# Úradný vestník Európskej únie

L 326

Slovenské vydanie

Právne predpisy

Ročník 61

20. decembra 2018


Obsah


II *Nelegislatívne akty*

NARIADENIA

★ **Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/1974 zo 14. decembra 2018, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 1178/2011, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa posádky civilného letectva podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139** [1] ..... 1

★ **Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/1975 zo 14. decembra 2018, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 965/2012, pokiaľ ide o požiadavky na leteckú prevádzku vetroňov a elektronickú letovú dokumentáciu** ..... 53

★ **Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/1976 zo 14. decembra 2018, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá prevádzky vetroňov podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139** ..... 64


[1] 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

## VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2018/1974

**zo 14. decembra 2018,**

**ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 1178/2011, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa posádky civilného letectva podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139**

**(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 ([1]), a najmä na jeho článok 23,

keďže:

(1) V nariadení Komisie (EÚ) č. 1178/2011 ([2]) sa stanovujú technické požiadavky na osvedčovanie výcvikových zariadení na simuláciu letu, osvedčovanie pilotov zapojených do prevádzky niektorých lietadiel a osvedčovanie osôb a organizácií zapojených do výcviku, skúšania a kontroly týchto pilotov.

(2) V poslednom desaťročí medzi hlavné rizikové faktory, ktoré by mohli viesť k smrteľným nehodám počas prevádzky obchodnej leteckej dopravy, patrí preklopenie letúna alebo strata kontroly nad riadením letúna, pričom zabránenie týmto stavom sa stalo strategickou prioritou na európskej ([3]) aj globálnej úrovni. Jej súčasťou sú nové požiadavky na výcvik pilotov s cieľom lepšie ich pripraviť na nepriaznivé situácie preklopenia lietadla a straty kontroly nad riadením lietadla.

(3) Nariadením Komisie (EÚ) 2015/445 ([4]) sa aktualizovali existujúce požiadavky na výcvik obchodných pilotov tak, aby zahŕňali výcvik v oblasti prevencie straty kontroly nad riadením a obnovenia kontroly nad riadením (ďalej aj „UPRT“) ako povinnú zložku teoretickej výučby pilotov. Na zlepšenie schopností pilotov na účely prevencie preklopenia letúna aj obnovenia kontroly nad riadením letúna, ktoré môžu viesť k strate kontroly nad riadením prípadne k smrteľnej nehode, treba ďalšie podrobné prvky a ciele výcviku.

(4) UPRT treba začleniť do rôznych štádií kariéry profesionálneho pilota a tento výcvik by sa mal uvádzať v oprávneniach uvedených v preukaze spôsobilosti každého pilota. Mala by sa zabezpečiť vysoko rozvinutá

([1]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018, s. 1.

([2]) 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 (Ú. v. EÚ L 311, 25.11.2011, s. 1).

([3]) Európsky plán pre bezpečnosť letectva 2018 – 2022, časť 5.3.1, s. 33.

([4]) Nariadenie Komisie (EÚ) 2015/445 zo 17. marca 2015, ktorým sa mení nariadenie Komisie (EÚ) č. 1178/2011, pokiaľ ide o technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa posádky civilného letectva (Ú. v. EÚ L 74, 18.3.2015, s. 1).

a dobre udržiavaná spôsobilosť profesionálnych pilotov, pokiaľ ide o prevenciu straty kontroly nad riadením a obnovenie kontroly nad riadením. UPRT by sa mal stať povinnou súčasťou výcvikového kurzu na získanie preukazu spôsobilosti pilota viacčlennej posádky (MPL), integrovaného výcvikového kurzu pre dopravných pilotov letúnov [ATP(A)] a výcvikového kurzu na získanie preukazu spôsobilosti obchodného pilota [CPL(A)], ako aj pre kvalifikačné kategórie na triedu a typové kvalifikačné kategórie jednopilotných letúnov vo viacpilotnej prevádzke, jednopilotných nie vysokovýkonných letúnov so zložitou konštrukciou, jednopilotných vysokovýkonných letúnov so zložitou konštrukciou a pre kvalifikačné kategórie viacpilotných letúnov. S cieľom umožniť pilotom rozvíjať pokročilé spôsobilosti v oblasti prevencie straty kontroly nad riadením a obnovenia kontroly nad riadením by príslušný výcvikový kurz mal zahŕňať súvisiace letové cvičenia v letúne.

(5) Okrem zavedenia nového kurzu na rozvoj pokročilých spôsobilostí pilota v oblasti prevencie straty kontroly nad riadením a obnovenia kontroly nad riadením by sa mali zrevidovať požiadavky na osvedčenia inštruktorov s cieľom zabezpečiť primeranú kvalifikáciu inštruktorov kurzov.

(6) V tomto nariadení sa zohľadňujú ustanovenia prijaté v roku 2014 Medzinárodnou organizáciou civilného letectva (ICAO), ktoré sa týkajú UPRT pre preukazy spôsobilosti pilota viacčlennej posádky a pre typové kvalifikačné kategórie viacpilotných letúnov prostredníctvom zmeny prílohy 1 k Chicagskému dohovoru o udeľovaní preukazov spôsobilosti personálu.

(7) Je v záujme bezpečnosti letectva, aby sa nové prvky UPRT vykonávali čo najskôr. Mali by sa zaviesť prechodné ustanovenia, ktorými by sa umožnilo absolvovanie výcvikových kurzov bez ďalšej úpravy, ak sa tieto začali pred nadobudnutím účinnosti daných zmien požiadaviek na výcvik pilotov týkajúcich sa UPRT. V tejto súvislosti by sa malo myslieť na to, že piloti lietajúci pre obchodných leteckých dopravcov v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 965/2012 ([1]) musia u dopravcu absolvovať pravidelný výcvik, ktorý už prvky UPRT obsahuje. Okrem toho by sa výcvikovým organizáciám pre pilotov malo poskytnúť prechodné obdobie na prispôsobenie ich výcvikových programov tak, aby spĺňali nové požiadavky týkajúce sa UPRT. Na konci tohto prechodného obdobia by sa všetky príslušné výcvikové kurzy mali vykonávať v súlade s novými požiadavkami týkajúcimi sa UPRT.

(8) Medzi Úniou a určitými tretími krajinami stále prebiehajú rokovania, okrem iného aj o prevodoch preukazov spôsobilosti pilotov a súvisiacich osvedčeniach zdravotnej spôsobilosti. S cieľom zabezpečiť, aby členské štáty mohli aj naďalej uznávať preukazy spôsobilosti a osvedčenia zdravotnej spôsobilosti vydané tretími krajinami počas prechodného obdobia na základe daných rokovaní, je potrebné predĺžiť obdobie, počas ktorého sa členské štáty môžu rozhodnúť neuplatňovať na svojom území ustanovenia nariadenia (EÚ) č. 1178/2011 na pilotov, ktorí sú držiteľmi preukazu spôsobilosti a súvisiaceho osvedčenia zdravotnej spôsobilosti vydaných treťou krajinou a ktorí sa podieľajú na neobchodnej prevádzke niektorých lietadiel.

(9) Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva predložila Európskej komisii návrh vykonávacích predpisov spolu so svojím stanoviskom č. 06/2017.

(10) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného podľa článku 127 nariadenia (EÚ) 2018/1139,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

*Článok 1*

Nariadenie (EÚ) č. 1178/2011 sa mení takto:

1. Za článok 4a sa vkladá tento článok 4b:

„*Článok 4b*

**Výcvik v oblasti prevencie straty kontroly nad riadením a obnovenia kontroly nad riadením**

1. Výcvik v oblasti prevencie straty kontroly nad riadením a obnovenia kontroly nad riadením sa stane povinnou súčasťou výcvikového kurzu na získanie preukazu spôsobilosti pilota viacčlennej posádky (MPL), integrovaného výcvikového kurzu pre dopravných pilotov letúnov [ATP(A)], výcvikového kurzu na získanie preukazu spôsobilosti obchodného pilota [CPL(A)] a výcvikového kurzu pre prvú kvalifikačnú kategóriu na triedu alebo typovú kvalifikačnú kategóriu pre:

a) jednopilotné letúny vo viacpilotnej prevádzke;

b) jednopilotné nie vysokovýkonné letúny so zložitou konštrukciou;

c) jednopilotné vysokovýkonné letúny so zložitou konštrukciou alebo

d) viacpilotné letúny

v súlade s prílohou I (časť FCL).

([1]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 296, 25.10.2012, s. 1).

2. V prípade výcvikových kurzov uvedených v odseku 1, ktoré sa v organizácii schválenej na výcvik začnú 20. decembrom 2019, nebude výcvik v oblasti prevencie straty kontroly nad riadením a obnovenia kontroly nad riadením povinným za predpokladu, že:

a) výcvikový kurz CPL(A), ATP(A) alebo MPL sa dosiahne iným spôsobom v súlade s prílohou I (časť FCL) a praktická skúška sa absolvuje v súlade s ustanoveniami FCL.320 (pre CPL), FCL.620 (pre IR) alebo FCL.415.A (pre MPL) prílohy I (časť FCL) najneskôr do 20. decembra 2021 alebo

b) výcvikový kurz pre kvalifikačnú kategóriu na triedu alebo typovú kvalifikačnú kategóriu letúnov sa dosiahne iným spôsobom v súlade s prílohou I (časť FCL) a praktická skúška sa absolvuje v súlade s druhým pododsekom písmena c) ustanovenia FCL.725 prílohy I (časť FCL) k tomuto nariadeniu najneskôr do 20. decembra 2021.

Na účely odseku 1 môže príslušný orgán na základe vlastného posúdenia a na základe odporúčania organizácie schválenej na výcvik uznať zápočet za výcvik v oblasti prevencie straty kontroly nad riadením a obnovenia kontroly nad riadením, ktorý sa absolvoval podľa vnútroštátnych požiadaviek na výcvik pred 20. decembrom 2019.“

2. V článku 12 sa odsek 4 nahrádza takto:

„4. Odchylne od odseku 1 sa členské štáty môžu rozhodnúť, že do 20. júna 2020 nebudú uplatňovať ustanovenia tohto nariadenia na pilotov, ktorí sú držiteľmi preukazu spôsobilosti a súvisiaceho osvedčenia zdravotnej spôsobilosti vydaných treťou krajinou a ktorí sa podieľajú na neobchodnej prevádzke lietadiel uvedených v článku 2 ods. 1 písm. b) bodoch i) alebo ii) nariadenia (EÚ) 2018/1139. Členské štáty sprístupnia uvedené rozhodnutia verejnosti.“

3. V článku 12 sa odsek 8 nahrádza takto:

„8. Odchylne od odseku 1 sa ustanovenie FCL.315.A, druhá veta písmena a) ustanovenia FCL.410.A a písmeno c) ustanovenia FCL.725.A prílohy I (časť FCL) uplatňujú od 20. decembra 2019.“

4. Príloha I k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1178/2011 sa mení v súlade s prílohou k tomuto nariadeniu.

*Článok 2*

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

Ale:

a) článok 1 ods. 1 sa uplatňuje od 20. decembra 2019;

b) článok 1 ods. 4 sa uplatňuje od 20. decembra 2019;

c) bez toho, aby bolo dotknuté písmeno b), body 2), 4), 5) a 12) prílohy k tomuto nariadeniu sa uplatňujú od 31. januára 2022.

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

V Bruseli 14. decembra 2018

*Za Komisiu*

Violeta BULC

*členka Komisie*

*PRÍLOHA*

Príloha I k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011 (časť FCL) sa mení takto:

1. Ustanovenie FCL.010 sa mení takto:

   a) Úvodná veta sa nahrádza takto:

      „Na účely tejto prílohy (časť FCL) sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:";

   b) Pred pojem „Akrobatický let" sa vkladá nové vymedzenie pojmu „Prístupný" takto:

      „„Prístupný" je, že zariadenie môže používať:

      — organizácia schválená na výcvik (ATO), ktorá schvaľuje vykonávanie výcvikového kurzu na kvalifikačnú kategóriu na triedu alebo typovú kvalifikačnú kategóriu alebo

      — examinátor vykonávajúci hodnotenie spôsobilosti, praktickú skúšku alebo preskúšanie odbornej spôsobilosti na účely posudzovania, skúšania alebo preverovania.";

   c) Vymedzenie pojmu „Akrobatický let" sa nahrádza takto:

      „„Akrobatický let" sú úmyselne vykonávané manévre 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, osvedčení alebo kvalifikačných kategórií okrem kvalifikačnej kategórie na leteckú akrobaciu.";

   d) Za pojem „Letún povinne prevádzkovaný v posádke s druhým pilotom" sa vkladá nové vymedzenie pojmu „Výcvik v oblasti prevencie straty kontroly nad riadením a obnovenia kontroly nad riadením letúna (UPRT)" takto:

      „„Výcvik v oblasti prevencie straty kontroly nad riadením a obnovenia kontroly nad riadením letúna (UPRT)" je výcvik, ktorého súčasťou je:

      — výcvik v oblasti prevencie straty kontroly nad riadením letúna: kombinácia teoretických vedomostí a letového výcviku s cieľom zabezpečiť letovej posádke požadované spôsobilosti na prevenciu straty kontroly nad riadením letúna a

      — výcvik v oblasti obnovenia kontroly nad riadením letúna: kombinácia teoretických vedomostí a letového výcviku s cieľom zabezpečiť letovej posádke požadované spôsobilosti na obnovenie kontroly nad riadením letúna.";

   e) Za pojem „Vzducholoď" sa vkladá nové vymedzenie pojmu „Dostupné FSTD" takto:

      „„Dostupné FSTD" je každé výcvikové zariadenie na simuláciu letu (FSTD), ktoré je prevádzkovateľovi zariadenia FSTD alebo zákazníkovi k dispozícii na použitie, a to bez ohľadu na akékoľvek časové okolnosti."

2. Ustanovenie FCL.310 sa nahrádza takto:

**„FCL.310 CPL — Skúšky teoretických vedomostí**

Žiadatelia o vydanie CPL preukážu úroveň teoretických vedomostí zodpovedajúcu poskytovaným oprávneniam v týchto predmetoch:

a) letecké právne predpisy;

b) všeobecné vedomosti o lietadlách – trup/systémy/pohonná jednotka;

c) všeobecné vedomosti o lietadlách – prístrojové vybavenie;

d) hmotnosť a vyváženie lietadla;

e) výkon;

f) plánovanie a monitorovanie letu;

g) ľudská výkonnosť;

h) meteorológia;

i) všeobecná navigácia;

j) rádiová navigácia;

k) prevádzkové postupy;

l) zásady letu a

m) komunikácia.“

3. Ustanovenie FCL.410.A sa nahrádza takto:

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

a) Kurz

Žiadatelia o vydanie MPL v súlade s dodatkom 5 k tejto prílohe (časť FCL) absolvujú výcvikový kurz teoretických vedomostí a letového výcviku v organizácii schválenej na výcvik.

b) Skúška

Žiadatelia o vydanie MPL preukážu úroveň teoretických vedomostí zodpovedajúcu držiteľom ATPL(A) podľa ustanovenia FCL.515 a viacpilotnej typovej kvalifikačnej kategórie.“

4. Ustanovenie FCL.515 sa nahrádza takto:

**„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 prílohe (časť FCL).

b) Skúška

Žiadatelia o vydanie ATPL preukážu úroveň teoretických vedomostí zodpovedajúcu poskytovaným oprávneniam v týchto predmetoch:

1. letecké právne predpisy;
2. všeobecné vedomosti o lietadlách – trup/systémy/pohonná jednotka;
3. všeobecné vedomosti o lietadlách – prístrojové vybavenie;
4. hmotnosť a vyváženie lietadla;
5. výkon;
6. plánovanie a monitorovanie letu;
7. ľudská výkonnosť;
8. meteorológia;
9. všeobecná navigácia;
10. rádiová navigácia;
11. prevádzkové postupy;
12. zásady letu a
13. komunikácia.“

5. Ustanovenie FCL.615 sa nahrádza takto:

**„FCL.615 IR — Teoretické vedomosti a letový výcvik**

a) Kurz

Žiadatelia o IR absolvujú kurz teoretických vedomostí 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 prílohe (časť FCL) alebo
2. modulový kurz v súlade s dodatkom 6 k tejto prílohe (časť FCL).

b) Skúška

Žiadatelia preukážu úroveň teoretických vedomostí zodpovedajúcu poskytovaným oprávneniam v týchto predmetoch:

1. letecké právne predpisy;
2. všeobecné vedomosti o lietadlách – prístrojové vybavenie;

3. plánovanie a monitorovanie letu;
4. ľudská výkonnosť;
5. meteorológia;
6. rádiová navigácia a
7. komunikácia.“

6. V ustanovení FCL.725 sa písmeno d) nahrádza takto:

„d) Žiadateľovi, ktorý už je držiteľom typovej kvalifikačnej kategórie na typ lietadla s oprávnením na jednopilotnú alebo viacpilotnú prevádzku a žiada o pridanie oprávnenia na iný druh prevádzky na rovnakom type lietadiel, sa uznáva splnenie požiadaviek na teoretické vedomosti. Takýto žiadateľ absolvuje doplnkový letový výcvik na iný druh prevádzky v organizácii schválenej na výcvik alebo u držiteľa AOC, ktorého na takýto výcvik osobitne poverí príslušný orgán. Druh prevádzky sa zapíše do preukazu spôsobilosti.“

7. Ustanovenie FCL.720.A sa nahrádza takto:

**„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 prílohy I k nariadeniu (EÚ) č. 748/2012 (ďalej aj „nariadenie o OSD“), žiadatelia o vydanie kvalifikačnej kategórie na triedu alebo typovej kvalifikácie musia spĺňať tieto požiadavky na prax a nevyhnutné predpoklady na vydanie príslušnej kvalifikačnej kategórie:

a) Jednopilotné letúny

Žiadatelia o vydanie prvej kvalifikačnej kategórie na triedu alebo typovej kvalifikácie na jednopilotný letún, uchádzajúci sa o oprávnenie riadiť letún vo viacpilotnej prevádzke, musia spĺňať požiadavky uvedené v písmene b) odsekoch 4 a 5.

Okrem toho v prípade:

1. Jednopilotných viacmotorových letúnov

Žiadatelia o vydanie prvej kvalifikačnej kategórie na triedu alebo typovej kvalifikačnej kategórie na jednopilotný viacmotorový letún absolvujú najmenej 70 hodín letu vo funkcii veliaceho pilota (PIC) na letúnoch.

2. Jednopilotných vysokovýkonných letúnov s jednoduchou konštrukciou

Žiadatelia o vydanie kvalifikačnej kategórie na triedu alebo typovej kvalifikačnej kategórie na jednopilotný letún, ktorý sa klasifikuje ako vysokovýkonný letún, pred začiatkom letového výcviku:

i) majú najmenej 200 hodín celkovej letovej praxe, z toho 70 hodín vo funkcii veliaceho pilota (PIC) na letúnoch a

ii) spĺňajú jednu z týchto požiadaviek:

A) sú držiteľmi osvedčenia o úspešnom absolvovaní kurzu na získanie doplnkových teoretických vedomostí v organizácii schválenej na výcvik alebo

B) úspešne absolvovali skúšky teoretických vedomostí ATPL(A) v súlade s touto prílohou (časť FCL) alebo

C) okrem preukazu spôsobilosti, vydaného v súlade s touto prílohou (časť FCL), sú držiteľmi ATPL(A) alebo CPL(A)/IR so zápočtom teoretických vedomostí pre ATPL(A), vydaného v súlade s prílohou 1 k Chicagskému dohovoru.

3. Jednopilotných vysokovýkonných letúnov so zložitou konštrukciou

Žiadatelia o vydanie typovej kvalifikačnej kategórie na jednopilotný letún so zložitou konštrukciou, ktorý sa klasifikuje ako vysokovýkonný letún, musia byť alebo museli byť nad rámec splnenia požiadaviek uvedených v bode 2 držiteľmi kvalifikačnej kategórie IR(A) na jednomotorové alebo viacmotorové letúny, podľa potreby a ako je stanovené v podčasti G, a musia splniť požiadavky uvedené v písmene b) bode 5.

b) Viacpilotné letúny

Žiadatelia o vydanie prvej typovej kvalifikačnej kategórie na viacpilotný letún sú žiaci – piloti, ktorí práve absolvujú výcvik v rámci výcvikového kurzu MPL, alebo spĺňajú tieto požiadavky:

1. majú najmenej 70 hodín letovej praxe vo funkcii veliaceho pilota (PIC) na letúnoch;
2. sú alebo boli držiteľmi kvalifikačnej kategórie IR(A) na viacmotorové letúny;

3. úspešne absolvovali skúšky teoretických vedomostí ATPL(A) v súlade s touto prílohou (časť FCL);

4. s výnimkou prípadu, keď je kurz pre typovú kvalifikačnú kategóriu spojený s kurzom súčinnosti viacčlennej posádky (MCC):

   i) sú držiteľmi osvedčenia o úspešnom absolvovaní kurzu súčinnosti viacčlennej posádky (MCC) v letúnoch alebo

   ii) sú držiteľmi osvedčenia o úspešnom absolvovaní kurzu súčinnosti viacčlennej posádky (MCC) vo vrtuľníkoch a majú viac ako 100 hodín letovej praxe vo funkcii pilota viacpilotných vrtuľníkov alebo

   iii) majú najmenej 500 hodín letovej praxe vo funkcii pilota viacpilotných vrtuľníkov alebo

   iv) majú 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 a

5. absolvovali výcvikový kurz uvedený v ustanovení FCL.745.A.

c) Bez ohľadu na písmeno b) členský štát môže vydať typovú kvalifikačnú kategóriu s obmedzenými oprávneniami na viacpilotný letún, ktorá umožňuje držiteľom 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 b).

d) Ak je to uvedené v nariadení o OSD, uplatňovanie oprávnení typovej kvalifikačnej kategórie môže byť spočiatku obmedzené na lety pod dohľadom inštruktora. Letové hodiny pod dohľadom sa zapíšu do denníka pilota alebo rovnocenného dokumentu a podpíše ich inštruktor. Obmedzenie sa zruší, keď piloti preukážu, že splnili požiadavku na letové hodiny pod dohľadom uvedenú v nariadení o OSD.“

8. Ustanovenie FCL.725.A sa nahrádza takto:

**„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 prílohy I k nariadeniu (EÚ) č. 748/2012:

a) v prípade jednopilotných viacmotorových letúnov:

   1. kurz teoretických vedomostí pre kvalifikačnú kategóriu na triedu jednopilotných viacmotorových letúnov zahŕňa najmenej 7 hodín výcviku prevádzky viacmotorového letúna a

   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 techník asymetrického letu;

b) v prípade jednopilotných letúnov (vodných):

   1. výcvikový kurz pre kvalifikačné kategórie na jednopilotný letún (vodný) zahŕňa výučbu teoretických vedomostí a letový výcvik a

   2. letový výcvik pre kvalifikačnú kategóriu na triedu alebo typovú kvalifikačnú kategóriu na jednopilotné letúny (vodné) zahŕňa najmenej 8 hodín letu s inštruktorom, ak sú žiadatelia držiteľmi pozemnej verzie príslušnej kvalifikačnej kategórie na triedu alebo typovej kvalifikačnej kategórie, alebo 10 hodín, ak žiadatelia nie sú držiteľmi takejto kvalifikačnej kategórie a

c) v prípade jednopilotných nie vysokovýkonných letúnov so zložitou konštrukciou, jednopilotných vysokovýkonných letúnov so zložitou konštrukciou a viacpilotných letúnov výcvikové kurzy obsahujú výučbu teoretických vedomostí a letový výcvik UPRT týkajúce sa špecifík príslušnej kvalifikačnej kategórie na triedu alebo typovej kvalifikácie.“

9. Vkladá sa nové ustanovenie FCL.745.A takto:

**„FCL.745.A Rozšírený kurz UPRT – letúny**

a) Rozšírený kurz UPRT sa musí absolvovať v organizácii schválenej na výcvik a zahŕňa najmenej:

   1. 5 hodín výučby teoretických vedomostí;

   2. predletovú inštruktáž a poletový rozbor letu a

   3. 3 hodiny letového výcviku s letovým inštruktorom na letúny FI(A) s kvalifikáciou v súlade s ustanovením FCL.915 písm. e), ktorý pozostáva z rozšíreného kurzu UPRT v letúne s kvalifikáciou na účely výcviku.

b) Organizácia schválená na výcvik vydá žiadateľom po dokončení kurzu UPRT osvedčenie o jeho absolvovaní.“

10. V ustanovení FCL.900 sa odsek 1 písm. b) nahrádza takto:

„1. Príslušný orgán môže vydať osobitné osvedčenie poskytujúce oprávnenie na letový výcvik, ak nie je možný súlad s požiadavkami stanovenými v tejto podčasti, a to v prípade zavedenia:

i) nového lietadla v členských štátoch alebo v lietadlovom parku prevádzkovateľa alebo

ii) nových výcvikových kurzov do tejto prílohy (časť FCL).

