počas letu, najmä s akoukoľvek prekážkou z dôvodu obmedzenia alebo stlačenia, sa vyhodnotia ako nespôsobilí.

c) Žiadatelia nesmú mať pruh, čo by mohlo spôsobiť príznaky nespôsobilosti.

d) Žiadatelia s ochoreniami tráviacej sústavy vrátane:

1. opakovaných dyspeptických ťažkostí vyžadujúcich si lieky;

2. pankreatitídy;

3. symptomatických žlčových kameňov;

4. stanovenej diagnózy alebo predchádzajúcim výskytom chronického zápalového ochorenia čriev;

5. po chirurgickej operácii tráviacej sústavy, alebo pridružených anatomických častí vrátane operácie zahŕňajúcej totálnu, alebo čiastočnú resekciu alebo obídienie ktoréhokoľvek z týchto orgánov,

sa vyhodnotia ako nespôsobilí. Stanovenie spôsobilosti s výsledkom spôsobilý sa môže zväziť po úspešnej liečbe alebo úplnom zotavení z operácie a na základe uspokojivého gastroenterologického hodnotenia.

e) Letecko-lekárske hodnotenie:

1. žiadatelia o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy s diagnózou stavov uvedených v bodoch 2, 4 a 5 sa odošlú k licenčnému úradu;

2. spôsobilosť žiadateľov o osvedčenie 2. triedy s pankreatitídou sa posúdi po porade s licenčným orgánom.

#### **MED.B.025. Metabolická a endokrinná sústava**

a) Žiadatelia nesmú mať žiadnu funkčnú ani štrukturálnu poruchu metabolizmu, výživy alebo vnútorného vylučovania, ktorá môže mať negatívny vplyv na bezpečné vykonávanie oprávnení príslušného preukazu spôsobilosti.

b) Žiadatelia s poruchou metabolizmu, výživy alebo vnútorného vylučovania môžu byť vyhodnotení ako spôsobilí na základe preukázanej stability stavu a uspokojivého letecko-lekárskeho hodnotenia.

c) *Diabetes mellitus*

1. Žiadatelia s cukrovkou, pri ktorej sa vyžaduje podávanie inzulínu, sa vyhodnotia ako nespôsobilí.

2. Žiadatelia s cukrovkou, pri ktorej sa nevyžaduje podávanie inzulínu, sa vyhodnotia ako nespôsobilí, pokiaľ sa nepreukáže, že hladina cukru v krvi je pod kontrolou.

d) Letecko-lekárske hodnotenie:

1. žiadatelia o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy vyžadujúci si iný liek ako inzulín na reguláciu cukru v krvi sa odošlú k licenčnému úradu;
2. spôsobilosť žiadateľov o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 2. triedy vyžadujúcich si iný liek ako inzulín na reguláciu cukru v krvi sa posúdi po porade s licenčným úradom.

#### **MED.B.030. Hematológia**

- a) Žiadatelia nesmú mať žiadne hematologické ochorenie, ktoré môže mať negatívny vplyv na bezpečné vykonávanie oprávnení príslušného preukazu spôsobilosti.
- b) V prípade osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 1. triedy sa vykoná test hemoglobínu pri každom vyšetrení na vydanie osvedčenia zdravotnej spôsobilosti.
- c) Žiadatelia s hematologickými ťažkosťami, ako napríklad:

1. porucha koagulácie, hemoragická alebo trombotická porucha;
2. chronická leukémia,

sa môžu vyhodnotiť ako spôsobilí na základe uspokojivého zdravotného hodnotenia.

d) Letecko-lekárske hodnotenie:

1. žiadatelia o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy s niektorým zo stavov uvedených v písmene c) sa odošlú k licenčnému úradu;
2. spôsobilosť žiadateľov o osvedčenie 2. triedy s niektorým zo stavov uvedených v písmene c) sa posúdi po porade s licenčným úradom.

e) Žiadatelia o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy s niektorým z týchto hematologických stavov sa odošlú k licenčnému úradu:

1. abnormálna hladina hemoglobínu vrátane, okrem iného, anémie, polycytémie alebo hemoglobínopatie;
2. závažné zväčšenie lymfatických uzlín;
3. zväčšenie sleziny.

#### **MED.B.035. Urogenitálna sústava**

a) Žiadatelia nesmú mať žiadnu funkčnú ani štrukturálnu chorobu renálnej ani urogenitálnej sústavy alebo pridružených anatomických častí, ktorá môže mať negatívny vplyv na bezpečné vykonávanie oprávnení príslušného preukazu spôsobilosti.

b) Pri každom lekárskom vyšetrení sa vykoná rozbor moču. Moč nesmie obsahovať žiadne abnormálne prvky, ktoré sa považujú za patologicky závažné.

c) Žiadatelia s akýmkoľvek následkami po chorobe alebo chirurgickom zásahu na obličkách alebo v močovom trakte, ktoré môžu spôsobiť nespôsobilosť, najmä s akoukoľvek prekážkou z dôvodu obmedzenia alebo stlačenia, sa vyhodnotia ako nespôsobilí.