Takéto osvedčenie je obmedzené na výcvikové lety potrebné na zavedenie nového typu lietadla alebo nového výcvikového kurzu a jeho platnosť v žiadnom prípade neprekročí obdobie 1 roka.“

11. Ustanovenie FCL.915 sa mení takto:

**„FCL.915 Všeobecné nevyhnutné predpoklady a požiadavky na inštruktorov**

a) Všeobecné

Žiadatelia o vydanie osvedčenia inštruktora musia mať najmenej 18 rokov.

b) Ďalšie požiadavky na inštruktorov vykonávajúcich letový výcvik v lietadlách

Žiadatelia o vydanie osvedčenia inštruktora s oprávneniami vykonávať letový výcvik v lietadlách alebo držitelia takého osvedčenia:

1. pri výcviku na účely získania preukazu spôsobilosti sú držiteľmi aspoň preukazu spôsobilosti, pre ktorý sa má letový výcvik poskytovať, alebo v prípade písmena c) ustanovenia FCL.900 rovnocenného preukazu spôsobilosti;

2. pri výcviku na účely získania kvalifikačnej kategórie sú držiteľmi príslušnej kvalifikačnej kategórie, pre ktorú sa má letový výcvik poskytovať, alebo v prípade písmena c) ustanovenia FCL.900 rovnocennej kvalifikačnej kategórie;

3. okrem inštruktorov letových skúšok (FTI):

i) musia absolvovať aspoň 15 hodín času 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) musia úspešne absolvovať hodnotenie spôsobilosti pre príslušnú kategóriu inštruktorov na lietadle danej triedy alebo typu a

4. sú oprávnení vykonávať počas takéhoto letového výcviku funkciu veliaceho pilota (PIC) v lietadle.

c) Započítavanie vo vzťahu k ďalším kvalifikačným kategóriám a pri predlžovaní 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 preskúšaniach odbornej spôsobilosti sa plne započíta vo vzťahu k požiadavkám na predĺženie platnosti všetkých osvedčení inštruktora.

d) Zápočet vo vzťahu k rozšíreniu na ďalšie typy musí zohľadňovať príslušné prvky vymedzené v údajoch o prevádzkovej spôsobilosti stanovených v súlade časťou 21 prílohy I k nariadeniu (EÚ) č. 748/2012 (nariadenia o OSD).

e) Ďalšie požiadavky na vykonávanie výcviku v rámci výcvikového kurzu v súlade s ustanovením FCL.745.A

1. Pred vykonávaním funkcie inštruktora výcvikového kurzu podľa ustanovenia FCL.745.A okrem písmena b) držitelia osvedčenia inštruktora:

i) absolvujú najmenej 500 hodín času letu vo funkcii pilota letúnov vrátane 200 hodín letového výcviku;

ii) po splnení požiadaviek na prax v písmene e) odseku 1 bode i) absolvujú výcvikový kurz UPRT pre inštruktorov v organizácii schválenej na výcvik, počas ktorého sa priebežne posudzuje spôsobilosť žiadateľov a

iii) po ukončení kurzu dostanú od organizácie schválenej na výcvik osvedčenie o jeho ukončení, pričom vedúci výcviku (HT) musí do denníka žiadateľom zapísať oprávnenia uvedené v písmene e) odseku 1.

2. Oprávnenia uvedené v písmene e) odseku 1 sa uplatňujú, iba ak inštruktori počas posledného roka absolvovali opakovací výcvik v organizácii schválenej na výcvik, počas ktorého sa posudzovala spôsobilosť vykonávať výcvik na kurze v súlade s ustanovením FCL.745.A k spokojnosti HT.

3. Inštruktori, ktorí sú držiteľmi oprávnení uvedených v písmene e) odseku 1, môžu vykonávať funkciu inštruktorov kurzu, ako sa uvádza v písmene e) odseku 1 bode ii) za predpokladu, že:

   i) majú 25 hodín praxe letového inštruktora počas výcviku podľa ustanovenia FCL.745.A;

   ii) v súvislosti s týmto oprávnením absolvovali hodnotenie spôsobilosti a

   iii) spĺňajú príslušné požiadavky uvedené v písmene e) odseku 2.

4. Tieto oprávnenia sa zapíšu do denníka inštruktorov a podpíše ich examinátor.“

12. Dodatok 1 sa nahrádza takto:

*„Dodatok 1*

**Započítavanie teoretických vedomostí**

**ZAPOČÍTAVANIE TEORETICKÝCH VEDOMOSTÍ V TEJ ISTEJ ALEBO INEJ KATEGÓRII LIETADIEL – POŽIADAVKY NA PREKLEŇOVACIU VÝUČBU A SKÚŠKY**

1. **LAPL, PPL, BPL a SPL**

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

1.2. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 11, držitelia preukazu spôsobilosti na lietadlá inej kategórie musia na účely vydania preukazov LAPL, PPL, BPL alebo SPL absolvovať výučbu teoretických vedomostí a skúšky teoretických vedomostí na príslušnej úrovni v týchto predmetoch:

— zásady letu,

— prevádzkové postupy,

— letové charakteristiky lietadla a plánovanie letu,

— všeobecné vedomosti o lietadlách a

— navigácia.

1.3. Držitelia LAPL dostanú na účely vydania PPL, BPL alebo SPL na lietadlá tej istej kategórie plný zápočet vo vzťahu k požiadavkám na výučby teoretických vedomostí a skúšky.

1.4. Bez ohľadu na bod 1.2. musia držitelia preukazu LAPL(S) s rozšírením na TMG preukázať na účely vydania preukazu LAPL(A) primeranú úroveň teoretických vedomostí pre triedu SEP (pozemné) v súlade s ustanovením FCL.135.A písm. a) ods. 2

2. **CPL**

2.1. Žiadatelia o vydanie CPL, ktorí sú držiteľmi CPL na lietadlá inej kategórie, musia absolvovať preklenovaciu výučbu teoretických vedomostí v organizácii schválenej na výcvik na schválenom kurze v závislosti od rozdielov zistených medzi osnovami CPL pre lietadlá rozličných kategórií.

2.2. Žiadatelia absolvujú skúšky teoretických vedomostí, ako je stanovené v tejto prílohe (časť FCL), v týchto predmetoch pre lietadlá príslušnej kategórie:

021 – všeobecné vedomosti o lietadlách: trup a systémy, elektrický systém, pohonná jednotka a 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. Žiadatelia o vydanie CPL, ktorí úspešne absolvovali príslušné skúšky teoretických vedomostí pre IR na lietadlá tej istej kategórie, dostanú zápočet vo vzťahu k požiadavkám na teoretické vedomosti v oblasti ľudskej výkonnosti a meteorológie, pokiaľ neabsolvovali výcvikový kurz pre IR v súlade s oddielom Aa dodatku 6 k tejto prílohe (časť FCL).

2.4. Žiadatelia o CPL, ktorí úspešne absolvovali príslušné skúšky teoretických vedomostí pre IR alebo EIR na lietadlá tej istej kategórie, dostanú zápočet vo vzťahu k požiadavkám na teoretické vedomosti v predmete komunikácia.

3. **ATPL**

3.1. Žiadatelia o vydanie ATPL, ktorí sú držiteľmi ATPL na lietadlá inej kategórie, musia absolvovať preklenovaciu výučbu teoretických vedomostí v organizácii schválenej na výcvik na schválenom kurze v závislosti od rozdielov zistených medzi osnovami ATPL pre lietadlá rozličných kategórií.

3.2. Žiadatelia absolvujú skúšky teoretických vedomostí, ako je stanovené v tejto prílohe (časť FCL), v týchto predmetoch pre lietadlá príslušnej kategórie:

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

022 – všeobecné vedomosti o lietadlách: prístrojové vybavenie,

032/034 – letové charakteristiky letúnov prípadne vrtuľníkov,

070 – prevádzkové postupy a

080 – zásady letu.

3.3. Žiadatelia o vydanie ATPL(A), ktorí úspešne absolvovali príslušnú teoretickú skúšku pre CPL(A), dostanú zápočet vo vzťahu k požiadavkám na teoretické vedomosti v predmete komunikácia.

3.4. Žiadatelia o vydanie ATPL(H), ktorí úspešne absolvovali príslušné teoretické skúšky pre CPL(H), dostanú zápočet vo vzťahu k požiadavkám na teoretické vedomosti v týchto predmetoch:

— letecké právne predpisy;

— zásady letu (vrtuľník) a

— komunikácia.

3.5. Žiadatelia o vydanie ATPL(A), ktorí úspešne absolvovali príslušnú teoretickú skúšku pre IR(A), dostanú zápočet vo vzťahu k požiadavkám na teoretické vedomosti v predmete komunikácia.

3.6. Žiadatelia o vydanie ATPL(H) s IR(H), ktorí úspešne absolvovali príslušné teoretické skúšky pre CPL(H), dostanú zápočet vo vzťahu k požiadavkám na teoretické vedomosti v týchto predmetoch:

— zásady letu (vrtuľník) a

— komunikácia.

4. **IR**

4.1. Žiadatelia o vydanie IR alebo EIR, ktorí úspešne absolvovali príslušné teoretické skúšky pre CPL na lietadlá tej istej kategórie, dostanú zápočet vo vzťahu k požiadavkám na teoretické vedomosti v týchto predmetoch:

— ľudská výkonnosť,

— meteorológia a

— komunikácia.

4.2. Žiadatelia o vydanie IR(H), ktorí úspešne absolvovali príslušné teoretické skúšky pre ATPL(H) VFR, musia úspešne absolvovať tieto skúšobné predmety:

— letecké právne predpisy,

— plánovanie a monitorovanie letu a

— rádiová navigácia.“

13. V dodatku 3 sa oddiel A mení takto:

a) Bod 4 sa nahrádza takto:

„4. Kurz pozostáva z:

a) výučby teoretických vedomostí 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 a

d) UPRT v súlade s ustanovením FCL.745.A, pokiaľ žiadatelia už neabsolvovali tento výcvikový kurz pred začiatkom integrovaného kurzu ATP.“;

b) Bod 5 sa nahrádza takto:

„5. Žiadatelia, ktorí neuspejú, alebo nie sú schopní absolvovať celý kurz ATP(A), môžu 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.“;

c) Bod 7 sa mení na „7.1.“ a vkladá sa nový bod 7.2 takto:

„7.2. Výučba teoretických vedomostí pre UPRT sa vykonáva v súlade s ustanovením FCL.745.A.“;

d) Bod 9 sa nahrádza takto:

„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 z celého kurzu môže tvoriť pozemný prístrojový čas. V rámci týchto 195 hodín žiadatelia absolvujú najmenej:

a) 95 hodín letu s inštruktorom, z čoho až 55 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 vo funkcii žiaka – veliaceho pilota (SPIC). Čas letu podľa prístrojov vo funkcii žiaka – veliaceho pilota sa započítava do času letu vo funkcii veliaceho pilota maximálne do výšky 20 hodín;

c) 50 hodín preletu vo funkcii veliaceho pilota vrátane jedného 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 a

d) 5 hodín času letu v noci, z toho 3 hodiny letu s inštruktorom, ktorý zahŕňa najmenej:

1. jednu hodinu preletu s navigáciou;

2. päť samostatných vzletov a

3. päť samostatných pristátí s úplným zastavením;

e) letový výcvik UPRT v súlade s ustanovením FCL.745.A;

f) 115 hodín prístrojového času pozostávajúceho najmenej:

1. z 20 hodín letu vo funkcii žiaka – veliaceho pilota;

2. z 15 hodín výcviku súčinnosti viaccčlennej posádky, na ktorý sa môže použiť letový simulátor (FFS) alebo trenažér 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.

Žiadateľom, ktorí sú držiteľmi 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 a

g) 5 hodín v letúne:

1. s osvedčením na prevoz najmenej 4 osôb a

2. s vrtuľou nastaviteľnou počas letu a s vyťahovacím podvozkom.“

14. Dodatok 5 sa mení takto:

a) Bod 7 sa nahrádza takto:

„7. Schválený kurz teoretických vedomostí pre MPL obsahuje najmenej 750 hodín výučby pre úroveň vedomostí ATPL(A), ako aj hodiny požadované na:

a) výučbu teoretických vedomostí pre príslušnú typovú kvalifikačnú kategóriu v súlade s podčasťou H a

b) výučbu teoretických vedomostí UPRT v súlade s ustanovením FCL.745.A.“;

b) Bod 8 sa nahrádza takto:

„8. Letový výcvik obsahuje celkovo najmenej 240 hodín, ktoré pozostávajú z hodín vo funkcii pilota riadiaceho letún (PF) a monitorujúceho pilota (PM) 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 prílohou I (časť 21) k nariadeniu (EÚ) č. 748/2012.

d) Fáza 4 — Pokročilá

Výcvik pre typovú kvalifikačnú kategóriu v prostredí zameranom na leteckú dopravu.

Požiadavky na MCC sa zahrnú do príslušných uvedených fáz.

Výcvik asymetrického letu sa uskutoční buď v letúne, alebo v letovom simulátore (FFS).“;

c) Vkladá sa tento nový bod 8a:

„8a. Letová prax v rámci skutočných letov zahŕňa:

a) všetky požiadavky na prax podľa podčasti H;

b) letový výcvik UPRT v súlade s ustanovením FCL.745.A;

c) cvičenia UPRT na letúnoch týkajúce sa špecifík príslušnej typovej kvalifikácie v súlade s ustanovením FCL.725.A písm. c);

d) lety v noci;

e) lety výlučne podľa prístrojov a

f) prax požadovanú na dosiahnutie príslušnej schopnosti riadiť letún.“

15. Dodatok 9 sa nahrádza takto:

„*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 IR**

A. **Všeobecné**

1. Žiadatelia o praktickú skúšku musia absolvovať výcvik na lietadle rovnakej triedy alebo typu, aké sa použije pri skúške.

Výcvik pre typové kvalifikačné kategórie pre MPA a PL sa vykonáva v letovom simulátore (FFS) alebo v letovom simulátore v kombinácii s výcvikovým zariadením na simuláciu letu (FSTD). Praktická skúška alebo preskúšanie odbornej spôsobilosti pre typové kvalifikačné kategórie pre MPA a PL a vydanie ATPL a MPL sa vykonajú v letovom simulátore (FFS), ak je k dispozícii.

Výcvik, praktická skúška alebo preskúšanie odbornej spôsobilosti pre kvalifikačné kategórie na triedu alebo typové kvalifikačné kategórie pre SPA a vrtuľníky sa vykonávajú:

a) v prístupnom letovom simulátore (FFS), ktorý je k dispozícii, alebo

b) vo výcvikových zariadeniach na simuláciu letu (FSTD) v kombinácii s lietadlom, ak letový simulátor (FFS) nie je prístupný alebo nie je k dispozícii, alebo

c) v lietadle, ak výcvikové zariadenie na simuláciu letu (FSTD) nie je prístupné alebo nie je k dispozícii.

Ak sa počas výcviku, skúšania alebo kontroly používajú výcvikové zariadenia na simuláciu letu, ich vhodnosť sa overí podľa príslušnej „tabuľky funkcií a subjektívnych testov“ a príslušnej „tabuľky validačných skúšok pre FSTD“, ktoré sa nachádzajú v hlavnom referenčnom dokumente platnom pre použité zariadenie. Zohľadnia sa všetky obmedzenia a ohraničenia uvedené na osvedčení o kvalifikácii daného zariadenia.

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 prílohou I (časť 21) k nariadeniu (EÚ) č. 748/2012 (nariadenie o OSD), osnovy letového výcviku, praktická skúška a preskúšanie odbornej spôsobilosti sú v súlade s týmto dodatkom. Osnovy, praktická skúška a preskúšanie odbornej spôsobilosti sa môžu zúžiť pri započítavaní predchádzajúcej praxe na lietadlách podobného typu, ako je uvedené v nariadení o OSD.

5. S výnimkou prípadu praktických skúšok na účely vydania ATPL, ak je to uvedené v nariadení o OSD pre konkrétne lietadlo, je možné poskytnúť zápočet za prvky praktickej skúšky, ktoré sú spoločné pre ďalšie typy alebo varianty, na ktoré majú piloti kvalifikáciu.

VYKONANIE SKÚŠKY/PRESKÚŠANIA

6. Examinátor si môže vybrať medzi rozličnými scenármi praktickej skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti, ktoré obsahujú zodpovedajúce simulované operácie. Ako je stanovené v tejto prílohe (časť FCL), použijú sa letové simulátory a iné výcvikové zariadenia.

7. Počas preskúšania odbornej spôsobilosti si examinátor overí, že držitelia kvalifikačnej kategórie na triedu alebo typovej kvalifikačnej kategórie dosahujú primeranú úroveň teoretických vedomostí.

8. Ak sa žiadatelia rozhodnú ukončiť praktickú skúšku z dôvodov, ktoré examinátor neuzná za primerané, musia opakovať celú praktickú skúšku. Ak skúšku ukončia z dôvodov, ktoré examinátor uzná za primerané, pri ďalšom lete sa budú skúšať len tie oddiely, ktoré žiadatelia neabsolvovali.

9. Podľa uváženia examinátora môžu žiadatelia v rámci skúšky jedenkrát opakovať ktorýkoľvek manéver alebo postup. Ak examinátor usúdi, že letové schopnosti, ktoré žiadatelia preukázali, si vyžadujú opakovanie celej skúšky, môže skúšku v ktorejkoľvek fáze zastaviť.

10. Žiadatelia musia riadiť lietadlo z miesta, kde môžu vykonávať funkcie veliaceho pilota alebo druhého pilota, podľa toho, čo je relevantné. Pri skúške v jednopilotnej prevádzke sa skúška vykoná tak, ako keby nebol prítomný žiaden ďalší člen posádky.

11. Počas predletovej prípravy na skúšku musia žiadatelia určiť nastavenia výkonu a rýchlosti. Žiadatelia opíšu examinátorovi vykonávané kontroly a úlohy vrátane identifikácie rádiových zariadení. Kontroly sa vykonajú podľa kontrolného zoznamu pre lietadlo, na ktorom sa skúška vykonáva, a v prípade potreby s koncepciou MCC. Žiadatelia vypočítajú výkonové údaje pre vzlet, priblíženie a pristátie v súlade s prevádzkovou príručkou alebo letovou príručkou používaného lietadla. O výškach/nadmorských výškach rozhodnutia, minimálnych výškach/nadmorských výškach zostupu a o bode nevydareného priblíženia sa žiadatelia dohodnú s examinátorom.

12. Examinátor 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 MLP A ATPL

13. Praktická skúška na viacpilotné lietadlá alebo jednopilotné letúny vo viacpilotnej prevádzke sa vykoná v podmienkach viaccčlennej posádky. Funkciu druhého pilota môže vykonávať ďalší žiadateľ alebo pilot s inou typovou kvalifikačnou kategóriou. Ak sa používa lietadlo, funkciu druhého pilota bude vykonávať examinátor alebo inštruktor.

14. Žiadatelia vykonávajú funkciu pilota riadiaceho letún (PF) počas všetkých oddielov praktickej skúšky s výnimkou abnormálnych a núdzových postupov, ktoré môžu vykonávať vo funkcii pilota riadiaceho letún (PF) alebo monitorujúceho pilota (PM) v súlade s MCC. Žiadatelia o prvotné vydanie typovej kvalifikačnej kategórie na viacpilotné lietadlá alebo ATPL preukážu aj svoju schopnosť vykonávať funkciu monitorujúceho pilota (PM). Žiadatelia si môžu vybrať na absolvovanie praktickej 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 žiadatelia vykonávajú funkciu PF alebo PM, osobitne preskúša tieto otázky:

    a) riadenie súčinnosti posádky;

    b) udržiavanie všeobecného prehľadu o prevádzke lietadla primeraným dohľadom a

    c) stanovenie priorít a prijímanie rozhodnutí v súlade s bezpečnostnými aspektmi a príslušnými predpismi a normami, primeraných prevádzkovej situácii vrátane núdzových situácií.

16. Skúška alebo 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 a pred letovým výcvikom na lietadle.

    Schválený letový výcvik vykoná kvalifikovaný inštruktor, za ktorého zodpovedá:

    a) organizácia schválená na výcvik alebo

    b) organizácia, ktorá je držiteľom AOC vydaného v súlade s prílohou III (časť ORO) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 a ktorá je na takýto výcvik osobitne schválená, alebo

    c) inštruktor, a to v prípadoch, keď nie je schválený žiadny letový výcvik na jednopilotnom lietadle v organizácii schválenej na výcvik ani u držiteľa AOC, a letový výcvik na lietadle bol schválený príslušným orgánom žiadateľa.

    Osvedčenie o absolvovaní kurzu pre typovú kvalifikačnú kategóriu vrátane letového výcviku na lietadle sa pred zápisom novej typovej kvalifikačnej kategórie do preukazu spôsobilosti žiadateľa predloží príslušnému orgánu.

18. Pokiaľ ide o výcvik v oblasti obnovenia kontroly nad riadením, „pádová udalosť“ je buď priblíženie k pádovej rýchlosti alebo pád. Organizácia schválená na výcvik môže použiť letový simulátor (FFS) na výcvik vyrovnania pádu alebo na ukážky charakteristík pádu špecifických pre určitý typ alebo oboje, za predpokladu, že:

    a) FFS má kvalifikáciu v súlade s osobitnými požiadavkami na hodnotenie podľa CS-FSTD(A) a

    b) organizácia schválená na výcvik príslušnému orgánu úspešne preukázala, že akýkoľvek negatívny prenos takého výcviku je zmiernený.

## B. **Osobitné požiadavky pre kategóriu letúnov**

PODMIENKY ÚSPEŠNÉHO ABSOLVOVANIA

1. V prípade jednopilotných letúnov s výnimkou jednopilotných vysokovýkonných letúnov so zložitou konštrukciou musia žiadatelia úspešne absolvovať všetky oddiely praktickej skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti. Ak žiadatelia nesplnia niektorý z prvkov určitého oddielu skúšky, bude to znamenať nesplnenie celého oddielu. Ak nesplnia iba jeden oddiel skúšky, budú opakovať len daný oddiel. Pri nesplnení viac ako jedného oddielu sa vyžaduje, aby žiadatelia opakovali celú skúšku alebo preskúšanie. Nesplnenie niektorého oddielu opakovanej skúšky alebo opakovaného preskúšania vrátane oddielov, ktoré žiadateľ úspešne splnil pri predchádzajúcom pokuse, si bude vyžadovať, aby žiadatelia opakovali celú skúšku alebo celé preskúšanie. V prípade jednopilotných viacmotorových letúnov treba 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 musia žiadatelia úspešne absolvovať všetky oddiely praktickej skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti. Pri nesplnení viac ako 5 prvkov musia žiadatelia opakovať celú skúšku alebo preskúšanie. Ak žiadatelia nesplnia 5 alebo menej prvkov, musia tieto prvky opakovať. Nesplnenie niektorého prvku opakovanej skúšky alebo opakovaného preskúšania vrátane prvkov, ktoré žiadateľ úspešne splnil pri predchádzajúcom pokuse, si bude vyžadovať, aby žiadatelia opakovali celú skúšku alebo celé preskúšanie. Oddiel 6 nie je súčasťou praktickej skúšky pre ATPL alebo MPL. Ak žiadatelia nesplnia alebo neabsolvujú iba oddiel 6, typová kvalifikačná kategória sa im vydá bez oprávnení na CAT II alebo CAT III. Na rozšírenie oprávnení typovej kvalifikačnej kategórie na CAT II alebo CAT III musia žiadatelia úspešne absolvovať oddiel 6 na lietadle príslušného typu.

TOLERANCIE LETOVEJ SKÚŠKY

3. Žiadatelia preukážu svoju schopnosť:

    a) riadiť letún v rámci jeho obmedzení;

b) vykonať všetky manévre hladko a presne;

c) používať dobrý úsudok a schopnosť riadiť letún;

d) uplatňovať letecko-navigačné vedomosti;

e) neustále udržiavať kontrolu nad letúnom takým spôsobom, aby nebol nikdy ohrozený úspešný výsledok postupu alebo manévru;

f) chápať a uplatňovať postupy koordinácie posádky a stanovenia nespôsobilosti, v prípade potreby a

g) efektívne komunikovať s ďalšími členmi posádky, v prípade potreby.

4. Použijú sa tieto limity upravené o prípustné odchýlky v závislosti od turbulentných podmienok a kvality ovládania a výkonnosti letúna:

| | |
|---|---|
| Výška | |
| všeobecná | ± 100 stôp |
| začiatok opakovaného okruhu vo výške/nadmorskej výške rozhodnutia | + 50 stôp/– 0 stôp |
| minimálna výška/MAPt/nadmorská výška zostupu | + 50 stôp/– 0 stôp |
| Let | |
| s pomocou rádiových zariadení | ± 5° |
| v prípade „uhlových“ odchýlok | odchýlka do polovice stupnice, azimut a zostupová dráha (napr. LPV, ILS, MLS, GLS) |
| 2D (LNAV) a 3D (LNAV/VNAV) „lineárne“ horizontálne odchýlky | bočná traťová chyba/odchýlka musí byť normálne obmedzená na ± ½ hodnoty RNP súvisiacej s postupom. Krátkodobé odchýlky od tejto normy sú povolené maximálne do 1-násobku hodnoty RNP. |
| 3D lineárne vertikálne odchýlky [napr. RNP APCH (LNAV/VNAV) s použitím BaroVNAV] | vždy najviac – 75 stôp pod vertikálnym profilom, a najviac + 75 stôp nad vertikálnym profilom vo výške 1 000 stôp nad letiskom alebo nižšie. |
| 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 letún (PF) a monitorujúceho pilota (PM)

OTD = na toto cvičenie sa môžu použiť iné výcvikové zariadenia

X = na toto cvičenie sa použije letový simulátor (FFS); 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 šípkou (——>).

Použité výcvikové zariadenie označujú tieto skratky:

A = letún

FFS = letový simulátor

FSTD = výcvikové zariadenie na simuláciu letu

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 traťových sektorov 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) FSTD sa použije 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) kvalifikačné kategórie pre FSTD stanovené v príslušných požiadavkách prílohy VI (časť ARA) a prílohy VII (časť ORA);

   ii) kvalifikačné kategórie inštruktorov;

   iii) objem výcviku na FSTD, ktorý sa poskytuje na kurze a

   iv) kvalifikačné kategórie pilotov, ktorí absolvujú výcvik, a ich predchádzajúca prax na podobných typoch simulátorov.

g) Ak sa žiadajú oprávnenia na viacpilotnú prevádzku po prvýkrát, piloti s oprávneniami na jednopilotnú prevádzku:

   1. absolvujú preklenovací kurz v organizácii schválenej na výcvik, ktorého súčasťou sú manévre a postupy vrátane MCC, ako aj cvičenia z oddielu 7 pri použití manažmentu hrozieb a chýb (TEM), optimalizácie činnosti posádky (CRM) a ľudských faktorov a

   2. úspešne absolvujú preskúšanie odbornej spôsobilosti vo viacpilotnej prevádzke.

h) Ak sa žiadajú oprávnenia na jednopilotnú prevádzku po prvýkrát, piloti s oprávneniami na viacpilotnú prevádzku absolvujú výcvik v organizácii schválenej na výcvik, pričom sa kontrolujú tieto dodatočné manévre a postupy pri jednopilotnej prevádzke:

   1. pre jednomotorové letúny 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 a prípadne jeden prístup z oddielu 3.B a

   2. pre viacmotorové letúny 1.6, oddiel 6 a prípadne jeden prístup z oddielu 3.B.

i) Podľa potreby môžu piloti s oprávneniami na jednopilotnú aj viacpilotnú prevádzku v súlade s písmenami g) a h) predĺžiť platnosť oprávnení na obidva typy operácií, a to tak, že okrem cvičení uvedených v písmene h) bode 1 alebo 2 pre jednopilotnú prevádzku vykonajú preskúšanie odbornej spôsobilosti vo viacpilotnej prevádzke.

j) Ak sa praktická skúška alebo preskúšanie odbornej spôsobilosti absolvuje iba vo viacpilotnej prevádzke, typová kvalifikačná kategória sa obmedzí na viacpilotnú prevádzku. Toto obmedzenie zaniká, keď piloti splnia požiadavky uvedené v písmene h).

k) Výcvik, skúšanie a kontrola musia byť v súlade s nižšie uvedenou tabuľkou.

   1. Výcvik v organizácii schválenej na výcvik, skúšanie a kontrola požiadaviek na udelenie oprávnení na jednopilotné letúny

   2. Výcvik v organizácii schválenej na výcvik, skúšanie a kontrola požiadaviek na udelenie oprávnení na viacpilotné letúny

   3. Výcvik v organizácii schválenej na výcvik, skúšanie a kontrola požiadaviek v prípade pilotov s oprávneniami na jednopilotnú prevádzku, ktorí žiadajú oprávnenia na viacpilotnú prevádzku po prvýkrát (preklenovací kurz)

   4. Výcvik v organizácii schválenej na výcvik, skúšanie a kontrola požiadaviek v prípade pilotov s oprávneniami na viacpilotnú prevádzku, ktorí žiadajú oprávnenia na jednopilotnú prevádzku po prvýkrát (preklenovací kurz)

   5. Výcvik v organizácii schválenej na výcvik a kontrola požiadaviek na spoločné predĺženie a obnovenie platnosti oprávnení na jednopilotnú a viacpilotnú prevádzku

| | 1. | | 2. | | 3. | | 4. | | 5. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Typ prevádzky | SP | | MP | | SP → MP (prvotné) | | MP → SP (prvotné) | | SP + MP | |
| | *Výcvik* | *Skúšanie/kontrola* | *Výcvik* | *Skúšanie/kontrola* | *Výcvik* | *Skúšanie/kontrola* | *Výcvik, skúšanie a kontrola (jednomotorové letúny)* | *Výcvik, skúšanie a kontrola (viacmotorové letúny)* | *Jednomotorové letúny* | *Viacmotorové letúny* |
| Prvotné vydanie<br><br>SP so zložitou konštrukciou | Oddiely 1 – 6<br><br>1 – 7 | Oddiely 1 – 6<br><br>1 – 7 | Oddiely 1 – 7 | Oddiely 1 – 7 | MCC<br>CRM<br>Ľudské faktory<br>TEM<br>Oddiel 7 | Oddiely 1 – 7 | 1.6, 4.5, 4.6, 5.2 a prípadne jeden prístup z oddielu 3.B | 1.6, oddiel 6 a prípadne jeden prístup z oddielu 3.B | | |
| Predĺženie platnosti<br><br>SP so zložitou konštrukciou | neuplatňuje sa<br><br>1 – 7 | Oddiely 1 – 6<br><br>1 – 7 | neuplatňuje sa | Oddiely 1 – 7 | neuplatňuje sa | neuplatňuje sa | neuplatňuje sa | neuplatňuje sa | Viacpilotná prevádzka:<br>Oddiely 1 – 7<br>Jednopilotná prevádzka:<br>1.6, 4.5, 4.6, 5.2 a prípadne jeden prístup z oddielu 3.B | Viacpilotná prevádzka:<br>Oddiely 1 – 7<br>Jednopilotná prevádzka:<br>1.6, oddiel 6 a prípadne jeden prístup z oddielu 3.B |
| Obnovenie platnosti<br><br>Kontrola: ako pri predĺžení platnosti | FCL.740<br><br>Kontrola: ako pri predĺžení platnosti | Oddiely 1 – 6<br><br>SP so zložitou konštrukciou | FCL.740 | Oddiely 1 – 6 | neuplatňuje sa | neuplatňuje sa | neuplatňuje sa | neuplatňuje sa | Výcvik: FCL.740<br><br>1 – 7 | Výcvik: FCL.740<br><br>1 – 7 |

l) Na získanie alebo udržanie oprávnení na PBN musí byť jedno priblíženie RNP APCH. Pokiaľ RNP APCH nemožno realizovať, uskutoční sa v primerane vybavenom výcvikovom zariadení na simuláciu letu (FSTD).

| TMG A JEDNOPILOTNÉ LETÚNY S VÝNIMKOU VYSOKOVÝKONNÝCH LETÚNOV SO ZLOŽITOU KONŠTRUKCIOU | | PRAKTICKÝ VÝCVIK | | | PRAKTICKÁ SKÚŠKA ALEBO PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI PRE KVALIFIKAČNÉ KATEGÓRIE NA TRIEDU ALEBO TYPOVÉ KVALIFIKAČNÉ KATEGÓRIE | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Manévre/Postupy | FSTD | A | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Skúša sa alebo kontroluje sa v FSTD alebo A | Podpis examinátora po skončení skúšky alebo preskúšania |
| ODDIEL 1 | | | | | | |
| 1. | Odlet | OTD | | | | |
| 1.1. | Predletové činnosti vrátane:<br>— dokumentácie,<br>— hmotnosti a vyváženia lietadla,<br>— rozboru počasia a<br>— NOTAM. | | | | | |
| 1.2. | Kontroly pred štartom | | | | | |
| 1.2.1. | Vonkajšie | OTD<br>P# | P | | M | |
| 1.2.2. | Vnútorné | OTD<br>P# | P | | M | |
| 1.3. | Štartovanie motora:<br>normálne poruchy činnosti | P——> | ——> | | M | |
| 1.4. | Rolovanie | P——> | ——> | | M | |
| 1.5. | Kontroly pred odletom:<br>motorová skúška (v prípade potreby) | P——> | ——> | | M | |
| 1.6. | Postup vzletu:<br>— normálny s klapkami nastavenými podľa letovej príručky a<br>— bočný vietor (ak sú vhodné podmienky). | P——> | ——> | | M | |
| 1.7. | Stúpanie:<br>— dodržanie profilu Vx/Vy,<br>— zatáčky do kurzu a<br>— prechod do horizontu. | P——> | ——> | | M | |
| 1.8. | Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiotelefónne postupy | P——> | | | M | |
| ODDIEL 2 | | | | | | |
| 2.<br>2.1. | Letové podmienky [meteorologické podmienky na let za viditeľnosti (VMC)]<br>Priamočiary a horizontálny let so zmenou rýchlosti letu vrátane letu na kriticky nízkych rýchlostiach s klapkami a bez klapiek (prípadne vrátane priblíženia k $V_{mca}$) | P——> | ——> | | | |

| TMG A JEDNOPILOTNÉ LETÚNY S VÝNIMKOU VYSOKOVÝKONNÝCH LETÚNOV SO ZLOŽITOU KONŠTRUKCIOU | | PRAKTICKÝ VÝCVIK | | | PRAKTICKÁ SKÚŠKA ALEBO PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI PRE KVALIFIKAČNÉ KATEGÓRIE NA TRIEDU ALEBO TYPOVÉ KVALIFIKAČNÉ KATEGÓRIE | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Manévre/Postupy | FSTD | A | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Skúša sa alebo kontroluje sa v FSTD alebo A | Podpis examinátora po skončení skúšky alebo preskúšania |
| 2.2. | Ostré zatáčky (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 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 a<br>iv) priblíženie k pádovej rýchlosti v stúpavej zatáčke 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), v prípade potreby | P——> | ——> | | M | |
| 2.5. | Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiotelefónne postupy | P——> | ——> | | M | |
| ODDIEL 3A | | | | | | |
| 3A.<br>3A.1. | Traťové postupy VFR<br>[pozri písmeno B bod 5 písm. c) a d)]<br>Letový plán, vzdialenosť DR a čítanie mapy | P——> | ——> | | | |
| 3A.2. | Dodržiavanie výšky, kurzu a rýchlosti | P——> | ——> | | | |
| 3A.3. | Orientácia, dodržiavanie času a oprava ETA | P——> | ——> | | | |
| 3A.4. | Použitie rádiových navigačných prostriedkov (v prípade potreby) | P——> | ——> | | | |
| 3A.5. | Vedenie letu (letový záznam, bežné kontroly vrátane paliva, systémov a námrazy) | P——> | ——> | | | |
| 3A.6. | Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiotelefónne postupy | P——> | ——> | | | |
| ODDIEL 3B | | | | | | |
| 3B.<br>3B.1.* | Let podľa prístrojov<br>Odlet podľa prístrojov (IFR) | P——> | ——> | | M | |

| TMG A JEDNOPILOTNÉ LETÚNY S VÝNIMKOU VYSOKOVÝKONNÝCH LETÚNOV SO ZLOŽITOU KONŠTRUKCIOU | | PRAKTICKÝ VÝCVIK | | | PRAKTICKÁ SKÚŠKA ALEBO PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI PRE KVALIFIKAČNÉ KATEGÓRIE NA TRIEDU ALEBO TYPOVÉ KVALIFIKAČNÉ KATEGÓRIE | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Manévre/Postupy | FSTD | A | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Skúša sa alebo kontroluje sa v FSTD alebo A | Podpis examinátora po skončení skúšky alebo preskúšania |
| 3B.2.* | Traťový let IFR | P——> | ——> | | M | |
| 3B.3.* | Vyčkávacie postupy | P——> | ——> | | M | |
| 3B.4.* | 3D operácie do výšky/nadmorskej výšky rozhodnutia (DH/A) 200 stôp (60 m) alebo do vyšších miním, ak si to vyžaduje postup priblíženia (autopilot sa môže používať po zachytenie vertikálnej dráhy v úseku konečného priblíženia) | P——> | ——> | | M | |
| 3B.5.* | 2D operácie s minimálnou výškou/nadmorskou výškou klesania (MDH/A) | P——> | ——> | | M | |
| 3B.6.* | Letové cvičenie vrátane simulovanej poruchy kompasu a umelého horizontu:<br>— zatáčky 1. stupňa a<br>— vyrovnávanie nezvyčajných polôh. | P——> | ——> | | M | |
| 3B.7.* | Porucha kurzového alebo zostupového majáka | P——> | ——> | | | |
| 3B.8.* | Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiotelefónne postupy | P——> | ——> | | M | |
| | Zámerne vynechané | | | | | |
| ODDIEL 4 | | | | | | |
| 4.<br>4.1. | Prílet a pristátia<br>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 (v prípade potreby) | P——> | ——> | | | |
| 4.8. | Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiotelefónne postupy | P——> | ——> | | M | |
| ODDIEL 5 | | | | | | |
| 5. | Abnormálne a núdzové postupy (Tento oddiel sa môže kombinovať s oddielmi 1 až 4.) | | | | | |

| TMG A JEDNOPILOTNÉ LETÚNY S VÝNIMKOU VYSOKOVÝKONNÝCH LETÚNOV SO ZLOŽITOU KONŠTRUKCIOU | | PRAKTICKÝ VÝCVIK | | | PRAKTICKÁ SKÚŠKA ALEBO PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI PRE KVALIFIKAČNÉ KATEGÓRIE NA TRIEDU ALEBO TYPOVÉ KVALIFIKAČNÉ KATEGÓRIE | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Manévre/Postupy | FSTD | A | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Skúša sa alebo kontroluje sa v FSTD alebo A | Podpis examinátora po skončení skúšky alebo preskúšania |
| 5.1. | Vykonanie prerušeného vzletu prijateľnou rýchlosťou | P——> | ——> | | M | |
| 5.2. | Simulovaná porucha motora po vzlete (len jednomotorové letúny) | | P | | M | |
| 5.3. | Simulované núdzové pristátie bez výkonu motora (len jednomotorové letúny) | | P | | M | |
| 5.4. | Simulované núdzové prípady:<br>i) požiar alebo dym za letu a<br>ii) nesprávna funkcia systémov, podľa potreby. | P——> | ——> | | | |
| 5.5. | Len pre výcvik na viacmotorových letúnoch a TMG: zastavenie a opätovné spustenie motora (v bezpečnej výške, ak sa vykonáva v lietadle) | P——> | ——> | | | |
| 5.6. | Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiotelefónne postupy | | | | | |
| ODDIEL 6 | | | | | | |
| 6. | Simulovaný nesymetrický let | P——> | —>X | | M | |
| 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) | | | | | |
| 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, rádiotelefónne postupy | P——> | ——> | | M | |
| ODDIEL 7 | | | | | | |
| 7. | UPRT | | | | | |
| 7.1. | Letové manévre a postupy | | | | | |
| 7.1.1. | Ručné riadenie s letovými povelovými prístrojmi a bez nich<br>(v prípade potreby bez autopilota, bez automatu ťahu, a pri rôznych ovládacích režimoch) | P———> | ——> | | | |

| TMG A JEDNOPILOTNÉ LETÚNY S VÝNIMKOU VYSOKOVÝKONNÝCH LETÚNOV SO ZLOŽITOU KONŠTRUKCIOU | PRAKTICKÝ VÝCVIK | | | PRAKTICKÁ SKÚŠKA ALEBO PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI PRE KVALIFIKAČNÉ KATEGÓRIE NA TRIEDU ALEBO TYPOVÉ KVALIFIKAČNÉ KATEGÓRIE | |
|---|---|---|---|---|---|
| Manévre/Postupy | FSTD | A | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Skúša sa alebo kontroluje sa v FSTD alebo A | Podpis examinátora po skončení skúšky alebo preskúšania |
| 7.1.1.1. Pri rôznych rýchlostiach (vrátane pomalého letu) a nadmorských výškach v rámci rozsahu výcviku FSTD | P———> | ——> | | | |
| 7.1.1.2. Ostré zatáčky s náklonom 45°, 180° až 360° doľava a doprava | P———> | ——> | | | |
| 7.1.1.3. Zatáčky s rušičmi vztlaku a bez nich | P———> | ——> | | | |
| 7.1.1.4. Postupy a manévre podľa prístrojov vrátane odletov a príletov podľa prístrojov a priblíženie za viditeľnosti zeme | P———> | ——> | | | |
| 7.2. Výcvik v oblasti obnovenia kontroly nad riadením<br>7.2.1. Vybratie pádových udalostí:<br>— vo vzletovej konfigurácii,<br>— v čistej konfigurácii v nízkej nadmorskej výške,<br>— v čistej konfigurácii blízko maximálnej prevádzkovej nadmorskej výšky a<br>— v pristávacej konfigurácii. | P———> | ——> | | | |
| 7.2.2. Cvičenia na obnovenie kontroly nad riadením:<br>— obnovenie kontroly pri stúpavom lete z rôznych uhlov náklonu a<br>— obnovenie kontroly pri klesavom lete z rôznych uhlov náklonu. | P<br>FFS s kvalifikáciou len na účely výcviku | X<br>Na toto cvičenie sa nepoužije letún | | Iba FFS | |
| 7.3. Opakovanie okruhu so všetkými motormi * v rôznych fázach počas prístrojového priblíženia | P—> | ———> | | | |
| 7.4. Vykonanie prerušeného pristátia so všetkými motormi:<br>— z rôznych výšok nižších ako DH/MDH 15 m (50 stôp) nad prahom vzletovej a pristávacej dráhy,<br>— po dotyku (nevydarené pristátie),<br>— v letúnoch, ktoré nemajú osvedčenie na kategóriu dopravných letúnov (JAR/FAR 25) alebo letúnov pre regionálnu dopravu (commuter) (SFAR 23), sa vykonanie prerušeného pristátia so všetkými motormi začne pod MDH/A alebo po dotyku. | P———> | ———> | | | |

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 letún (PF) a monitorujúceho pilota (PM) na účely vydania príslušnej typovej kvalifikačnej kategórie

OTD = na toto cvičenie sa môžu použiť iné výcvikové zariadenia

X = na toto cvičenie sa použije letový simulátor (FFS); inak sa použije letún, ak je vhodný 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 (——>)

Použité výcvikové zariadenie označujú tieto skratky:

A = letún

FFS = letový simulátor

FSTD = výcvikové zariadenie na simuláciu letu

c) Prvky označené hviezdičkou (*) sa vykonávajú výlučne podľa prístrojov.

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 kvalifikačnú kategóriu. Pri schvaľovaní kurzu sa berú do úvahy tieto podmienky:

i) kvalifikačné kategórie inštruktorov;

ii) kvalifikačné kategórie a dĺžka výcviku poskytované v kurze v FSTD a

iii) kvalifikačné kategórie pilotov, ktorí absolvujú výcvik, a ich predchádzajúca prax na podobných typoch simulátorov.

f) Manévre a postupy zahŕňajú MCC pre viacpilotné letúny a pre jednopilotné vysokovýkonné letúny so zložitou konštrukciou vo viacpilotnej prevádzke.

g) Manévre 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 sa žiadajú oprávnenia na jednopilotnú prevádzku, musí v úlohe jedného pilota navyše vykonať manévre/postupy v oddieloch 2.5, 3.8.3.4, 4.4, 5.5 a najmenej jeden manéver/postup z oddielu 3.4.

i) V prípade obmedzenej typovej kvalifikačnej kategórie vydanej v súlade s ustanovením FCL.720.A písm. e) žiadatelia musia spĺňať rovnaké požiadavky ako ostatní žiadatelia o typovú kvalifikačnú kategóriu s výnimkou praktických cvičení týkajúcich sa fáz vzletu a pristátia.

j) Na získanie alebo udržanie oprávnení na PBN musí byť jedno priblíženie RNP APCH. Pokiaľ RNP APCH nemožno realizovať, uskutoční sa v primerane vybavenom výcvikovom zariadení na simuláciu letu (FSTD).

| VIACPILOTNÉ LETÚNY A JEDNOPILOTNÉ VYSOKOVÝKONNÉ LETÚNY SO ZLOŽITOU KONŠTRUKCIOU | | PRAKTICKÝ VÝCVIK | | | PRAKTICKÁ SKÚŠKA ALEBO PRESKÚŠANIE ODB. SPÔSOBILOSTI PRE ATPL/MLP/TYP. KVALIF. KAT. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Manévre/Postupy | FSTD | A | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Skúša sa alebo kontroluje sa v FSTD alebo A | Podpis examinátora po skončení skúšky alebo preskúšania |
| ODDIEL 1 | | | | | | |
| 1. | Letová príprava | OTD | | | | |
| 1.1. | Výpočet výkonnosti | P | | | | |
| 1.2. | Vonkajšia vizuálna prehliadka letúna; umiestnenie každého zariadenia a účel prehliadky | OTD P# | P | | | |
| 1.3. | Prehliadka pilotnej kabíny | P———> | ———> | | | |
| 1.4. | Použitie kontrolného zoznamu pred štartovaním motorov, postup štartovania, kontrola komunikačných a navigačných zariadení, voľba a nastavenie navigačných a komunikačných frekvencií | P———> | ———> | | M | |

| VIACPILOTNÉ LETÚNY A JEDNOPILOTNÉ VYSOKOVÝKONNÉ LETÚNY SO ZLOŽITOU KONŠTRUKCIOU | | PRAKTICKÝ VÝCVIK | | | PRAKTICKÁ SKÚŠKA ALEBO PRESKÚŠANIE ODB. SPÔSOBILOSTI PRE ATPL/MLP/TYP. KVALIF. KAT. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Manévre/Postupy | FSTD | A | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Skúša sa alebo kontroluje sa v FSTD alebo A | Podpis examinátora po skončení skúšky alebo preskúšania |
| 1.5. | Rolovanie podľa pokynov ATC alebo pokynov inštruktora | P———> | ———> | | | |
| 1.6. | Predvzletové kontroly | P———> | ———> | | M | |
| ODDIEL 2 | | | | | | |
| 2. | Vzlety | P———> | ———> | | | |
| 2.1. | Normálne vzlety s rôznym nastavením klapiek vrátane urýchleného vzletu | | | | | |
| 2.2.* | Vzlet podľa prístrojov; prechod na let podľa prístrojov sa vyžaduje počas otáčania alebo okamžite po vzlete | P———> | ———> | | | |
| 2.3. | Vzlet s bočným vetrom | P———> | ———> | | | |
| 2.4. | Vzlet pri maximálnej vzletovej hmotnosti (skutočnej alebo simulovanej) | P———> | ———> | | | |
| 2.5. | Vzlety so simulovanou poruchou motora: | P———> | ———> | | | |
| 2.5.1.* | krátko po dosiahnutí V2 | | | | | |
| | [V letúnoch, ktoré nemajú osvedčenie na kategóriu dopravných letúnov alebo letúnov pre regionálnu dopravu (commuter), sa porucha motora nesimuluje pred dosiahnutím minimálnej výšky 500 stôp nad koncom vzletovej a pristávacej dráhy. V letúnoch, ktoré majú rovnakú výkonnosť ako letúny dopravnej kategórie, pokiaľ ide o vzletovú hmotnosť a hustotnú výšku, inštruktor môže simulovať poruchu motora krátko po dosiahnutí V2] | | | | | |
| 2.5.2.* | medzi V1 a V2 | P | X | | M iba FFS | |
| 2.6. | Vykonanie prerušeného vzletu prijateľnou rýchlosťou pred dosiahnutím V1 | P———> | ——>X | | M | |
| ODDIEL 3 | | | | | | |
| 3. | Letové manévre a postupy | P———> | ——> | | | |
| 3.1. | Ručné riadenie s letovými povelovými prístrojmi a bez nich | | | | | |
| | (v prípade potreby bez autopilota, bez automatu ťahu, a pri rôznych ovládacích režimoch) | | | | | |
| 3.1.1. | Pri rôznych rýchlostiach (vrátane pomalého letu) a nadmorských výškach v rámci rozsahu výcviku FSTD | P———> | ——> | | | |
| 3.1.2. | Ostré zatáčky s náklonom 45°, 180° až 360° doľava a doprava | P———> | ——> | | | |
| 3.1.3. | Zatáčky s rušičmi vztlaku a bez nich | P———> | ——> | | | |
| 3.1.4. | Postupy a manévre podľa prístrojov vrátane odletov a príletov podľa prístrojov a priblíženie za viditeľnosti zeme | P———> | ——> | | | |

| VIACPILOTNÉ LETÚNY A JEDNOPILOTNÉ VYSOKOVÝKONNÉ LETÚNY SO ZLOŽITOU KONŠTRUKCIOU | | PRAKTICKÝ VÝCVIK | | | PRAKTICKÁ SKÚŠKA ALEBO PRESKÚŠANIE ODB. SPÔSOBILOSTI PRE ATPL/MLP/TYP. KVALIF. KAT. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Manévre/Postupy | FSTD | A | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Skúša sa alebo kontroluje sa v FSTD alebo A | Podpis examinátora po skončení skúšky alebo preskúšania |
| 3.2. | Pokles prednej časti lietadla (tuck under) a rozkmitanie lietadla (Mach buffets) (v prípade potreby) a ďalšie osobitné letové charakteristiky letúna (napr. tzv. holandský krok – Dutch Roll) | P———> | ——>X<br>Na toto cvičenie sa nepoužije letún | | Iba FFS | |
| 3.3. | Normálna prevádzka systémov a ovládacích prvkov panela palubného technika (v prípade potreby) | OTD<br>P———> | ———> | | | |
| 3.4. | Normálna a abnormálna prevádzka týchto systémov: | | | | M | Povinné minimum 3 abnormálnych prvkov sa vyberie z oddielov 3.4.0 až 3.4.14 vrátane |
| 3.4.0. | Motor (v prípade potreby vrtuľa) | OTD<br>P———> | ———> | | | |
| 3.4.1. | Pretlakový systém a klimatizácia | OTD<br>P———> | ———> | | | |
| 3.4.2. | Sústava Pitotovych trubíc/statická sústava | OTD<br>P———> | ———> | | | |
| 3.4.3. | Palivový systém | OTD<br>P———> | ———> | | | |
| 3.4.4. | Elektrický systém | OTD<br>P———> | ———> | | | |
| 3.4.5. | Hydraulický systém | OTD<br>P———> | ———> | | | |
| 3.4.6. | Systém riadenia letu a vyváženia | OTD<br>P———> | ———> | | | |
| 3.4.7. | Systém ochrany pred námrazou/odstraňovania námrazy, vyhrievanie ochrany proti oslneniu | OTD<br>P———> | ———> | | | |
| 3.4.8. | Autopilot/letový povelový prístroj | OTD<br>P———> | ———> | | M<br>(iba pre jednopilotné) | |
| 3.4.9. | Zariadenia výstrahy pred pádom a predchádzania pádu a zariadenia na zvyšovanie stability | OTD<br>P———> | ———> | | | |
| 3.4.10. | Výstražný systém na blízkosť terénu, poveternostný radar, rádiový výškomer, odpovedač | P———> | ———> | | | |
| 3.4.11. | Rádiá, navigačné zariadenia, prístroje, systém riadenia letu | OTD<br>P———> | ———> | | | |

| VIACPILOTNÉ LETÚNY A JEDNOPILOTNÉ VYSOKOVÝKONNÉ LETÚNY SO ZLOŽITOU KONŠTRUKCIOU | | PRAKTICKÝ VÝCVIK | | | PRAKTICKÁ SKÚŠKA ALEBO PRESKÚŠANIE ODB. SPÔSOBILOSTI PRE ATPL/MLP/TYP. KVALIF. KAT. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Manévre/Postupy | FSTD | A | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Skúša sa alebo kontroluje sa v FSTD alebo A | Podpis examinátora po skončení skúšky alebo preskúšania |
| 3.4.12. | Podvozok a brzda | OTD<br>P———> | ———> | | | |
| 3.4.13. | Sústava nábežných a vztlakových klapiek | OTD | ———> | | | |
| 3.4.14. | Pomocná energetická jednotka (APU) | OTD<br>P———> | ———> | | | |
| | Zámerne vynechané | | | | | |
| 3.6. | Abnormálne a núdzové postupy: | | | | M | Povinné minimum 3 prvkov sa vyberie z oddielov 3.6.1 až 3.6.9 vrátane |
| 3.6.1. | Požiarny výcvik, napr. požiar motora, APU, kabíny, nákladného priestoru, pilotnej kabíny, krídla a elektrického systému vrátane evakuácie | P———> | ———> | | | |
| 3.6.2. | Kontrola a odstránenie dymu | P———> | ———> | | | |
| 3.6.3. | Poruchy motora, zastavenie a opätovné spustenie v bezpečnej výške | P———> | ———> | | | |
| 3.6.4. | Vypúšťanie paliva (simulované) | P———> | ———> | | | |
| 3.6.5. | Strih vetra pri vzlete/pristávaní | P | X | | Iba FFS | |
| 3.6.6. | Simulovaný pokles tlaku v kabíne/núdzové klesanie | P———> | ———> | | | |
| 3.6.7. | Nespôsobilosť člena letovej posádky | P———> | ———> | | | |
| 3.6.8. | Ďalšie núdzové postupy, ako sú uvedené v príslušnej letovej príručke letúna (AFM) | P———> | ———> | | | |
| 3.6.9. | Aktivácia systému TCAS | OTD<br>P———> | Nepoužije sa letún | | Iba FFS | |
| 3.7. | Výcvik v oblasti obnovenia kontroly nad riadením | P<br>FFS s kvalifikáciou len na účely výcviku | X<br>Na toto cvičenie sa nepoužije letún | | | |
| 3.7.1. | Vybratie pádových udalostí:<br>— vo vzletovej konfigurácii,<br>— v čistej konfigurácii v nízkej nadmorskej výške,<br>— v čistej konfigurácii blízko maximálnej prevádzkovej nadmorskej výšky a<br>— v pristávacej konfigurácii. | | | | | |
| 3.7.2. | Cvičenia na obnovenie kontroly nad riadením:<br>— obnovenie kontroly pri stúpavom lete z rôznych uhlov náklonu a<br>— obnovenie kontroly pri klesavom lete z rôznych uhlov náklonu. | P<br>FFS s kvalifikáciou len na účely výcviku | X<br>Na toto cvičenie sa nepoužije letún | | Iba FFS | |

| VIACPILOTNÉ LETÚNY A JEDNOPILOTNÉ VYSOKOVÝKONNÉ LETÚNY SO ZLOŽITOU KONŠTRUKCIOU | | PRAKTICKÝ VÝCVIK | | | PRAKTICKÁ SKÚŠKA ALEBO PRESKÚŠANIE ODB. SPÔSOBILOSTI PRE ATPL/MLP/TYP. KVALIF. KAT. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Manévre/Postupy | FSTD | A | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Skúša sa alebo kontroluje sa v FSTD alebo A | Podpis examinátora po skončení skúšky alebo preskúšania |
| 3.8. | Postupy letu podľa prístrojov | | | | | |
| 3.8.1.* | Dodržiavanie odletovej a príletovej trate a pokynov ATC | P———> | ———> | | M | |
| 3.8.2.* | Vyčkávacie postupy | P———> | ———> | | | |
| 3.8.3.* | 3D operácie do DH/A 200 stôp (60 m) alebo do vyšších miním, ak si to vyžaduje postup priblíženia | | | | | |

*Poznámka:* Podľa AFM si môžu postupy RNP APCH vyžadovať používanie autopilota alebo letového povelového prístroja. Pri výbere postupu, ktorý sa má letieť ručne, sa musia zohľadniť takéto obmedzenia (napr. v prípade takéhoto AFM obmedzenia pre 3.8.3.1 zvoľte ILS).