d) Žiadatelia s urogenitálnou chorobou, ako napríklad:

1. choroba obličiek;
2. jeden alebo viacero močových kameňov alebo predchádzajúci výskyt obličkovej koliky,

sa môžu vyhodnotiť ako spôsobilí na základe uspokojivého renálneho/urologického hodnotenia.

e) Žiadatelia, ktorí podstúpili väčšiu operáciu močového traktu zahŕňajúcu celkovú alebo čiastočnú resekciu alebo obídanie jeho orgánov, sa vyhodnotia ako nespôsobilí a pred vyhodnotením zdravotného stavu ako spôsobilí sa znova vyhodnotia po úplnom zotavení. Žiadatelia o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy sa odošlú k licenčnému úradu na opätovné hodnotenie.

**MED.B.040. Infekčné choroby**

- a) Žiadatelia nesmú mať žiadny stanovený predchádzajúci výskyt ani klinickú diagnózu žiadnej infekčnej choroby, ktorá môže mať negatívny vplyv na bezpečné vykonávanie oprávnení príslušného preukazu spôsobilosti.
- b) HIV pozitívni žiadatelia sa môžu vyhodnotiť ako spôsobilí na základe uspokojivého zdravotného hodnotenia. Žiadatelia o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy sa odošlú k licenčnému orgánu.

**MED.B.045. Pôrodníctvo a gynekológia**

- a) Žiadateľky nesmú mať žiadny funkčný ani štrukturálny pôrodnický ani gynekologický stav, ktorý môže mať negatívny vplyv na bezpečné vykonávanie oprávnení príslušného preukazu spôsobilosti.
- b) Žiadateľky, ktoré podstúpili väčšiu gynekologickú operáciu, sa vyhodnotia ako nespôsobilé až do úplného zotavenia.
- c) *Tehotenstvo*
  1. V prípade tehotenstva, ak AeMC alebo AME posúdi, že držiteľka preukazu spôsobilosti je spôsobilá vykonávať svoje oprávnenia, môže obmedziť obdobie platnosti osvedčenia zdravotnej spôsobilosti do konca 26. týždňa tehotenstva. Po tomto čase sa platnosť osvedčenia pozastaví. Pozastavenie platnosti sa zruší po úplnom zotavení po skončení tehotenstva.
  2. Držiteľky osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 1. triedy vykonávajú oprávnenia vyplývajúce z ich preukazu spôsobilosti len do 26. týždňa tehotenstva s obmedzením OML. Bez ohľadu na ustanovenia MED.B.001 môže v tomto prípade obmedzenie OML uložiť a zrušiť AeMC alebo AME.

**MED.B.050. Muskuloskeletálny systém**

- a) Žiadatelia nesmú mať žiadnu vrodenú ani získanú abnormalitu kostí, kĺbov, svalov alebo šliach, ktorá môže mať negatívny vplyv na bezpečné vykonávanie oprávnení príslušného preukazu spôsobilosti.
- b) Žiadateľ musí mať dostatočnú výšku v sede, dĺžku ramien a nôh a svalovú silu na bezpečné vykonávanie oprávnení príslušného preukazu spôsobilosti.
- c) Žiadateľ musí mať uspokojivú funkčnosť muskuloskeletálneho systému, ktorá umožňuje bezpečné vykonávanie oprávnení príslušného preukazu spôsobilosti. Spôsobilosť žiadateľov sa určí po porade s licenčným úradom.

**MED.B.055. Psychiatria**

- a) Žiadatelia nesmú mať žiadny stanovený predchádzajúci výskyt ani klinickú diagnózu žiadnej vrodenej alebo získanej psychiatrickej choroby, postihnutia, stavu alebo poruchy, akútnej alebo chronickej, ktorá môže mať negatívny vplyv na bezpečné vykonávanie oprávnení príslušného preukazu spôsobilosti.
- b) Žiadatelia s mentálnou poruchou alebo poruchou správania v dôsledku užívania alebo zneužívania alkoholu alebo iných psychotropných látok sa posúdia ako nespôsobilí až do zotavenia a neužívania látky a na základe uspokojivého psychiatrického hodnotenia po úspešnej liečbe. Žiadatelia o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy sa odošlú k licenčnému orgánu. Spôsobilosť žiadateľov o osvedčenie 2. triedy sa posúdi po porade s licenčným úradom.
- c) Žiadatelia s psychiatrickým problémom, ako napríklad:
  1. poruchy nálady;
  2. neurotické poruchy;
  3. poruchy osobnosti;
  4. mentálne poruchy alebo poruchy správania,pred stanovením zdravotnej spôsobilosti absolvujú uspokojivé psychiatrické hodnotenie.