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 3.8.3.1.* | Ručne, bez letového povelového prístroja | P———> | ———> | | M (iba praktická skúška) | |
| 3.8.3.2.* | Ručne, s letovým povelovým prístrojom | P———> | ———> | | | |
| 3.8.3.3.* | S autopilotom | P———> | ———> | | | |
| 3.8.3.4.* | Ručne, so simuláciou nefunkčnosti jedného motora; porucha motora sa musí simulovať počas záverečného priblíženia pred preletom vo výške 1 000 stôp nad letiskom až po dotyk alebo počas celého postupu nevydareného priblíženia. V letúnoch, ktoré nemajú osvedčenie na kategóriu dopravných letúnov (JAR/FAR 25) alebo letúnov pre regionálnu dopravu (commuter) (SFAR 23), sa priblíženie so simulovanou poruchou motora a opakovanie okruhu vykonáva v spojení s nepresným prístrojovým priblížením, ako je opísané v oddiele 3.8.4. Opakovanie okruhu sa vykonáva po dosiahnutí bezpečnej výšky/nadmorskej výšky nad prekážkami (OCH/A), najneskôr však pri dosiahnutí minimálnej výšky/nadmorskej výšky klesania (MDH/A) 500 stôp nad koncom vzletovej a pristávacej dráhy. V letúnoch, ktoré majú rovnakú výkonnosť ako letúny kategórie dopravných letúnov, pokiaľ ide o vzletovú hmotnosť a hustotnú výšku, inštruktor môže simulovať poruchu motora v súlade s oddielom 3.8.3.4. | P———> | ———> | | M | |
| 3.8.3.5.* | Ručne, so simuláciou nefunkčnosti jedného motora; porucha motora sa musí simulovať počas záverečného priblíženia po prelete vonkajšieho návestidla (OM) do vzdialenosti kratšej ako 4 NM až po dotyk alebo počas celého postupu nevydareného priblíženia | P———> | ———> | | M | |

| VIACPILOTNÉ LETÚNY A JEDNOPILOTNÉ VYSOKOVÝKONNÉ LETÚNY SO ZLOŽITOU KONŠTRUKCIOU | | PRAKTICKÝ VÝCVIK | | | PRAKTICKÁ SKÚŠKA ALEBO PRESKÚŠANIE ODB. SPÔSOBILOSTI PRE ATPL/MLP/TYP. KVALIF. KAT. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Manévre/Postupy | FSTD | A | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Skúša sa alebo kontroluje sa v FSTD alebo A | Podpis examinátora po skončení skúšky alebo preskúšania |
| | V letúnoch, ktoré nemajú osvedčenie na kategóriu dopravných letúnov (JAR/FAR 25) alebo letúnov pre regionálnu dopravu (commuter) (SFAR 23), sa priblíženie so simulovanou poruchou motora a opakovanie okruhu vykonáva v spojení s nepresným prístrojovým priblížením, ako je opísané v oddiele 3.8.4. Opakovanie okruhu sa vykonáva po dosiahnutí bezpečnej výšky/nadmorskej výšky nad prekážkami (OCH/A), najneskôr však pri dosiahnutí minimálnej výšky/nadmorskej výšky klesania (MDH/A) 500 stôp nad koncom vzletovej a pristávacej dráhy. V letúnoch, ktoré majú rovnakú výkonnosť ako letúny kategórie dopravných letúnov, pokiaľ ide o vzletovú hmotnosť a hustotnú výšku, inštruktor môže simulovať poruchu motora v súlade s oddielom 3.8.3.4. | | | | | |
| 3.8.4.* | 2D operácie do MDH/A | P*—> | ———> | | M | |
| 3.8.5. | Priblíženie okruhom za týchto podmienok:<br>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;<br>a potom:<br>b) priblíženie okruhom na ďalšiu vzletovú a pristávaciu dráhu minimálne 90° od osi záverečného priblíženia v bode a), na schválenú minimálnu výšku priblíženia okruhom.<br>*Poznámka:* Ak nie sú prvky v písmenách a) a b) možné z dôvodov ATC, môže sa vykonať simulovaný okruh za nízkej viditeľnosti. | P*—> | ———> | | | |
| 3.8.6. | Priblíženia za viditeľnosti zeme | P——> | ———> | | | |
| ODDIEL 4 | | | | | | |
| 4. | Postupy nevydareného priblíženia | | | | | |
| 4.1. | Opakovanie okruhu so všetkými motormi* počas 3D operácie pri dosiahnutí výšky rozhodnutia | P*—> | ———> | | | |
| 4.2. | Opakovanie okruhu so všetkými motormi* v rôznych fázach počas prístrojového priblíženia | P*—> | ———> | | | |
| 4.3. | Ďalšie postupy nevydareného priblíženia | P*—> | ———> | | | |
| 4.4.* | Ručné opakovanie okruhu so simulovanou kritickou nefunkčnosťou motora po prístrojovom priblížení, pri dosiahnutí DH, MDH alebo MAPt | P*———> | ———> | | M | |

| VIACPILOTNÉ LETÚNY A JEDNOPILOTNÉ VYSOKOVÝKONNÉ LETÚNY SO ZLOŽITOU KONŠTRUKCIOU | | PRAKTICKÝ VÝCVIK | | | PRAKTICKÁ SKÚŠKA ALEBO PRESKÚŠANIE ODB. SPÔSOBILOSTI PRE ATPL/MLP/TYP. KVALIF. KAT. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Manévre/Postupy | FSTD | A | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Skúša sa alebo kontroluje sa v FSTD alebo A | Podpis examinátora po skončení skúšky alebo preskúšania |
| 4.5. | Vykonanie prerušeného pristátia so všetkými motormi:<br>— z rôznych výšok pod DH/MDH,<br>— po dotyku (nevydarené pristátie).<br>V letúnoch, ktoré nemajú osvedčenie na kategóriu dopravných letúnov (JAR/FAR 25) alebo letúnov pre regionálnu dopravu (commuter) (SFAR 23), sa vykonanie prerušeného pristátia so všetkými motormi začne pod MDH/A alebo po dotyku. | P———> | ———> | | | |
| ODDIEL 5 | | | | | | |
| 5. | Pristátia | P | | | | |
| 5.1. | Normálne pristátia* s nadviazaným vizuálnym kontaktom pri dosiahnutí DA/H po postupe priblíženia podľa prístrojov. | | | | | |
| 5.2. | Pristátie so simulovaným zablokovaním horizontálneho stabilizátora v ľubovoľnej polohe mimo vyváženia letúna | P———> | Na toto cvičenie sa nepoužije letún | | Iba FFS | |
| 5.3. | Pristátia s bočným vetrom (ak je to možné, použiť lietadlo) | P———> | ———> | | | |
| 5.4. | Letiskový okruh a pristátie bez vysunutých vztlakových a nábežných klapiek alebo s čiastočne vysunutými vztlakovými a nábežnými klapkami | P———> | ———> | | | |
| 5.5. | Pristátie so simulovanou kritickou nefunkčnosťou motora | P———> | ———> | | M | |
| 5.6. | Pristátie s nefunkčnosťou dvoch motorov:<br>— letúny s tromi motormi: stredný motor a jeden z bočných motorov, ak je to možné na základe údajov AFM a<br>— letúny so štyrmi motormi: dva motory na jednej strane. | P | X | | M<br>Iba FFS<br>(iba praktická 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 (DH) menej ako 60 m (200 stôp) (CAT II/III) | | | | | |

| VIACPILOTNÉ LETÚNY A JEDNOPILOTNÉ VYSOKOVÝKONNÉ LETÚNY SO ZLOŽITOU KONŠTRUKCIOU | | PRAKTICKÝ VÝCVIK | | | PRAKTICKÁ SKÚŠKA ALEBO PRESKÚŠANIE ODB. SPÔSOBILOSTI PRE ATPL/MLP/TYP. KVALIF. KAT. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Manévre/Postupy | FSTD | A | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Skúša sa alebo kontroluje sa v FSTD alebo A | Podpis examinátora po skončení skúšky alebo preskúšania |
| | Nasledujúce manévre 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 dráhovej dohľadnosti (RVR) | P*———> | ——>X<br>Na toto cvičenie sa nepoužije letún | | M* | |
| 6.2.* | Priblíženia pre CAT II/III:<br>v podmienkach simulovaného letu podľa prístrojov do príslušnej DH, s použitím letového navádzacieho systému. Dodržiavajú sa štandardné postupy koordinácie posádky (spoločné plnenie úloh, postupy hlásenia, vzájomná kontrola, výmena informácií a podpora). | P———> | ———> | | M | |
| 6.3.* | Opakovanie okruhu:<br>po priblíženiach opísaných v oddiele 6.2 pri dosiahnutí DH.<br>Výcvik zahŕňa aj opakovanie okruhu v dôsledku (simulovanej) nedostatočnej dráhovej 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):<br>za viditeľnosti od výšky DH po prístrojovom priblížení. V závislosti od konkrétneho letového navádzacieho systému sa vykoná automatické pristátie. | P———> | ———> | | M | |

*POZNÁMKA:* Prevádzky CAT II/III sa budú vykonávať 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 traťových sektorov počas predchádzajúcich 12 mesiacov.

| KVALIFIKAČNÁ KATEGÓRIA NA TRIEDU (VODA) | PRAKTICKÝ VÝCVIK | PRAKTICKÁ SKÚŠKA ALEBO PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI PRE KVALIFIKAČNÉ KATEGÓRIE NA TRIEDU |
|---|---|---|
| Manévre/Postupy | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Podpis examinátora po skončení skúšky |
| ODDIEL 1 | | |
| 1. **Odlet**<br>1.1. Predletové činnosti vrátane:<br>— dokumentácie,<br>— hmotnosti a vyváženia lietadla,<br>— rozboru počasia a<br>— NOTAM. | | |
| 1.2. Kontroly pred štartom<br>Vonkajšie/vnútorné | | |
| 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 (v prípade potreby) | | |
| 1.9. Postup vzletu:<br>— normálny s klapkami nastavenými podľa letovej príručky a<br>— bočný vietor (ak sú vhodné podmienky). | | |
| 1.10. Stúpanie:<br>— zatáčky do kurzu,<br>— prechod do horizontu. | | |
| 1.11. Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiotelefónne postupy | | |
| ODDIEL 2 | | |
| 2. **Letové podmienky (VFR)**<br>2.1. Priamočiary a horizontálny let so zmenou rýchlosti letu vrátane letu na kriticky nízkych rýchlostiach s klapkami a bez klapiek (prípadne vrátane priblíženia k $V_{mca}$) | | |
| 2.2. Ostré zatáčky (o 360° vľavo a vpravo s náklonom 45°) | | |

| KVALIFIKAČNÁ KATEGÓRIA NA TRIEDU (VODA) | PRAKTICKÝ VÝCVIK | PRAKTICKÁ SKÚŠKA ALEBO PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI PRE KVALIFIKAČNÉ KATEGÓRIE NA TRIEDU |
|---|---|---|
| Manévre/Postupy | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Podpis examinátora po skončení skúšky |
| 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 a<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, rádiotelefónne postupy | | |
| ODDIEL 3 | | |
| 3. **Traťové postupy VFR**<br>3.1. Letový plán, vzdialenosť DR a čítanie mapy | | |
| 3.2. Dodržiavanie výšky, kurzu a rýchlosti | | |
| 3.3. Orientácia, dodržiavanie času a oprava ETA | | |
| 3.4. Použitie rádiových navigačných prostriedkov (v prípade potreby) | | |
| 3.5. Vedenie letu (letový záznam, bežné kontroly vrátane paliva, systémov a námrazy) | | |
| 3.6. Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiotelefónne postupy | | |
| ODDIEL 4 | | |
| 4. **Prílety a pristátia**<br>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) | | |
| 4.6. Opakovanie okruhu z minimálnej výšky | | |

| KVALIFIKAČNÁ KATEGÓRIA NA TRIEDU (VODA) | PRAKTICKÝ VÝCVIK | PRAKTICKÁ SKÚŠKA ALEBO PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI PRE KVALIFIKAČNÉ KATEGÓRIE NA TRIEDU |
|---|---|---|
| Manévre/Postupy | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Podpis examinátora po skončení skúšky |
| 4.7. Pristátie na hladkej vodnej hladine<br>Pristátie na rozbúrenej vodnej hladine | | |
| 4.8. Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiotelefónne postupy | | |
| ODDIEL 5 | | |
| 5. **Abnormálne a núdzové postupy**<br>(Tento oddiel sa môže kombinovať s oddielmi 1 až 4.)<br>5.1. Vykonanie prerušeného vzletu prijateľnou rýchlosťou | | |
| 5.2. Simulovaná porucha motora po vzlete (len jednomotorové letúny) | | |
| 5.3. Simulované núdzové pristátie bez výkonu motora (len jednomotorové letúny) | | |
| 5.4. Simulované núdzové prípady:<br>i) požiar alebo dym za letu a<br>ii) nesprávna funkcia systémov, podľa potreby. | | |
| 5.5. Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiotelefónne postupy | | |
| ODDIEL 6 | | |
| 6. **Simulovaný nesymetrický let**<br>(Tento oddiel sa môže kombinovať s oddielmi 1 až 5.)<br>6.1. Simulovaná porucha motora počas vzletu (v bezpečnej výške pokiaľ sa nevykonáva na simulátore FFS a FNPT II) | | |
| 6.2. Zastavenie a opätovné spustenie motora (iba praktická skúška pre viacmotorové letúny) | | |
| 6.3. Nesymetrické priblíženie a opakovanie okruhu | | |
| 6.4. Nesymetrické priblíženie a pristátie s úplným zastavením | | |
| 6.5. Dodržiavanie pravidiel spojenia s ATC, rádiotelefónne postupy | | |

C. **Osobitné požiadavky pre kategóriu vrtuľníkov**

1. V prípade praktickej skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti pre typové kvalifikačné kategórie a ATPL musia žiadatelia úspešne absolvovať oddiely 1 až 4 a 6 (podľa potreby) praktickej skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti. Pri nesplnení viac ako 5 prvkov musia žiadatelia opakovať celú skúšku alebo preskúšanie. Ak žiadatelia nesplnia 5 alebo menej prvkov, musia 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 musia žiadatelia úspešne absolvovať oddiel 5 preskúšania odbornej spôsobilosti. Pri nesplnení viac ako 3 prvkov musia žiadatelia opakovať celý oddiel 5 preskúšania. Ak žiadatelia nesplnia 3 alebo menej prvkov, musia 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. Žiadatelia preukážu svoju schopnosť:

   a) riadiť vrtuľník v rámci jeho obmedzení;

   b) vykonať všetky manévre 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, v prípade potreby a

   g) efektívne komunikovať s ďalšími členmi posádky, v prípade potreby.

4. Použijú sa tieto limity upravené o prípustné odchýlky v závislosti od turbulentných podmienok a kvality ovládania a výkonnosti použitého vrtuľníka:

   a) Letové limity IFR

| | |
|---|---|
| Výška | |
| všeobecná | ± 100 stôp |
| začiatok opakovaného okruhu vo výške/nadmorskej výške rozhodnutia | + 50 stôp/– 0 stôp |
| minimálna výška/MAPt/nadmorská výška zostupu | + 50 stôp/– 0 stôp |
| Let | |
| s pomocou rádiových zariadení | ± 5° |
| v prípade „uhlových“ odchýlok | odchýlka do polovice stupnice, azimut a zostupová dráha (napr. LPV, ILS, MLS, GLS) |
| 2D (LNAV) a 3D (LNAV/VNAV) „lineárne“ horizontálne odchýlky | bočná traťová chyba/odchýlka musí byť normálne obmedzená na ± ½ hodnoty RNP súvisiacej s postupom. Krátkodobé odchýlky od tejto normy sú povolené maximálne do 1-násobku hodnoty RNP. |
| 3D lineárne vertikálne odchýlky [napr. RNP APCH (LNAV/VNAV) s použitím BaroVNAV] | vždy najviac – 75 stôp pod vertikálnym profilom, a najviac + 75 stôp nad vertikálnym profilom vo výške 1 000 stôp nad letiskom alebo nižšie. |
| Kurz | |
| so všetkými motormi | ± 5° |
| so simulovanou poruchou motora | ± 10° |

| | |
|---|---|
| Rýchlosť | |
| so všetkými motormi | ± 5 uzlov |
| so simulovanou poruchou motora | + 10 uzlov/– 5 uzlov |

b) Letové limity VFR

| | |
|---|---|
| Výška | |
| všeobecná | ± 100 stôp |
| Kurz | |
| normálna prevádzka | ± 5° |
| abnormálna prevádzka/núdzový stav | ± 10° |
| Rýchlosť | |
| všeobecná | ± 10 uzlov |
| so simulovanou poruchou motora | + 10 uzlov/– 5 uzlov |
| Posun voči zemi | |
| visenie s vplyvom zeme (IGE) | ± 3 stopy |
| Pristátie | ± 2 stopy (0 stôp zadný alebo bočný let) |

OBSAH VÝCVIKU/PRAKTICKEJ SKÚŠKY/PRESKÚŠANIA ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI

VŠEOBECNÝ

5. Nasledujúci symbol znamená:

P = Výcvik na funkciu veliaceho pilota na účely vydania typovej kvalifikačnej kategórie na jednopilotné vrtuľníky (SPH) alebo výcvik na funkciu veliaceho pilota alebo druhého pilota a pilota riadiaceho letún (PF) a monitorujúceho pilota (PM) na účely vydania typovej kvalifikačnej kategórie na viacpilotné vrtuľníky (MPH).

6. Praktický výcvik sa vykonáva prinajmenšom na výcvikovom zariadení úrovne označenej ako (P), alebo sa môže vykonávať na ľubovoľnom zariadení vyššej úrovne označenej šípkou (——>).

Použité výcvikové zariadenie označujú tieto skratky:

FFS = letový simulátor

FTD = letové výcvikové zariadenie

H = vrtuľník

7. Prvky označené hviezdičkou (*) 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:

a) kvalifikačné kategórie pre FSTD stanovené v príslušných požiadavkách prílohy VI (časť ARA) a prílohy VII (časť ORA);

b) kvalifikačné kategórie inštruktora a examinátora;

c) objem výcviku na FSTD, ktorý sa poskytuje na kurze;

d) kvalifikačné kategórie pilotov, ktorí absolvujú výcvik, a ich predchádzajúca prax na podobných typoch simulátorov a

e) dĺžka letovej praxe pod dohľadom, poskytovaná po vydaní novej typovej kvalifikačnej kategórie.

VIACPILOTNÉ VRTUĽNÍKY

11. Žiadatelia 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. Žiadatelia o preskúšanie odbornej spôsobilosti na účely obnovenia alebo predĺženia platnosti typovej kvalifikačnej kategórie na viacpilotný vrtuľník absolvujú iba oddiely 1 až 4 a v prípade potreby oddiel 6.

| JEDNOPILOTNÉ/VIACPILOTNÉ VRTUĽNÍKY | | PRAKTICKÝ VÝCVIK | | | PRAKTICKÁ SKÚŠKA ALEBO PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Manévre/Postupy | FSTD | H | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Kontroluje sa v FSTD alebo H | Podpis examinátora po skončení skúšky |
| 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 | |
| 2.5.1. | Zatáčky 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 pre jednomotorové vrtuľníky (SEH) alebo s obnovením pohonu pre viacmotorové vrtuľníky (MEH) | 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 | |

| JEDNOPILOTNÉ/VIACPILOTNÉ VRTUĽNÍKY | | PRAKTICKÝ VÝCVIK | | | PRAKTICKÁ SKÚŠKA ALEBO PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Manévre/Postupy | | FSTD | H | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Kontroluje sa v FSTD alebo H | Podpis examinátora po skončení skúšky |
| 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 Pitotových trubíc/statická sústava | P | ——> | | | |
| 3.4. | Palivový systém | P | ——> | | | |
| 3.5. | Elektrický systém | P | ——> | | | |
| 3.6. | Hydraulický systém | P | ——> | | | |
| 3.7. | Systém riadenia letu a vyváženia | P | ——> | | | |
| 3.8. | Systém ochrany pred námrazou a odstraňovania námrazy | P | ——> | | | |
| 3.9. | Autopilot/letový povelový prístroj | P | —> | | | |
| 3.10. | Zariadenia na zvyšovanie stability | P | ——> | | | |
| 3.11. | Poveternostný radar, rádiový výškomer, odpovedač | P | ——> | | | |
| 3.12. | Systém priestorovej navigácie | P | ——> | | | |
| 3.13. | Sústava podvozku | P | ———> | | | |
| 3.14. | APU | P | ——> | | | |
| 3.15. | Rádiá, navigačné zariadenia, prístroje a systém riadenia letu | P | ——> | | | |
| ODDIEL 4 – Abnormálne a núdzové postupy | | | | | | |
| 4. | Abnormálne a núdzové postupy | | | | M | Z tohto oddielu sa ako povinné minimum vyberú 3 prvky |
| 4.1. | Požiarny 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 | ——> | | | |

| JEDNOPILOTNÉ/VIACPILOTNÉ VRTUĽNÍKY | | PRAKTICKÝ VÝCVIK | | | PRAKTICKÁ SKÚŠKA ALEBO PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Manévre/Postupy | | FSTD | H | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Kontroluje sa v FSTD alebo H | Podpis examinátora po skončení skúšky |
| 4.5. | Porucha ovládania vyrovnávacieho rotora (v prípade potreby) | P | ——> | | | |
| 4.5.1. | Strata vyrovnávacieho rotora (v prípade potreby) | P | Na toto cvičenie sa nepoužije vrtuľník | | | |
| 4.6. | Nespôsobilosť člena letovej posádky – iba MPH | P | ——> | | | |
| 4.7. | Nesprávna funkcia prevodovky | P | ——> | | | |
| 4.8. | Ďalšie núdzové postupy, ako sú uvedené v príslušnej letovej príručke vrtuľníka | P | ——> | | | |
| 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 trate a pokynov ATC | P* | ——>* | | M* | |
| 5.3. | Vyčkávacie postupy | P* | ——>* | | | |
| 5.4. | 3D operácie do DH/A 200 stôp (60 m) alebo do vyšších miním, ak si to vyžaduje postup priblíženia | P* | ——>* | | | |
| 5.4.1. | Ručne, bez letového povelového prístroja<br>Poznámka: Podľa AFM si môžu postupy RNP APCH vyžadovať používanie autopilota alebo letového povelového prístroja. Pri výbere postupu, ktorý sa má letieť ručne, sa musia zohľadniť takéto obmedzenia (napr. v prípade takéhoto AFM obmedzenia pre 5.4.1. zvoľte ILS). | P* | ——>* | | M* | |
| 5.4.2. | Ručne, s letovým povelovým prístrojom | 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 vo výške 1 000 stôp nad letiskom až po dotyk alebo po dokončenie postupu nevydareného priblíženia | P* | ——>* | | M* | |
| 5.5. | 2D operácie do MDH/A | P* | ——>* | | M* | |

| JEDNOPILOTNÉ/VIACPILOTNÉ VRTUĽNÍKY | | PRAKTICKÝ VÝCVIK | | | PRAKTICKÁ SKÚŠKA ALEBO PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Manévre/Postupy | FSTD | H | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Kontroluje sa v FSTD alebo H | Podpis examinátora po skončení skúšky |
| 5.6. | Opakovanie okruhu so všetkými motormi pri dosiahnutí DA/H 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/H alebo MDA/MDH | P* | ——>* | | M* | |
| 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 pre kategóriu lietadiel so vztlakovými motormi**

1. V prípade praktických skúšok alebo preskúšaní odbornej spôsobilosti pre typové kvalifikačné kategórie na lietadlá so vztlakovými motormi musia žiadatelia úspešne absolvovať oddiely 1 až 5 a 6 (podľa potreby) praktickej skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti. Pri nesplnení viac ako 5 prvkov musia žiadatelia opakovať celú skúšku alebo preskúšanie. Ak žiadatelia nesplnia 5 alebo menej prvkov, musia 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. Žiadatelia preukážu svoju schopnosť:

   a) riadiť lietadlo so vztlakovými motormi v rámci jeho obmedzení;

   b) vykonať všetky manévre hladko a presne;

   c) používať dobrý úsudok a schopnosť riadiť lietadlo so vztlakovými motormi;

   d) uplatňovať letecko-navigačné vedomosti;

   e) neustále udržiavať kontrolu nad lietadlom so vztlakovými motormi takým spôsobom, aby nebol nikdy ohrozený úspešný výsledok postupu alebo manévru;

   f) chápať a uplatňovať postupy koordinácie posádky a stanovenia nespôsobilosti a

   g) 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 lietadla so vztlakovými motormi:

   a) **Letové limity IFR**

| | |
|---|---|
| Výška | |
| všeobecná | ± 100 stôp |
| začiatok opakovaného okruhu vo výške/nadmorskej 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 | |
| všeobecná | ± 10 uzlov |
| so simulovanou poruchou motora | + 10 uzlov/– 5 uzlov |

b) Letové limity VFR

| | |
|---|---|
| Výška | |
| všeobecná | ± 100 stôp |
| Kurz | |
| normálna prevádzka | ± 5° |
| abnormálna prevádzka/núdzový stav | ± 10° |
| Rýchlosť | |
| všeobecná | ± 10 uzlov |
| so simulovanou poruchou motora | + 10 uzlov/– 5 uzlov |
| Posun voči zemi | |
| visenie s vplyvom zeme (IGE) | ± 3 stopy |
| Pristátie | ± 2 stopy (0 stôp zadný alebo bočný let) |

OBSAH VÝCVIKU/PRAKTICKEJ SKÚŠKY/PRESKÚŠANIA ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI

4. Nasledujúci symbol znamená:

P = výcvik na funkciu veliaceho pilota alebo druhého pilota a pilota riadiaceho letún (PF) a monitorujúceho pilota (PM) 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 (——>).

6. Použité výcvikové zariadenie označujú tieto skratky:

FFS = letový simulátor
FTD = letové výcvikové zariadenie
OTD = iné výcvikové zariadenie
PL = lietadlo so vztlakovými motormi

a) Žiadatelia o praktickú skúšku na účely vydania typovej kvalifikačnej kategórie na lietadlá so vztlakovými motormi absolvujú oddiely 1 až 5 a v prípade potreby oddiel 6.

b) Žiadatelia o preskúšanie odbornej spôsobilosti na účely predĺženia alebo obnovenia platnosti typovej kvalifikačnej kategórie na lietadlá so vztlakovými motormi absolvujú oddiely 1 až 5 a v prípade potreby oddiel 6 a/alebo 7.

c) Prvky označené hviezdičkou (*) 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) kvalifikačné kategórie pre FSTD stanovené v príslušných požiadavkách prílohy VI (časť ARA) a prílohy VII (časť ORA) a

b) kvalifikačné kategórie inštruktora.

| KATEGÓRIA LIETADIEL SO VZTLAKOVÝMI MOTORMI | | PRAKTICKÝ VÝCVIK | | | | | PRAKTICKÁ SKÚŠKA ALEBO PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Manévre/Postupy | | OTD | FTD | FFS | PL | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Kontroluje sa v FFS pre PL | Podpis examinátora po skončení skúšky |
| ODDIEL 1 – Predletové prípravy a kontroly | | | | | | | | |
| 1.1. | Vonkajšia vizuálna prehliadka lietadla so vztlakovými motormi,<br>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 manévre a postupy | | | | | | | | |
| 2.1. | Profily normálnych vzletov VFR:<br>operácie na vzletovej a pristávacej dráhe [krátky vzlet a pristátie (STOL) a vertikálny vzlet a pristátie (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 | ——> | | | | |
| 2.3.1. | Vykonanie prerušeného vzletu:<br>— počas operácií na vzletovej a pristávacej dráhe,<br>— počas operácií na vyvýšenom heliporte a<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 a<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 | |

| KATEGÓRIA LIETADIEL SO VZTLAKOVÝMI MOTORMI | | PRAKTICKÝ VÝCVIK | | | | | PRAKTICKÁ SKÚŠKA ALEBO PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Manévre/Postupy | | OTD | FTD | FFS | PL | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Kontroluje sa v FFS pre PL | Podpis examinátora po skončení skúšky |
| 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 a<br>— počas operácií na úrovni terénu. | | | | | | | |
| 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 Pitotových trubíc/statická sústava | P | ——> | ——> | | | | |
| 3.4. | Palivový systém | P | ——> | ——> | | | | |
| 3.5. | Elektrický systém | P | ——> | ——> | | | | |
| 3.6. | Hydraulický systém | P | ——> | ——> | | | | |
| 3.7. | Systém riadenia letu a vyváženia | P | ——> | ——> | | | | |
| 3.8. | Systém ochrany pred námrazou a odstraňovania námrazy, vyhrievanie ochrany proti oslneniu (ak je inštalované) | P | ——> | ——> | | | | |
| 3.9. | Autopilot/letový povelový prístroj | P | —> | —> | | | | |
| 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 | ——> | ——> | | | | |

| KATEGÓRIA LIETADIEL SO VZTLAKOVÝMI MOTORMI | | PRAKTICKÝ VÝCVIK | | | | | PRAKTICKÁ SKÚŠKA ALEBO PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Manévre/Postupy | | OTD | FTD | FFS | PL | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Kontroluje sa v FFS pre PL | Podpis examinátora po skončení skúšky |
| 3.12. | Sústava podvozku | P | ———> | ———> | | | | |
| 3.13. | APU | P | ——> | ——> | | | | |
| 3.14. | Rádiá, navigačné zariadenia, prístroje a systém riadenia letu | P | ——> | ——> | | | | |
| 3.15. | Sústava klapiek | P | ——> | ——> | | | | |
| ODDIEL 4 – Abnormálne a núdzové postupy | | | | | | | | |
| 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. | Požiarny výcvik, napr. požiar motora, APU, nákladného priestoru, pilotnej kabíny a elektrického systému prípadne 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 (OEI) | P | ——> | ——> | | | iba FFS | |
| 4.4. | Vypúšťanie paliva (simulované, ak je inštalované) | P | ——> | ——> | | | | |
| 4.5. | Strih vetra pri vzlete a pristátí (na toto cvičenie sa nepoužije lietadlo) | | | P | | | iba FFS | |
| 4.6. | Simulovaný pokles tlaku v kabíne/núdzové klesanie (na toto cvičenie sa nepoužije lietadlo) | P | ——> | ——> | | | iba FFS | |
| 4.7. | Aktivácia systému ACAS<br>(na toto cvičenie sa nepoužije lietadlo) | P | ——> | ——> | | | iba FFS | |
| 4.8. | Nespôsobilosť člena letovej posádky | P | ——> | ——> | | | | |
| 4.9. | Nesprávna funkcia prevodovky | P | ——> | ——> | | | iba FFS | |

| KATEGÓRIA LIETADIEL SO VZTLAKOVÝMI MOTORMI | | PRAKTICKÝ VÝCVIK | | | | | PRAKTICKÁ SKÚŠKA ALEBO PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Manévre/Postupy | | OTD | FTD | FFS | PL | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Kontroluje sa v FFS pre PL | Podpis examinátora po skončení skúšky |
| 4.10. | Vyrovnanie plného pádu (vypnutie a zapnutie pohonu) alebo po aktivácii zariadenia výstrahy pred pádom v konfigurácii stúpania, cestovného letu a priblíženia (na toto cvičenie sa nepoužije lietadlo) | P | ——> | ——> | | | iba FFS | |
| 4.11. | Ďalšie núdzové postupy, ako sú uvedené v príslušnej letovej príručke lietadla | P | ——> | ——> | | | | |
| 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 za bodom rozhodnutia | P* | ——>* | ——>* | | | M* | |
| 5.2. | Dodržiavanie odletovej a príletovej trate 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* (iba praktická 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 po dokončenie postupu nevydareného priblíženia | P* | ——>* | ——>* | | | M* | |
| 5.5. | Nepresné prístrojové priblíženie na MDH/A | P* | ——>* | ——>* | | | M* | |
| 5.6. | Opakovanie okruhu so všetkými motormi pri dosiahnutí DA/H alebo MDA/MDH | P* | ——>* | ——>* | | | | |

| KATEGÓRIA LIETADIEL SO VZTLAKOVÝMI MOTORMI | | PRAKTICKÝ VÝCVIK | | | | | PRAKTICKÁ SKÚŠKA ALEBO PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Manévre/Postupy | | OTD | FTD | FFS | PL | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Kontroluje sa v FFS pre PL | Podpis examinátora po skončení skúšky |
| 5.6.1. | Ďalšie postupy nevydareného priblíženia | P* | ——>* | ——>* | | | | |
| 5.6.2. | Opakovanie okruhu so simuláciou nefunkčnosti jedného motora pri dosiahnutí DA/H alebo MDA/MDH | P* | | | | | M* | |
| 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*<br>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 (200 stôp) (CAT II/III) | | | | | | | | |
| 6. | Dodatočné schválenie typovej kvalifikačnej kategórie na prístrojové priblíženia do výšky rozhodnutia menej ako 60 m (CAT II/III).<br>Nasledujúce manévre 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 dráhovej dohľadnosti (RVR) | | P | ——> | | | M* | |
| 6.2. | Priblíženia ILS:<br>v podmienkach simulovaného letu podľa prístrojov do príslušnej DH, s použitím letového navádzacieho systému. Musia sa dodržiavať štandardné operačné postupy (SOP) koordinácie posádky. | | P | ——> | ——> | | M* | |

| KATEGÓRIA LIETADIEL SO VZTLAKOVÝMI MOTORMI | | PRAKTICKÝ VÝCVIK | | | | | PRAKTICKÁ SKÚŠKA ALEBO PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Manévre/Postupy | | OTD | FTD | FFS | PL | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Kontroluje sa v FFS pre PL | Podpis examinátora po skončení skúšky |
| 6.3. | Opakovanie okruhu:<br>po priblíženiach opísaných v oddiele 6.2 pri dosiahnutí DH. Výcvik zahŕňa aj opakovanie okruhu v dôsledku (simulovanej) nedostatočnej dráhovej dohľadnosti (RVR), strihu vetra, nadmernej odchýlky lietadla 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):<br>za viditeľnosti od výšky DH po prístrojovom priblížení. V závislosti od konkrétneho letového navádzacieho systému sa vykoná automatické pristátie. | | P | ——> | | | M* | |
| ODDIEL 7 – Doplnkové vybavenie | | | | | | | | |
| 7. | Použitie doplnkového vybavenia | | P | ——> | ——> | | | |

E. **Osobitné požiadavky pre kategóriu vzducholodí**

1. V prípade praktických skúšok alebo preskúšaní odbornej spôsobilosti pre typové kvalifikačné kategórie na vzducholode musia žiadatelia úspešne absolvovať oddiely 1 až 5 a 6 (podľa potreby) praktickej skúšky alebo preskúšania odbornej spôsobilosti. Pri nesplnení viac ako 5 prvkov musia žiadatelia 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. Žiadatelia preukážu svoju schopnosť:

   a) riadiť vzducholoď v rámci jej obmedzení;

   b) vykonať všetky manévre hladko a presne;

   c) používať dobrý úsudok a schopnosť riadiť vzducholoď;

   d) uplatňovať letecko-navigačné vedomosti;

   e) neustále udržiavať kontrolu nad vzducholoďou takým spôsobom, aby nebol nikdy ohrozený úspešný výsledok postupu alebo manévru;

   f) chápať a uplatňovať postupy koordinácie posádky a stanovenia nespôsobilosti a

   g) 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 | |
| všeobecná | ± 100 stôp |
| začiatok opakovaného okruhu vo výške/nadmorskej 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 | |
| všeobecná | ± 100 stôp |
| Kurz | |
| normálna prevádzka | ± 5° |
| abnormálna prevádzka/núdzový stav | ± 10° |

OBSAH VÝCVIKU/PRAKTICKEJ SKÚŠKY/PRESKÚŠANIA ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI

4. Nasledujúci symbol znamená:

P = výcvik na funkciu veliaceho pilota alebo druhého pilota a pilota riadiaceho letún (PF) a monitorujúceho pilota (PM) 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 (——>).

6. Použité výcvikové zariadenie označujú tieto skratky:

FFS = letový simulátor

FTD = letové výcvikové zariadenie

OTD = iné výcvikové zariadenie

As = vzducholoď

a) Žiadatelia o praktickú skúšku na účely vydania typovej kvalifikačnej kategórie na vzducholode absolvujú oddiely 1 až 5 a v prípade potreby oddiel 6.

b) Žiadatelia o preskúšanie odbornej spôsobilosti na účely predĺženia alebo obnovenia platnosti typovej kvalifikačnej kategórie na vzducholode absolvujú oddiely 1 až 5 a v prípade potreby oddiel 6.

c) Prvky označené hviezdičkou (*) 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 kurzu pre typovú kvalifikačnú kategóriu. Pri schvaľovaní kurzu sa berú do úvahy tieto podmienky:

a) kvalifikačné kategórie pre FSTD stanovené v príslušných požiadavkách prílohy VI (časť ARA) a prílohy VII (časť ORA) a

b) kvalifikačné kategórie inštruktora.

| KATEGÓRIA VZDUCHOLODÍ | | PRAKTICKÝ VÝCVIK | | | | | PRAKTICKÁ SKÚŠKA ALEBO PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Manévre/Postupy | | OTD | FTD | FFS | As | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Kontroluje sa v FFS pre As | Podpis examinátora po skončení skúšky |
| 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 stožiara a pozemné manévrovanie | | | P | ——> | | M | |
| 1.5. | Predvzletové postupy a kontroly | P | ——> | ——> | ——> | | M | |
| ODDIEL 2 – Letové manévre a postupy | | | | | | | | |
| 2.1. | Profil normálneho vzletu VFR | | | P | ——> | | M | |
| 2.2. | Vzlet so simulovanou poruchou motora | | | P | ——> | | M | |
| 2.3. | Vzlet so záťažou > 0 (ťažký vzlet) | | | P | ——> | | | |
| 2.4. | Vzlet so záťažou < 0 (ľahký 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 v jej blízkosti | | | P | ——> | | M | |
| 2.9. | Normálne klesanie a priblíženie | | | P | ——> | | | |
| 2.10. | Profil normálneho pristátia VFR | | | P | ——> | | M | |
| 2.11. | Pristátie so záťažou > 0 (ťažké pristátie) | | | P | ——> | | M | |
| 2.12. | Pristátie so záťažou < 0 (ľahké pristátie) | | | P | ——> | | M | |
| | Zámerne vynechané | | | | | | | |
| 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 |

| KATEGÓRIA VZDUCHOLODÍ | | PRAKTICKÝ VÝCVIK | | | | | PRAKTICKÁ SKÚŠKA ALEBO PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Manévre/Postupy | | OTD | FTD | FFS | As | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Kontroluje sa v FFS pre As | Podpis examinátora po skončení skúšky |
| 3.1. | Motor | P | ——> | ——> | ——> | | | |
| 3.2. | Pretlakový systém obalu | P | ——> | ——> | ——> | | | |
| 3.3. | Sústava Pitotových trubíc/statická sústava | P | ——> | ——> | ——> | | | |
| 3.4. | Palivový systém | P | ——> | ——> | ——> | | | |
| 3.5. | Elektrický systém | P | ——> | ——> | ——> | | | |
| 3.6. | Hydraulický systém | P | ——> | ——> | ——> | | | |
| 3.7. | Systém riadenia 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 | ———> | ———> | ——> | | | |
| 3.13. | APU | P | ——> | ——> | ——> | | | |
| 3.14. | Rádiá, navigačné zariadenia, prístroje a systém riadenia letu | P | ——> | ——> | ——> | | | |
| | Zámerne vynechané | | | | | | | |
| ODDIEL 4 – Abnormálne a núdzové postupy | | | | | | | | |
| 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. | Požiarny výcvik, napr. požiar motora, APU, nákladného priestoru, pilotnej kabíny a elektrického systému prípadne vrátane evakuácie | P | ——> | ——> | ——> | | | |
| 4.2. | Kontrola a odstránenie dymu | P | ——> | ——> | ——> | | | |
| 4.3. | Poruchy motora, zastavenie a opätovné spustenie:<br>v určitých fázach letu zahŕňa viacnásobnú poruchu motorov | P | ——> | ——> | ——> | | | |

| KATEGÓRIA VZDUCHOLODÍ | | PRAKTICKÝ VÝCVIK | | | | | PRAKTICKÁ SKÚŠKA ALEBO PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Manévre/Postupy | | OTD | FTD | FFS | As | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Kontroluje sa v FFS pre As | Podpis examinátora po skončení skúšky |
| 4.4. | Nespôsobilosť člena letovej posádky | P | ——> | ——> | ——> | | | |
| 4.5. | Nesprávna funkcia prevodovky | P | ——> | ——> | ——> | | Iba FFS | |
| 4.6. | Ďalšie núdzové postupy, ako sú uvedené v príslušnej letovej príručke vrtuľníka | P | ——> | ——> | ——> | | | |
| 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 trate 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* (Iba praktická 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 po dokončenie postupu nevydareného priblíženia | P* | ——>* | ——>* | ——>* | | M* | |
| 5.5. | Nepresné prístrojové priblíženie na MDH/A | P* | ——>* | ——>* | ——>* | | M* | |
| 5.6. | Opakovanie okruhu so všetkými motormi pri dosiahnutí DA/H alebo MDA/MDH | P* | ——>* | ——>* | ——>* | | | |
| 5.6.1. | Ďalšie postupy nevydareného priblíženia | P* | ——>* | ——>* | ——>* | | | |

| KATEGÓRIA VZDUCHOLODÍ | | PRAKTICKÝ VÝCVIK | | | | | PRAKTICKÁ SKÚŠKA ALEBO PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Manévre/Postupy | | OTD | FTD | FFS | As | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Kontroluje sa v FFS pre As | Podpis examinátora po skončení skúšky |
| 5.6.2. | Opakovanie okruhu so simuláciou nefunkčnosti jedného motora pri dosiahnutí DA/H alebo MDA/MDH | P* | | | | | M* | |
| 5.7. | Vyrovnanie nezvyčajných letových polôh<br>(závisí od kvality FFS) | P* | ——>* | ——>* | ——>* | | M* | |
| ODDIEL 6 – Dodatočné schválenie typovej kvalifikačnej kategórie na prístrojové priblíženia do výšky rozhodnutia menej ako 60 m (200 stôp) (CAT II/III) | | | | | | | | |
| 6. | Dodatočné schválenie typovej kvalifikačnej kategórie na prístrojové priblíženie do výšky rozhodnutia menej ako 60 m (200 stôp) (CAT II/III).<br>Nasledujúce manévre 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). | | | | | | | |
| 6.1. | Vykonanie prerušeného vzletu za minimálnej povolenej dráhovej dohľadnosti (RVR) | | P | ——> | | | M* | |
| 6.2. | Priblíženia ILS:<br>v podmienkach simulovaného letu podľa prístrojov do príslušnej DH, s použitím letového navádzacieho systému. Musia sa dodržiavať štandardné operačné postupy (SOP) koordinácie posádky. | | P | ——> | | | M* | |
| 6.3. | Opakovanie okruhu<br>po priblíženiach opísaných v oddiele 6.2 pri dosiahnutí DH.<br>Výcvik zahŕňa aj opakovanie okruhu v dôsledku (simulovanej) nedostatočnej dráhovej dohľadnosti (RVR), strihu vetra, nadmernej odchýlky lietadla od hraníc priblíženia pre úspešné priblíženie, poruchy pozemného/palubného zariadenia pred dosiahnutím DH, a opakovanie okruhu so simulovanou poruchou palubného zariadenia. | | P | ——> | | | M* | |

| KATEGÓRIA VZDUCHOLODÍ | | PRAKTICKÝ VÝCVIK | | | | | PRAKTICKÁ SKÚŠKA ALEBO PRESKÚŠANIE ODBORNEJ SPÔSOBILOSTI | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Manévre/Postupy | | OTD | FTD | FFS | As | Podpis inštruktora po skončení výcviku | Kontroluje sa v FFS pre As | Podpis examinátora po skončení skúšky |
| 6.4. | Pristátie (pristátia):<br>za viditeľnosti od výšky DH po prístrojovom priblížení. V závislosti od konkrétneho letového navádzacieho systému sa vykoná automatické pristátie. | | P | ——> | | | M* | |
| ODDIEL 7 – Doplnkové vybavenie | | | | | | | | |
| 7. | Použitie doplnkového vybavenia | | P | ——>“ | | | | |

# VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2018/1975

## zo 14. decembra 2018,

## ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 965/2012, pokiaľ ide o požiadavky na leteckú prevádzku vetroňov a elektronickú letovú dokumentáciu

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 ([1]), a najmä na jeho článok 31,

keďže:

(1) Nariadením Komisie (EÚ) č. 965/2012 ([2]) sa stanovujú podmienky pre bezpečnosť viacerých druhov leteckej prevádzky rôznych kategórií lietadiel vrátane prevádzky vetroňov.

(2) Prevádzkovatelia prevádzkujúci lietadlá uvedené v článku 2 ods. 1 písm. b) bodoch i) a ii) nariadenia (EÚ) 2018/1139 sú povinní spĺňať relevantné základné požiadavky stanovené v prílohe V k uvedenému nariadeniu.

(3) Vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2018/1976 ([3]) sa stanovujú špecifické pravidlá prevádzky vetroňov. Od dátumu začatia uplatňovania uvedeného nariadenia by sa na takúto prevádzku už nemali vzťahovať všeobecné pravidlá leteckej prevádzky stanovené v nariadení (EÚ) č. 965/2012. Pravidlá týkajúce sa dohľadu nad leteckou prevádzkou príslušnými orgánmi členských štátov stanovené v článku 3 nariadenia (EÚ) č. 965/2012 a v prílohe II k uvedenému nariadeniu by sa však mali naďalej uplatňovať na prevádzku leteckej dopravy vetroňmi, pretože dané požiadavky nie sú špecifické pre žiadnu konkrétnu činnosť prevádzky leteckej dopravy, ale uplatňujú sa horizontálne na všetky takéto činnosti.

(4) Nariadenie (EÚ) č. 965/2012 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť tak, aby sa v ňom zohľadnili nové pravidlá uplatniteľné na prevádzku vetroňov a objasnilo, ktoré ustanovenia daného nariadenia sa na prevádzku vetroňov uplatňujú naďalej.

(5) Vzhľadom na úzku väzbu medzi ustanoveniami vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/1976 a ustanoveniami tohto nariadenia by sa mal zladiť dátum začatia ich uplatňovania.

(6) ICAO v roku 2014 do časti I a III oddielu II prílohy 6 doplnila ustanovenia o používaní elektronickej letovej dokumentácie (elektronic flight bag, EFB) pri prevádzke obchodnej leteckej dopravy. Predmetné ustanovenia obsahujú všeobecné požiadavky vzťahujúce sa na používanie elektronickej letovej dokumentácie, ako aj požiadavku prevádzkového schválenia používania aplikácií elektronickej letovej dokumentácie v záujme bezpečnej prevádzky lietadla. Preto je potrebné zladiť nariadenie (EÚ) č. 965/2012 s ustanoveniami ICAO a zaviesť nové pravidlo obsahujúce všeobecné požiadavky vzťahujúce sa na používanie elektronickej letovej dokumentácie v obchodnej leteckej doprave i nové ustanovenia o prevádzkovom schválení používania aplikácií elektronickej letovej dokumentácie, ktorých riziko poruchového stavu je klasifikované nanajvýš ako nízke.

(7) ICAO v roku 2014 takisto do časti II a III oddielu III prílohy 6 doplnila ustanovenia o používaní elektronickej letovej dokumentácie (elektronic flight bag, EFB) vo všeobecnom letectve. Predmetné ustanovenia obsahujú všeobecné požiadavky vzťahujúce sa na používanie elektronickej letovej dokumentácie, ako aj požiadavku, aby zmluvné štáty stanovili kritériá používania aplikácií elektronickej letovej dokumentácie v záujme bezpečnej prevádzky lietadla. Preto je potrebné zladiť nariadenie (EÚ) č. 965/2012 s ustanoveniami ICAO a zaviesť

([1]) Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018, s. 1.
([2]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 296, 25.10.2012, s. 1).
([3]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/1976 zo 14. decembra 2018, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá prevádzky vetroňov podľa nariadenia (EÚ) 2018/1139 (pozri stranu 64 tohto úradného vestníka).

vzhľadom na neobchodnú prevádzku zložitých motorových lietadiel a špeciálnu prevádzku zložitých motorových lietadiel nové pravidlá obsahujúce všeobecné požiadavky vzťahujúce sa na používanie elektronickej letovej dokumentácie i požiadavky vzťahujúce sa na používanie aplikácií elektronickej letovej dokumentácie, ktorých riziko poruchového stavu je klasifikované nanajvýš ako nízke. Navyše sa týmto nariadením mení nariadenie (EÚ) č. 965/2012 aj v tom zmysle, že sa zlaďujú požiadavky vzťahujúce sa na prenosné elektronické zariadenia na neobchodnú prevádzku iných než zložitých motorových lietadiel so všeobecnými ustanoveniami ICAO vzťahujúcimi sa na vybavenie elektronickej letovej dokumentácie.