- d) Žiadatelia s predchádzajúcim výskytom jednotlivých alebo opakovaných prípadov sebapoškodzovania sa vyhodnotia ako nespôsobilí. Žiadatelia pred stanovením zdravotnej spôsobilosti absolvujú uspokojivé psychiatrické hodnotenie.

e) Letecko-lekárske hodnotenie:

1. žiadatelia o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy s niektorým zo stavov uvedených v písmenách b), c) alebo d) sa odošlú k licenčnému úradu;
2. spôsobilosť žiadateľov o osvedčenie 2. triedy s niektorým zo stavov uvedených v písmenách b), c) alebo d) sa posúdi po porade s licenčným orgánom.

f) Žiadatelia so stanoveným predchádzajúcim výskytom alebo klinickou diagnózou schizofrénie, schizotypovej poruchy alebo poruchy s bludmi sa vyhodnotia ako nespôsobilí.

#### **MED.B.060. Psychológia**

- a) Žiadatelia nesmú mať žiadne stanovené psychologické poruchy, ktoré môžu mať negatívny vplyv na bezpečné vykonávanie oprávnení príslušného preukazu spôsobilosti.
- b) Psychologické hodnotenie sa môže vyžadovať ako súčasť alebo doplnok špecializovaného psychiatrického alebo neurologického vyšetrenia.

#### **MED.B.065. Neurológia**

a) Žiadatelia nesmú mať žiadny stanovený predchádzajúci výskyt ani klinickú diagnózu žiadneho neurologického stavu, ktorý môže mať negatívny vplyv na bezpečné vykonávanie oprávnení príslušného preukazu spôsobilosti.

b) Žiadatelia so stanoveným predchádzajúcim výskytom alebo klinickou diagnózou:

1. epilepsie;
  2. opakovaného výskytu narušenia vedomia neistej príčiny,
- sa vyhodnotia ako nespôsobilí.

c) Žiadatelia so stanoveným predchádzajúcim výskytom alebo klinickou diagnózou:

1. epilepsie bez opakovania od dosiahnutia veku 5 rokov;
2. epilepsie bez opakovania a bez liečby počas viac než 10 rokov;
3. epileptiformných abnormalít EEG a fokálnych pomalých vĺn;
4. progresívnej alebo neprogresívnej choroby nervového systému;
5. jedného výskytu narušenia vedomia neistej príčiny;
6. straty vedomia po úraze hlavy;
7. penetračného zranenia mozgu;
8. zranenia miechového alebo periférneho nervu,

pred stanovením zdravotnej spôsobilosti s výsledkom spôsobilý absolvujú ďalšie hodnotenie. Žiadatelia o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy sa odošlú k licenčnému orgánu. Spôsobilosť žiadateľov o osvedčenie 2. triedy sa posúdi po porade s licenčným úradom.

#### **MED.B.070. Zrak**

a) Žiadatelia nesmú mať žiadnu vrodenú ani získanú, akútnu ani chronickú abnormalitu funkcie očí alebo pridružených anatomických častí ani žiadny aktívny patologický stav, ani žiadne následky operácie alebo zranenia očí, ktoré môžu mať negatívny vplyv na bezpečné vykonávanie oprávnení príslušného preukazu spôsobilosti.

## b) Vyšetrenie

## 1. Pre osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy:

- i) komplexné vyšetrenie zraku je súčasťou prvého vyšetrenia a vykonáva sa pravidelne v závislosti od refrakcie a funkčnosti zraku a
- ii) bežné vyšetrenie zraku je súčasťou všetkých vyšetrení na predĺženie platnosti a obnovenie.

## 2. Pre osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 2. triedy:

- i) bežné vyšetrenie zraku je súčasťou prvého vyšetrenia a všetkých vyšetrení na predĺženie platnosti a obnovenie a
- ii) komplexné vyšetrenie zraku sa vykoná pri klinickej indikácii.

## c) Zraková ostrosť do diaľky s korekciou alebo bez nej musí byť:

1. v prípade osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 1. triedy 6/9 (0,7) alebo lepšia pre každé oko samostatne alebo 6/6 (1,0) alebo lepšia v prípade oboch očí;
2. v prípade osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 2. triedy 6/12 (0,5) alebo lepšia pre každé oko samostatne alebo 6/9 (0,7) alebo lepšia v prípade oboch očí. Žiadateľ s nevyhovujúcim zrakom v prípade jedného oka môže byť vyhodnotený ako spôsobilý po porade s licenčným úradom na základe uspokojivého očné hodnotenia;
3. žiadatelia o prvé vydanie osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 1. triedy s nevyhovujúcim zrakom v prípade jedného oka sa vyhodnotia ako nespôsobilí. Pri predlžovaní platnosti sa žiadatelia, ktorým sa medzčasom zhorší zrak v prípade jedného oka, odošlú k licenčnému úradu a môžu byť vyhodnotení ako spôsobilí, ak nie je pravdepodobné, že to bude mať nepriaznivý vplyv na bezpečné vykonávanie oprávnení príslušného preukazu spôsobilosti.