(8) Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva pripravila návrh vykonávacích predpisov týkajúcich sa osobitných pravidiel prevádzky vetroňov a v súlade s článkom 75 ods. 2 písm. b) a c) a článkom 76 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/1139 ho predložila Komisii vo forme stanoviska ([1]).

(9) Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva pripravila návrh vykonávacích predpisov týkajúcich sa používania elektronickej letovej dokumentácie a v súlade s článkom 75 ods. 2 písm. b) a c) a článkom 76 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/1139 ho predložila Komisii vo forme stanoviska ([2]).

(10) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného podľa článku 127 nariadenia (EÚ) 2018/1139,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

*Článok 1*

**Zmeny nariadenia (EÚ) č. 965/2012**

Nariadenie (EÚ) č. 965/2012 sa mení takto:

1. Článok 1 sa mení takto:

a) Odseky 1, 2 a 3 sa nahrádzajú takto:

„1. Týmto nariadením sa stanovujú podrobné pravidlá v oblasti prevádzky leteckej dopravy letúnmi a vrtuľníkmi vrátane inšpekcií na odbavovacej ploche lietadiel prevádzkovateľov patriacich pod bezpečnostný dohľad iného štátu, ktoré pristáli na letiskách nachádzajúcich sa na území, na ktoré sa vzťahujú ustanovenia zmlúv.

2. Týmto nariadením sa stanovujú aj podrobné pravidlá podmienok vydávania, zachovania, zmeny, obmedzenia, pozastavenia alebo zrušenia osvedčení prevádzkovateľov lietadiel podľa článku 2 ods. 1 písm. b) bodov i) a ii) nariadenia (EÚ) 2018/1139 s výnimkou balónov a vetroňov, ktorí sa podieľajú na prevádzke obchodnej leteckej dopravy, oprávnenia a zodpovednosť držiteľov osvedčení, ako aj okolnosti, za akých je prevádzka v záujme bezpečnosti zakázaná, obmedzená alebo podriadená určitým podmienkam.

3. Týmto nariadením sa stanovujú aj podrobné pravidlá podmienok a postupov pre vyhlásenia prevádzkovateľov, ktorí sa podieľajú na prevádzke obchodnej špeciálnej dopravy letúnmi a vrtuľníkmi alebo na prevádzke neobchodnej leteckej dopravy zložitými motorovými lietadlami vrátane prevádzky neobchodnej špeciálnej dopravy zložitými motorovými lietadlami, o ich spôsobilosti a dostupnosti prostriedkov na vykonávanie povinností súvisiacich s prevádzkou lietadiel, a pre dohľad nad takýmito prevádzkovateľmi.“

b) Odsek 7 sa nahrádza takto:

„7. Toto nariadenie sa nevzťahuje na prevádzku leteckej dopravy balónmi a vetroňmi. Pokiaľ však ide o takúto prevádzku leteckej dopravy balónmi inými ako priviazanými plynovými balónmi a vetroňmi, uplatňujú sa požiadavky na dohľad uvedené v článku 3.“

2. Článok 2 sa mení takto:

a) Body 1., 1a. a 1b. sa nahrádzajú takto:

„1. „letún“ je motorové lietadlo s nepohyblivými krídlami, ťažšie ako vzduch, ktoré je pri lete podporované dynamickými reakciami vzduchu pôsobiaceho na jeho krídla;

1a. „vrtuľník“ je lietadlo ťažšie ako vzduch udržiavané v lete predovšetkým pôsobením vzduchu na jeden alebo viac poháňaných rotorov umiestnených v podstate na vertikálnych osiach;

1b. „balón“ je lietadlo s posádkou ľahšie ako vzduch bez motorového pohonu, ktorého let je udržiavaný buď pomocou plynu ľahšieho ako vzduch alebo palubného ohrievača vzduchu, vrátane plynových balónov, teplovzdušných balónov, zmiešaných balónov a teplovzdušných vzducholodí, aj keď tie sú poháňané motorom;“.

([1]) Opinion No 07/2017 of the European Aviation Safety Agency of 23 August 2017 for a draft Commission Regulation on the revision of the operational rules for sailplanes. (Stanovisko Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva č. 7/2017 z 23. augusta 2017 k návrhu nariadeniu Komisie o revízii pravidiel prevádzky vetroňov).

([2]) Opinion No 10/2017 of the European Aviation Safety Agency of 18 December 2017 for a draft Commission Regulation amending Commission Regulation (EU) No 965/2012 [Stanovisko Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva č. 10/2017 z 18. decembra 2017 k návrhu nariadeniu Komisie na zmenu nariadenia Komisie (EÚ) č. 965/2012].

b) Vkladajú sa body 1c., 1d. a 1e.:

„1c. „vetroň“ je 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;

1d. „obchodná prevádzka“ je akákoľvek prevádzka lietadla, ktorá je za odplatu alebo inú primeranú protihodnotu dostupná verejnosti, alebo ak nie je verejnosti prístupná, je to prevádzka, ktorá sa vykonáva na základe zmluvy medzi prevádzkovateľom a zákazníkom, pričom zákazník nemá nad prevádzkovateľom žiadnu kontrolu;

1e. „priviazaný plynový balón“ je plynový balón s priväzovacím systémom, ktorým je balón počas prevádzky nepretržite ukotvený k pevnému bodu;“.

c) Bod 9 sa nahrádza takto:

„9. ‚ukážkový let‘ je akákoľvek krátka prevádzka leteckej dopravy za odplatu alebo inú primeranú protihodnotu, ktorú s cieľom prilákať nových záujemcov o výcvik alebo nových členov ponúka výcviková organizácia uvedená v článku 10a nariadenia Komisie (EÚ) č. 1178/2011 (*) alebo organizácia vytvorená na propagáciu športového alebo rekreačného lietania;

(*) 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 (Ú. v. EÚ L 311, 25.11.2011, s. 1).“

3. Článok 5 sa mení takto:

a) Odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Prevádzkovatelia prevádzkujú letúny alebo vrtuľníky na účely prevádzky obchodnej leteckej dopravy len v súlade s prílohami III a IV.“

b) V odseku 2 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) letúnov a vrtuľníkov používaných na prepravu nebezpečného nákladu (DG);“.

c) Odseky 4, 5 a 6 sa nahrádzajú takto:

„4. Prevádzkovatelia iných ako zložitých motorových letúnov a vrtuľníkov, ktorí sa podieľajú na prevádzke neobchodnej leteckej dopravy vrátane prevádzky neobchodnej špeciálnej dopravy, prevádzkujú lietadlá v súlade s ustanoveniami v prílohe VII.

5. Výcvikové organizácie uvedené v článku 10a nariadenia (EÚ) č. 1178/2011, ktoré majú svoje hlavné miesto podnikania v niektorom členskom štáte, pri vykonávaní výcvikových letov do Únie, v rámci Únie alebo z Únie prevádzkujú:

a) zložité motorové letúny a vrtuľníky v súlade s ustanoveniami prílohy VI;

b) iné letúny a vrtuľníky v súlade s ustanoveniami uvedenými v prílohe VII.

6. Prevádzkovatelia prevádzkujú letúny alebo vrtuľníky na účely prevádzky obchodnej špeciálnej dopravy len v súlade s požiadavkami v prílohách III a VIII.“

4. Článok 6 sa mení takto:

a) Odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Odchylne od článku 5 tohto nariadenia a bez toho, aby bol dotknutý článok 18 ods. 2 písm. b) nariadenia (EÚ) 2018/1139 a podčasť P prílohy I k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 748/2012 (*) z hľadiska povolenia na let, sa nasledujúce lety naďalej prevádzkujú podľa požiadaviek stanovených vo vnútroštátnych právnych predpisoch členského štátu, v ktorom má prevádzkovateľ svoje hlavné miesto podnikania, alebo ak prevádzkovateľ nemá hlavné miesto podnikania, miesta, kde je prevádzkovateľ usadený alebo má bydlisko:

a) lety spojené so zavedením alebo úpravou typov letúnov alebo vrtuľníkov, ktoré vykonávajú projekčné alebo výrobné organizácie v rozsahu pôsobnosti svojich oprávnení;

b) lety, ktorými sa neprepravujú cestujúci ani náklad, ale letún alebo vrtuľník sa preváža na renováciu, opravu, údržbu, inšpekcie, dodávku, vývoz alebo podobné účely.

(*) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 748/2012 z 3. augusta 2012 stanovujúce vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií (Ú. v. EÚ L 224, 21.8.2012, s. 1).“

b) Odsek 4a sa mení takto:

i) úvodná časť sa nahrádza takto:

„4a. Odchylne od odsekov 1 a 6 článku 5 sa môže nasledujúca prevádzka iných ako zložitých motorových letúnov a vrtuľníkov vykonávať v súlade s prílohou VII:";

ii) písmeno c) sa nahrádza takto:

„c) ukážkové lety, výsadky, ťahanie vetroňov alebo akrobatické lety vykonávané buď výcvikovou organizáciou, ktorá má svoje hlavné miesto podnikania v niektorom členskom štáte a ktorá je uvedená v článku 10a nariadenia (EÚ) č. 1178/2011, alebo organizáciou vytvorenou na propagáciu športového alebo rekreačného lietania pod podmienkou, že lietadlo prevádzkuje organizácia na základe vlastníctva alebo prenájmu lietadla bez posádky, že let neprináša zisk, ktorý by bol distribuovaný mimo organizáciu, a že kedykoľvek sa nečlenovia organizácie podieľajú na takýchto letoch, tieto lety predstavujú iba okrajovú činnosť organizácie."

5. Článok 10 sa mení takto:

a) V odseku 1 sa vypúšťa číslovanie odsekov a druhý pododsek sa nahrádza takto:

„Uplatňuje sa od 28. októbra 2012."

b) Odseky 2 až 6 sa vypúšťajú.

6. Prílohy I, II, III, IV, V, VI, VII a VIII sa menia v súlade s prílohou k tomuto nariadeniu.

*Článok 2*

**Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie**

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

Uplatňuje sa od 9. júla 2019.

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

V Bruseli 14. decembra 2018

*Za Komisiu*

*predseda*

Jean-Claude JUNCKER

*PRÍLOHA*

Prílohy I, II, III, IV, V, VI, VII a VIII k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 sa menia takto:

1. Príloha I sa mení takto:

a) Bod 6 sa vypúšťa;

b) Bod 11a sa vypúšťa;

c) Vkladajú sa body 42a, 42b a 42c:

„42a. „Aplikácia EFB“ je softvérová aplikácia nainštalovaná na hostiteľskej platforme elektronickej letovej dokumentácie (electronic flight bag, EFB), ktorá poskytuje jednu alebo viac osobitných prevádzkových funkcií na podporu letovej prevádzky;

42b. „Hostiteľská platforma EFB“ je hardvérové vybavenie, v ktorom sú umiestnené výpočtové kapacity a základný softvér vrátane operačného systému a softvéru vstupu/výstupu;

42c. „Systém EFB“ je hardvérové vybavenie (vrátane batérie, možností pripojenia, komponentov vstupu a výstupu) a softvér (vrátane databáz a operačného systému) potrebné na podporu plánovaných aplikácií EFB.“;

d) Vkladá sa tento bod 44a:

„44a. „Elektronická letová dokumentácia (electronic flight bag – EFB)“ je elektronický informačný systém, ktorý tvoria zariadenia a aplikácie pre letovú posádku a ktorý umožňuje ukladanie, aktualizáciu, zobrazovanie a spracúvanie funkcií EFB na podporu letovej prevádzky alebo služobných povinností.“;

e) Bod 57 sa vypúšťa;

f) Vkladá sa tento bod 69a:

„69a. „Rozhranie človek – stroj (HMI)“ je komponent určitých zariadení schopný spracúvať interakciu medzi človekom a strojom. Rozhranie tvorí hardvér a softvér umožňujúci, aby stroje alebo systémy mohli interpretovať a spracúvať vstupy používateľa i poskytovať mu požadované výsledky.“;

g) Bod 78a sa nahrádza takto:

„78a. „Nízky poruchový stav“ je poruchový stav, v dôsledku ktorého by nedošlo k výraznému zníženiu bezpečnosti lietadla a pri ktorom letová posádka musí vykonať opatrenia úplne v rámci svojich schopností.“;

h) Vkladá sa tento bod 78b:

„78b. „Zneužívanie látok“ je užívanie jednej alebo viacerých psychoaktívnych látok letovou posádkou, palubnými sprievodcami a ďalšími členmi personálu, od ktorého závisí bezpečnosť v letectve, takým spôsobom, ktorý:

a) predstavuje priame nebezpečenstvo pre užívateľa alebo ohrozuje životy, zdravie a pohodu iných a/alebo

b) spôsobuje alebo zhoršuje pracovné, sociálne, psychické alebo fyzické problémy alebo poruchy.“;

i) Vkladajú sa tieto body 96a a 96b:

„96a. „Prenosná EFB“ je prenosná hostiteľská platforma EFB používaná v pilotnom priestore, ktorá nie je súčasťou konfigurácie certifikovaného lietadla.

96b. „Prenosné elektronické zariadenie (PED)“ je akýkoľvek druh elektronického zariadenia, ide spravidla ale nie výlučne o spotrebnú elektroniku, ktoré na palubu lietadla prinesú členovia posádky, cestujúci, alebo sa prepravuje ako náklad a ktoré nie je súčasťou konfigurácie certifikovaného lietadla. Zahŕňa všetko vybavenie, ktoré môže spotrebúvať elektrickú energiu. Elektrickú energiu môžu dodávať interné zdroje, napríklad batérie (nabíjateľné alebo nenabíjateľné) alebo zariadenie možno pripojiť aj k určitým zdrojom energie v lietadle.“;

j) Vkladajú sa tieto body 120a a 120b:

„120a. „Aplikácia EFB typu A“ je aplikácia EFB, ktorej nesprávna činnosť alebo nesprávne použitie nemajú vplyv na bezpečnosť;

120b. „Aplikácie EFB typu B“ je aplikácia EFB:

a) ktorej nesprávna činnosť alebo nesprávne použitie sú nanajvýš klasifikované ako nízky poruchový stav a

b) ktorá nenahrádza ani neduplikuje žiaden systém ani funkciu požadované v predpisoch o letovej spôsobilosti, požiadavkách o vzdušnom priestore alebo prevádzkových pravidlách.“;

2. Príloha II sa mení takto:

a) V ustanovení ARO.GEN.120 sa písmeno d) nahrádza takto:

„d) Príslušný orgán posúdi všetky alternatívne prostriedky preukázania zhody, ktoré navrhuje organizácia v súlade s:

1. bodom ORO.GEN.120 písm. b) prílohy III (Časť-ORO) k tomuto nariadeniu,

2. v prípade balónov s bodom BOP.ADD.010 prílohy II (Časť-BOP) k nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/395 (*), alebo

3. v prípade vetroňov s bodom SAO.DEC.100 písm. c) prílohy II (Časť-SAO) k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/1976 (**);

a to prostredníctvom analýzy poskytnutej dokumentácie, a ak to považuje za potrebné, vykonaním kontroly organizácie.

Ak príslušný orgán zistí, že alternatívne prostriedky preukázania zhody sú v súlade s vykonávacími predpismi, bez zbytočného odkladu:

1. informuje žiadateľa, že môže používať alternatívne prostriedky preukázania zhody, a v prípade potreby zodpovedajúcim spôsobom zmení povolenie, povolenie špeciálnej prevádzky alebo osvedčenie žiadateľa a

2. informuje agentúru o ich obsahu a poskytne jej kópie celej príslušnej dokumentácie;

3. informuje ostatné členské štáty o alternatívnych prostriedkoch preukázania zhody, ktoré boli prijaté.

(*) Nariadenie Komisie (EÚ) 2018/395 z 13. marca 2018, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá prevádzky balónov podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 71, 14.3.2018, s. 10).

(**) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/1976 zo 14. decembra 2018, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá prevádzky vetroňov podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 (Ú. v. EÚ L 326, 20.12.2018, s. 64)“.

b) V bode ARO.GEN.345 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) Po prijatí vyhlásenia od organizácie, ktorá vykonáva alebo má v úmysle vykonávať činnosť, na ktorú je vyhlásenie potrebné, príslušný orgán overí, či vyhlásenie obsahuje všetky informácie požadované:

1. podľa bodu ORO.DEC.100 prílohy III (Časť-ORO) k tomuto nariadeniu,

2. v prípade prevádzkovateľov balónov podľa bodu BOP.ADD.100 prílohy II (Časť-BOP) k nariadeniu (EÚ) 2018/395 alebo

3. v prípade prevádzkovateľov vetroňov podľa bodu SAO.DEC.100 prílohy II (Časť-SAO) k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2018/1976.

Príslušný orgán po overení požadovaných informácií oznámi organizácii prijatie vyhlásenia.“

c) V dodatku II sa tabuľka (EASA FORM 139) nahrádza takto:

**„PREVÁDZKOVÉ ŠPECIFIKÁCIE**

**(v súlade so schválenými podmienkami v prevádzkovej príručke)**

Kontaktné údaje vydávajúceho orgánu

Telefónne číslo ([1]): _____; Fax: _____;

E-mail: _____

AOC ([2]): Meno/názov prevádzkovateľa ([3]): Dátum ([4]): Podpis:

Obchodný názov Dba

Prevádzkové špecifikácie #:

Model lietadla ([5]):

Registrové značky ([6]):

Druhy prevádzky: Obchodná letecká doprava

☐ Cestujúci ☐ Náklad ☐ Iné ([7]): _____

Oblasť prevádzky ([8]):

Osobitné obmedzenia ([9]):

| Osobitné povolenia: | Áno | Nie | Špecifikácia ([10]) | Poznámky |
|---|---|---|---|---|
| Nebezpečný tovar | ☐ | ☐ | | |
| Prevádzka za nízkej viditeľnosti<br>Vzlet<br>Priblíženie a pristátie | ☐ | ☐ | CAT ([11]) ….<br>RVR ([12]): m<br>DA/H: ft RVR: m | |
| RVSM ([13]) ☐ neuplatňuje sa | ☐ | ☐ | | |
| ETOPS ([14]) ☐ neuplatňuje sa | ☐ | ☐ | maximálny čas letu na náhradné letisko ([15]): min | |
| Komplexné navigačné špecifikácie pre prevádzku s PBN ([16]) | ☐ | ☐ | | ([17]) |
| Špecifikácia minimálnej navigačnej výkonnosti | ☐ | ☐ | | |
| Prevádzka jednomotorového letúna s turbínovým motorom v noci alebo za meteorologických podmienok na let podľa prístrojov<br>(SET-IMC) | ☐ | ☐ | ([18]) | |
| Prevádzka vrtuľníka so zobrazovacím systémom nočného videnia | ☐ | ☐ | | |
| Prevádzka vrtuľníka so zdvíhacím zariadením | ☐ | ☐ | | |
| Prevádzka vrtuľníkovej zdravotníckej záchrannej služby | ☐ | ☐ | | |
| Prevádzka vrtuľníka mimo pevniny | ☐ | ☐ | | |
| Výcvik palubných sprievodcov ([19]) | ☐ | ☐ | | |
| Vydanie osvedčenia pre palubných sprievodcov ([20]) | ☐ | ☐ | | |
| Používanie aplikácií EFB typu B | ☐ | ☐ | ([21]) | |
| Zachovanie letovej spôsobilosti | ☐ | ☐ | ([22]) | |
| Iné ([23]) | | | | |

(1) Kontaktné údaje príslušného orgánu – číslo telefónu a faxu vrátane predvoľby krajiny. E-mailová adresa, ak je k dispozícii.
(2) Uveďte číslo súvisiaceho osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC).
(3) Uveďte registrovaný názov prevádzkovateľa a obchodný názov prevádzkovateľa, ak je odlišný. Pred obchodný názov uveďte skratku „Dba“ („Doing business as – Podniká ako“).
(4) Dátum vydania prevádzkových špecifikácií (dd-mm-rrrr) a podpis zástupcu príslušného orgánu.
(5) Uveďte ICAO označenie značky lietadla, jeho modelu a série alebo základnej série, ak bola takáto séria označená (napr. Boeing-737-3K2 alebo Boeing-777-232).
(6) Registrové značky sú uvedené buď v prevádzkových špecifikáciách, alebo v prevádzkovej príručke. V druhom prípade musí byť v súvisiacich prevádzkových špecifikáciách odkaz na príslušnú stranu v prevádzkovej príručke. V prípade, že na daný model lietadla sa neuplatňujú všetky osobitné povolenia, registrové značky lietadla sa môžu uviesť v stĺpci poznámok k príslušnému osobitnému povoleniu.
(7) Uvedie sa iný druh dopravy (napr. záchranná zdravotná služba).
(8) Zoznam geografických oblastí oprávnenej prevádzky (pomocou zemepisných súradníc alebo konkrétnych tratí, letovej informačnej oblasti alebo hraníc štátov alebo regiónov).
(9) Zoznam príslušných osobitných obmedzení (napr. iba VFR, iba deň atď.).
(10) V tomto stĺpci uveďte zoznam najtolerantnejších kritérií pri každom povolení alebo druhu povolenia (s príslušnými kritériami).
(11) Uveďte príslušnú kategóriu presného priblíženia: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB alebo CAT IIIC. Uveďte minimálnu dráhovú dohľadnosť (RVR) v metroch a výšku rozhodnutia (DH) v stopách. Na každú uvedenú kategóriu priblíženia slúži jeden riadok.
(12) Uveďte povolenú minimálnu dráhovú dohľadnosť (RVR) pre vzlet v metroch. Ak boli udelené viaceré povolenia, na každé povolenie sa môže použiť jeden riadok.
(13) Pole „Neuvádza sa“ (N/A) možno označiť, iba ak je maximálna výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti pre lietadlo menšia ako FL290.
(14) Prevádzka s predĺženým operačným dosahom (ETOPS) sa v súčasnosti uplatňuje iba pri dvojmotorových lietadlách. Preto sa pole „Neuvádza sa (N/A)“ môže označiť, ak daný model lietadla má viac alebo menej ako dva motory.
(15) Uviesť sa môže aj prahová vzdialenosť (v NM), ako aj typ motora.
(16) Výkonnostná navigácia (PBN): na každé komplexné osobitné povolenie PBN (napr. RNP AR APCH) použite jeden riadok s príslušnými obmedzeniami uvedenými v stĺpci „Špecifikácie“ a/alebo „Poznámky“. Osobitné povolenia na určitý postup pre RNP AR APCH môžu byť uvedené v prevádzkových špecifikáciách alebo v prevádzkovej príručke. V druhom prípade musí byť v súvisiacich prevádzkových špecifikáciách odkaz na príslušnú stranu v prevádzkovej príručke.
(17) Uveďte, či je osobitné povolenie obmedzené na určité konce dráh a/alebo letiská.
(18) Uveďte konkrétnu kombináciu draku/motora.
(19) Povolenie na vykonávanie výcvikových kurzov a preskúšania, ktoré majú absolvovať žiadatelia o osvedčenie palubného sprievodcu, ako sa uvádza v prílohe V (časť CC) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011.
(20) Povolenie na vydávanie osvedčení pre palubného sprievodcu, ako sa uvádza v prílohe V (časť CC) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011.
(21) Uveďte zoznam aplikácií EFB typu B spolu s odkazmi na EFB hardvér (v prípade prenosných EFB). Tento zoznam je uvedený buď v prevádzkových špecifikáciách, alebo v prevádzkovej príručke. V druhom prípade musí byť v súvisiacich prevádzkových špecifikáciách odkaz na príslušnú stranu v prevádzkovej príručke.
(22) Meno osoby/názov organizácie, ktorá je zodpovedná za zabezpečenie zachovania letovej spôsobilosti lietadla, a odkaz na predpis, v ktorom sa táto práca vyžaduje, t. j. podčasť G prílohy I (časť M) k nariadeniu (EÚ) 1321/2014.
(23) Tu sa môžu uviesť ďalšie povolenia alebo údaje, vždy jeden riadok (alebo jeden viacriadkový blok) na jedno oprávnenie (napr. lety s krátkym pristátím, lety so strmým priblížením, lety vrtuľníka do miest verejného záujmu alebo z nich, lety vrtuľníka nad nepriaznivým prostredím mimo husto osídlenej oblasti, lety vrtuľníka bez možnosti bezpečného vynúteného pristátia, lety so zväčšenými náklonmi, maximálna vzdialenosť od vhodného letiska pre dvojmotorové letúny bez povolenia ETOPS, lietadlá používané na neobchodnú prevádzku).