## d) Žiadateľ dokáže prečítať tabuľku N5 (alebo ekvivalent) zo vzdialenosti 30 – 50 cm a tabuľku N14 (alebo ekvivalent) zo vzdialenosti 100 cm s korekciou, ak je predpísaná.

## e) Žiadatelia o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy musia mať normálne zrakové pole a normálne binokulárne videnie.

## f) Žiadatelia, ktorí podstúpili operáciu oka, sa môžu vyhodnotiť ako spôsobilí na základe uspokojivého očné hodnotenia.

## g) Žiadatelia s klinickou diagnózou keratokonusu môžu byť vyhodnotení ako spôsobilí na základe uspokojivého vyšetrenia očným lekárom. Žiadatelia o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy sa odošlú k licenčnému orgánu.

## h) Žiadatelia s:

1. astigmatizmom;
2. anizometriou

sa môžu vyhodnotiť ako spôsobilí na základe uspokojivého hodnotenia zraku.

## i) Žiadatelia s diplopiou sa vyhodnotia ako nespôsobilí.

## j) Okuliare a kontaktné šošovky. Ak sa uspokojivá funkcia zraku dosiahne len pomocou korekcie:

1. i) v prípade korekcie do diaľky sa počas výkonu oprávnení príslušného preukazu spôsobilosti okuliare alebo kontaktné šošovky musia nosiť;
- ii) v prípade korekcie do blízka musia počas výkonu oprávnení preukazu spôsobilosti byť okuliare na korekciu do blízka k dispozícii;
2. počas výkonu oprávnení príslušného preukazu spôsobilosti musia byť k dispozícii náhradné okuliare s podobnou korekciou na okamžité použitie;
3. korekcia musí poskytovať optimálnu funkciu zraku, musí byť dobre znášaná a vhodná na letecké účely;
4. ak sa používajú kontaktné šošovky, musia byť na korekciu do diaľky, jednoohniskové, nie tónovacie a musia byť dobre znášané;
5. žiadatelia s veľkou refrakčnou chybou musia používať kontaktné šošovky alebo okuliare so šošovkami s vysokým indexom;

6. na splnenie požiadaviek na zrak sa môžu používať najviac jedny okuliare;

7. ortokeratologické šošovky sa nesmú používať.

#### **MED.B.075. Farebné videnie**

a) Žiadatelia musia preukázať schopnosť správneho vnímania farieb potrebných na bezpečné vykonávanie povinností.

b) *Vyšetrenie*

1. Na prvé vydanie osvedčenia zdravotnej spôsobilosti musia žiadatelia úspešne absolvovať test Ishihara.

2. Žiadatelia, ktorí nevyhovejú testu Ishihara, podstúpia ďalšie testovanie vnímania farieb na určenie, či správne rozoznávajú farby.

c) V prípade osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 1. triedy musia mať žiadatelia normálne vnímanie farieb a musia správne rozoznávať farby. Žiadatelia, ktorí nevyhovejú ďalšiemu testovaniu vnímania farieb, sa vyhodnotia ako nespôsobilí. Žiadatelia o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy sa odošlú k licenčnému orgánu.

d) V prípade osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 2. triedy, ak žiadateľ nemá uspokojivé vnímanie farieb, jeho oprávnenia na lietanie sa obmedzia len na deň.

#### **MED.B.080. Otorinolaryngológia**

a) Žiadatelia nesmú mať žiadnu vrodenú ani získanú, akútnu ani chronickú abnormalitu funkcie uší, nosa, dutín ani hrdla vrátane ústnej dutiny, zubov a hrtana ani žiadny aktívny patologický stav, ani žiadne následky operácie alebo zranenia, ktoré môžu mať negatívny vplyv na bezpečné vykonávanie oprávnení príslušného preukazu spôsobilosti.

b) Sluch musí byť uspokojivý na bezpečné vykonávanie oprávnení príslušného preukazu spôsobilosti.

c) *Vyšetrenie*

1. Sluch sa testuje pri každom vyšetrení.

i) V prípade osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 1. a 2. triedy, ak má byť súčasťou preukazu spôsobilosti prístrojová kvalifikačná kategória, sluch sa otestuje audiometriou čistými tónmi pri prvom vyšetrení a pri následných vyšetreniach na predĺženie platnosti alebo obnovenie každých päť rokov do dosiahnutia veku 40 rokov a následne každé dva roky.

ii) Pri teste na audiometrii s čistými tónmi nesmú mať noví žiadatelia sluchovú stratu viac než 35 dB pri žiadnej z frekvencií 500, 1 000 alebo 2 000 Hz a viac než 50 dB pri 3 000 Hz, a to samostatne pre každé ucho. Žiadatelia o predĺženie platnosti alebo obnovenie s väčšou zvukovou stratou musia preukázať uspokojivú funkčnosť sluchu.

iii) Žiadatelia s hypoakúzou musia preukázať uspokojivú funkčnosť sluchu.

2. Komplexné vyšetrenie uší, nosa a hrtana sa vykoná pri prvom vydaní osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 1. triedy a následne pravidelne pri klinickej indikácii.

d) Žiadatelia o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy s:

1. akútnym alebo chronickým aktívnym patologickým procesom vnútorného alebo stredného ucha;

2. neliečenou perforáciou alebo dysfunkciou jedného alebo oboch ušných bubienkov;

3. poruchou vestibulárnej funkcie;

4. závažným obmedzením nosných kanálikov;

5. poruchou dutín;

6. závažnou malformáciou alebo závažnou akútnou alebo chronickou infekciou ústnej dutiny alebo hornej dýchacej sústavy;

7. závažnou poruchou reči alebo hlasu

absolvujú ďalšie lekárske vyšetrenie a hodnotenie na stanovenie, že daný stav nemá negatívny vplyv na bezpečné vykonávanie oprávnení príslušného preukazu spôsobilosti.

e) Letecko-lekárske hodnotenie:

1. žiadatelia o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy s poruchou vestibulárnej funkcie sa odošlú k licenčnému úradu;
2. spôsobilosť žiadateľov o osvedčenie 2. triedy s poruchou vestibulárnej funkcie sa posúdi po porade s licenčným úradom.

#### **MED.B.085. Dermatológia**

Žiadatelia nesmú mať žiaden stanovený dermatologický stav, ktorý môže mať negatívny vplyv na bezpečné vykonávanie oprávnení príslušného preukazu spôsobilosti.

#### **MED.B.090. Onkológia**

- a) Žiadatelia nesmú mať žiadne stanovené primárne alebo sekundárne malígne ochorenie, ktoré môže mať negatívny vplyv na bezpečné vykonávanie oprávnení príslušného preukazu spôsobilosti.
- b) Po vyliečení z malígnej choroby žiadatelia pred stanovením zdravotnej spôsobilosti absolvujú uspokojivé onkologické hodnotenie. Žiadatelia o osvedčenie 1. triedy sa odošlú k licenčnému úradu. Spôsobilosť žiadateľov o osvedčenie 2. triedy sa posúdi po porade s licenčným úradom.
- c) Žiadatelia so stanoveným predchádzajúcim výskytom alebo klinickou diagnózou intracerebrálneho malígneho nádoru sa vyhodnotia ako nespôsobilí.

### ODDIEL 3

#### **Osobitné požiadavky na osvedčenia zdravotnej spôsobilosti LAPL**

#### **MED.B.095. Lekárske vyšetrenie a/alebo hodnotenie žiadateľov o osvedčenia zdravotnej spôsobilosti LAPL**

- a) Žiadateľ o osvedčenie zdravotnej spôsobilosti LAPL sa vyhodnotí na základe najlepšej letecko-lekárskej posudkovej praxe.
- b) Osobitná pozornosť sa venuje úplným údajom o predchádzajúcom zdravotnom stave žiadateľa.
- c) Súčasťou prvého hodnotenia, všetkých následných opakovaných hodnotení po dosiahnutí veku 50 rokov a hodnotení v prípadoch, keď vyšetrujúci lekár nemá k dispozícii údaje o predchádzajúcom zdravotnom stave žiadateľa, je prinajmenšom:
  1. klinické vyšetrenie;
  2. meranie tlaku krvi;
  3. rozbor moču;
  4. zrak;
  5. funkčnosť sluchu.
- d) Po prvom hodnotení je súčasťou následných opakovaných hodnotení do dosiahnutia veku 50 rokov:
  1. hodnotenie predchádzajúceho zdravotného stavu držiteľa preukazu spôsobilosti LAPL a
  2. položky uvedené v písmene c), ktorých vykonanie považujú AeMC, AME alebo GMP za potrebné, v súlade s najlepšou letecko-lekárskou posudkovou praxou.

### PODČASŤ C

#### **POŽIADAVKY NA ZDRAVOTNÚ SPÔSOBILOSŤ PALUBNÝCH SPRIEVODCOV**

### ODDIEL 1

#### **Všeobecné požiadavky**

#### **MED.C.001. Všeobecné**

Palubní sprievodcovia vykonávajú povinnosti a zodpovednosti vyžadované pravidlami bezpečnosti civilného letectva v lietadle, len ak spĺňajú príslušné požiadavky tejto časti.

**MED.C.005. Letecko-lekárske hodnotenia**

- a) Palubní sprievodcovia absolvujú zdravotné vyšetrenie na overenie toho, že netrpia žiadnou fyzickou ani duševnou chorobou, ktorá by mohla viesť k ich nespôsobilosti alebo neschopnosti vykonávať pridelené povinnosti a zodpovednosti v oblasti bezpečnosti.
- b) Každý palubný sprievodca absolvuje zdravotné vyšetrenie pred prvým zaradením do služby v lietadle a následne v intervaloch maximálne 60 mesiacov.
- c) Letecko-lekárske vyšetrenie vykoná AME, AeMC alebo OHMP, ak sú splnené požiadavky MED.D.040.