FORMULÁR EASA 139, štvrté vydanie“

3. Príloha III sa mení takto:

a) V bode ORO.GEN.110 sa písmeno k) nahrádza takto:

„k) Bez ohľadu na písmeno j) prevádzkovatelia, ktorí vykonávajú obchodnú prevádzku s jedným z nasledujúcich lietadiel, musia zabezpečiť, aby letová posádka absolvovala primeraný výcvik alebo inštruktáž v oblasti nebezpečného nákladu, s cieľom umožniť im rozpoznať nepriznaný nebezpečný tovar prinesený na palubu cestujúcimi alebo ako náklad:

1. jednomotorový vrtuľový letún s maximálnou vzletovou hmotnosťou 5 700 kg alebo menšou a MOPSC pre 5 alebo menej cestujúcich vzlietajúci a pristávajúci na tom istom letisku alebo mieste prevádzky podľa VFR počas dňa;

2. iný ako zložitý motorový vrtuľník s jedným motorom s MOPSC pre 5 alebo menej cestujúcich vzlietajúci a pristávajúci na tom istom letisku alebo mieste prevádzky podľa VFR počas dňa.“;

b) V bode ORO.MLR.101 sa úvodná formulácia nahrádza takto:

„Okrem prípadov prevádzky jednomotorových vrtuľových letúnov s MOPSC pre 5 alebo menej cestujúcich alebo jednomotorových vrtuľníkov s jednoduchou konštrukciou s MOPSC pre 5 alebo menej cestujúcich so vzletom a pristátím na tom istom letisku alebo mieste prevádzky podľa VFR počas dňa je základné členenie prevádzkovej príručky takéto:“.

c) V bode ORO.FC.005 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) ODDIEL 2, v ktorom sa uvádzajú doplnkové požiadavky uplatniteľné na prevádzku obchodnej leteckej dopravy s výnimkou prevádzky osobnej obchodnej leteckej dopravy vykonávanej podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) počas dňa, ktorá sa začína a končí na tom istom letisku alebo mieste prevádzky a v rámci miestnej oblasti, ktorú stanovil príslušný orgán:

1. jednomotorových vrtuľových letúnov s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou 5 700 kg alebo menšou a MOPSC pre 5 alebo menej cestujúcich alebo

2. iných ako zložitých motorových vrtuľníkov s jedným motorom s MOPSC pre 5 alebo menej cestujúcich.“

d) V bode ORO.FTL.105 sa bod 13 nahrádza takto:

„13. „Letový čas“ je v prípade letúnov čas od prvého pohybu lietadla z jeho parkovacieho miesta s cieľom vzlietnuť až do jeho úplného zastavenia na určenom parkovacom mieste a vypnutia všetkých motorov alebo vrtúľ.“

4. Príloha IV sa mení takto:

a) Bod CAT.GEN.105 sa vypúšťa;

b) Vkladá sa tento bod CAT.GEN.MPA.141:

„**CAT.GEN.MPA.141 Používanie elektronickej letovej dokumentácie (EFB)**

a) Ak sa na palube lietadla používa elektronická letová dokumentácia (EFB), prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby to nemalo negatívny vplyv na výkonnosť systémov alebo vybavenia lietadla, ani na schopnosť členov letovej posádky prevádzkovať lietadlo.

b) Prevádzkovateľ nepoužíva aplikácie EFB typu B, ak nie sú schválené v súlade s podčasťou M prílohy V (Časť-SPA).“;

c) V podčasti A sa vypúšťa oddiel 2;

d) V podčasti B sa vypúšťa oddiel 2;

e) V bode CAT.POL.MAB.105 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) V prípade, že údaje a dokumentácia o hmotnosti a vyvážení sa vytvárajú pomocou počítačového systému hmotnosti a vyváženia, prevádzkovateľ musí:

1. overiť pravdivosť výstupných údajov s cieľom zaručiť, že údaje sa pohybujú v rozmedzí obmedzení uvedených v AFM a

2. špecifikovať pokyny a postupy jeho používania v prevádzkovej príručke.“;

f) V bode CAT.POL.MAB.105 sa vypúšťa písmeno e);

g) V podčasti C sa vypúšťa oddiel 4;

h) V podčasti D sa vypúšťa oddiel 3;

5. V prílohe V sa dopĺňa táto podčasť M:

„PODČASŤ M

***ELEKTRONICKÁ LETOVÁ DOKUMENTÁCIA (EFB)***

**SPA.EFB.100 Používanie elektronickej letovej dokumentácie (EFB) – prevádzkové povolenie**

a) Prevádzkovateľ obchodnej leteckej dopravy používa aplikácie EFB typu B iba vtedy, ak mu na takéto používanie príslušný orgán udelil povolenie.

b) Prevádzkovateľ na získanie prevádzkového povolenia na používanie aplikácií EFB typu B od príslušného orgánu poskytne dôkazy, že:

1. sa vykonalo posúdenie rizika spojeného s používaním zariadenia EFB, ktoré je hostiteľskou platformou pre danú aplikáciu, a s aplikáciou EFB a jej funkciami, v rámci ktorého sa určili súvisiace riziká a zabezpečilo ich správne riadenie a zmiernenie,

2. rozhranie človek – stroj zariadenia EFB a aplikácia EFB sa posúdili podľa zásad ľudského činiteľa,

3. zriadil systém správy EFB a stanovil a zaviedol postupy správy a používania zariadenia EFB a aplikácie EFB, ako aj súvisiace požiadavky na školenie, pričom zahŕňajú postupy:

i) prevádzkovania EFB,

ii) spravovania zmien EFB,

iii) spravovania údajov EFB,

iv) údržby EFB a

v) bezpečnosti EFB,

4. hostiteľská platforma EFB je vhodná na zamýšľané používanie aplikácie EFB.

Tieto dôkazy sa musia vzťahovať na konkrétnu aplikáciu EFB a hostiteľskú platformu EFB, na ktorej je daná aplikácia nainštalovaná.“;

6. Príloha VI sa mení takto:

a) Vkladá sa tento bod NCC.GEN.131:

„**NCC.GEN.131 Používanie elektronickej letovej dokumentácie (EFB)**

a) Ak sa na palube lietadla používa elektronická letová dokumentácia (EFB), prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby to nemalo negatívny vplyv na výkonnosť systémov alebo vybavenia lietadla, ani na schopnosť členov letovej posádky prevádzkovať lietadlo.

b) Prevádzkovateľ pred začiatkom používania aplikácie EFB typu B musí:

1. vykonať posúdenie rizika spojeného s používaním zariadenia EFB, ktoré je hostiteľskou platformou pre danú aplikáciu, a s predmetnou aplikáciou EFB a jej funkciami, v rámci ktorého určí súvisiace riziká a zabezpečí ich správne riadenie a zmiernenie; pričom posúdenie rizika musí byť zamerané na riziká súvisiace s rozhraním človek – stroj zariadenia EFB a danou aplikáciou EFB a

2. zriadiť systém správy EFB vrátane zavedenia postupov správy a používania zariadenia a aplikácie EFB, ako aj súvisiacich požiadaviek na školenie.“;

b) V bode NCC.OP.200 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) Bez ohľadu na písmeno a) v prípade cvičných letov, ktoré vykonávajú výcvikové organizácie uvedené v článku 10a nariadenia Komisie (EÚ) č. 1178/2011, takéto situácie možno simulovať so žiakmi-pilotmi na palube.“;

7. Príloha VII sa mení takto:

a) Bod NCO.GEN.102 sa vypúšťa;

b) V bode NCO.GEN.103 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) sa začínať a končiť na tom istom letisku alebo mieste prevádzky;“;

c) V bode NCO.GEN.105 sa písmeno a) bod 4 podbod iii) nahrádza takto:

„iii) prístroje a vybavenie potrebné na uskutočnenie daného letu sú nainštalované v lietadle a sú funkčné, pokiaľ podľa zoznamu minimálneho vybavenia (MEL) alebo rovnocenného dokumentu nie je povolená prevádzka s nefunkčným zariadením, ako sa to vyžaduje v bodoch NCO.IDE.A.105 alebo NCO.IDE.H.105;“;

d) Bod NCO.GEN.125 sa nahrádza takto:

„**NCO.GEN.125 Prenosné elektronické zariadenia**

Veliteľ lietadla nikomu nepovolí používať na palube lietadla prenosné elektronické zariadenia (PED) vrátane elektronickej letovej dokumentácie (EFB), ktoré by mohli nepriaznivo ovplyvniť výkonnosť systémov a vybavenia lietadla alebo schopnosť členov letovej posádky prevádzkovať lietadlo.“;

e) V bode NCO.GEN.135 sa vypúšťa písmeno c);

f) V bode NCO.OP.120 sa názov nahrádza takto:

„**NCO.OP.120 Postupy na obmedzenie hluku – letúny a vrtuľníky**“;

g) Bod NCO.OP.156 sa vypúšťa;

h) V bode NCO.OP.180 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) Bez ohľadu na písmeno a) v prípade cvičných letov, ktoré vykonávajú výcvikové organizácie uvedené v článku 10a nariadenia Komisie (EÚ) č. 1178/2011, takéto situácie možno simulovať so žiakmi-pilotmi na palube.“;

i) V bode NCO.POL.105 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) Váženie musí vykonať buď výrobca lietadla, alebo organizácia schválená na údržbu.“;

j) V bode NCO.IDE.A.160 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) Letúny, s výnimkou letúnov ELA1, musia byť vybavené minimálne jedným ručným hasiacim prístrojom:

1. v priestore pre letovú posádku a

2. v každom priestore pre cestujúcich, ktorý je oddelený od priestoru pre letovú posádku, s výnimkou priestoru, do ktorého má letová posádka ľahký prístup.“;

k) V podčasti D sa vypúšťa oddiel 3;

8. Príloha VIII sa mení takto:

a) V bode SPO.GEN.005 sa písmeno c) bod 2 nahrádza takto:

„2. výsadky, ťahanie vetroňov letúnmi alebo akrobatické lety vykonávané buď výcvikovou organizáciou, ktorá má svoje hlavné miesto podnikania v niektorom členskom štáte a ktorá je uvedená v článku 10a nariadenia (EÚ) č. 1178/2011, alebo organizáciou vytvorenou na propagáciu športového alebo rekreačného lietania pod podmienkou, že lietadlo prevádzkuje organizácia na základe vlastníctva alebo prenájmu lietadla bez posádky, že let neprináša zisk, ktorý by bol distribuovaný mimo organizáciu, a že kedykoľvek sa nečlenovia organizácie podieľajú na takýchto letoch, tieto lety predstavujú iba okrajovú činnosť organizácie.“;

b) Bod SPO.GEN.102 sa vypúšťa;

c) V bode SPO.GEN.107 sa písmeno a) bod 4 podbod iii) nahrádza takto:

„iii) prístroje a vybavenie, ktoré sú potrebné na uskutočnenie daného letu, sú nainštalované v lietadle a sú funkčné, pokiaľ podľa zoznamu minimálneho vybavenia (MEL) alebo rovnocenného dokumentu nie je povolená prevádzka s nefunkčným zariadením, ako sa to vyžaduje v bodoch SPO.IDE.A.105 alebo SPO.IDE.H.105;“;

d) Vkladá sa tento bod SPO.GEN.131:

„**SPO.GEN.131 Používanie elektronickej letovej dokumentácie (EFB)**

a) Ak sa na palube lietadla používa elektronická letová dokumentácia (EFB), prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby to nemalo negatívny vplyv na výkonnosť systémov alebo vybavenia lietadla, ani na schopnosť členov letovej posádky prevádzkovať lietadlo.

b) Prevádzkovateľ pred začiatkom používania aplikácie EFB typu B musí:

1. vykonať posúdenie rizika spojeného s používaním zariadenia EFB, ktoré je hostiteľskou platformou pre danú aplikáciu, a s predmetnou aplikáciou EFB a jej funkciami, v rámci ktorého určí súvisiace riziká a zabezpečí ich správne zmiernenie; pričom posúdenie rizika musí byť zamerané na riziká súvisiace s rozhraním človek – stroj zariadenia EFB a danou aplikáciou EFB a

2. zriadiť systém správy EFB vrátane zavedenia postupov správy a používania zariadenia EFB a aplikácie EFB, ako aj súvisiacich požiadaviek na školenie.“;

e) V bode SPO.GEN.140 sa vypúšťa písmeno c);

f) V bode SPO.POL.105 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) Váženie musí vykonať buď výrobca lietadla, alebo organizácia schválená na údržbu.“;

g) V bode SPO.IDE.A.180 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) Letúny, s výnimkou letúnov ELA1, musia byť vybavené minimálne jedným ručným hasiacim prístrojom:

1. v priestore pre letovú posádku a

2. v každom priestore kabíny, ktorý je oddelený od priestoru pre letovú posádku s výnimkou priestoru, do ktorého má letová posádka ľahký prístup.“;

h) V podčasti D sa vypúšťa oddiel 3.

# VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2018/1976

## zo 14. decembra 2018,

## ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá prevádzky vetroňov podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 ([1]), a najmä na jeho článok 31,

keďže:

(1) Komisia má v súlade s nariadením (EÚ) 2018/1139 prijať potrebné vykonávacie predpisy na zavedenie podmienok bezpečnej prevádzky vetroňov, pokiaľ takéto lietadlá spĺňajú podmienky uvedené v článku 2 ods. 1 písm. b) bodoch i) a ii) uvedeného nariadenia.

(2) Vzhľadom na osobitný charakter prevádzky vetroňov sú potrebné osobitné prevádzkové pravidlá stanovené v samostatnom nariadení. Tieto pravidlá by mali vychádzať zo všeobecných pravidiel leteckej prevádzky stanovených v nariadení Komisie (EÚ) č. 965/2012 ([2]), ale mali by mať novú štruktúru a mali by sa zjednodušiť, aby boli primerané a aby vychádzali z prístupu založenom na posúdení rizika a aby sa zároveň zaistila bezpečná prevádzka vetroňov.

(3) Pokiaľ ide o dohľad nad osobami a organizáciami, požiadavky stanovené v článku 3 nariadenia (EÚ) č. 965/2012 a v prílohe II k uvedenému nariadeniu by sa preto mali aj naďalej uplatňovať aj na prevádzku leteckej dopravy vetroňmi.

(4) V záujme bezpečnosti a s cieľom zabezpečiť súlad so základnými požiadavkami stanovenými v prílohe V k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 by všetci prevádzkovatelia vetroňov, na ktorých sa vzťahuje toto nariadenie, s výnimkou konštrukčných alebo výrobných organizácií vykonávajúcich určité operácie, mali podliehať súboru základných požiadaviek.

(5) Vzhľadom na menej komplexnú povahu a menší rozsah obchodnej prevádzky vetroňov v porovnaní s inými formami obchodnej leteckej dopravy a na základe prístupu založeného na posúdení rizika je vhodné, aby sa pri obchodnej prevádzke vetroňov uložila len povinnosť podať vyhlásenie vopred príslušnému orgánu, ako sa stanovuje v článku 30 ods. 1 písm. a) nariadenia (EÚ) 2018/1139. V tomto nariadení sa stanovujú podrobné pravidlá podávania predmetných vyhlásení.

(6) Vzhľadom na osobitnú povahu určitých typov prevádzky a na základe prístupu založeného na posúdení rizika je vhodné určité druhy prevádzky vetroňov oslobodiť od povinnosti podať vyhlásenie vopred.

(7) S cieľom zabezpečiť bezproblémový prechod a poskytnúť všetkým dotknutým stranám dostatočný čas, aby sa pripravili na uplatňovanie tohto nového režimu, toto nariadenie by sa malo uplatňovať až šesť mesiacov po nadobudnutí účinnosti.

(8) Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva pripravila návrh vykonávacích predpisov a v súlade s článkom 75 ods. 2 písm. b) a c) a článkom 76 ods. 1 nariadenia (ES) č. 2018/1139 ho predložila Komisii vo forme stanoviska ([3]).

(9) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného podľa článku 127 nariadenia (EÚ) 2018/1139,

([1]) Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018, s. 1.

([2]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 296, 25.10.2012, s. 1).

([3]) Opinion No 07/2017 of the European Aviation Safety Agency of 23 August 2017 for a draft Commission Regulation on the revision of the operational rules for sailplanes. (Stanovisko Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva č. 7/2017 z 23. augusta 2017 k návrhu nariadeniu Komisie o revízii pravidiel prevádzky vetroňov).

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

*Článok 1*

**Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti**

V tomto nariadení sa stanovujú podrobné pravidlá prevádzky leteckej dopravy vetroňmi, pokiaľ takéto lietadlá spĺňajú podmienky stanovené v článku 2 ods. 1 písm. b) bodoch i) a ii) nariadenia (EÚ) 2018/1139.

*Článok 2*

**Vymedzenie pojmov**

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje vymedzenie pojmov uvedené v prílohe I a toto vymedzenie pojmov:

1. „vetroň“ je 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;

2. „motor“ je zariadenie používané alebo určené na použitie ako pohon motorového vetroňa;

3. „motorový vetroň“ je vetroň vybavený jedným alebo viacerými motormi, ktorý má s nepracujúcimi motormi vlastnosti vetroňa;

4. „obchodná prevádzka“ je akákoľvek prevádzka vetroňa, ktorá je za odplatu alebo inú primeranú protihodnotu dostupná verejnosti, alebo ak nie je verejnosti prístupná, je to prevádzka, ktorá sa vykonáva na základe zmluvy medzi prevádzkovateľom a zákazníkom, pričom zákazník nemá nad prevádzkovateľom žiadnu kontrolu;

5. „súťažný let“ je akákoľvek prevádzka leteckej dopravy vetroňom, pri ktorej sa vetroň využíva na účasť na leteckých súťažiach alebo pretekoch, vrátane tréningu na letecké súťaže alebo preteky, príletu na letecké súťaže alebo preteky a odletu z nich;

6. „letecká prehliadka“ je akákoľvek prevádzka leteckej dopravy vetroňom vykonávaná na účel predvádzania alebo ako zábavný program na propagovanom podujatí otvorenom pre verejnosť vrátane tréningu na leteckú prehliadku a príletu na miesto podujatia a odletu z neho;

7. „ukážkový let“ je akákoľvek krátka prevádzka leteckej dopravy vetroňom za odplatu alebo inú primeranú protihodnotu, ktorú s cieľom prilákať nových záujemcov o výcvik alebo nových členov vykonáva výcviková organizácia uvedená v článku 10a nariadenia Komisie (EÚ) č. 1178/2011 ([1]) alebo organizácia vytvorená na propagáciu športového alebo rekreačného lietania;

8. „akrobatický let“ sú úmyselne vykonávané manévre vetroňa charakterizované prudkými zmenami jeho priestorovej polohy, nezvyčajnou priestorovou polohou alebo nezvyčajnými zmenami rýchlosti, ktoré nie sú potrebné pre bežný let ani pre inštruktáž na účely vydávania preukazov spôsobilosti, osvedčení alebo kvalifikačných kategórií okrem kvalifikačnej kategórie na leteckú akrobaciu;

9. „hlavné miesto podnikania“ je ústredie alebo registrované sídlo prevádzkovateľa vetroňa, v ktorom sa vykonávajú hlavné finančné operácie a prevádzková kontrola činností, ktoré sa uvádzajú v tomto nariadení;

10. „dohoda o prenájme vetroňa bez posádky (dry lease)“ je dohoda medzi podnikmi, na základe ktorej je vetroň prevádzkovaný v rámci zodpovednosti nájomcu.

*Článok 3*

**Prevádzka leteckej dopravy**

1. Prevádzkovatelia vetroňov ich prevádzkujú v súlade s požiadavkami stanovenými v prílohe II.

Prvý pododsek sa nevzťahuje na konštrukčné organizácie, ktoré spĺňajú ustanovenia článku 8 nariadenia Komisie (EÚ) č. 748/2012 ([2]), ani na výrobné organizácie, ktoré spĺňajú ustanovenia článku 9 uvedeného nariadenia, a ktoré v rámci rozsahu svojich oprávnení prevádzkujú vetroň na účely zavádzania alebo modifikácie typov vetroňa.

([1]) 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 (Ú. v. EÚ L 311, 25.11.2011, s. 1).

([2]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 748/2012 z 3. augusta 2012 stanovujúce vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií (Ú. v. EÚ L 224, 21.8.2012, s. 1).

2. Prevádzkovatelia vetroňov v súlade s článkom 30 ods. 1 písm. a) nariadenia (EÚ) 2018/1139 vykonávajú obchodnú prevádzku až po tom, keď príslušnému orgánu predložili vyhlásenie o svojej spôsobilosti a prostriedkoch, ktoré im umožňujú plniť si povinnosti spojené s prevádzkou vetroňa.

Prvý pododsek sa však nevzťahuje na tieto typy prevádzky vetroňov:

a) prevádzku, pri ktorej sa náklady znášajú spoločne za predpokladu, že priame náklady na let vetroňa a pomernú časť ročných nákladov na skladovanie, poistenie a údržbu vetroňa znášajú spoločne osoby na palube;

b) súťažné lety alebo letecké prehliadky za predpokladu, že odplata alebo iná primeraná protihodnota poskytnutá za takéto lety sa obmedzuje na pokrytie priamych nákladov na let vetroňa a pomernej časti ročných nákladov na skladovanie, poistenie a údržbu vetroňa a že prípadné získané ceny nepresahujú hodnotu stanovenú príslušným orgánom;

c) ukážkové lety a výsadkové lety, lety na ťahanie vetroňov alebo akrobatické lety vykonávané buď výcvikovou organizáciou, ktorá má svoje hlavné miesto podnikania v niektorom členskom štáte a ktorá je uvedená v článku 10a nariadenia (EÚ) č. 1178/2011, alebo organizáciou vytvorenou na propagáciu športového alebo rekreačného lietania za predpokladu, že organizácia prevádzkuje vetroň na základe vlastníctva alebo zmluvy o prenájme bez posádky, že let neprináša zisk, ktorý by bol distribuovaný mimo organizáciu, a že tieto lety predstavujú iba okrajovú činnosť organizácie;

d) výcvikové lety vykonávané výcvikovou organizáciou, ktorá má svoje hlavné miesto podnikania v niektorom členskom štáte a ktorá je uvedená v článku 10a nariadenia (EÚ) č. 1178/2011.

*Článok 4*

**Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie**

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

Uplatňuje sa od 9. júla 2019.

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

V Bruseli 14. decembra 2018

*Za Komisiu*

*predseda*

Jean-Claude JUNCKER

*PRÍLOHA I*

**VYMEDZENIE POJMOV**

[ČASŤ – DEF]

Na účely prílohy II sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „prijateľné spôsoby dosiahnutia súladu (AMC)“ sú nezáväzné normy, ktoré agentúra prijala na opis spôsobov, ktorými možno preukázať súlad s nariadením (EÚ) 2018/1139 a jeho delegovanými a vykonávacími aktmi;

2. „náhradné spôsoby dosiahnutia súladu (AltMoC)“ sú tie spôsoby, ktoré predstavujú alternatívu k existujúcim AMC, alebo ktorými sa navrhujú nové spôsoby preukázania súladu s nariadením (EÚ) 2018/1139 a jeho delegovanými a vykonávacími aktmi, pre ktoré agentúra neprijala žiadne súvisiace AMC;

3. „veliteľ lietadla (PIC)“ je pilot určený za veliteľa a zodpovedný za bezpečné vykonanie letu;

4. „letová príručka lietadla (AFM)“ je dokument obsahujúci platné a schválené prevádzkové obmedzenia a informácie týkajúce sa vetroňa;

5. „psychoaktívne látky“ sú alkohol, opiáty, kanabinoidy, sedatíva a hypnotiká, kokaín, iné psychostimulanty, halucinogény a prchavé rozpúšťadlá, s výnimkou kofeínu a tabaku;

6. „kritické fázy letu“ sú rozjazd, letová dráha vzletu, konečné priblíženie, nevydarené priblíženie, pristátie vrátane dojazdu po pristátí a všetky ďalšie fázy letu, ktoré veliteľ lietadla označí za kritické pre bezpečnú prevádzku vetroňa;

7. „miesto prevádzky“ je miesto, ktoré vybral veliteľ lietadla alebo prevádzkovateľ na pristátie alebo vzlet, iné než letisko;

8. „člen posádky“ je osoba, ktorá je podriadená veliteľovi lietadla a ktorú prevádzkovateľ určil na vykonávanie služobných povinností na palube vetroňa, ak nejde o samotného veliteľa lietadla;

9. „elektronická letová dokumentácia (electronic flight bag – EFB)“ je elektronický informačný systém, ktorý tvoria zariadenia a aplikácie pre letovú posádku a ktorý umožňuje ukladanie, aktualizáciu, zobrazovanie a spracúvanie funkcií EFB na podporu letovej prevádzky alebo služobných povinností;

10. „nebezpečný tovar“ sú výrobky alebo látky, ktoré môžu spôsobiť ohrozenie zdravia, bezpečnosti, majetku alebo životného prostredia a ktoré sú uvedené na zozname nebezpečného tovaru v technických inštrukciách alebo ktoré sú klasifikované podľa daných technických pokynov;

11. „technické inštrukcie“ sú najnovšie platné vydanie „Technických inštrukcií na bezpečnú leteckú prepravu nebezpečného tovaru“ vrátane doplnkov a dodatkov vydaných Medzinárodnou organizáciou civilného letectva, ktoré sú obsiahnuté v dokumente 9284-AN/905;

12. „špeciálna prevádzka vetroňa“ je akákoľvek prevádzka vetroňa, ktorá môže byť obchodnej alebo neobchodnej povahy a ktorej hlavným účelom nie je typická športová a rekreačná prevádzka, ale zoskoky s padákom, lety spravodajských médií, televízne alebo filmové lety, letecké prehliadky alebo podobné špecializované činnosti;

13. „noc“ je časový úsek medzi koncom občianskeho súmraku a začiatkom občianskeho svitania. Občiansky súmrak sa končí večer, keď sa stred slnečného kotúča nachádza 6 stupňov pod obzorom, a občianske svitanie sa začína ráno, keď sa stred slnečného kotúča nachádza 6 stupňov pod obzorom.

*PRÍLOHA II*

**PREVÁDZKA LETECKEJ DOPRAVY VETROŇOM**

[ČASŤ – SAO]

*PODČASŤ GEN*

***VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY***

**SAO.GEN.100 Rozsah pôsobnosti**

V súlade s článkom 3 sa v tejto podčasti stanovujú požiadavky, ktoré musia spĺňať prevádzkovatelia vetroňov s výnimkou konštrukčných alebo výrobných organizácií uvedených v článku 3 ods. 1 druhom pododseku.

**SAO.GEN.105 Príslušný orgán**

Príslušný orgán je orgán určený členským štátom, v ktorom má prevádzkovateľ hlavné miesto podnikania alebo, ak prevádzkovateľ nemá hlavné miesto podnikania, miesto, v ktorom je prevádzkovateľ usadený alebo v ktorom má pobyt. Na tento orgán sa vzťahujú požiadavky článku 3 nariadenia (EÚ) č. 965/2012 v súlade s článkom 1 ods. 7 uvedeného nariadenia.

**SAO.GEN.110 Preukázanie súladu**

a) Prevádzkovateľ na požiadanie príslušného orgánu, ktorý overuje nepretržité plnenie požiadaviek zo strany prevádzkovateľa v súlade s bodom ARO.GEN.300 ods. 2 písm. a) prílohy II k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012, preukazuje súlad so základnými požiadavkami stanovenými v prílohe V k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 a s požiadavkami tohto nariadenia.

b) Na účely preukázania tohto súladu prevádzkovateľ môže použiť tieto prostriedky:

   1. prijateľné spôsoby dosiahnutia súladu (AMC);

   2. náhradné spôsoby dosiahnutia súladu (AltMoC).

**SAO.GEN.115 Ukážkové lety**

V prípade ukážkových letov platia tieto požiadavky:

a) prevádzkujú sa počas dňa v súlade s pravidlami letu za viditeľnosti a

b) z hľadiska ich bezpečnosti na ne dohliada osoba určená organizáciou, ktorá je zodpovedná za ukážkové lety.