## ODDIEL 2

**Požiadavky na letecko-lekárske hodnotenie palubných sprievodcov****MED.C.020. Všeobecné**

Palubní sprievodcovia nesmú mať:

- a) žiadnu abnormalitu, vrodenú alebo získanú;
- b) žiadnu aktívnu, latentnú, akútnu alebo chronickú chorobu alebo žiadne postihnutie;
- c) žiadnu ranu, žiadne zranenie alebo následky po operácii a
- d) účinky alebo vedľajšie účinky žiadneho užívaného terapeutického, diagnostického ani preventívneho lieku na predpis alebo lieku, ktorý nie je viazaný na lekársky predpis, ktoré by predstavovali určitý stupeň funkčnej neschopnosti, ktorá by mohla viesť k nespôsobilosti alebo neschopnosti vykonávať ich povinnosti a zodpovednosti v oblasti bezpečnosti.

**MED.C.025. Obsah letecko-lekárskeho hodnotenia**

- a) Prvé letecko-lekárske hodnotenie zahŕňa minimálne:
  - 1. hodnotenie predchádzajúceho zdravotného stavu žiadateľa – palubného sprievodcu a
  - 2. klinické vyšetrenie:
    - i) kardiovaskulárneho systému;
    - ii) dýchacej sústavy;
    - iii) muskuloskeletálneho systému;
    - iv) otorinolaryngológie;
    - v) zraku a
    - vi) farebného videnia.
- b) Každé následné opätovné letecko-lekárske hodnotenie zahŕňa:
  - 1. hodnotenie predchádzajúceho zdravotného stavu palubného sprievodcu a
  - 2. klinické vyšetrenie, ak sa považuje za potrebné v súlade s najlepšou letecko-lekárskou posudkovou praxou.
- c) Na účely písmen a) a b) v prípade pochybností alebo klinickej indikácie musí letecko-lekárske hodnotenie palubného sprievodcu zahŕňať aj všetky dodatočné lekárske vyšetrenia, testy alebo preskúmania, ktoré AME, AeMC alebo OHMP považujú za potrebné.

## ODDIEL 3

**Dodatočné požiadavky na žiadateľov alebo držiteľov osvedčení palubného sprievodcu****MED.D.030. Lekárska správa palubného sprievodcu**

- a) Po vykonaní každého letecko-lekárskeho hodnotenia žiadateľa a držiteľa osvedčení palubného sprievodcu:
  - 1. dostanú od AME, AeMC alebo OHMP lekársku správu palubného sprievodcu a



2. poskytnú príslušné informácie alebo kópiu svojej lekárskej správy palubného sprievodcu prevádzkovateľom využívajúcim ich služby.

b) *Lekárska správa palubného sprievodcu*

Lekárska správa palubného sprievodcu obsahuje dátum letecko-lekárskeho hodnotenia, údaj o tom, či bol palubný sprievodca vyhodnotený ako spôsobilý alebo nespôsobilý, dátum nasledujúceho požadovaného letecko-lekárskeho hodnotenia a v prípade potreby príslušné obmedzenia. Všetky ďalšie náležitosti sú predmetom dôvernosti medicínskych údajov v súlade s MED.A.015.

**MED.D.035. Obmedzenia**

- a) Ak držiteľ osvedčenia palubného sprievodcu úplne nespĺňa zdravotné požiadavky uvedené v oddiele 2, AME, AeMC alebo OHMP zvaží, či môže byť schopný bezpečne vykonávať povinnosti palubného sprievodcu v prípade, že spĺňa podmienky jedného alebo viacerých obmedzení.
- b) Všetky obmedzenia vykonávania oprávnení udelených v osvedčení palubného sprievodcu musia byť uvedené v lekárskej správe palubného sprievodcu a môže ich zrušiť len AME, AeMC, alebo OHMP po porade s AME.

PODČASŤ D

**POVERENÍ LEKÁRI (AME), VŠEOBECNÍ LEKÁRI (GMP), LEKÁRI OCHRANY ZDRAVIA PRI PRÁCI (OHMP)**

ODDIEL 1

*Poverení lekári*

**MED.D.001. Oprávnenia**

- a) AME je oprávnený vydávať osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 2. triedy a osvedčenia zdravotnej spôsobilosti LAPL, ako aj predlžovať ich platnosť a obnovovať ich a vykonávať príslušné lekárske vyšetrenia a hodnotenia.
- b) Držitelia osvedčenia AME môžu požiadať o rozšírenie svojich oprávnení tak, aby zahŕňali aj lekárske vyšetrenia na predĺženie platnosti a obnovenie osvedčení zdravotnej spôsobilosti 1. triedy, ak vyhovujú požiadavkám uvedeným v MED.D.015.
- c) Rozsah oprávnení AME a prípadné podmienky ich uplatňovania sa uvedú v osvedčení.
- d) Držitelia osvedčenia AME nesmú vykonávať lekárske vyšetrenia a hodnotenia v inom členskom štáte než v členskom štáte, ktorý vydal ich osvedčenie ako AME. To neplatí v prípade, že:
  1. im hostiteľský členský štát udelil prístup k vykonávaniu ich odborných činností špecializovaného lekára;
  2. informovali príslušný orgán hostiteľského členského štátu o svojom zámere vykonávať lekárske vyšetrenia a hodnotenia a vydávať osvedčenia zdravotnej spôsobilosti v rámci rozsahu svojich oprávnení ako AME a
  3. získali pokyny od príslušného orgánu hostiteľského členského štátu.

**MED.D.005. Žiadosť**

- a) Žiadosti o osvedčenie ako AME sa podávajú vo formáte a spôsobom stanoveným príslušným orgánom.
- b) Žiadatelia o osvedčenie AME poskytnú príslušnému orgánu:
  1. osobné údaje a adresu miesta výkonu povolania;
  2. dokumentáciu preukazujúcu, že spĺňajú požiadavky stanovené v MED.D.010 vrátane osvedčenia o absolvovaní vzdelávacieho kurzu v oblasti leteckého lekárstva primeraného pre oprávnenia, o ktoré žiadajú;
  3. písomné vyhlásenie, že AME bude vydávať osvedčenia zdravotnej spôsobilosti na základe požiadaviek tejto časti.
- c) Ak AME vykonáva lekárske vyšetrenia na viacerých miestach, poskytne príslušnému orgánu príslušné informácie o všetkých miestach výkonu práce.

**MED.D.010. Požiadavky na vydanie osvedčenia AME**

Žiadatelia o osvedčenie AME s oprávneniami na prvé vydávanie, predlžovanie platnosti a obnovovanie osvedčení zdravotnej spôsobilosti 2. triedy musia:

- a) byť plne kvalifikovaní a oprávnení na vykonávanie lekárskej praxe a byť držiteľmi osvedčenia o absolvovaní špecializovaného vzdelania;
- b) absolvovať základný vzdelávací kurz v oblasti leteckého lekárstva;
- c) preukázať príslušnému orgánu, že:
  1. majú primerané priestory, postupy, dokumentáciu a funkčné vybavenie vhodné na lekárske vyšetrenia a
  2. majú zavedené potrebné postupy a podmienky na zaručenie zachovania dôvernosti medicínskych údajov.

**MED.D.015. Požiadavky na rozšírenie oprávnení**

Žiadatelia o osvedčenie AME rozširujúce ich oprávnenia na predlžovanie platnosti a obnovovanie osvedčení zdravotnej spôsobilosti 1. triedy musia mať platné osvedčenie ako AME a zároveň musia mať:

- a) vykonaných aspoň 30 vyšetrení na vydanie, predĺženie platnosti alebo obnovenie osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 2. triedy počas obdobia najviac 5 rokov pred podaním žiadosti;
- b) absolvovaný rozšírený výcvikový kurz v oblasti leteckého lekárstva a
- c) absolvované praktické školenie u AeMC alebo pod dohľadom licenčného úradu.

**MED.D.020. Výcvikové kurzy v oblasti leteckého lekárstva**

- a) Výcvikové kurzy v oblasti leteckého lekárstva schvaľuje príslušný orgán členského štátu, v ktorom má organizácia, ktorá ich poskytuje, hlavné obchodné sídlo. Organizácia poskytujúca kurz preukáže, že osnovy kurzu sú primerané a že osoby poskytujúce výcvik majú primerané znalosti a skúsenosti.
- b) S výnimkou opakovacieho výcviku musia byť kurzy zakončené písomnou skúškou z predmetov zahrnutých v obsahu kurzu.
- c) Organizácia poskytujúca kurz vydá žiadateľom osvedčenie o absolvovaní po úspešnom vykonaní skúšky.

**MED.D.025. Zmeny osvedčenia AME**

- a) Poverení lekári oznámia príslušnému orgánu tieto zmeny, ktoré by mohli mať vplyv na ich osvedčenie:
  1. voči AME sa vedie disciplinárne konanie alebo vyšetrovanie zo strany regulačného úradu zdravotníctva;
  2. vyskytli sa zmeny podmienok, na základe ktorých bolo vydané osvedčenie vrátane obsahu vyhlásení poskytnutých pri podaní žiadosti;
  3. požiadavky na vydanie sa už neplnia;
  4. nastala zmena miesta výkonu práce povereného lekára alebo korešpondenčnej adresy.
- b) Neinformovanie príslušného orgánu má za následok pozastavenie alebo zrušenie oprávnení osvedčenia na základe rozhodnutia príslušného orgánu, ktorým sa pozastavuje alebo zrušuje osvedčenie.

**MED.D.030. Platnosť osvedčení AME**

Osvedčenie AME sa vydáva na obdobie maximálne 3 rokov. Jeho platnosť sa predlži, ak žiadateľ:

- a) naďalej spĺňa všeobecné podmienky požadované pre lekársku prax a je naďalej registrovaný ako lekár podľa vnútroštátnych právnych predpisov;
- b) absolvoval opakovací výcvik v oblasti leteckého lekárstva počas posledných 3 rokov;

- c) každoročne vykonal aspoň 10 letecko-lekárskych vyšetrení;
- d) naďalej spĺňa podmienky svojho osvedčenia a
- e) vykonáva svoje oprávnenia v súlade s touto časťou.