**SAO.GEN.120 Okamžitá reakcia na bezpečnostný problém**

Prevádzkovateľ zavedie:

a) bezpečnostné opatrenia nariadené príslušným orgánom v súlade s bodom ARO.GEN.135 písm. c) prílohy II k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 a

b) príkazy na zachovanie letovej spôsobilosti a iné povinné informácie vydané agentúrou v súlade s článkom 77 ods. 1 písm. h) nariadenia (EÚ) 2018/1139.

**SAO.GEN.125 Určenie veliteľa lietadla**

Prevádzkovateľ určí veliteľa lietadla, ktorý je kvalifikovaný vykonávať povinnosti veliteľa lietadla v súlade s prílohou I k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011.

**SAO.GEN.130 Povinnosti veliteľa lietadla**

Veliteľ lietadla:

a) je zodpovedný za bezpečnosť vetroňa a všetkých osôb na palube počas prevádzky vetroňa;

b) je zodpovedný za začatie, priebeh alebo ukončenie letu v záujme bezpečnosti;

c) zabezpečuje dodržanie všetkých uplatniteľných prevádzkových postupov a kontrolných zoznamov;

d) let začne až po tom, ako sa ubezpečí, že sú splnené všetky prevádzkové požiadavky, a to konkrétne:

1. vetroň je spôsobilý na let;

2. vetroň je riadne zaregistrovaný;

3. prístroje a vybavenie, ktoré sú potrebné na uskutočnenie letu, sú na palube vetroňa a sú funkčné;

4. hmotnosť vetroňa a umiestnenie ťažiska sú také, že let sa môže uskutočniť v rámci obmedzení vymedzených v letovej príručke lietadla (AFM);

5. všetko vybavenie a batožina sú riadne naložené a zabezpečené, pričom je možná núdzová evakuácia a

6. prevádzkové obmedzenia vetroňa uvedené v letovej príručke lietadla nebudú počas trvania celého letu prekročené;

e) zabezpečuje vykonanie predletovej prehliadky, ako sa uvádza v letovej príručke lietadla;

f) nevykonáva služobné povinnosti vo vetroni v ktorejkoľvek z týchto situácií:

1. ak nie je spôsobilý na výkon služobných povinností z akéhokoľvek dôvodu vrátane zranenia, choroby, liekov, únavy alebo pôsobenia psychoaktívnej látky alebo ak sa inak necíti dobre;

2. ak nie sú splnené príslušné zdravotné požiadavky;

g) je povinný odmietnuť prepravu akejkoľvek osoby alebo batožiny, ktoré môžu predstavovať potenciálnu hrozbu pre bezpečnosť vetroňa alebo osôb na jeho palube, alebo prikázať takýmto osobám vystúpiť alebo zariadiť odstránenie takejto batožiny z paluby;

h) nedovolí, aby sa vo vetroni prepravovala osoba, ktorá sa zdá pod vplyvom psychoaktívnych látok do takej miery, že by to pravdepodobne ohrozilo bezpečnosť vetroňa alebo osôb na palube;

i) zabezpečuje počas kritických fáz letu alebo kedykoľvek sa to považuje za potrebné v záujme bezpečnosti, aby všetky osoby na palube sedeli na svojom mieste a boli pripútané bezpečnostnými pásmi;

j) počas letu:

1. musí byť pripútaný bezpečnostným pásom a

2. zostáva bez prerušenia pri riadiacich prvkoch vetroňa, výnimkou je prípad, keď ich preberie iný pilot;

k) v núdzovom prípade vyžadujúcom okamžité rozhodnutie a činnosť, vykoná akýkoľvek úkon, ktorý považuje za daných okolností za potrebný. V takýchto prípadoch sa môže v záujme bezpečnosti v nevyhnutnom rozsahu odchýliť od prepisov, prevádzkových postupov a metód;

l) pokračuje v lete iba po najbližšie letisko alebo miesto prevádzky s priaznivými poveternostnými podmienkami, ak je podstatne znížená jeho spôsobilosť na výkon služobných povinností z dôvodu choroby, únavy, nedostatku kyslíka alebo inej príčiny;

m) zaznamenáva údaje o využívaní vetroňa a všetkých známych alebo predpokladaných poruchách vetroňa pri ukončení letu alebo série letov do technického alebo palubného denníka vetroňa;

n) bezodkladne upovedomí orgán bezpečnostného vyšetrovania štátu, na území ktorého došlo k udalosti, a pohotovostné služby daného štátu najrýchlejšími dostupnými prostriedkami o akejkoľvek nehode alebo vážnom incidente v súvislosti s vetroňom;

o) bezodkladne nahlasuje príslušnému orgánu akékoľvek protiprávne zasahovanie a informuje o tom miestny orgán určený štátom, na území ktorého k protiprávnemu zásahu došlo a

p) bezodkladne nahlasuje príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb (ATS) všetky nebezpečné poveternostné alebo letové podmienky, ktoré by mohli ovplyvniť bezpečnosť iného lietadla.

**SAO.GEN.135 Povinnosti členov posádky**

a) Každý člen posádky zodpovedá za správny výkon svojich služobných povinností súvisiacich s prevádzkou vetroňa.

b) Členovia posádky vetroňa nevykonávajú svoje služobné povinnosti, ak nie sú spôsobilí na ich výkon z akéhokoľvek dôvodu vrátane zranenia, choroby, užívania liekov, únavy alebo pôsobenia akejkoľvek psychoaktívnej látky, alebo ak sa inak necítia dobre.

c) Členovia posádky nahlasujú veliteľovi lietadla:

1. každú poruchu, zlyhanie, nesprávnu činnosť alebo poškodenie, ktoré podľa nich môžu ovplyvniť letovú spôsobilosť alebo bezpečnosť prevádzky vetroňa vrátane núdzových systémov,

2. každý incident.

**SAO.GEN.140 Dodržiavanie zákonov, právnych predpisov a postupov**

a) Veliteľ lietadla a všetci ostatní členovia posádky musia dodržiavať zákony, právne predpisy a postupy tých štátov, v ktorých sa vykonáva prevádzka.

b) Veliteľ lietadla je oboznámený so zákonmi, s inými právnymi predpismi a postupmi týkajúcimi sa plnenia služobných povinností, ktoré sú stanovené pre oblasti, nad ktorými sa má uskutočniť let, letiská alebo miesta prevádzky, ktoré sa majú použiť, a súvisiace zariadenia leteckej navigácie.

**SAO.GEN.145 Prenosné elektronické zariadenia**

Veliteľ lietadla nikomu nepovolí používať na palube vetroňa prenosné elektronické zariadenia (PED) vrátane elektronickej letovej dokumentácie (EFB), ktoré môžu nepriaznivo ovplyvniť výkonnosť systémov a vybavenia vetroňa alebo schopnosť obsluhovať ich.

**SAO.GEN.150 Nebezpečný tovar**

a) Veliteľ lietadla nikomu nepovolí držať na palube vetroňa nebezpečný náklad.

b) Primerané množstvá predmetov a látok, ktoré by inak spadali pod nebezpečný tovar a ktoré sa používajú na zaistenie bezpečnosti letu, sa považujú za povolené, pokiaľ sa ich držanie na palube vetroňa odporúča na zaistenie ich včasnej dostupnosti na prevádzkové účely.

**SAO.GEN.155 Povinné doklady, príručky a informácie na palube**

a) Pri každom lete musia byť na palube originály alebo kópie všetkých týchto dokumentov, príručiek a informácií:

1. letová príručka lietadla (AFM) alebo dokument(-y), ktorý(-é) ju nahrádza(-jú);

2. podrobné údaje o predloženom letovom pláne letových prevádzkových služieb (ATS), ak sa to vyžaduje v súlade s oddielom 4 prílohy k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) č. 923/2012 ([1]);

3. platné a vyhovujúce letecké mapy oblasti plánovaného letu;

4. akákoľvek iná dokumentácia, ktorá sa môže týkať letu alebo ktorú požadujú štáty, nad ktorých územím sa má uskutočniť let;

5. informácie o postupoch a vizuálnych signáloch, ktoré majú používať zakročujúce lietadlá a lietadlá, proti ktorým sa zakročuje.

b) Navyše, ak sa vyžaduje vyhlásenie podľa bodu SAO.DEC.100, pri každom lete musí byť na palube jeho kópia.

c) Ak sa nenachádzajú na palube, všetky tieto dokumenty, príručky a informácie musia byť k dispozícii na letisku alebo v mieste prevádzky ako originály alebo kópie:

1. osvedčenie o zápise do registra;

2. osvedčenie o letovej spôsobilosti vrátane príloh;

3. osvedčenie o overení letovej spôsobilosti;

4. hlukové osvedčenie, ak sa pre motorový vetroň vydalo;

5. povolenie palubnej rádiovej stanice, ak je vetroň vybavený rádiovým komunikačným zariadením v súlade s bodom SAO.IDE.130;

([1]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 923/2012 z 26. septembra 2012, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá lietania a prevádzkové ustanovenia týkajúce sa služieb a postupov v letovej prevádzke a ktorým sa mení a dopĺňa vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 1035/2011 a nariadenia (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EÚ) č. 255/2010 (Ú. v. EÚ L 281, 13.10.2012, s. 1).

6. doklad(-y) o poistení zodpovednosti za škody spôsobené prevádzkou vetroňa tretej strane;

7. palubný denník alebo rovnocenný dokument.

d) Odchylne od písmen a) a b) môžu uvedené dokumenty, príručky a informácie zostať uložené na letisku alebo mieste prevádzky v prípade letov, ktoré:

1. sú plánované tak, že zostanú viditeľné z letiska alebo miesta prevádzky, alebo

2. zostávajú vo vzdialenosti alebo v oblasti stanovenej príslušným orgánom.

e) Ak to vyžaduje príslušný orgán, veliteľ lietadla alebo prevádzkovateľ predmetnému orgánu sprístupní pôvodnú dokumentáciu v lehote určenej príslušným orgánom, ktorá nesmie byť kratšia ako 24 hodín.

**SAO.GEN.160 Palubný denník**

Za každý let alebo sériu letov sa uchovávajú podrobné údaje o vetroni, jeho posádke a o každej ceste v podobe palubného denníka alebo rovnocenného dokumentu.

*PODČASŤ OP*

***PREVÁDZKOVÉ POSTUPY***

**SAO.OP.100 Použitie letísk a miest prevádzky**

Veliteľ lietadla používa len také letiská a miesta prevádzky, ktoré sú vhodné pre dané typy vetroňov a na dané druhy prevádzky.

**SAO.OP.105 Postupy na obmedzenie hluku – motorové vetrone**

Veliteľ lietadla zohľadňuje prevádzkové postupy s cieľom znížiť účinok hluku motorových vetroňov, pričom zabezpečí, aby bezpečnosť mala prioritu pred obmedzením hluku.

**SAO.OP.110 Inštruktáž cestujúcich**

Veliteľ lietadla zabezpečí, aby boli cestujúci pred letom alebo v prípade potreby aj počas letu poučení o bežných, mimoriadnych a núdzových postupoch.

**SAO.OP.115 Preprava osobitných kategórií cestujúcich**

Veliteľ lietadla zabezpečí, aby boli osoby, pri ktorých preprave na palube vetroňa sa vyžadujú osobitné podmienky, pomoc alebo zariadenia, prepravované za podmienok, ktoré zaručia bezpečnosť vetroňa a všetkých osôb alebo majetku prepravovaných na jeho palube.

**SAO.OP.120 Príprava na let**

Pred začatím letu veliteľ lietadla sa ubezpečí, že:

a) zariadenia potrebné pre bezpečnú prevádzku vetroňa sú primerané pre typ prevádzky, v rámci ktorej sa let má vykonať;

b) meteorologické podmienky umožňujú bezpečné vykonanie letu;

c) v prípade motorového vetroňa, ktorého motor sa má použiť, množstvo paliva alebo inej energie je dostatočné na bezpečné vykonanie letu.

**SAO.OP.125 Dopĺňanie paliva a dobíjanie alebo výmena batérií v čase, keď sú osoby na palube – motorové vetrone**

V čase, keď sú na palube motorového vetroňa cestujúci:

a) nedopĺňa sa palivo do vetroňa a

b) nedobíjajú sa batérie používané na pohon, ani sa nevymieňajú.

**SAO.OP.130 Fajčenie na palube**

Žiadna osoba nesmie fajčiť na palube balóna počas žiadnej fázy letu.

**SAO.OP.135 Meteorologické podmienky**

Veliteľ lietadla začne let alebo bude pokračovať v lete, iba ak je podľa najnovších dostupných meteorologických informácií naďalej možné bezpečne pristáť.

**SAO.OP.140 Ľad a iné znečistenia – postupy na zemi**

Veliteľ lietadla môže začať vzlet, iba ak je vetroň očistený od všetkých nánosov, ktoré by mohli nepriaznivo ovplyvniť výkonnosť alebo ovládateľnosť vetroňa, okrem výnimiek povolených v súlade s letovou príručkou lietadla (AFM).

**SAO.OP.145 Riadenie palivového systému alebo iného systému energie počas letu – motorové vetrone**

V prípade motorových vetroňov veliteľ lietadla v pravidelných intervaloch počas letu kontroluje, či množstvo použiteľného paliva alebo inej energie nie je menšie ako množstvo potrebné na zabezpečenie bezpečného pristátia.

**SAO.OP.150 Použitie prídavného kyslíka**

Veliteľ lietadla zabezpečí, aby všetky osoby na palube dýchali prídavný kyslík vždy, keď usúdi, že by nedostatok kyslíka v plánovanej letovej výške mohol oslabiť ich schopnosti alebo im mohol uškodiť.

**SAO.OP.155 Špeciálna prevádzka vetroňa**

a) Veliteľ lietadla pred začatím špeciálnej prevádzky alebo série prípadov špeciálnej prevádzky vetroňa vykoná posúdenie rizika, v ktorom posúdi zložitosť činnosti s cieľom určiť nebezpečenstvá a súvisiace riziká vyplývajúce z plánovanej prevádzky a stanoviť v prípade potreby opatrenia na zmiernenie rizika.

b) Špeciálna prevádzka vetroňa sa vykonáva v súlade s kontrolným zoznamom. Takýto kontrolný zoznam stanovuje veliteľ lietadla, ktorý zabezpečuje, aby bol tento zoznam vhodný z hľadiska špeciálnej činnosti a použitého vetroňa, a to na základe posúdenia rizika a pri zohľadnení všetkých požiadaviek stanovených v tejto prílohe. Kontrolný zoznam musí byť ľahko dostupný pri každom lete veliteľovi lietadla a všetkým členom posádky, ak sa týka výkonu ich služobných povinností.

c) Veliteľ lietadla pravidelne preskúmava a v prípade potreby aktualizuje kontrolný zoznam s cieľom náležite zohľadniť posúdenie rizika.

*PODČASŤ POL*

***VÝKONNOSŤ A PREVÁDZKOVÉ OBMEDZENIA***

**SAO.POL.100 Váženie**

a) Váženie vetroňa vykonáva buď výrobca vetroňa, alebo sa vykonáva v súlade s prílohou I k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1321/2014 ([1]).

b) Prevádzkovateľ zabezpečuje, aby sa hmotnosť vetroňa určila skutočným zvážením pred prvým uvedením do prevádzky. Kumulované účinky úprav a opráv na hmotnosť sa musia započítať a riadne zdokumentovať. Tieto informácie sa musia poskytnúť veliteľovi lietadla. Ak nie je vplyv úprav alebo opráv na hmotnosť známy, vetroň sa musí opäť odvážiť.

**SAO.POL.105 Výkonnosť – všeobecné ustanovenia**

Veliteľ lietadla smie lietať s vetroňom, iba ak je výkonnosť vetroňa primeraná a spĺňa požiadavky stanovené v prílohe k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) č. 923/2012 a akékoľvek ostatné obmedzenia, ktoré sa vzťahujú na let, vzdušný priestor, letisko alebo použité miesta prevádzky, pričom sa používajú grafy alebo mapy v najnovšom dostupnom vydaní.

([1]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1321/2014 z 26. novembra 2014 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a výrobkov, súčastí a zariadení leteckej techniky a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností (Ú. v. EÚ L 362, 17.12.2014, s. 1).

*PODČASŤ IDE*

***PRÍSTROJE, ÚDAJE A VYBAVENIE***

**SAO.IDE.100 Prístroje a vybavenie – všeobecné ustanovenia**

a) Prístroje a vybavenie požadované podľa tejto podčasti sa schvaľujú v súlade s prílohou I k nariadeniu (EÚ) č. 748/2012, alebo, ak sú zaregistrované v tretej krajine, v súlade s požiadavkami letovej spôsobilosti platnými v štáte registrácie, ak je splnená jedna z týchto podmienok:

1. letová posádka ich používa na riadenie dráhy letu;

2. používajú sa na splnenie požiadaviek uvedených v bodoch SAO.IDE.130 alebo SAO.IDE.135;

3. sú vo vetroni trvalo nainštalované.

b) Odchylne od písmena a) schválenie nepotrebujú žiadne z týchto prístrojov alebo prvkov vybavenia, ktoré sa vyžadujú podľa tejto podčasti:

1. elektrické baterky;

2. presné hodiny;

3. vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie.

c) Prístroje a vybavenie musia byť ľahko ovládateľné alebo prístupné z pracovného miesta, kde sedí buď veliteľ lietadla alebo akýkoľvek člen letovej posádky, ktorý ich potrebuje použiť.

**SAO.IDE.105 Letové a navigačné prístroje**

a) Vetrone musia byť vybavené prostriedkami na meranie a zobrazovanie:

1. času v hodinách a minútach;

2. tlakovej nadmorskej výšky;

3. indikovanej vzdušnej rýchlosti;

4. magnetického kurzu v prípade motorových vetroňov.

b) Dodatočne k písmenu a) vetrone prevádzkované za podmienok, v ktorých nie je možné udržať vetroň v želanej dráhe letu bez použitia jedného alebo viacerých dodatočných prístrojov, vykonávajúce lety v oblačnosti alebo v noci musia byť navyše vybavené prostriedkami na meranie a zobrazovanie:

1. vertikálnej rýchlosti;

2. letovej polohy alebo zatáčania a sklzu;

3. magnetického kurzu.

**SAO.IDE.110 Prevádzkové svetlá**

Vetrone prevádzkované v noci musia byť vybavené:

a) systémom protizrážkových svetiel;

b) navigačnými/polohovými svetlami;

c) pristávacím svetlometom;

d) osvetlením napájaným z elektrickej siete vetroňa, zabezpečujúcim adekvátne osvetlenie všetkých prístrojov a vybavenia, ktoré sú nevyhnutné pre bezpečnú prevádzku vetroňa;

e) elektrickou baterkou pre pracovné miesto veliteľa lietadla a každého člena posádky.

**SAO.IDE.115 Prídavný kyslík**

Vetrone prevádzkované v podmienkach, keď sa vyžaduje dodávka kyslíka podľa bodu SAO.OP.150, musia mať vybavenie na uchovávanie a dodávanie kyslíka schopné uchovávať a vydávať požadované množstvo kyslíka.

**SAO.IDE.120 Záchranné a signalizačné vybavenie – lety nad vodou**

Veliteľ lietadla pri prevádzke vetroňa nad vodou určí pred začiatkom letu riziko pre prežitie osôb prepravovaných na jeho palube v prípade núdzového pristátia na vode. Na základe tohto rizika rozhodne, či je potrebné mať na palube záchranné a signalizačné vybavenie.

**SAO.IDE.125 Záchranné a signalizačné vybavenie – náročnosť pátracích a záchranných operácií**

Vetrone prevádzkované nad oblasťami, kde by pátranie a záchrana (SAR) boli osobitne náročné, musia byť vybavené takým záchranným a signalizačným vybavením, aké je vhodné pre oblasť, nad ktorou sa uskutočňuje let.

**SAO.IDE.130 Rádiové komunikačné zariadenie**

Vetrone musia byť vybavené rádiovým komunikačným zariadením, ktoré umožňuje komunikáciu požadovanú v súlade s dodatkom 4 k prílohe k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) č. 923/2012 a, ak sa let uskutočňuje vo vzdušnom priestore tretej krajiny, v súlade s právom danej tretej krajiny.

**SAO.IDE.135 Odpovedač**

Vetrone musia byť vybavené odpovedačom sekundárneho prehľadového radaru (SSR) so všetkými vlastnosťami požadovanými v súlade s bodom SERA.6005 písm. b) prílohy k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) č. 923/2012 a, ak sa let uskutočňuje vo vzdušnom priestore tretej krajiny, v súlade s právom danej tretej krajiny.

*PODČASŤ DEC*

***VYHLÁSENIE***

**SAO.DEC.100 Vyhlásenie**

a) Vo vyhlásení uvedenom v článku 3 ods. 2 prevádzkovateľ potvrdí, že spĺňa a bude aj naďalej spĺňať základné požiadavky stanovené v prílohe V k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 a požiadavky stanovené v tomto nariadení.

b) Prevádzkovateľ do vyhlásenia zahrnie tieto informácie:

1. meno/názov prevádzkovateľa;
2. hlavné miesto podnikania prevádzkovateľa;
3. kontaktné údaje prevádzkovateľa;
4. dátum začiatku prevádzky a, ak je to relevantné, dátum, keď nadobúda účinnosť zmena existujúceho vyhlásenia;
5. v súvislosti s vetroňmi používanými na prevádzku obchodnej dopravy typ vetroňa, registráciu, hlavnú základňu, druh prevádzky a organizáciu pre riadenie zachovania letovej spôsobilosti.

c) Prevádzkovateľ pri podávaní vyhlásenia predloží príslušnému orgánu zoznam náhradných spôsobov dosiahnutia súladu (AltMoC) na preukázanie súladu, ak je o to požiadaný v súlade s bodom SAO.GEN.110. Daný zoznam musí obsahovať odkazy na prijateľné spôsoby dosiahnutia súladu (AMC).

d) Pri podávaní vyhlásenia prevádzkovateľ použije formulár uvedený v dodatku k tejto prílohe.

**SAO.DEC.105 Zmeny vyhlásenia a ukončenie prevádzky obchodnej dopravy**

a) Prevádzkovateľ bezodkladne informuje príslušný orgán o všetkých zmenách okolností, ktoré majú vplyv na dodržiavanie základných požiadaviek stanovených v prílohe V k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 a požiadaviek stanovených v tomto nariadení z jeho strany, ako sa uvádza vo vyhlásení predloženom príslušnému orgánu, ako aj o všetkých zmenách týkajúcich sa informácií uvedených v bode SAO.DEC.100 písm. b) a zoznamu AltMoC uvedeného v bode SAO.DEC.100 písm. c), ktorý tvorí súčasť vyhlásenia alebo prílohu k nemu.

b) Prevádzkovateľ bezodkladne informuje príslušný orgán o tom, že už nepoužíva vetroň na prevádzku obchodnej dopravy.

*Dodatok*

**VYHLÁSENIE**

v súlade s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2018/1976

**Prevádzkovateľ**

Meno/názov:

Hlavné miesto podnikania prevádzkovateľa:

Kontaktné údaje:

**Prevádzka vetroňa:**

Dátum začiatku prevádzky obchodnej dopravy a, ak je to relevantné, dátum zmeny existujúcej prevádzky obchodnej dopravy.

Informácie o použitom vetroni, resp. vetroňoch, prevádzke obchodnej dopravy a riadení zachovania letovej spôsobilosti: ([1])

| **Typ vetroňa** | **Registrácia vetroňa** | **Hlavná základňa** | **Druh(-y) prevádzky** ([2]) | **Organizácia pre riadenie zachovania letovej spôsobilosti** ([3]) |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

V prípade potreby zoznam AltMoC s odkazmi na súvisiace AMC (príloha k vyhláseniu):

**Vyhlásenia**

☐ Prevádzkovateľ spĺňa a aj naďalej bude spĺňať základné požiadavky stanovené v prílohe V k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 a požiadavky stanovené vo vykonávacom nariadení (EÚ) 2018/1976.

Prevádzkovateľ najmä vykonáva svoje obchodné činnosti v súlade s týmito požiadavkami stanovenými v prílohe II k nariadeniu (EÚ) 2018/1976:

☐ Všetky prevádzkované vetrone majú osvedčenie o letovej spôsobilosti ([4]) vydané v súlade s vykonávacím nariadením (EÚ) č. 748/2012.

☐ Všetci piloti musia byť držiteľmi preukazov spôsobilosti a kvalifikácií vydaných alebo schválených v súlade s prílohou I k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011, ako sa vyžaduje v bode SAO.GEN.125 prílohy II.

☐ Prevádzkovateľ informuje príslušný orgán o všetkých zmenách okolností, ktoré majú vplyv na dodržiavanie základných požiadaviek stanovených v prílohe V k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 a požiadaviek stanovených vo vykonávacom nariadení (EÚ) 2018/1976. z jeho strany, ako sa uvádza v tomto vyhlásení predloženom príslušnému orgánu, ako aj o všetkých zmenách týkajúcich sa informácií a zoznamov AltMoC, ktoré sú súčasťou tohto vyhlásenia alebo tvoria prílohu k nemu, ako sa vyžaduje v bode SAO.DEC.100 písm. c) prílohy II.

☐ Prevádzkovateľ potvrdzuje, že všetky informácie uvedené v tomto vyhlásení vrátane príloh k nemu sú úplné a správne.

Dátum, meno a podpis

([1]) Vyplňte tabuľku. V prípade nedostatku miesta, uveďte informácie v osobitnej prílohe. Prílohu treba opatriť dátumom a podpísať.
([2]) Pojem „druh(-y) prevádzky“ sa vzťahuje na druh prevádzky obchodnej dopravy vykonávanej vetroňom.
([3]) Informácie o organizácii zodpovednej za riadenie zachovania letovej spôsobilosti zahŕňajú názov organizácie, adresu a číslo povolenia.
([4]) Osvedčenie o letovej spôsobilosti je bežné osvedčenie o letovej spôsobilosti, obmedzené osvedčenie o letovej spôsobilosti alebo letové povolenie v súlade s požiadavkami prílohy I k nariadeniu (EÚ) č. 748/2012.

ISSN 1977-0790 (elektronické vydanie)
ISSN 1725-5147 (papierové vydanie)



**Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie**
2985 Luxemburg
LUXEMBURSKO

SK