#### ODDIEL 2

##### *Všeobecní lekári (GMP)*

#### **MED.D.035. Požiadavky na všeobecných lekárov**

- a) GMP zastávajú funkciu AME na vydávanie osvedčení zdravotnej spôsobilosti LAPL len:
  - 1. ak vykonávajú svoju činnosť v členskom štáte, v ktorom majú GMP náležitý prístup k úplným lekárskeým záznamom žiadateľov, a
  - 2. ak spĺňajú prípadné dodatočné požiadavky ustanovené vo vnútroštátnych právnych predpisoch.
- b) Na vydávanie osvedčení zdravotnej spôsobilosti LAPL musia byť GMP plne kvalifikovaní a oprávnení na vykonávanie lekárskej praxe v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi.
- c) GMP konajúci ako AME oznamujú svoju činnosť príslušnému orgánu.

#### ODDIEL 3

##### *Lekári ochrany zdravia pri práci (OHMP)*

#### **MED.D.040. Požiadavky na lekárov ochrany zdravia pri práci**

OHMP vykonávajú letecko-lekárske hodnotenia palubných sprievodcov, len ak:

- a) príslušný orgán skonštatuje, že príslušný systém ochrany zdravia pri práci dokáže zaručiť súlad s príslušnými požiadavkami tejto časti;
  - b) sú oprávnení na vykonávanie lekárskej praxe a kvalifikovaní v oblasti ochrany zdravia pri práci v súlade s vnútroštátnym právom a
  - c) získali znalosti v oblasti leteckého lekárstva týkajúce sa prevádzkového prostredia palubných sprievodcov.
-









## Predplatné na rok 2011 (bez DPH, vrátane poštovného)

|  |  |                 |
|--|--|-----------------|
| Úradný vestník EÚ, séria L + C, len tlačené vydanie  | 22 úradných jazykov EÚ                       | 1 100 EUR ročne |
| Úradný vestník EÚ, séria L + C, tlačené vydanie + ročné DVD  | 22 úradných jazykov EÚ                       | 1 200 EUR ročne |
| Úradný vestník EÚ, séria L, len tlačené vydanie  | 22 úradných jazykov EÚ                       | 770 EUR ročne   |
| Úradný vestník EÚ, séria L + C, mesačné (súhrnné) DVD  | 22 úradných jazykov EÚ                       | 400 EUR ročne   |
| Dodatok k úradnému vestníku (séria S), Verejné obstarávanie a výberové konania, DVD, jedno vydanie za týždeň | viacjazyčné: 23 úradných jazykov EÚ          | 300 EUR ročne   |
| Úradný vestník EÚ, séria C – konkurzy  | jazyk(-y), v ktorom(-ých) sa konajú konkurzy | 50 EUR ročne    |

Úradný vestník Európskej únie, ktorý vychádza vo všetkých úradných jazykoch Európskej únie, si možno predplatiť v ktoromkoľvek z 22 jazykových znení. Zahŕňa sériu L (Právne predpisy) a C (Informácie a oznámenia).

Každé jazykové znenie má samostatné predplatné.

V súlade s nariadením Rady (ES) č. 920/2005 uverejneným v úradnom vestníku L 156 z 18. júna 2005 a ustanovujúcim, že inštitúcie Európskej únie nie sú viazané povinnosťou vyhotovovať všetky právne akty v írskom jazyku a uverejňovať ich v tomto jazyku, sa úradné vestníky uverejnené v írskom jazyku predávajú osobitne.

Predplatné na dodatok k úradnému vestníku (séria S – Verejné obstarávanie a výberové konania) zahŕňa všetkých 23 úradných jazykových znení na jednom viacjazyčnom DVD.

Predplatitelia *Úradného vestníka Európskej únie* môžu získať rôzne prílohy k úradnému vestníku, ktoré sa budú zasielať na základe jednoduchej žiadosti. O vydaní týchto príloh budú informovaní prostredníctvom oznámení pre čitateľov, ktoré sa vkladajú do *Úradného vestníka Európskej únie*.

## Predaj a predplatné

Rozličné platené publikácie, rovnako ako aj *Úradný vestník Európskej únie*, si možno predplatiť a získať u obchodných distribútorov. Zoznam obchodných distribútorov možno nájsť na tejto internetovej adrese:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_sk.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_sk.htm)

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) poskytuje priamy a bezplatný prístup k právu Európskej únie. Na stránke si možno prehliadať *Úradný vestník Európskej únie*, ako aj zmluvy, právne predpisy, judikatúru a návrhy právnych aktov.**

**Viac sa dozviete na stránke: <http://europa.eu>**



Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie  
2985 Luxemburg  
LUXEMBURSKO

**SK**